

COMUNE DI MASSA



Medaglia d'Oro al Merito Civile

COMUNE DI MASSA

Via Porta Fabbrica, 1, 54100 Massa – Tel. 0585.4901 – Fax 0585.41245
Codice fiscale 00181760455 – Partita iva 00181760455
www.comune.massa.ms.it

SETTORE PIANIFICAZIONE DEL TERRITORIO ED EDILIZIA
PRIVATA
servizio pianificazione del territorio

PROGRAMMA INTEGRATO D'INTERVENTO

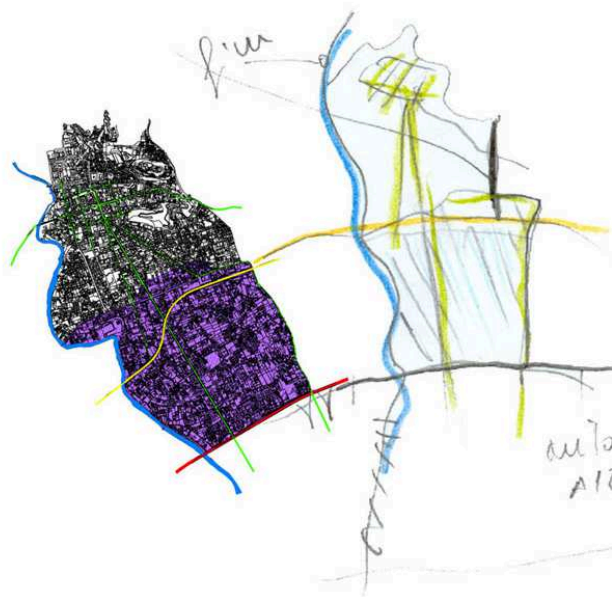
Decreto Regione Toscana n. 3881 del 26/06/2003

Bollettino Ufficiale R.T. n. 31 del 30/07/2003

PARZIALE VARIANTE AL PRGC FINALIZZATA ALLA REALIZZAZIONE
DEL PROGRAMMA INTEGRATO D'INTERVENTO - COMPARTO STAZIONE

RELAZIONE GENERALE

(COMPRESIVA DEI CONTENUTI DI CUI ALL'ART. 23 DELLA LR N. 10/2010)



Soggetto proponente: Settore Pianificazione del territorio e edilizia privata

Autorità competente: Struttura organizzativa comunale competente in materia di tutela, protezione e valorizzazione ambientale e di sviluppo sostenibile

Autorità procedente: Consiglio comunale

Documento redatto dall'ing. Simone Pagni, revisionato ed integrato dal Servizio Pianificazione del territorio del Comune di Massa

*Variante al PRGC redatta dal Servizio Pianificazione del territorio del Comune di Massa
Dirigente del Settore 5 - Pianificazione del territorio ed edilizia privata: arch. Venicio Ticciati
Responsabile del Servizio Pianificazione del territorio: arch. Lorenzo Tonarelli*

Dicembre 2018

Indice:

1	PREMESSE.....	5
1.1	Il procedimento di formazione della Variante	5
1.2	La procedura di VAS	6
2	CONTENUTI DELLA VARIANTE	6
2.1	Obiettivi della Variante	6
2.2	Confronto tra il dimensionamento della precedente e della attuale previsione.....	14
3	LO STATO DEGLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE E DEGLI ATTI DI GOVERNO DEL TERRITORIO	16
3.1	Il Piano strutturale.....	16
3.2	Il Regolamento urbanistico	17
3.3	Il vigente Piano regolatore generale.....	17
4	ANALISI DI CONTESTO.....	18
4.1	Quadro conoscitivo	18
4.2	Repertorio cartografico derivante dal portale Geoscopio della Regione Toscana	31
4.3	Indagine fotografica storica	33
5	RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI	48
5.1	Analisi di coerenza.....	48
5.2	Piano d'Indirizzo Territoriale con valenza di piano paesaggistico della Toscana.....	48
5.3	Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Massa Carrara	53
5.4	Piano strutturale del Comune di Massa.....	54
6	DEFINIZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI DI RIFERIMENTO	54
7	VALUTAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI.....	56
8	MISURE PER IMPEDIRE, RIDURRE E COMPENSARE GLI EFFETTI AMBIENTALI NEGATIVI.....	58
9	DESCRIZIONE DELLE MISURE DI MONITORAGGIO	58
10	ULTERIORI RICERCHE DA SVOLGERE	59
11	DEFINIZIONE DELL'ITER PROCEDURALE PER LA VAS.....	59
11.1	Individuazione delle Autorità ambientali e del pubblico da coinvolgere.....	59
11.2	Sintesi delle fasi della procedura di VAS	61
12	TAVOLE.....	62

1 PREMESSE

1.1 Il procedimento di formazione della Variante

Il presente documento è redatto ai fini della formazione della *"Parziale variante al PRGC finalizzata alla realizzazione del Programma integrato d'intervento - Comparto Stazione"* (d'ora in poi Variante) volta a definire un generale riassetto urbanistico della zona della stazione ferroviaria di Massa. Gli interventi previsti nel Programma necessitano dell'adeguamento dello strumento urbanistico generale; tale operazione avviene nel pieno rispetto degli indirizzi strategici, dei principi, degli obiettivi e degli indirizzi per la programmazione del governo del territorio, così come individuati dal Piano strutturale approvato con deliberazione n. 66 del 9/12/2010.

La formazione di Programma integrato d'intervento, ai sensi dell'art. 16 della Legge 179/92, è stato promosso dall'Amministrazione comunale fin dal 2002 (deliberazione di Giunta n. 220 del 6/6/2002) allo scopo di avviare, con il concorso di operatori privati e di risorse finanziarie pubbliche e private, un processo di riconversione delle aree dismesse del parco ferroviario, dei terreni privati limitrofi ai rilevati ferroviari, della vasta area dell'ex scalo merci e, più complessivamente, del tessuto insediativo della città, più direttamente interessato dalla presenza della stazione ferroviaria e dall'attraversamento del tracciato dei binari. Nonostante l'interesse da parte dell'Amministrazione di portare a termine l'approvazione dei necessari strumenti urbanistici che potessero permettere la realizzazione degli interventi pubblici e privati di riorganizzazione dell'area, sono trascorsi diversi anni senza che si raggiungesse questo scopo: infatti le deliberazioni del Consiglio comunale in merito al Comparto Stazione (la n. 77 e la n. 78 del 3/8/2009) hanno riguardato solamente la fase di adozione degli elaborati della Variante urbanistica al PRG del Programma Integrato di Intervento e del relativo Piano attuativo senza una loro successiva approvazione.

In ragione del tempo trascorso, del mutato quadro normativo e delle modifiche progettuali che sono maturate anche a seguito delle valutazioni sulle osservazioni presentate, si è ritenuto necessario riavviare il procedimento di formazione della variante al PRGC e del conseguente piano attuativo, attraverso il ricorso alla procedura dell'accordo di pianificazione di cui al Titolo III, Capo I della LR n. 65/2014.

Per quanto riguarda gli atti di governo del territorio vigenti si ricorda che il Comune di Massa è dotato di un Piano strutturale (PS), approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 66 del 9/12/2010, e di un Piano regolatore generale (PRGC) approvato dalla Giunta regionale con deliberazione n. 10603 del 20/10/1980, mentre è ancora in corso di ultimazione il procedimento per l'approvazione del Regolamento urbanistico (RU), adottato con deliberazione del Consiglio comunale n. 58 del 25/7/2015. Infatti con deliberazione n. 42 del 4/5/2018, integrata con successivi atti n. 54 del 13/8/2018 e 100 del 20/11/2018, è stata completata la fase di elaborazione e votazione delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute a seguito dell'adozione del RU e per il giorno 5/12/2018 è convocata la prima seduta della conferenza paesaggistica ai fini della verifica di conformità al Piano d'indirizzo territoriale/piano paesaggistico. Ad ogni modo, poiché il 25 luglio scorso sono decadute le misure di salvaguardia di cui all'art. 103 della LR n. 65/2014, da quella data, il RU non produce più effetti sull'attività edilizia/urbanistica fino alla sua definitiva approvazione. Unico riferimento di livello comunale, sotto l'aspetto urbanistico, resta pertanto il vigente PRGC con le limitazioni di cui all'art. 230, comma 1 bis, della LR n. 65/2014.

La variante, conseguentemente, ha lo scopo di adeguare lo strumento urbanistico vigente, sia nelle norme che nella cartografia, alle previsioni di intervento che si sono sviluppate nel corso del lungo periodo di formazione del Programma, rinviandone l'attuazione ad un necessario strumento urbanistico attuativo corredato dai relativi accordi convenzionali.

I riferimenti principali della Variante sono individuati sia nella parte statutaria (parte II – Lo Statuto del Territorio) che nelle linee strategiche (parte III – titoli I e II) del PS. In particolare l'art. 150 del PS – “Misure di salvaguardia del Piano Strutturale”, individua la variante urbanistica necessaria all'attuazione del Programma Integrato di Intervento per la riqualificazione dei comparti territoriali della Stazione e del Frigido quale elemento anticipatore del RU. La variante, costituisce pertanto un pezzo di RU, il cui procedimento di formazione, parallelo a quello dello strumento generale è espressamente da questo previsto all'art. 154 delle norme tecniche di attuazione.

La Variante risponde ai requisiti di ammissibilità introdotti dalla LR n. 65/2014 “*Norme per il governo del territorio*”, di cui agli artt. 30, 230 e 238. Infatti:

- l'art. 230, comma 2, consente fino all'adozione del nuovo PS, redatto ai sensi della LR n. 65/2014, di approvare varianti semplificate;
- l'art. 30, comma 2, definisce come varianti semplificate quelle che hanno per oggetto previsioni interne al perimetro del territorio urbanizzato;
- l'art. 238, comma 2, ammette varianti agli strumenti urbanistici generali per la previsione e la realizzazione di opere pubbliche o di interesse pubblico all'interno del perimetro del territorio urbanizzato così come definito dall'articolo 224.

La Variante, pertanto, riguardando un generale riassetto urbanistico della zona della stazione ferroviaria, ubicata all'interno del perimetro urbanizzato e volto all'incremento della dotazione di standard urbanistici è pienamente conforme al vigente quadro normativo.

1.2 La procedura di VAS

In base all'art. 5 - “Ambito di applicazione” della LR 10/2010, comma 2, tale intervento è soggetto all'applicazione della procedura di valutazione ambientale strategica (VAS), poiché all'art. 5 bis si esplicita che anche le varianti urbanistiche sono soggette all'applicazione di tale procedura.

In particolare, in base all'art. 23 - “Procedura per la fase preliminare” della suddetta legge regionale, ai fini dello svolgimento della fase preliminare di VAS, deve essere prodotto un documento contenente:

- le indicazioni necessarie inerenti il piano/programma, relativamente alla valutazione dei possibili effetti ambientali significativi della sua attuazione;
- i criteri per l'impostazione del Rapporto ambientale;
- l'iter procedurale ed i soggetti da coinvolgere relativamente all'intero procedimento di VAS.

La presente relazione comprende dunque il documento preliminare riguardante le modalità procedurali, l'impostazione ed i primi contenuti del Rapporto ambientale ai fini della VAS in base a quanto previsto dalla LR 10/2010.

Sempre in base a tale articolo e tenendo conto degli articoli 8 - “Semplificazione dei procedimenti” e 9 - “Partecipazione”, il presente documento viene trasmesso con modalità telematiche ai soggetti competenti in materia ambientale ed agli enti territoriali interessati ai fini delle consultazioni (individuati in base a quanto previsto dagli articoli 18 - “Soggetti da consultare”, 19 - “Criteri di individuazione degli enti territoriali interessati” e 20 - “Criteri di individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale” della LR 10/2010), pubblicato sul sito web del Comune e messo a disposizione a chiunque ne faccia richiesta, secondo le modalità riportate nel capitolo 7, nel quale viene esplicitato l'iter procedurale relativo all'intero procedimento di VAS in oggetto.

Le consultazioni relative a tale fase preliminare si concluderanno entro sessanta (60) giorni dall'invio del presente documento. Tale periodo, concordato tra Autorità proponente e Autorità competente in base a quanto previsto dall'articolo 23 della suddetta legge, è stato ritenuto adeguato al fine della ricezione di eventuali contributi da parte dei soggetti con competenze ambientali e del pubblico.

2 CONTENUTI DELLA VARIANTE

2.1 Obiettivi della Variante

Il PS nel principio ampio di sostenibilità delle previsioni, inserisce la Variante tra gli elementi anticipatori del RU per la riqualificazione dell'area della Stazione Centrale e trova riferimento nelle Unità Territoriali Organiche Elementari identificate con i numeri 4 e 5.

Il Piano Strutturale nelle sue valutazioni di ordine generale detta le indicazioni di trasformazione urbana con il principale obiettivo di ricerca e definizione di una nuova forma di città che tenda a razionalizzarne il carattere disomogeneo, incongruente e disperso attraverso:

- la risoluzione del problema della mobilità;
- il rafforzamento e l'intensificazione della continuità urbana con nuove edificazioni e nuovi spazi pubblici eliminando il carattere semi-urbano di vaste aree degradate e prive di servizi;
- la verifica dell'esigenza di parcheggi di scambio in modo da creare i presupposti per riordinare il sistema del trasporto pubblico;
- la fornitura di adeguata risposta alla domanda di abitazioni attraverso previsioni quantitative e qualitative, scelte tipologiche e indicazioni localizzative che incoraggino il trasferimento di popolazione giovane nel territorio, in via prioritaria attraverso la riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e il miglioramento del rapporto tra carichi insediativi e sistema della mobilità;
- il ricorso a strumenti perequativi per agevolare la realizzazione delle previsioni di alloggi ed il conseguente finanziamento degli interventi con particolare riferimento all'edilizia sociale e all'edilizia residenziale pubblica.
- la promozione di un approccio unitario alle trasformazioni mediante strumenti attuativi, piani di recupero e programmi complessi integrati.
- il perseguimento di criteri costruttivi basati su principi di eco-compatibilità, che inducano la riduzione dei consumi energetici e con la precisa finalità di garantire livelli minimi di qualità architettonica e la contestuale complessiva riduzione delle varie forme di inquinamento; in conformità a questi principi dovranno essere adottate soluzioni tipologiche, scelte dei materiali, sistemi di riciclo delle acque che contengano il consumo idrico, sistemi di illuminazione che consentano il risparmio energetico e la riduzione dell'inquinamento luminoso.

Come specificato nella relazione del PS occorre promuovere la competitività e l'attrattività della città e delle reti urbane attraverso la diffusione di servizi avanzati di qualità, il miglioramento della qualità della vita, e il collegamento con le reti materiali ed immateriali sostenendo la crescita e la diffusione delle funzioni urbane superiori per aumentare la competitività e per migliorare la fornitura di servizi di qualità nella città assumendo tra i tanti l'obiettivo primario del recupero, riqualificazione, valorizzazione e trasformazione di ambiti del territorio particolarmente degradati e per i quali necessita un serio approfondimento e tra essi quelli contenuti nelle iniziative del Programma integrato d'intervento.

Il Comune di Massa aveva individuato un ambito contraddistinto da un forte connotato di degrado urbano nelle zone di espansione, esterne alla struttura consolidata del centro storico, che maggiormente necessitano di un processo di riorganizzazione funzionale e di riqualificazione insediativa, identificando il territorio di riferimento del Programma Integrato nell'ambito urbano, supportato dall'asse stradale di Viale Roma, collocato lungo le tradizionali direttrici di crescita residenziale della città verso la Marina, tra la linea infrastrutturale ferroviaria e quella autostradale di collegamento Pisa-Genova; tale ambito di intervento comprendeva al momento della deliberazione della Giunta n. 220 del 2002 la perimetrazione dell'UTOE n. 4 e parte dell'UTOE n. 7 (così come definite nella bozza di progetto del PS allora in fase di redazione); adesso invece le aree interessate sono ricomprese in parte nell'UTOE n. 4 ed in parte nell'UTOE n. 5.

Il PS, rispetto alla misura minima inderogabile di 18 mq/ab stabilita dal DM 2 aprile 1968 n. 1444, si è posto, come obiettivo di qualità la localizzazione di maggiori superfici da destinare a standard, in funzione delle concrete previsioni del RU e della validità quinquennale delle stesse coincidente con la validità dei vincoli preordinati all'esproprio, pertanto il PS individua i parametri minimi riferiti ai singoli Sistemi, Sottosistemi ed UTOE ritenuti in grado di garantire lo sviluppo sostenibile e di assicurare la compatibilità delle previsioni di trasformazione territoriale, da raggiungere con il primo RU. In particolare la misura minima di standard per abitante deve essere pari a 25 mq/abitante.

Il Programma Integrato di Intervento integra questi principi, assumendo conseguentemente il parametro dei 25 mq/abitante; è da considerare che la ripartizione degli stessi è opportunamente finalizzata ad andare a colmare le principali lacune degli ambiti trattati, vale a dire la carenza di parcheggi e verde pubblici.

Per quanto attiene il dimensionamento che scaturisce dalla Variante e dal conseguente piano attuativo, si fa riferimento alla SE, mentre per il calcolo delle volumetrie ai fini urbanistici e per la determinazione dei contributi concessori, si fa riferimento alle NTA della Variante e del Piano attuativo.

Nel rispetto di quanto sopra il dimensionamento del comparto territoriale zona Stazione prevede una una SE di circa 13.181,5mq, equivalente ad una volumetria massima di circa 41.621 mc.

In coerenza con l'art. 10 delle norme del vigente PRGC, le schede progettuali del Piano Attuativo fissano i parametri progettuali urbanistici da intendersi come valori massimi per i dati dimensionali e minimi per la dotazione di standard, per ogni singolo intervento.

Il numero delle famiglie insediabili costituisce il riferimento più appropriato per il confronto con le strategie di sviluppo territoriale definite dall'Amministrazione, in coerenza con le modalità ed i criteri di dimensionamento del PS (vedasi l'art. 114 della disciplina di piano); a questo proposito si specifica che, ai fini della quantificazione degli standard urbanistici è stato opportunamente ricavato il dato sulla base di 18 + 7 mq/80 mc di volumetria residenziale (DM n. 1444/1968 ed art. 119 del PS), mentre per quanto attiene il numero di abitanti insediabili, secondo le modalità stabilite dal PS, si è valutato il numero degli alloggi da realizzare in relazione al numero di componenti medio per famiglia desunto dall'analisi CLES e pari a 2,15 (quadro conoscitivo del PS). Si veda in proposito la relazione illustrativa del Piano attuativo.

Il PS prevede agli artt. 112 e 139 un altro fondamentale strumento di cui l'Amministrazione deve dotarsi, vale a dire il Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività. Ricordiamo che il Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività, documento programmatico e conoscitivo, compreso nel al RU, negli obiettivi strategici del PS, fra le varie competenze:

- identifica l'offerta e la domanda di servizi e di spazi pubblici o di uso pubblico esistenti e ne valuta l'adeguatezza e la funzionalità rispetto agli insediamenti ed all'utenza;
- individua e specifica gli elementi di criticità presenti, suggerendo gli ambiti nei quali è necessario intervenire per il riequilibrio territoriale e funzionale del sistema dei luoghi e degli spazi della collettività, sulla base degli obiettivi e dei criteri statutari di cui al Titolo IV della presente disciplina in quanto incidenti, anche ai fini previsti dall'art. 15 del PIT.
- fornisce gli elementi necessari per la suddivisione del territorio comunale, con riferimento alle unità territoriali organiche elementari o parti di esse, in unità minime d'intervento (UMI) funzionali alla riqualificazione gli insediamenti esistenti;
- definisce e specifica gli obiettivi, le azioni da attuare e i livelli di priorità per corrispondere alle finalità di cui all'art 112 del PS;
- individua gli ambiti nei quali è opportuno che il RU preveda dotazioni di specifici standard superiori ai minimi previsti dal PS, in relazione alla necessità di fornire risposte articolate a fronte di esigenze differenziate presenti sul territorio.

Riteniamo, comunque, di ritrovare nelle scelte progettuali del Piano attuativo correlato alla Variante, le risposte agli intendimenti di cui sopra.

Al fine di esplicitare una sintesi conclusiva vale la pena di ricordare brevemente le caratteristiche che il Programma Integrato, come concepito dalla Regione Toscana, deve avere all'interno di un quadro organico a carattere unitario, gli interventi pubblici e privati da inserire nel programma devono riguardare le seguenti tipologie di opere:

- a) la realizzazione di alloggi di edilizia agevolata (nuova costruzione e recupero) oggetto del contributo regionale (ormai scaduto);
- b) l'adeguamento e la realizzazione di opere di urbanizzazione conseguenti agli interventi previsti e la riqualificazione/integrazione del sistema delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria;
- c) altre opere pubbliche e acquisizione di aree e manufatti edilizi da destinare alle urbanizzazioni primarie e secondarie mediante espropriazioni, permuta, ecc.

La Giunta comunale con il citato atto n. 220 del 6/6/2002 si era conseguentemente indirizzata promovendo la formazione del Programma che avrebbe dovuto contenere, una coordinata proposta unitaria di interventi pubblico-privati nelle aree individuate. Il percorso sviluppato a partire dalla deliberazione di cui sopra si è poi confrontato con la revisione generale del quadro conoscitivo del territorio e con la nuova stesura del PS.

Riteniamo che il Programma, nella sua definitiva veste, coniughi i principi stabiliti dalla Regione Toscana con il decreto n. 5975 del 2001 con gli indirizzi strategici, i principi, gli obiettivi e gli indirizzi per la programmazione del governo del territorio, così come individuati dal PS.

Approfondimenti a livello attuativo

La Variante trova attuazione attraverso un Piano attuativo, dove vengono sviluppati con adeguato dettaglio grafico progettuale le previsioni volte alla riduzione o all'eliminazione degli elementi di degrado urbano, alla qualità architettonica degli interventi e alla realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria. Con riferimento all'UTOE interessata valgono le seguenti considerazioni.

UTOE n. 4 – Centro Città

L'UTOE è costituita da un tessuto urbanistico densamente edificato che si è strutturato e stratificato su emergenze, nuclei ed infrastrutture che appartengono alle origini della città.

Punti di forza e di debolezza:

- i punti di forza sono correlati a quei fattori che rappresentano le origini storiche e culturali della città. Su di essi si è sviluppato un tessuto urbanistico ed edilizio che per tipologia e struttura costituisce un elemento di frattura sul quale devono essere indirizzate azioni di riqualificazione e recupero;
- i punti di debolezza sono rappresentati dalla concentrazione in un ristretto ambito urbano di una pluralità di servizi con bacino d'utenza sovra locale che determinano problemi legati principalmente alla sosta e alla mobilità.

La Variante prevede una serie di interventi sul territorio che confermano e rafforzano l'attuale ruolo di accentramento delle funzioni e dei servizi che l'unità svolge nei confronti della città. Il Piano attuativo definisce nel dettaglio tali interventi; notevole è l'interscambio di relazioni territoriali e funzionali con tutte le altre UTOE. Di particolare significato l'interazione con l'UTOE 5 nei confronti della quale si stanno consolidando rapporti di potenziale crescita e sviluppo.

Elemento centrale dell'intervento è la complessiva riqualificazione dell'area della Stazione ferroviaria, ove, grazie al processo sinergico e peregrativo attivato con RFI, si realizzeranno nuovi posti auto soprattutto per attivare azioni di sosta di scambio nell'ambito della mobilità urbana e comprensoriale.

Il PS individua per questa UTOE, fra gli altri, i seguenti obiettivi ed indirizzi per il RU:

- decentramento di poli di attrazione (scuole ed uffici pubblici) che sono alla fonte delle principali problematiche di congestionamento della mobilità;
- riqualificazione del tessuto urbanistico mediante la ricucitura dell'edificato di recente formazione con il consolidato nucleo storico. A questo proposito il PS prevede l'attuazione di un PIUSS (già approvato ed in parte attuato), quale elemento anticipatore del RU, con l'obiettivo di recuperare alla vita economica, sociale e culturale il centro cittadino, attraverso un'azione di riqualificazione urbana volta a superare l'attuale stato di degrado;
- riqualificazione dell'area della Stazione per la quale il PS promuove l'attuazione del PII quale elemento anticipatore del RU;
- possono essere realizzate nuove volumetrie, prevalentemente destinate ad uso residenziale e a negozi di vicinato, purché finalizzate al superamento delle condizioni di disagio ed al miglioramento complessivo della qualità architettonica ed urbanistica;
- progressiva e mirata pedonalizzazione del nucleo storico e delle aree limitrofe, creando preliminarmente le condizioni per il reperimento di parcheggi con particolare riferimento ai residenti.

La Variante ed il correlato Piano attuativo, costituenti elementi anticipatori del RU, perseguono il raggiungimento degli obiettivi di cui sopra.

UTOE n. 5 – Quercioli-Viale Roma

L'UTOE costituisce un elemento di collegamento funzionale e connettivo tra il nucleo vero e proprio del centro città, il nucleo di Marina Centro e le UTOE 1 e 6. Delimitata dal corso naturale del fiume Frigido,

dalla linea ferroviaria, da via della Repubblica e dal fosso del Magliano è sostanzialmente strutturata sull'asse del viale Roma dal quale si innervano elementi ortogonali viari di penetrazione con particolare riferimento all'UTOE n. 6. L'attraversamento autostradale non ne destruttura sostanzialmente la continuità e le caratteristiche del viale Roma, associate ad ulteriori elementi di filtro, consentono di mantenere un'accettabile permeabilità territoriale.

Punti di forza e di debolezza:

- la presenza di alcune funzioni e servizi distribuiti generalmente lungo l'asse del viale Roma, sui quali insiste un tessuto urbanistico diffuso e concentrato prevalentemente su elementi viari di penetrazione, offre una interessante riflessione per un sviluppo basato sulla delocalizzazione di quelle funzioni che all'attualità gravano principalmente sul centro cittadino;
- la zona dei Quercioli risulta densamente edificata con gravi carenze sotto il profilo infrastrutturale e dei servizi;
- le problematiche connesse al superamento del rischio idraulico del fiume Frigido, offrono l'occasione per la realizzazione di interventi tesi alla riqualificazione complessiva dell'asta con una rivalutazione ambientale e naturalistica del corso d'acqua da tradursi in un parco fluviale che, partendo dal mare, raggiunge il centro città;
- punti di criticità sono individuabili nella mancanza di efficaci collegamenti trasversali paralleli alla costa, con particolare riferimento all'UTOE n. 1, che consentano di alleggerire il traffico di attraversamento urbano specie in relazione alle problematiche della mobilità sull'asse di via Catagnina-via Carducci;
- altri elementi di criticità sono costituiti dalle vaste aree di degrado facilmente individuabili nella realtà del PEEP dei Poggi, nella zona dei Quercioli, della Stazione e dell'ambito territoriale compreso tra il Frigido, la ferrovia e via Marina Vecchia.
- la funzione dominante è quella residenziale associata, nel tratto prossimo alla linea di costa alla presenza di strutture turistico-ricettive, commerciali e sportive;
- l'asse del viale Roma costituisce il principale asse di collegamento tra il centro città e la fascia costiera.

Le caratteristiche dell'UTOE confermano il potenziale ed importante ruolo di sviluppo strategico e connettivo con tutto il territorio dalla pianura alla costa. Il PS individua per questa UTOE, fra gli altri, i seguenti obiettivi ed indirizzi per il RU:

- rafforzamento dell'asse del viale Roma accentuandone qualitativamente il tracciato con fasce verdi alberate;
- riordino dell'area suburbana posta a semplice elemento di collegamento tra i nuclei del centro città e della marina attraverso la realizzazione di strade e collegamenti ecologici;
- localizzazione di funzioni e servizi in grado di innescare virtuosi processi di riqualificazione e sviluppo, ottimizzando i presupposti per un alleggerimento complessivo della mobilità che attualmente grava sul centro città;
- rafforzamento dei collegamenti trasversali alla costa, realizzazione di parcheggi di sosta e di scambio, e previsione di un nuovo elemento filtrante rispetto all'asse dividente della ferrovia soprattutto anche allo scopo di alleggerire la pressione viaria del nucleo insediativo dei Quercioli;
- riqualificazione complessiva degli attuali insediamenti con particolare riferimento all'ambito del PEEP dei Poggi e alle zone dei Quercioli, della Stazione e dell'ambito territoriale compreso tra il Frigido, la ferrovia e via Marina Vecchia per le quali il PS promuove l'attuazione del PII quale elemento anticipatore del RU;
- promozione urbana del quartiere – ricucitura zona Quercioli e zona PEEP Poggi attraverso interventi di riqualificazione e riorganizzazione urbana ed edilizia con nuovi servizi al cittadino, spazi d'incontro e aggregazione sociale, funzioni di eccellenza comunale, funzionalità viaria.

La Variante ed il correlato Piano attuativo, costituenti elementi anticipatori del RU perseguono il raggiungimento degli obiettivi di cui sopra; elementi nodali dell'intervento sono costituiti dalla realizzazione di una cospicua parte del Parco Fluviale del Frigido e del collegamento viario tra via Marina Vecchia e via San Giuseppe Vecchio in prosecuzione di via Fantoni.

Obiettivi e dimensionamento

Complessivamente, nell'intero Comparto Stazione è stato previsto un carico insediativo di circa tredicimila metri quadri di superficie edificabile (13.181,5 mq di SE) addensato principalmente nella destinazione residenziale (che raggiunge un peso percentuale del 63,5% sull'intera consistenza della SE) e distribuito con dei valori molto più limitati negli altri settori, come si può evidenziare nella tabella riportata di seguito.

Dimensionamento della Variante in superficie edificabile per destinazioni d'uso

Destinazioni d'uso	SE (mq)	Percentuale (%)
Residenziale	8.374,5	63,5
Commerciale	2.184,0	16,6
Turistico-ricettiva	1.260,0	9,6
Direzionale e servizi	1.095,0	8,3
Attrezzature di interesse pubblico	268,0	2,0
Totale	13.181,5	100,0

In termini di superfici fondiarie la Variante prevede la seguente articolazione:

Dimensionamento della Variante in termini di superfici fondiarie per destinazioni di zona

Destinazione	Area (mq)	Percentuale (%)
Residenziale	13.877	23,97%
Commerciale	3.673	6,34%
Commerciale/direzionale/turistico	4.485	7,75%
Attrezzature di interesse comune	1.131	1,95%
Parcheggi	9.233	15,95%
Verde pubblico	12.541	21,66%
Viabilità esistente	7.273	12,56%
Viabilità di progetto	5.686	9,82%
Totale	57.899	100,00%

Rispetto alla configurazione della Variante urbanistica e delle previsioni progettuali del Piano Attuativo che erano stati adottati dal Consiglio comunale nell'agosto del 2009¹, sono stati individuati dall'Amministrazione degli specifici obiettivi "di aggiornamento" in grado di recepire positivamente le numerose osservazioni

¹ L'idea chiave era fondata sui seguenti obiettivi strategici generali:

- avviare un processo di riconversione delle aree dismesse e dei terreni limitrofi al rilevato dello scalo ferroviario, attuando un complessivo riassetto urbanistico della zona legato alla possibilità di:
- sviluppare gli aspetti qualitativi/organizzativi dei servizi connessi alla rete ferroviaria;
- potenziare i livelli di integrazione con le linee del trasporto pubblico locale;
- incrementare la disponibilità di aree pubbliche e attrezzature per la mobilità e la sosta (parcheggi, accessibilità pedonale, centri scambiatori gomma/rotaia, stazione autolinee).

A partire dagli obiettivi strategici generali appena illustrati discendevano i seguenti *obiettivi operativi*:

- integrare funzionalmente in un quadro urbanistico unitario gli interventi da adottare rispetto agli attuali fabbisogni dell'area, che sono riconducibili:
- a una carente ed deficitaria capacità di interscambio, nel sistema della mobilità urbana tra mezzi privati, il servizio pubblico delle autolinee e il trasporto ferroviario;
- a una dotazione assai limitata di posti auto e di parcheggi pubblici in vicinanza della stazione;
- all'aggravarsi del peso del traffico cittadino e del trasporto pesante su gomma in prossimità dello scalo ferroviario, come diretta conseguenza della difficoltà a realizzare le opere viarie previste nell'attuale PRG (anche perché sovradimensionate rispetto alla disponibilità di risorse finanziarie pubbliche);
- ad una condizione di scarsa permeabilità e di limitati elementi infrastrutturali e di accessibilità tra la zona a monte e a valle del sistema principale ferroviario della stazione e tra le aree a nord e a sud dei binari in uso;
- alla permanenza di fattori di degrado e di marginalizzazione dei caratteri insediativi di tale ambito territoriale della città, dovuti alla presenza di rilevanti "vuoti urbani" nelle aree di dismissione dello scalo merci e alla frammentata e non completa realizzazione delle trasformazioni edilizie previste nel PRG.

presentate nella fase successiva alla loro adozione. Schematicamente, tali obiettivi hanno riguardato la possibilità di:

a – eliminare la previsione adottata del prolungamento stradale di Viale della Stazione all'interno della piazza antistante la stazione ferroviaria (piazza IV Novembre), allo scopo di mantenere l'attuale continuità delle superfici di verde pubblico e, contemporaneamente, spostare gli stalli degli autobus con le pensiline dall'area dell'ex scalo merci a quella di piazza IV Novembre per ottenere una loro posizione localizzativa più direttamente connessa con il servizio ferroviario;

b – allontanare i volumi di nuova edificazione residenziale previsti limitrofi ai binari ferroviari e, in particolare, i volumi dell'intervento ERP di via Rinchiostra (che hanno già trovato una nuova collocazione insediativa all'interno del territorio comunale);

c – collegare, attraverso la previsione di un nuovo tratto stradale, via Minuto con la programmata infrastrutturazione viaria della Variante Aurelia, per eliminare l'interruzione della percorribilità veicolare lungo la linea ferroviaria e per riappropriarsi di un contesto territoriale da riqualificare, non accessibile finora alla città perché interno alle aree dismesse del Parco ferroviario;

d – limitare l'elevata estensione di parcheggi pubblici a raso nel contesto di via Minuto proponendo l'accentrarsi di posti auto all'interno di un parcheggio multipiano prefabbricato (con struttura metallica leggera);

e – contenere le previsioni di nuove volumetrie residenziali private sollecitando, nel contempo, l'offerta di edilizia residenziale convenzionata e l'opportunità di indirizzare gli interventi privati anche sul patrimonio edilizio esistente;

f – mantenere e riutilizzare per funzioni di interesse pubblico il deposito ferroviario dismesso di via Minuto previsto in demolizione dagli strumenti urbanistici adottati;

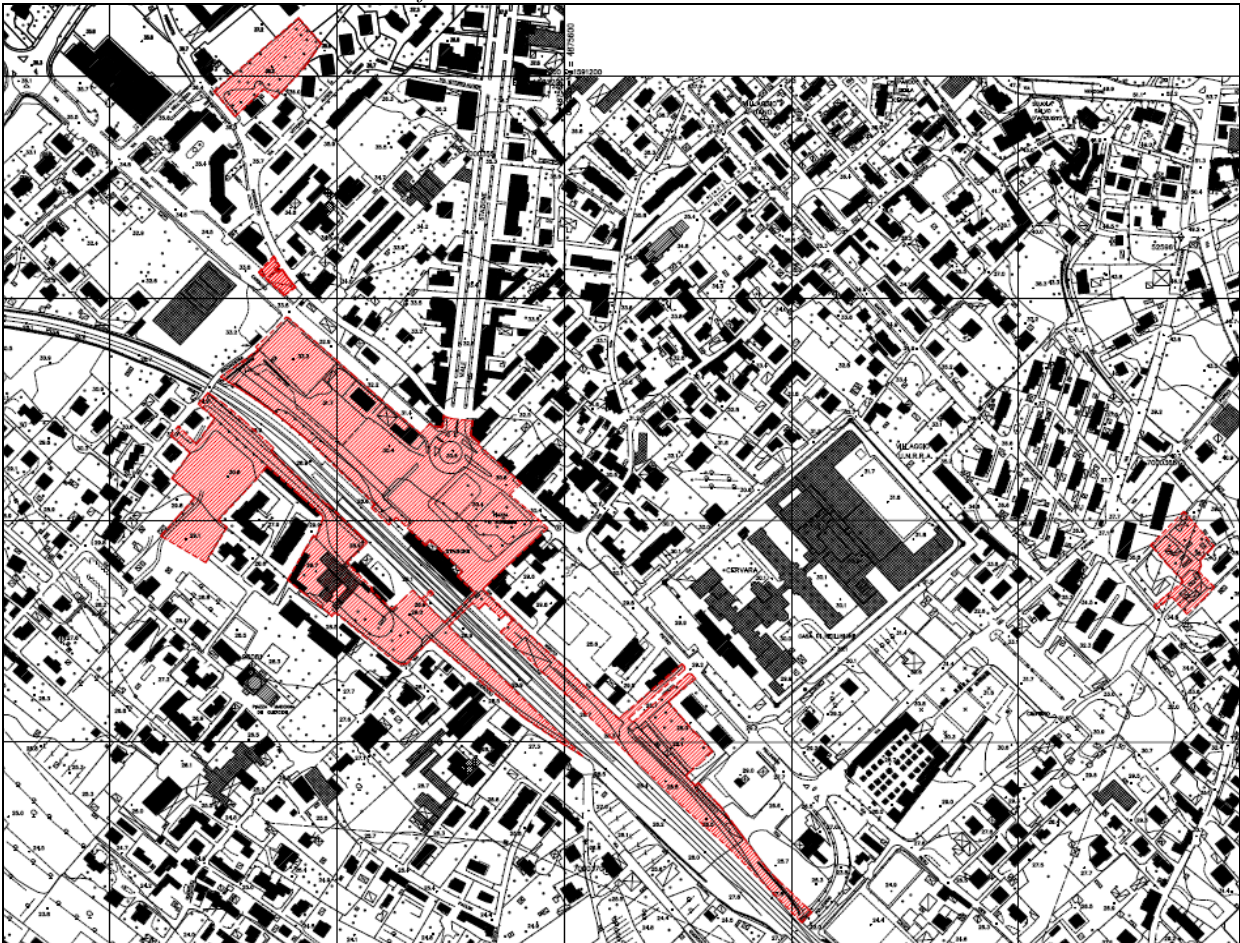
g – trovare l'opportuna soluzione progettuale alla possibilità di realizzare un sottopasso pedonale e ciclabile di attraversamento dei binari ferroviari nell'area della stazione, per consentire una più diretta connessione e la necessaria relazione territoriale tra quest'ultima (a nord della linea ferroviaria) e la zona insediativa dei Quercioli (a sud);

h – adeguare le previsioni relative alle altezze dei nuovi edifici da realizzare nel contesto insediativo della zona Rinchiostra/Quercioli alla generale configurazione planivolumetrica degli edifici esistenti (due/tre piani fuori-terra);

i – implementare all'interno del Comparto Stazione la soglia minima di standard richiesta dal PS (25 mq/ab) al fine di riequilibrare l'eventuale carenza di tale dotazione nelle aree limitrofe.



Area interessata dalla Variante su ortofoto



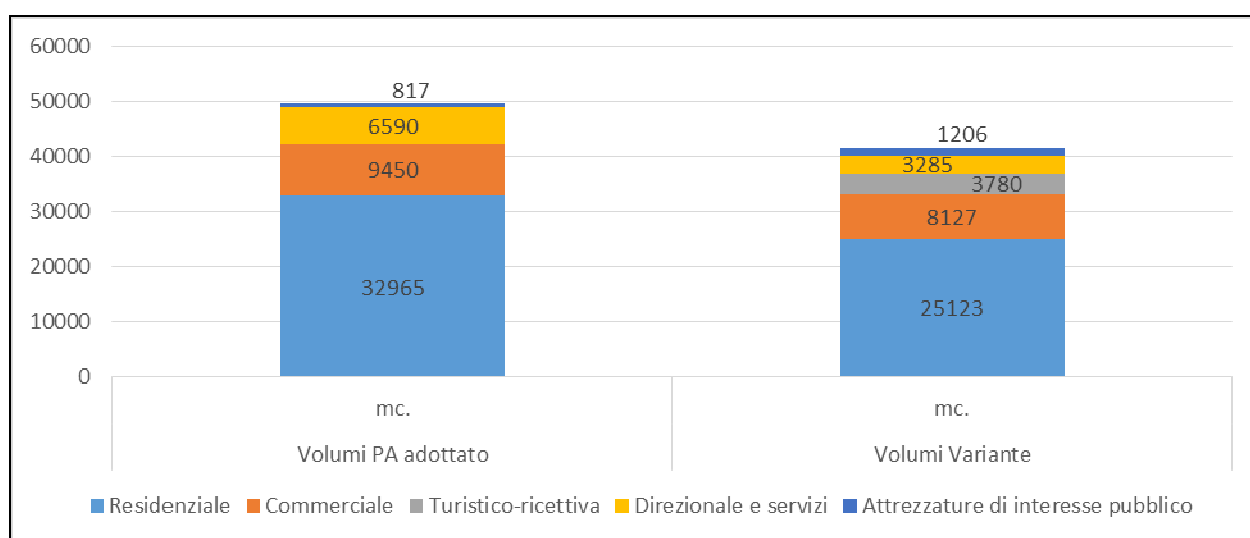
Perimetro dell'area interessata dalla Variante su CTR

2.2 Confronto tra il dimensionamento della precedente e della attuale previsione

Volendo confrontare i dati del dimensionamento previsti dalla Variante in approvazione con quelli dello strumento urbanistico già adottato in termini volumetrici², il dimensionamento previsto si attesta su un dato quantitativo pari a 41.621 mc, ovvero su una generale contrazione, rispetto alla volumetria adottata (49.822 mc) di oltre 8.000 mc.

Confronto della volumetria, per destinazione d'uso, prevista nella Variante adottata (2009) e nella Variante in approvazione

Destinazioni d'uso	Volumi adottata (mc)	Volumi Variante (mc)	Differenza (mc)
Residenziale	32.965,0	25.123,0	- 7.842,0
Commerciale	9.450,0	8.127,0	- 1.123,0
Turistico-ricettiva	0,0	3.780,0	+ 3.780,0
Direzionale e servizi	6.590,0	3.285,0	- 3.305,0
Attrezzature di interesse pubblico	817,0	1.206,0	+ 389,0
Totale	49.822,0	41.621,0	- 8.201,0



Questa complessiva diminuzione della volumetria di progetto inserita nella Variante non si riflette tuttavia in modo omogeneo tra i pesi relativi alle varie destinazioni previste, in quanto risulta erosa soprattutto la presenza della destinazioni residenziale (7.842 mc in meno) e vi è una minore presenza di volumetrie direzionali e commerciali (che nell'insieme vengono ridotte di quasi 4.500 mc); viceversa, è stata fatta la scelta di prevedere 3.780 mc di nuove volumetrie nella destinazione turistica- ricettiva (nella quale non vi era collocata precedentemente nessuna previsione di progetto) e inserito un leggero aumento di 389 mc nelle attrezzature di interesse pubblico.

In particolare, il grado di consistenza della destinazione d'uso residenziale nelle diverse tipologie è stato formulato nella Variante con l'obiettivo di un aggiornamento del quadro del dimensionamento in grado di contenere le iniziali previsioni di nuove volumetrie residenziali private, di allontanare i volumi dell'intervento ERP di via Rinchiostra dai binari ferroviari (già trasferiti nel Comparto Frigido approvato), di sollecitare l'offerta di edilizia residenziale convenzionata e di indirizzare gli interventi privati anche sul patrimonio edilizio esistente.

Le superfici interne al perimetro del Comparto Stazione si estendono per oltre cinque ettari (56.335 mq). Tuttavia, l'ampiezza delle superfici più specificatamente inserita negli interventi di urbanizzazione previsti di trasformazione del tessuto insediativo del Comparto, risulta con una consistenza minore, pari cioè a 48.247, mq (come indicato nella successiva tabella).

² E' utile precisare che non è stato possibile fare riferimento ai valori della SUL (in quanto rappresenta un parametro edilizio-urbanistico che non era stato inserito nella Variante 2009).

Superfici interessate da interventi di urbanizzazione nel totale del Comparto Stazione

	mq	%
Superficie fondiaria	19.353,5	40,1
Infrastrutture viarie di progetto (comprensive di marciapiedi e verde stradale)	7.154,0	14,8
Piste/percorsi/rampe/sottopassi pedonali e ciclabili (e altre infrastrutture di uso pubblico)	1.566,5	3,3
Verde pubblico e spazi pubblici alberati	8.024,0	16,6
Parcheggi pubblici (comprensivi di marciapiedi e verde di arredo)	9.873,5	20,5
Attrezzature e servizi di interesse pubblico (superficie di secondaria)	2.156,0	4,5
Superficie interessata dalla Variante Aurelia	119,5	0,2
Superficie territoriale	48.247,0	100,0

Esaminando, attraverso i dati riportati, la consistenza della superficie interessata dalle varie destinazioni urbanistiche di progetto, nonché i diversi pesi percentuali che tali destinazioni assumono nell'intero Comparto, si può notare che la maggior parte della superficie territoriale complessiva è stata destinata ad uso pubblico, in quanto la superficie fondiaria disponibile per gli interventi privati si attesta su una quota percentuale del 40,1%, superando appena la consistenza di 19.000 mq sul totale della superficie del Comparto (calcolata, come si è accennato, in 48.000 mq circa).

Le previsioni relative alle superfici ad uso pubblico del Comparto Stazione riguardano innanzitutto le aree destinate ai parcheggi (il 20,5%), il verde e gli spazi pubblici alberati (il 16,6%) e le infrastrutture viarie di progetto (il 14,8%), le quali complessivamente si estendono su una superficie di oltre venticinquemila metri quadri. Nello specifico, la superficie prevista per parcheggi pubblici sfiora i diecimila metri quadri (mq. 9.873,5), le aree destinate al verde pubblico e alle infrastrutture viarie misurano, rispettivamente, 8.024 mq e 7.154 mq. Le ulteriori previsioni relative all'attuazione di interventi pubblici fanno perno, da un lato, sulla realizzazione di piste, rampe, sottopassi e altre infrastrutture pedonali e ciclabili che coinvolgono il 3,3% della superficie totale del Comparto (1.566,5 mq) e, dall'altro, sulle destinazioni che riguardano una superficie territoriale pari a 2.156 mq per attrezzature e servizi di interesse pubblico.

Il termini di standard è stata fatta la scelta di favorire la presenza di aree per la sosta degli autoveicoli, alla quale è stato destinato un aumento di 541 mq di parcheggi pubblici rispetto alla richiesta del DM 1444/68 al fine di poter disporre di un supporto per le previste funzioni commerciali, direzionali e turistico-ricettive.

Il riscontro positivo alla possibilità di elevare nel Comparto Stazione il livello degli standard qualitativi anche oltre alle soglie minime normate dal PS è stato poi verificato soprattutto in riferimento agli abitanti insediabili (80 mc di volumetria di progetto/n°1 abitante equivalente). I valori numerici relativi a questo risultato sono riassunti ed esposti nei dati più generali nella seguente tabella.

Verifica disponibilità di standard connessi alle volumetrie residenziali del Comparto Stazione

Abitanti equivalenti (80 mc/ab)	Disponibilità/Richiesta Verifica	Superfici Standard volumetria residenziale (Standard qualitativi da Piano Strutturale)				Totale standard primaria e secondaria (25 mq/ab)
		Verde (12mq/ab)	Parcheggi (6 mq/ab)	Totale primaria (18 mq/ab)	Secondaria (7 mq/ab)	
n.		mq.	mq.	mq.	mq.	
314	Disponibilità di progetto	5.551,5	5.529,0	11.080,5	2.363,0	13.443,5
	Richiesta P.S.	3.768,0	1.884,0	5.652,0	2.198,0	7.850,0
	Verifica consistenza	1.783,5	3.645,0	5.428,5	165	5.593,5
	mq standard/ab	17,7mq/ab	17,6mq/ab	35,3mq/ab	7,5mq/ab	42,8mq/ab

Dall'esame degli indici ottenuti, rapportando la consistenza degli standard in metri quadri calcolati e perimetrali all'interno delle aree del Comparto Stazione al numero degli abitanti equivalenti, risulta in modo assai evidente come, in riferimento alle nuove volumetrie residenziali previste, sono state previste soglie qualitative di standard ampiamente superiori a quelle indicate nel PS.

In rapporto alla stima di incrementare di n. 314 unità gli abitanti del Comparto, risulta una disponibilità prevista di nuova superficie per standard pubblici di primaria e di secondaria pari a 42,8 mq/ab, ovvero una soglia superiore di 17,8 mq/ab rispetto all'indice qualitativo complessivo inserito nel PS (25 mq/ab). La maggiore presenza di superfici destinate agli standard interessa in particolare i metri quadri previsti per i parcheggi che raggiungono un indice qualitativo calcolato in 17,6 mq/ab con un ampliamento che

rappresenta un valore superiore di 11,6 mq/ab nei confronti dell'indice previsto nel PS. Per quanto riguarda, inoltre, lo standard di verde disponibile (17,7 mq/ab), questa soglia rende attuabile nel Comparto Stazione una disponibilità di progetto incrementata di 5,7 mq/ab rispetto allo standard qualitativo di 12,0 mq/ab. Anche le superfici destinate a standard di secondaria sono state individuate all'interno del perimetro del Comparto Stazione e risultano con un indice di progetto (7,5 mq/ab) leggermente superiore alla soglia indicata nel Piano Strutturale.

A completamento delle informazioni sopra riportate, in allegato, sono riportati i seguenti elaborati grafici:

1. stralcio del PRGC variato, che riporta l'indicazione dell'area soggetta a pianificazione attuativa;
2. l'individuazione dei lotti effettuata al livello del piano attuativo;
3. le destinazioni di zona effettuata al livello del piano attuativo

3 LO STATO DEGLI STRUMENTI DELLA PIANIFICAZIONE E DEGLI ATTI DI GOVERNO DEL TERRITORIO

3.1 Il Piano strutturale

Il Comune di Massa è dotato di Piano Strutturale, approvato con deliberazione del Consiglio comunale n. 66 del 9/12/2010, ma non di Regolamento urbanistico per cui è ancora in vigore il Piano regolatore generale approvato dalla Giunta regionale con deliberazione n. 10603 del 20/10/1980. A seguito dell'approvazione del Piano Strutturale, pubblicata sul BURT n. del 6 del 9/2/2011 sia la Provincia di Massa-Carrara che la Regione Toscana hanno adito la conferenza paritetica interistituzionale, ai sensi dell'articolo 25 della legge regionale n. 1/2005, per possibili profili di contrasto del Piano strutturale con il Piano territoriale di coordinamento provinciale e con il Piano d'indirizzo territoriale regionale.

La conferenza paritetica, svoltasi in due sedute - 28 luglio e 4 agosto 2011 - si è chiusa con una presa atto dei contenuti della deliberazione del Consiglio comunale n. 47 del 3/8/2011, che individua una serie di interventi da effettuarsi sul Piano Strutturale tesi a superare i possibili motivi di contrasto tra gli strumenti della pianificazione territoriale. Conseguentemente il Consiglio comunale:

- con deliberazione n. 42 del 31/7/2012, ha preso atto ed approvato le integrazioni e le modifiche introdotte agli elaborati del Piano strutturale che non necessitano di ripubblicazione, in quanto non alterano i contenuti degli stessi e non incidono su diritti di terzi;
- con deliberazione n. 43 del 1/8/2012, ha proceduto alla ripubblicazione di quelle parti e di quei contenuti del Piano strutturale che necessitano di dovute forme pubblicitiche con conseguente apertura dei termini per la presentazione di eventuali osservazioni;

Gli avvisi di presa d'atto e ripubblicazione sono stati pubblicati sul BURT n. 34 del 22/8/2012 e per quanto concerne la deliberazione di C.C. n. 43 del 1/8/2012 nell'avviso si dà atto della decorrenza dei termini di 60 giorni per la presentazione delle osservazioni. Quindi con deliberazione n. 73 del 17/12/2013 il Consiglio comunale ha controdedotto alle osservazioni e definitivamente approvato il procedimento di adeguamento agli esiti della conferenza paritetica.

Nella deliberazione sopra citata, uno degli elementi di ulteriore affinamento alla Disciplina di PS, trova riferimento nell'art. 150 "Misure di salvaguardia del Piano Strutturale", dove relativamente alle varianti anticipatrici del Regolamento Urbanistico la Disciplina precisa testualmente che restano escluse dalla normativa di salvaguardia

- il Programma Integrato d'Intervento per la riqualificazione dei comparti territoriali della Stazione e del Frigido a condizione che:

- non preveda la dismissione dei tracciati ferroviari in esercizio esistenti, tale da comportare una riduzione della funzionalità della stazione centrale di Massa e/o dell'esercizio ad essa afferibile;
- non preveda, all'interno del parco ferroviario di cui al vigente PRG, altre destinazioni tali da comportare una modifica di funzionalità dell'esercizio ferroviario;
- le aree individuate a parcheggio con il P.I.I., poste all'interno della destinazione a parco ferroviario, siano esclusivamente funzionali all'utenza della stazione ferroviaria..

3.2 Il Regolamento urbanistico

La legge regionale 10 novembre 2014, n. 65 (che ha sostituito la LR n. 1/2005) non prevede più il Regolamento urbanistico (RU) bensì un nuovo strumento denominato Piano operativo, ma, nelle norme transitorie, concede ai comuni che abbiano completato la prima fase della valutazione ambientale strategica, di proseguire nel procedimento di formazione del regolamento urbanistico secondo le disposizioni dettate dagli artt. 230 e 224.

La procedura di VAS è stata avviata il 21 dicembre 2012 con l'invio del Documento preliminare di cui all'art. 23 della LR n. 10/2010 alla Struttura organizzativa competente VAS da parte del settore 4 Pianificazione territoriale. Il documento preliminare è stato approvato dalla Giunta comunale con deliberazione n. 327 del 5/11/2012.

Il Comune di Massa, con deliberazione del Consiglio comunale n. 58 del 24/7/2015, ha adottato il RU, comprensivo del rapporto ambientale e della sintesi non tecnica previsti dalla LR n. 10/2010 ai fini della valutazione ambientale strategica nonché della Disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni di cui all'art. 98 della LR n. 65 del 10/11/2014. Con la stessa deliberazione è stato adottato anche il Piano di indirizzo e di regolazione degli orari ai sensi della LR n. 38/1998.

Con deliberazione del Consiglio comunale n. 42 del 4/5/2018, integrato con successivo atto n. 54 del 13/8/2018, è stata completata la fase di elaborazione e votazione delle controdeduzioni alle osservazioni pervenute a seguito dell'adozione del RU.

In data 25 luglio 2018, per effetto dell'art. 103 della LR n. 65/2014, sono decadute le misure di salvaguardia del RU, per cui, da quella data, detto strumento non incide più sui titoli abilitativi all'attività edilizia fino alla sua definitiva approvazione. Unico riferimento di livello comunale, sotto l'aspetto urbanistico, resta pertanto il vigente piano regolatore generale. L'attività edilizia ed urbanistica resterà comunque sottoposta, fino all'approvazione definitiva del RU, alle limitazioni di cui all'art. 230, comma 1 bis, della LR n. 65/2014.

3.3 Il vigente Piano regolatore generale

Il Comune di Massa è dotato di un PRGC approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 10603 del 20/10/1980, nonché di un Piano Regolatore del Consorzio Zona Industriale Apuana approvato con deliberazione della GRT n. 821 del 6/2/1980 e successiva variante approvata con deliberazione della GRT n. 3464 del 19/4/1995.

Il PRG, in riferimento ai terreni interessati dalla Variante, prevede le destinazione e relative superfici, riportate nella seguente tabella:

Destinazioni di zona	Area (mq)
Attrezzature e Servizi	2197
Attrezzature e Servizi (scuola sup.)	3259
Centro Civico di Quartiere	3783
Centro Direzionale	9734
Linee e parchi ferroviari	17706
Parcheggio	29
Saturazione B4	2292
Saturazione B5	33
Verde Pubblico	5567
Viabilità	11706

Zone di rispetto	794
Totale	57100

4 ANALISI DI CONTESTO

4.1 Quadro conoscitivo

Il Quadro conoscitivo (QC) costituisce uno degli elementi fondamentali della Variante e raccoglie l'insieme delle conoscenze e dei dati di supporto alla formazione della variante stessa, atte a definire e dimostrare la sostenibilità degli obiettivi prefissati. Per le informazioni di carattere generale si fa riferimento al quadro conoscitivo del PS e del RU in corso di definitiva approvazione. Il QC comprende i seguenti elaborati grafici:

- 1) Inquadramento territoriale
- 2) Ortofoto
- 3) Uso del suolo
- 4) Tessuti insediativi
- 5) Fognature
- 6) Acquedotto
- 7) Rete gas metano
- 8) Rete elettrica
- 9) Mobilità
- 10) Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività: Centri di servizio
- 11) Zonizzazione acustica
- 12) Vincoli sovraordinati
- 13) Pericolosità idrogeologica
- 14) Piano strutturale - Invarianti strutturali
- 15) Piano strutturale - Sistemi funzionali
- 16) Piano strutturale - Strategie di sviluppo del territorio
- 17) Stralcio PRG vigente

Sulla scorta delle indicazioni strategiche fornite dal PS, il Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività, contenuto nel Regolamento urbanistico adottato (RU) e riportato in estratto nelle tavole allegate, individua quale Centro di servizio a valenza urbana³ denominato U2, l'area della Stazione/PII.

Il Centro di servizi ricomprende la gran parte delle aree inserite nel Comparto Stazione del PII, integrandole con alcune aree occupate da spazi e attrezzature pubbliche (Santuario della Madonna dei Quercioli, centro sanitario) posti a sud della ferrovia, nonché dall'asta completa di Viale Stazione, anch'essa integrata dagli spazi e dalle attrezzature pubbliche adiacenti.

Come evidenziato dall'analisi degli estratti della Carta dell'uso del suolo e dall'analisi del Sistema insediativo, i principali fattori di criticità presenti individuati dal RU sono rappresentati da:

³ I Centri di aggregazione si riferiscono a strutture ed ambiti che rappresentano, o possono rappresentare, capisaldi di aggregazione alla scala urbana, indipendentemente dall'eventuale presenza di attività specializzate di livello superiore (es.: centri commerciali, ospedali, ecc.).
Polarità e capisaldi del Sistema insediativo

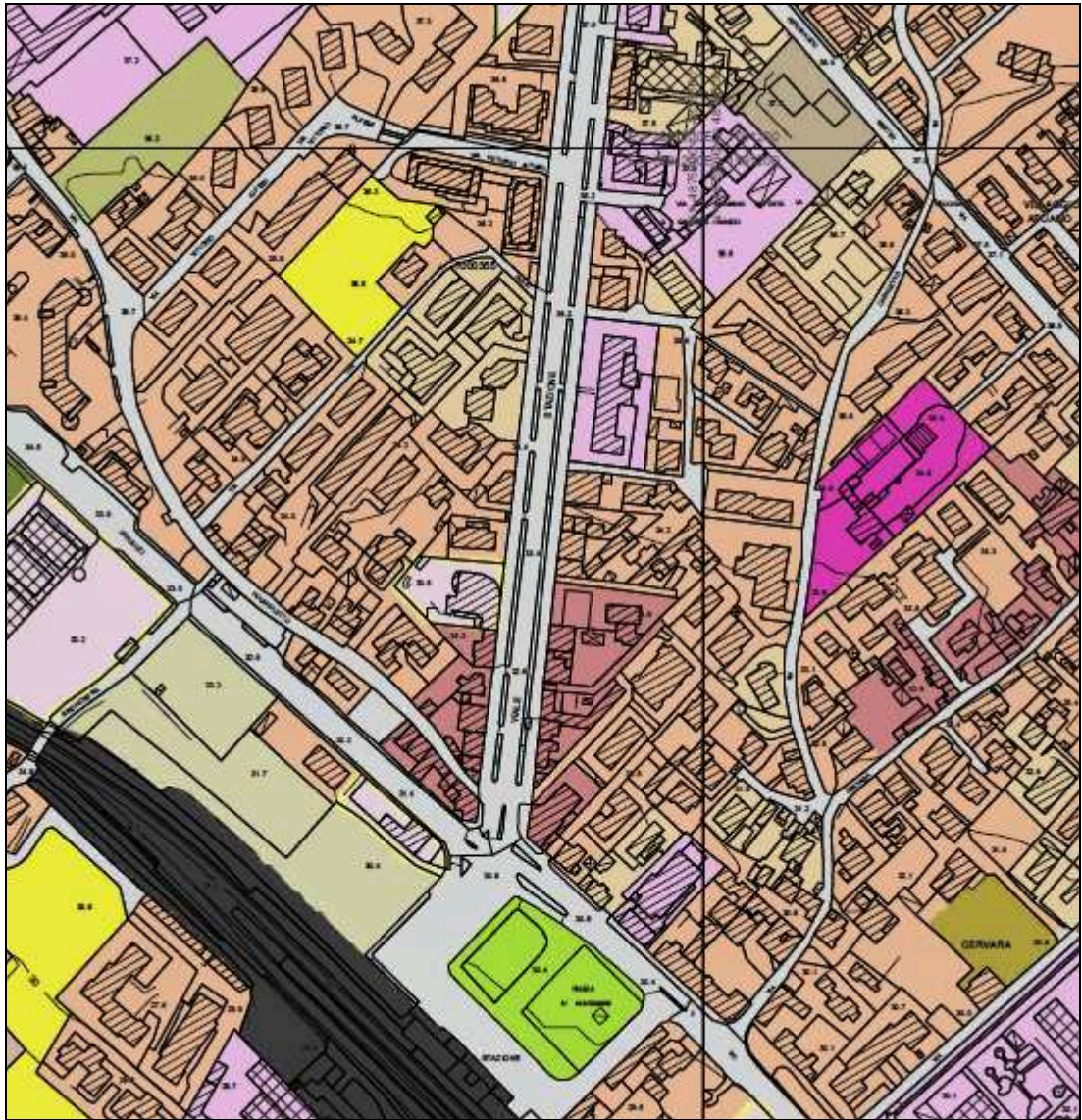
- l'effetto barriera prodotto dalla ferrovia ed elevato livello di degrado delle aree limitrofe; il collegamento pedonale fra le aree divise dai binari è affidato unicamente a una passerella in cattivo stato di conservazione;
- una scarsa qualità nelle sistemazioni urbane, ad eccezione dei giardini della Stazione (il cui livello di manutenzione è però scadente);
- l'inadeguatezza del sistema viario di servizio alla stazione.

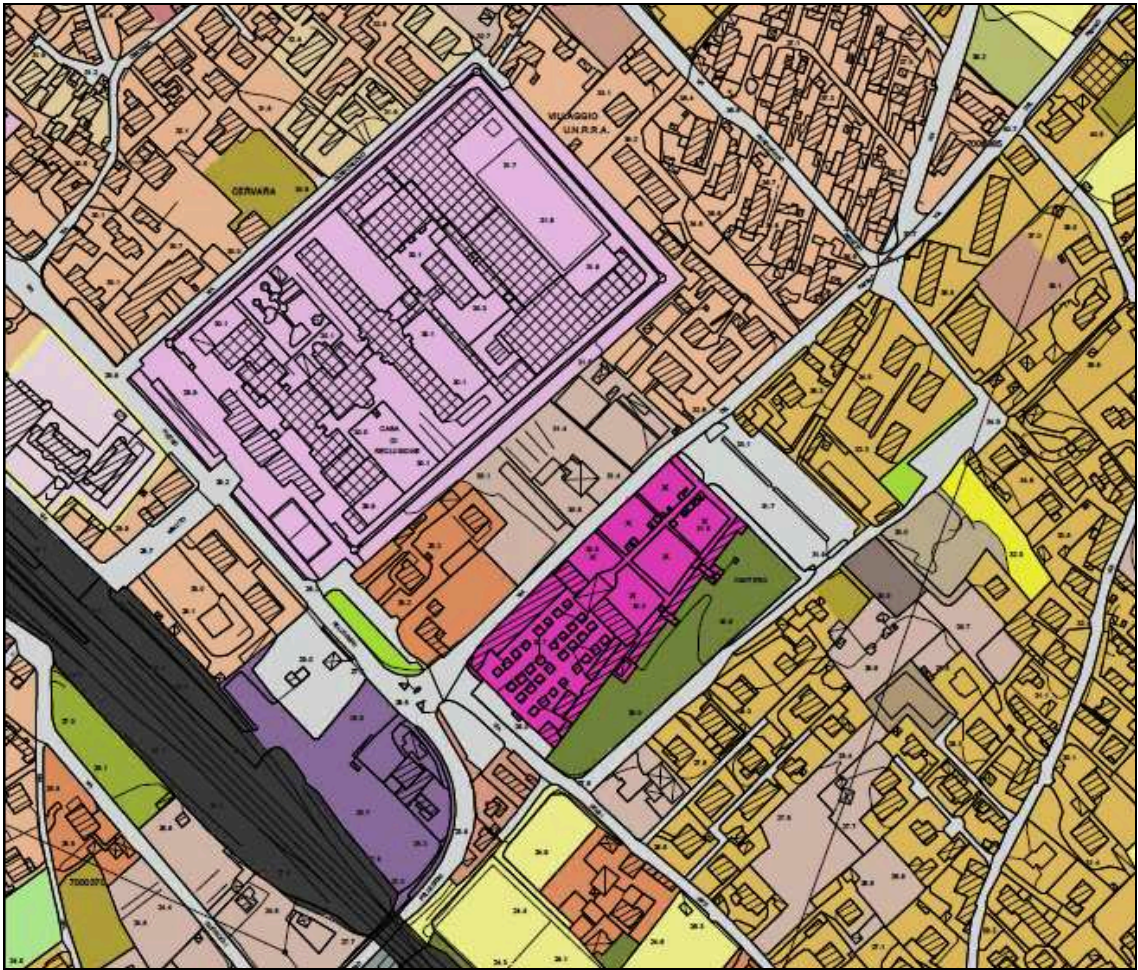
Gli obiettivi generali da perseguire per il centro di servizio fanno invece riferimento a:





















- attuazione delle strategie di recupero delle aree ferroviarie dismesse previste dal PII entro un più ampio programma di riqualificazione urbana, volto a superare la cesura ferroviaria e a rafforzare le relazioni tra il comparto della stazione e il centro città;
- adeguamento della viabilità e incremento delle aree di sosta nell'area della stazione;
- realizzazione nuova stazione autopullman;
- valorizzazione dei luoghi urbani più significativi presenti nel centro di servizio: il Santuario della Madonna dei Quercioli e la stazione ferroviaria con i rispettivi giardini.




















Il RU prevede che l'intero Centro di servizio debba essere sottoposto a un progetto unitario prevedendo:

- la creazione di un secondo fronte della stazione, lato sud, e di un nuovo percorso pedonale per l'attraversamento dei binari;
- la stretta integrazione tra gli interventi previsti nel PII e la riqualificazione degli spazi pubblici a monte e valle della ferrovia, armonizzando i contenuti del primo a un disegno d'insieme più esteso;
- la continuità e capillarità del sistema connettivo pedonale strutturato sulla direttrice Viale della Stazione-giardini-sottopasso ferroviario-secondo fronte stazione-Santuario e parco;
- la qualificazione architettonica e paesaggistica di tutto il sistema di spazi pubblici, ivi compresi i parcheggi di servizio alla stazione.

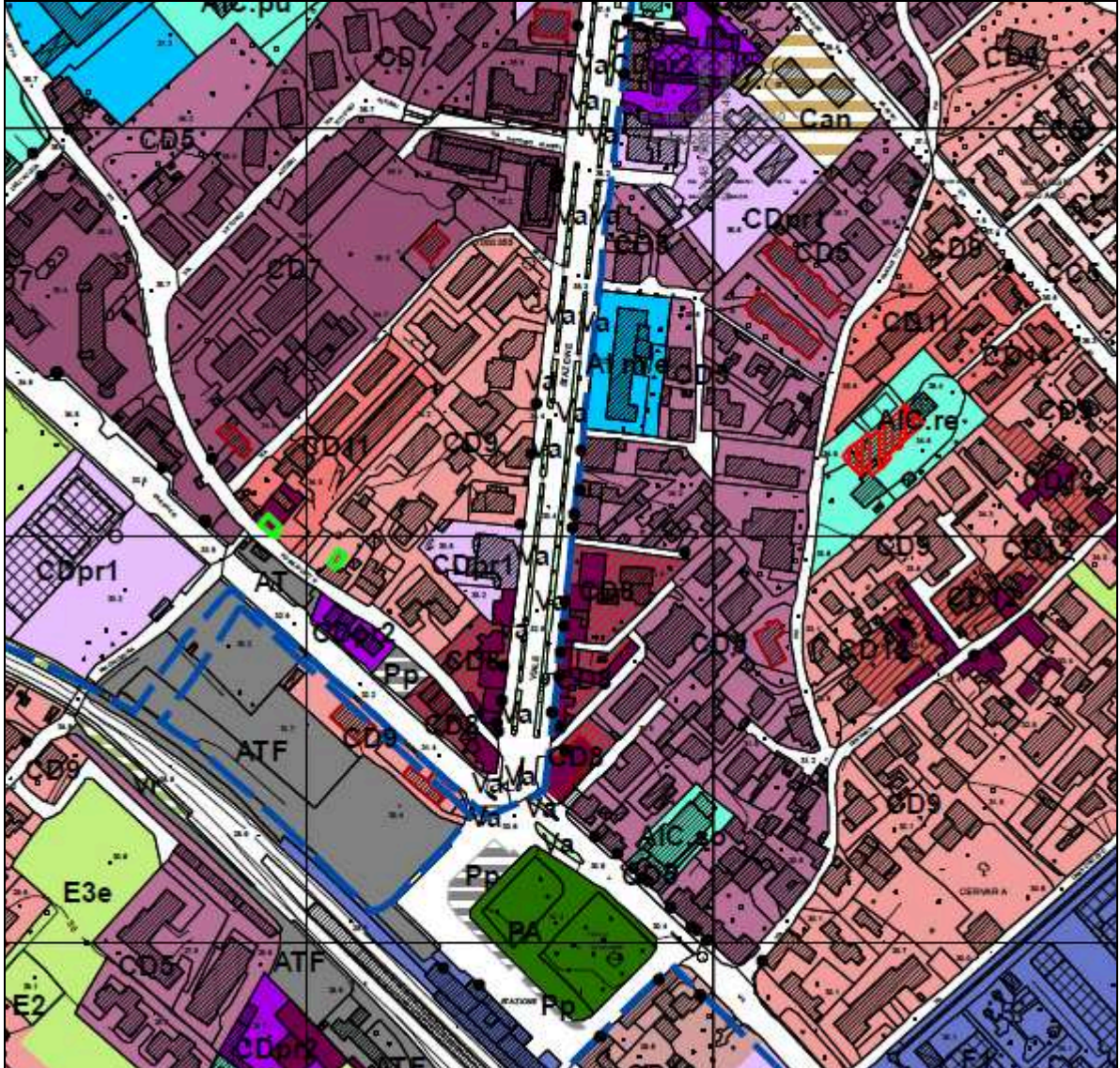


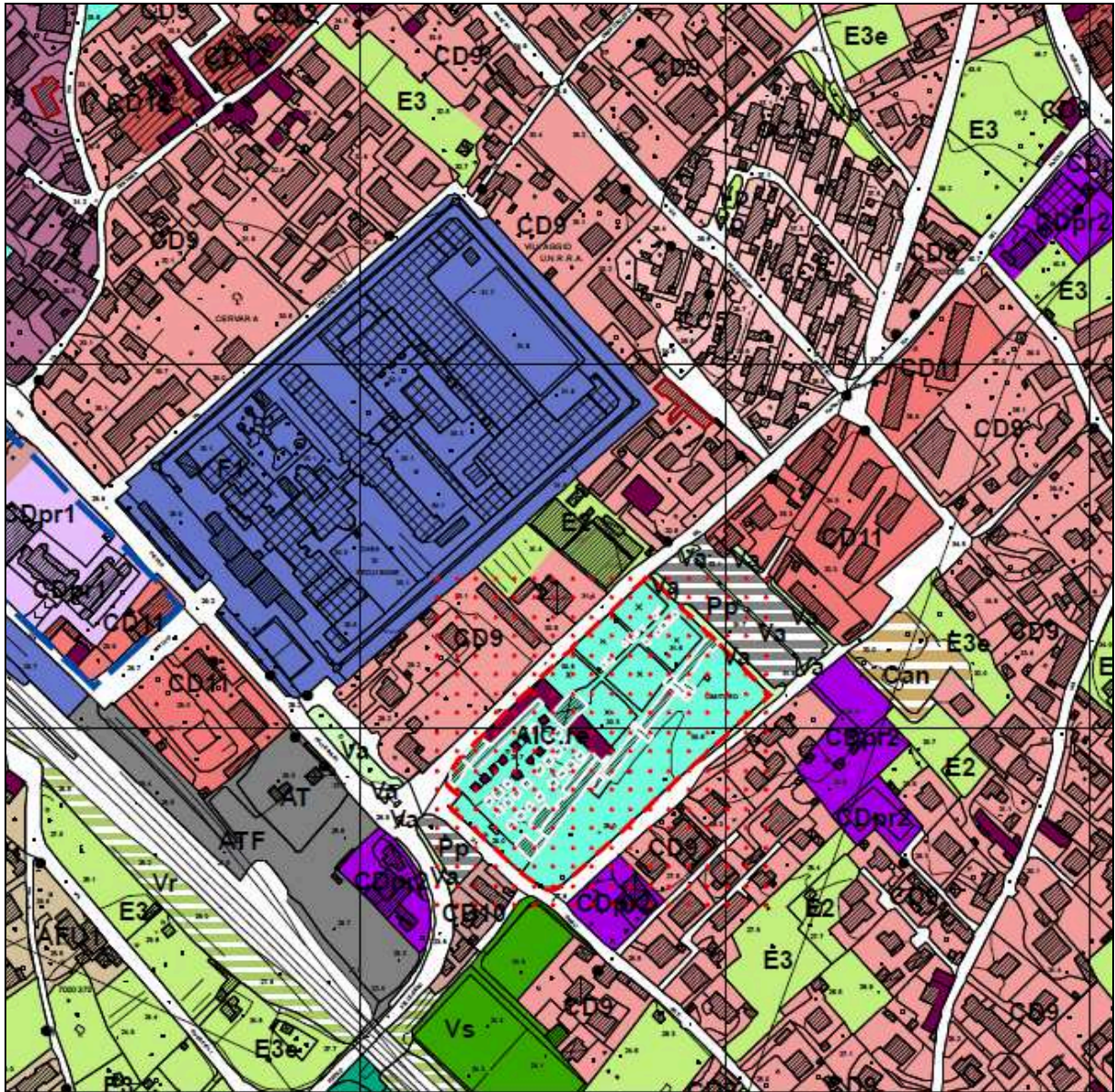


I Livello	II Livello	III Livello	IV Livello	
1 SUPERFICI ARTIFICIALI	1.1 AREE URBANIZZATE DI TIPO RESIDENZIALE	1.1.1 INSEDIAMENTO CONTINUO	 1.1.1.1 Tessuto residenziale continuo, antico e denso	
			 1.1.1.2 Tessuto residenziale continuo, denso più recente, basso	
			 1.1.1.3 Tessuto residenziale continuo, denso più recente, alto	
		1.1.2 INSEDIAMENTO DISCONTINUO	 1.1.2.1 Tessuto residenziale discontinuo	
			 1.1.2.2 Tessuto residenziale rado e nucleiforme	
			 1.1.2.3 Tessuto residenziale sparso	
			 1.1.2.4 Tessuto residenziale con aree a verde privato (pineta)	
		1.1.3 EDIFICI ISOLATI NEL TERRITORIO APERTO	 1.1.3 Edifici in prevalenza residenziali isolati in territorio aperto con relative pertinenze	
		1.2 AREE PRODUTTIVE, COMMERCIALI E INFRASTRUTTURALI	1.2.1 Aree per attività produttive, commerciali e per servizi pubblici e privati	 1.2.1.1 Insedimento industriale o artigianale con spazi annessi
				 1.2.1.2 Insedimento commerciale o direzionale
				 1.2.1.3 Insedimento dei grandi impianti di servizi pubblici e privati, musei
				 1.2.1.4 Insedimenti ospedalieri
	 1.2.1.5 Insedimenti produttivi agricoli (vivali, aziende agrituristiche con attività di pesca sportiva, maneggi e attività connesse)			
	 1.2.1.6 Insedimenti in disuso (produttivi e/o artigianali, attrezzature sportive e ricreative)			
	 1.2.1.7 Aree di culto			
	 1.2.1.8 Rimessaggi di autoveicoli (auto, camper, ruolotte, camion, etc.)			
	 1.2.1.9 Rimessaggi nautici (barche, gommoni, scafi, etc.)			
	 1.2.1.10 Penitenziario			
	 1.2.1.11 Insedimenti degli impianti tecnologici			
	 1.2.1.12 Edifici e/o aree per attività turistico-ricettive			
	 1.2.1.13 Strutture temporanee per eventi e manifestazioni			

I Livello	II Livello	III Livello	IV Livello
1 SUPERFICI ARTIFICIALI	1.2 AREE PRODUTTIVE, COMMERCIALI E INFRASTRUTTURALI	1.2.2 RETI STRADALI, FERROVIARE E INFRASTRUTTURE TECNICHE	 1.2.2.1 Reti stradali e spazi accessori (svincoli, stazioni di servizio, distributori di carburante, parcheggi, piazze, etc.)
			 1.2.2.2 Reti ferroviarie, spazi accessori e superfici annesse
			 1.2.2.3 Percorsi ciclo-pedonali lungo il corso del fiume
			 1.2.2.4 Grandi Impianti di concentrazione e di smistamento merci
			 1.2.2.5 Reti ed aree per la distribuzione, la produzione e il trasporto dell'energia
			1.2.3 AREE PORTUALI
		 1.2.3 Strutture e/o aree connesse all'infrastruttura portuale	
		1.2.4 AEROPORTO	
		 1.2.4 Strutture e/o aree connesse all'infrastruttura aeroportuale	
		1.3 AREE ESTRATTIVE, CANTIERI, DISCARICHE, TERRENI ARTEFATTI E ABBANDONATI	1.3.1 AREE ESTRATTIVE
	1.3.2 DISCARICHE E DEPOSITI DI ROTTAMI		
			 1.3.2.1 Discariche
			 1.3.2.2 Depositi di rottami a cielo aperto, cimiteri di autoveicoli
	1.3.3 CANTIERI		 1.3.3.1 Cantieri, spazi in costruzione e scavi
			 1.3.3.2 Suoli rimaneggiati e artefatti
			 1.3.3.3 Depositi di materiali edili e da costruzione
1.4 AREE VERDI NON AGRICOLE	1.4.1 AREE VERDI URBANE		 1.4.1 Aree verdi urbane (verde di quartiere, parchi urbani)
		1.4.2 AREE RICREATIVE E SPORTIVE	
		 1.4.2.1 Campeggi, strutture turistiche ricettive a bungalows o simili	
		 1.4.2.2 Aree sportive (calcio, atletica, tennis, ippodromi, golf, maneggi, etc.)	
		 1.4.2.3 Parchi di divertimento (acquapark, zoosafari e simili)	
		 1.4.2.4 Sistemi archeologici da sottoporre a ulteriori indagini	
		 1.4.2.5 Stabilimenti balneari (comprensivi anche delle attività di ristorazione su fronte strada)	
	1.4.3 AREE VERDI INTERNE AGLI AMBITI PRODUTTIVI	 1.4.3 Aree verdi interne agli ambiti produttivi	

Estratto della Carta dei sistemi insediativi del RU comunale













SISTEMA FUNZIONALE DEGLI INSEDIAMENTI

CS - CITTA' STORICA	
SOTTOSISTEMA FUNZIONALE DEI CENTRI E DEI NUCLEI STORICI	
	CS1 - Tessuto storico medievale
	CS2 - Tessuto storico cinque - seicentesco
	CS3 - Tessuto storico sette - ottocentesco
	CS4 - Tessuto storico del Novecento
	CSpr1 - Edifici specialistici con funzioni commerciali, direzionali e di servizio in tessuti residenziali
	CSpr2 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo in tessuti residenziali
CS - CITTA' STORICA	
SOTTOSISTEMA FUNZIONALE DEI CENTRI E DEI NUCLEI STORICI	
Sistema Territoriale Pedemontano	
	CS.PE1 - Tessuto ad alta densità costituito da edifici e complessi edilizi di valore storico
	CS.PE2 - Tessuto a media densità con tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto di pertinenza
	CS.PEpr1 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo in tessuti residenziali
	CS.PEpr2 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo in tessuti residenziali
	CS.PE - Aree agricole interne al sottosistema funzionale dei centri e dei nuclei storici
	CS.PEb - Aree boscate interne al sottosistema funzionale dei centri e dei nuclei storici
CS.MO - CITTA' STORICA	
SOTTOSISTEMA FUNZIONALE DEI CENTRI E DEI NUCLEI STORICI	
Sistema Territoriale Montano	
	CS.MO1 - Tessuto ad alta densità costituito da edifici e complessi edilizi di valore storico
	CS.MO2 - Tessuto a media densità con tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto di pertinenza
	CS.MOpr1 - Edifici specialistici con funzioni commerciali, direzionali e di servizio in tessuti residenziali
	CS.MOpr2 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo in tessuti residenziali
	CS.MOr - Aree agricole interne al sottosistema funzionale dei centri e dei nuclei storici
	CS.MOb - Aree boscate interne al sottosistema funzionale dei centri e dei nuclei storici
CC - CITTA' CONSOLIDATA	
SOTTOSISTEMA FUNZIONALE DELLA CITTA' COMPATTA	
	CC1 - Tessuto ad alta densità con tipologia a villino o villette mono-bi familiari isolati nel lotto
	CC2 - Tessuto ad alta densità con edifici in linea o a schiera isolati nel lotto o su filo strada
	CC3 - Tessuto ad alta densità con edifici in linea o a blocco isolati nel lotto o su filo strada
	CC4 - Tessuto a media densità con villette mono-bi familiari o edifici a schiera allineati su filo strada
	CC5 - Tessuto a media densità con villette mono-bi familiari o edifici a schiera isolati nel lotto
	CC6 - Tessuto a media densità con edifici in linea isolati nel lotto o su filo strada
	CCpr1 - Edifici specialistici con funzioni commerciali, direzionali e di servizio in tessuti residenziali
	CCpr2 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo in tessuti residenziali
	CCpr3 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo in tessuti residenziali

CD - CITTA' DIFFUSA
SOTTOSISTEMA FUNZIONALE DELLA CITTA' DIFFUSA E DEL FRIGIDO








	CD1 - Tessuto ad alta densità realizzato per singoli lotti con edifici in linea isolati nel lotto o su filo strada
	CD2 - Tessuto ad alta densità realizzato per singoli lotti con edifici a schiera
	CD3 - Tessuto ad alta densità con tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto di pertinenza
	CD4 - Tessuto ad alta densità realizzato per singoli lotti con edifici in linea su filo strada
	CD5 - Tessuto ad alta densità con tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto di pertinenza
	CD6 - Tessuto ad alta densità realizzato per singoli lotti con edifici in linea o a torre isolati nel lotto
	CD7 - Tessuto ad alta densità realizzato per singoli lotti con edifici in linea o a torre isolati nel lotto
	CD8 - Tessuto ad alta densità costituito da complessi edilizi di valore storico
	CD9 - Tessuto a media densità con tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto di pertinenza
	CD10 - Tessuto a media densità con edifici a schiera su filo strada
	CD11 - Tessuto a media densità con edifici in linea isolati nel lotto o su filo strada
	CD12 - Tessuto a media densità costituito da complessi edilizi di valore storico
	CD13 - Tessuto a bassa densità costituito da villette mono o plurifamiliari isolate nel lotto di pertinenza
	CD14 - Tessuto a bassa densità con ampie aree agricole residuali e villette mono-bi familiari isolate nel lotto di pertinenza
	CD15 - Tessuto a bassa densità costituito da complessi edilizi di valore storico-architettonico
	CDpr1 - Edifici specialistici con funzioni commerciali, direzionali e di servizio in tessuti residenziali
	CDpr2 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo in tessuti residenziali
	CDpr3 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-commerciale in tessuti residenziali
	CDpr4 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo in tessuti residenziali
	Ex Colonia

AFU - AREE DI FRANGIA URBANA
SOTTOSISTEMA FUNZIONALE DELLE AREE AGRICOLE RESIDUALI

	AFU1 - Aree a edificazione diffusa costituita in prevalenza da villette mono o plurifamiliari isolate nel lotto di pertinenza
	AFU1 zia - Interne al Sistema Funzionale Produttivo/Z.I.A.
	AFU2 - Aree a edificazione diffusa costituita da complessi edilizi e/o nuclei rurali isolati all'interno di aree agricole
	AFU2 zia - Interne al Sistema Funzionale Produttivo/Z.I.A.
	AFUpr1 - Edifici specialistici con funzioni commerciali, direzionali e di servizio in aree di frangia urbana
	AFUpr2 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo in aree di frangia urbana
	AFUpr3 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-commerciale in aree di frangia urbana
	AFUpr4 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo in aree di frangia urbana






SISTEMA FUNZIONALE PRODUTTIVO

U2.PR – UTOE 2 SOTTOSISTEMA FUNZIONALE Z.I.A.







	U2.PRr - Edifici e/o complessi edilizi isolati all'interno del tessuto produttivo
	U2.PR0 - Aree non occupate (aggiornamento a maggio 2012)
	U2.PR1 - Edifici specialistici con funzioni commerciali, direzionali e di servizio in aree specialistiche
	U2.PR2 - Edifici e aree a esclusivo carattere artigianale in aree specialistiche
	U2.PR3 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo in aree specialistiche
	U2.PR4 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-commerciale in aree specialistiche
	U2.PR5 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo

TESSUTI URBANI ESTERNI AL SISTEMA FUNZIONALE DEGLI INSEDIAMENTI E AL SISTEMA FUNZIONALE PRODUTTIVO





U1 – UTOE 1 Sistema Territoriale di Pianura

	U1.1 - Tessuto a media densità costituito da tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto
	U1.2 - Tessuto a media densità con edifici in linea isolati nel lotto o su filo strada
	U1.3 - Edifici e/o complessi edilizi di valore storico
	U1.pr1 - Edifici specialistici con funzioni commerciali, direzionali e di servizio
	U1.pr2 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo





U1 – UTOE 1 Sistema Territoriale di Costa

	U1.4 - Tessuto a media densità costituito da tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto
	U1.5 - Tessuto a media densità con edifici in linea isolati nel lotto o su filo strada
	U1.6 - Edifici e/o complessi edilizi di valore storico
	U1.pr3 - Edifici specialistici con funzioni commerciali, direzionali e di servizio
	U1.pr4 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo
	U1.pr5 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo

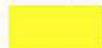
U3 – UTOE 3 Sistema territoriale Pedemontano

	U3.1 - Tessuto a media densità costituito da tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto
	U3.2 - Tessuto a media densità costituito da edifici e complessi edilizi di valore storico
	U3.3 - Edifici di tipologie edilizie eterogenee isolati nel territorio aperto
	U3.pr1 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo

U4 – UTOE 4 Sistema territoriale Pedemontano

	U4.1 - Tessuto a media densità costituito da tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto
	U4.2 - Tessuto a media densità costituito da edifici e complessi edilizi di valore storico
	U4.3 - Edifici di tipologie edilizie eterogenee isolati nel territorio aperto
	U4.pr1 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo

U5.LI – UTOE 5
SISTEMA TERRITORIALE DI COSTA
Sottosistema Territoriale Litoraneo



U5.Llpr1 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo

U6.RP – UTOE 6
SISTEMA TERRITORIALE DI COSTA
Sottosistema Territoriale di Ronchi-Poveromo



U6.RP1 - Tessuto ad alta densità con tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto



U6.RP2 - Tessuto ad alta densità con edifici in linea isolati nel lotto o su filo strada



U6.RP3 - Aree a media o bassa densità con complessi edilizi e/o nuclei residenziali sparsi



U6.RPpr1 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo



U6.RPpr2 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-commerciale



U6.RPpr3 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo

U6.LI – UTOE 6
SISTEMA TERRITORIALE DI COSTA
Sottosistema Territoriale Litoraneo



U6.LI1 - Tessuto a media o bassa densità con tipologia a villa, villette mono-bi familiari isolati nel lotto



U6.Llpr1 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo

ST.PE – SISTEMA TERRITORIALE PEDEMONTANO



ST.PE1 - Tessuto a media densità costituito d tipologie edilizie eterogenee isolate nel lotto

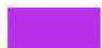


ST.PEpr1 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo



ST.PEpr2 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo

ST.MO – SISTEMA TERRITORIALE MONTANO



ST.MOpr1 - Edifici e aree a carattere misto artigianale-produttivo



ST.MOpr2 - Edifici per attrezzature di tipo turistico-ricettivo

CITTÀ PUBBLICA



F1 - Edifici o aree con funzioni specialistiche di interesse sovracomunale



F2 - Edifici e/o aree specialistiche per servizi tecnologici

AT - ATTREZZATURE DI SERVIZIO PER IL TRASPORTO



AT - Attrezzature di servizio:
 AT Attrezzature di servizio per il trasporto su gomma
 ATF Attrezzature di servizio e aree ferroviarie
 ATF Attrezzature di servizio e di supporto alla nautica

AI – EDIFICI ED AREE PER L'ISTRUZIONE (D.M. 1444/68, art.3, comma a)



AI n - Asili nido
 AI m - Scuole materne
 AI m/e - Scuola materna ed elementare
 AI e - Scuole elementari
 AI inf - Scuole medie inferiori
 AI sup - Scuole medie superiori
 AI com - Istituto Comprensivo

AIC – AREE PER ATTREZZATURE DI INTERESSE COMUNE (D.M. 1444/68, art.3, comma b)






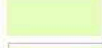

AIC.re - Religiose
 AIC.cu - Culturali
 AIC.so - Sociali e ricreative e/o per il tempo libero
 AIC.as - Assistenziali
 AIC.sa - Sanitarie
 AIC.am - Amministrative
 AIC.pu - Pubblici servizi
 AIC.sp - Spazi pubblici attrezzati a parco e per il gioco e lo sport (D.M. 1444/68, art. 3, comma c)

AREE PER PARCHEGGI (D.M. 1444/68, art. 3, comma d)




Pp - Parcheggi pubblici

IL SISTEMA DEL VERDE

	PA - Parchi pubblici (D.M. 1444/68, art. 3, comma c)
	Vp - Verde pubblico attrezzato (D.M. 1444/68, art. 3, comma c)
	Vs - Verde pubblico attrezzato sportivo (D.M. 1444/68, art. 3, comma c)
	Va - Verde di arredo stradale
	Vr - Verde di rispetto stradale e ferroviario



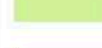


AIP - AREE PER L'ISTRUZIONE DI ENTI O ISTITUTI PRIVATI

	AIP m/e - Scuola materna ed elementare
---	--









CITTÀ IN TRASFORMAZIONE

	Can - Aree in fase di cantiere (aggiornamento a Gennaio 2013)
	PPE - Piano Particolareggiato Esecutivo approvato
	PPE - Piano Particolareggiato Esecutivo non approvato
	PIUSS - Piano Integrato di Sviluppo Urbano Sostenibile

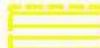
AREE VERDI AGRICOLE RESIDUALI E BOSCHATE INTERNE AI TESSUTI

	E1 - Fasce di vegetazione ripariale
	E2 - Orti, vigneti, oliveti e frutteti minori
	E3 - Aree agricole residuali prevalentemente a seminativi
	E3e - Aree agricole residuali con prevalenza di copertura erbacea o incolte
	E4 - Macchie boscate, pinete e lingue di bosco interne al tessuto

ELEMENTI EMERGENTI RISPETTO AL TESSUTO

	Ex Colonie
Edifici di valore storico, architettonico e/o culturale	
	Beni soggetti a vincolo ex L.1089/39
	Pertinenze dei Beni soggetti a vincolo ex L.1089/39
	Edifici di valore notevole
	Edifici di valore significativo
	Edifici presenti al 1909
	Fabbricati rurali
Elementi emergenti rispetto al tessuto	
	Edifici differenti rispetto al tessuto per tipologia edilizia, numero di piani o funzione/attività

	Attività commerciali
---	----------------------

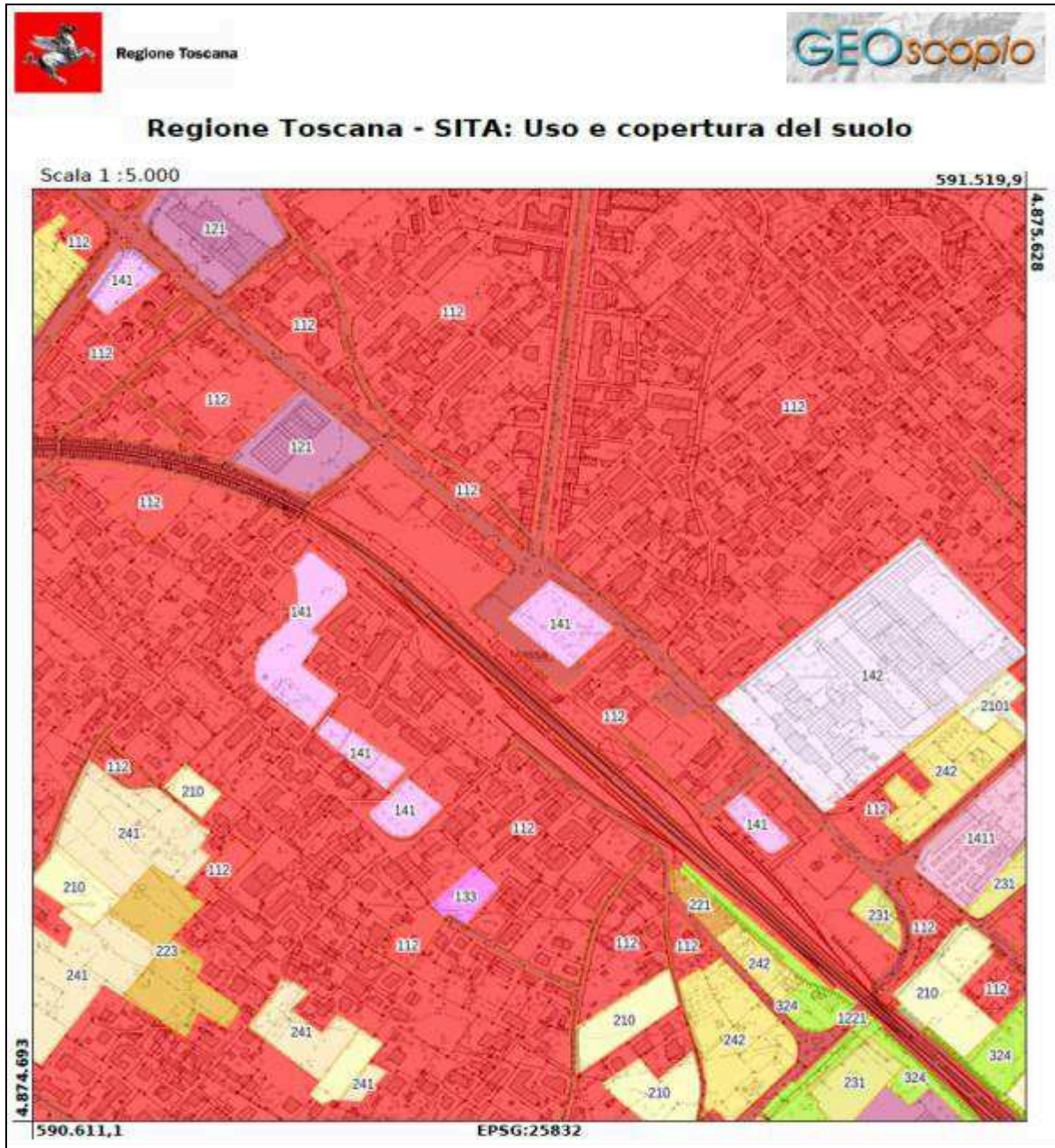
	Aree residenziali a progettazione urbanistica unitaria (P.E.E.P)
---	--

4.2 Repertorio cartografico derivante dal portale Geoscopio della Regione Toscana

Di seguito sono riportati alcuni stralci cartografici relativi all'Uso del suolo ed alla Classificazione acustica dell'area di interesse derivanti da quanto disponibile sul portale Geoscopio della Regione Toscana.

L'area oggetto della Variante è inoltre interamente gravata da usi civici (zone gravate da usi civici - lettera h. - aree tutelate per legge art. 142 D.lgs. 42/2004).

Uso del suolo



Legenda:

112 – Zone residenziali a tessuto discontinuo e rado

141 – Aree verdi urbane



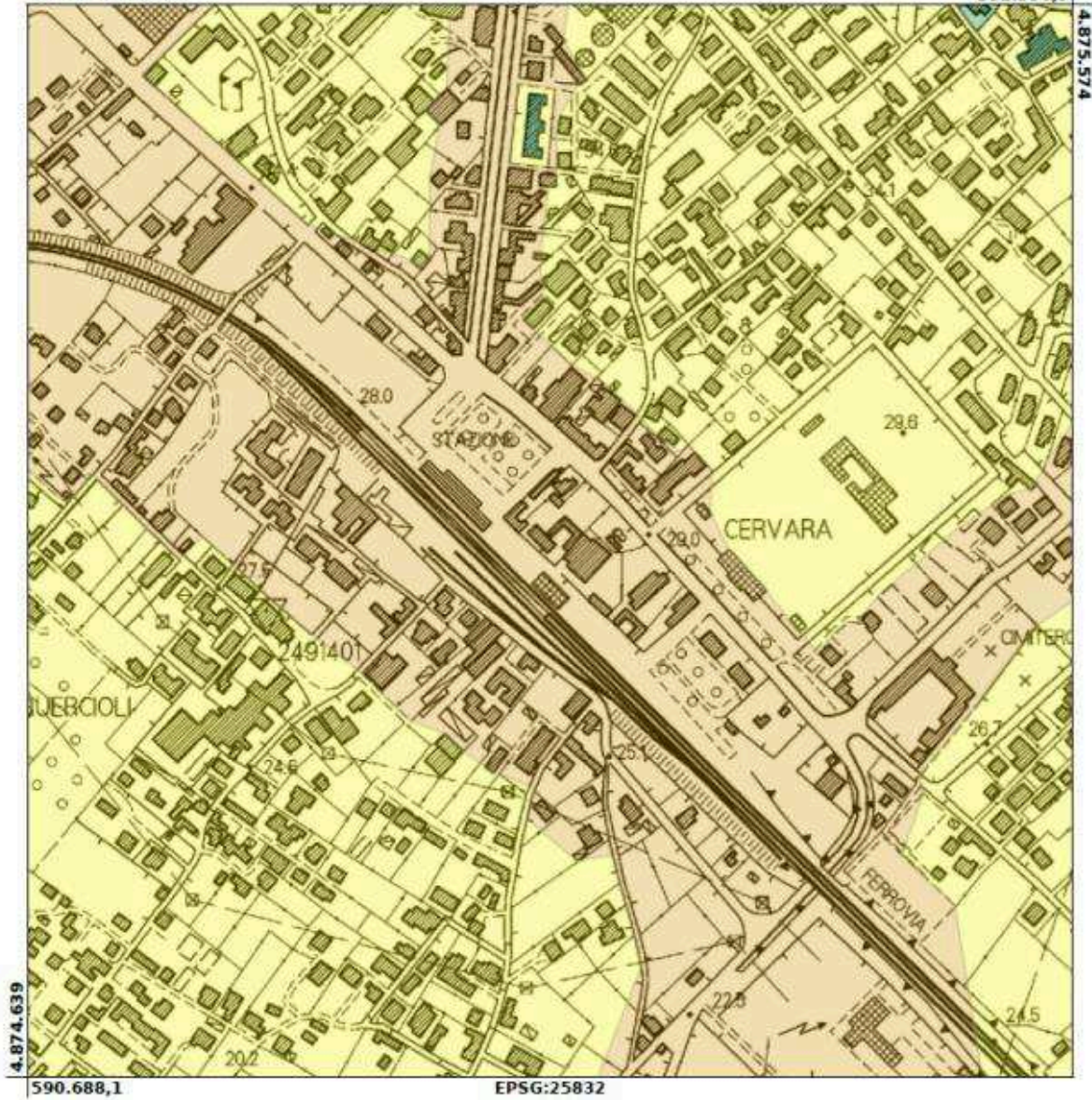
Regione Toscana



Regione Toscana - SITA: Inquinamenti fisici

Scala 1 : 5.000

591.596,9



LEGENDA:

Giallo - classe III PCCA comunale

Arancio - classe IV PCCA comunale

4.3 Indagine fotografica storica

Di seguito sono riportati alcuni stralci della cartografia storica dell'area di interesse derivanti da quanto disponibile sul portale Geoscopio della Regione Toscana.

Dall'analisi di tale cartografia, è possibile mettere in evidenza che dalla fine degli anni '90 sono rimasti praticamente inalterati i grandi vuoti urbani rappresentati dall'ex scalo merci e dalle aree dismesse del Parco ferroviario, ma anche le aree private interne al perimetro della Variante.

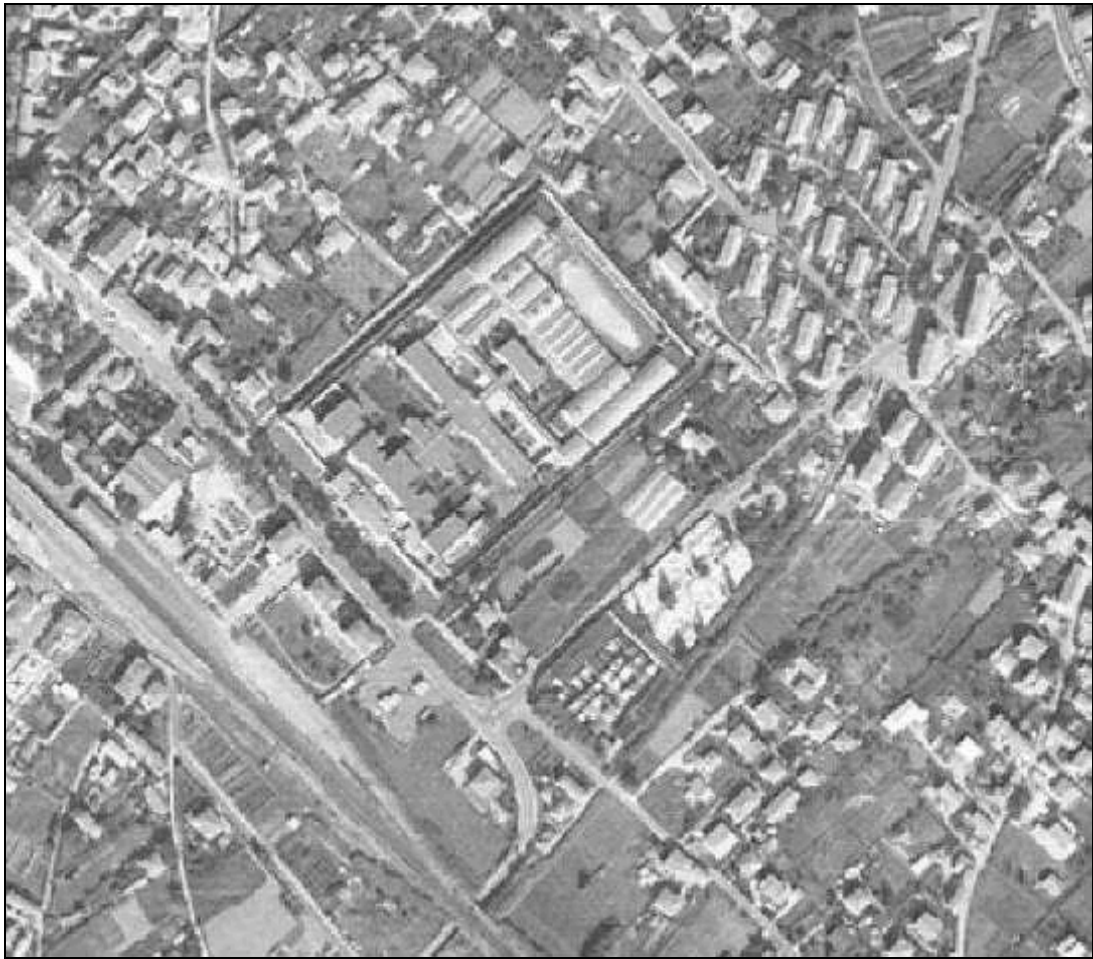
1954



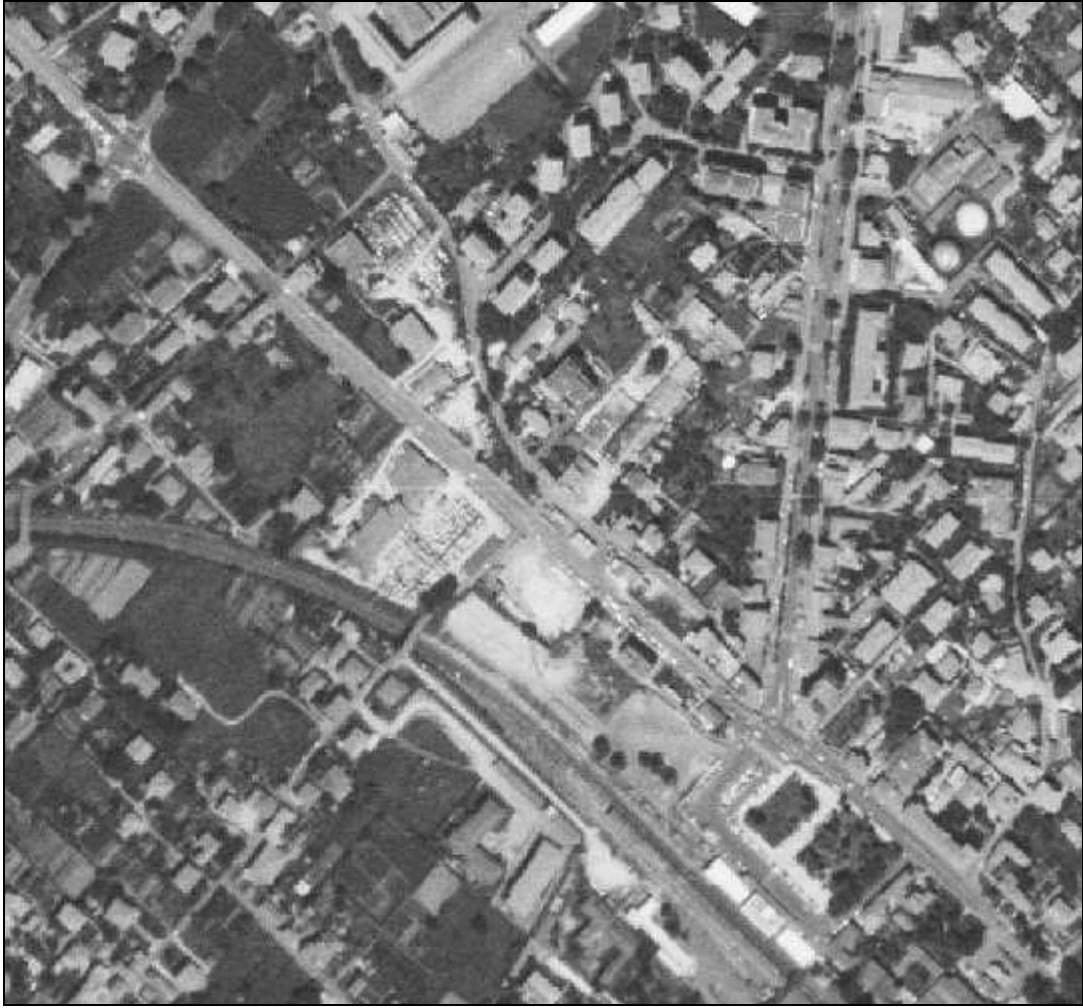


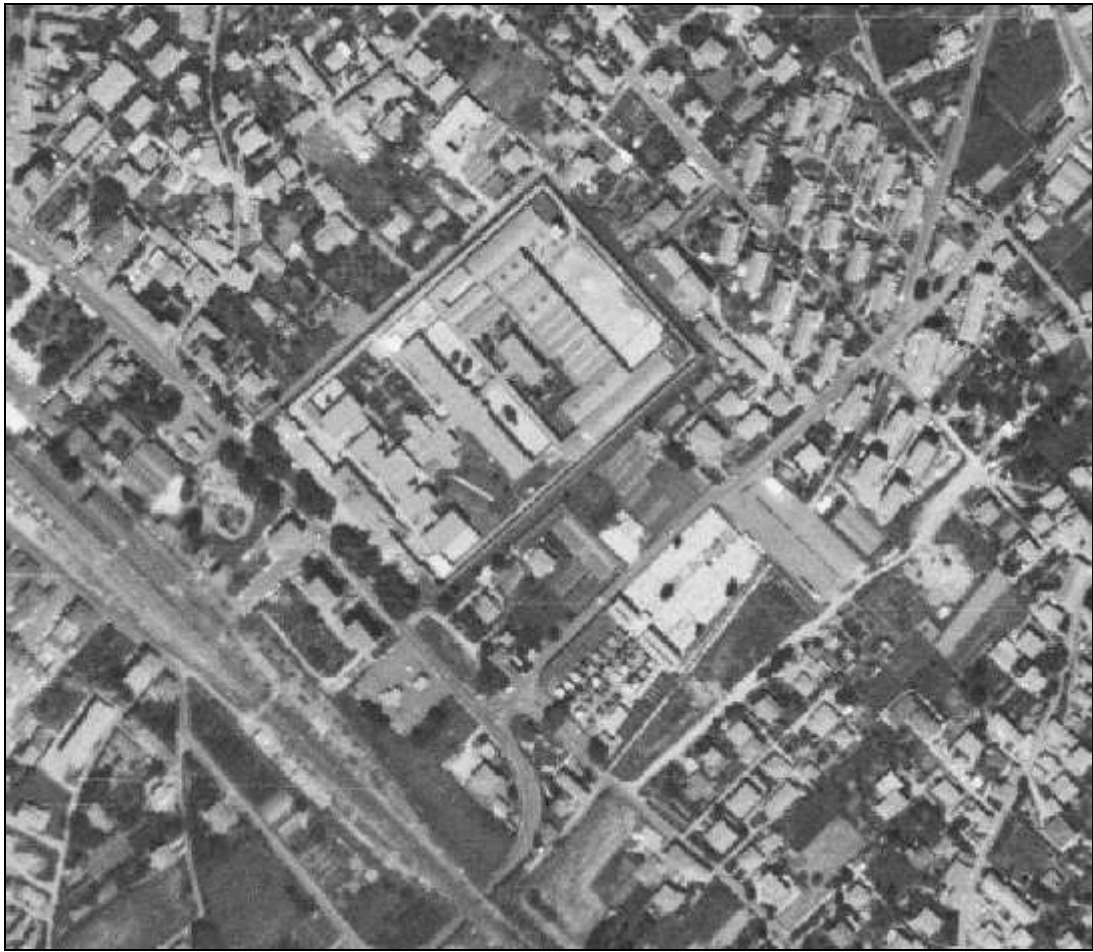
1978





1988





1996





2007





2010





2013





2016





5 RAPPORTO CON ALTRI PIANI E PROGRAMMI

5.1 Analisi di coerenza

Ai sensi della Direttiva 2001/42/CE come recepita anche all'interno della LR 10/2010, tra le informazioni da fornire nell'ambito del Rapporto ambientale è inclusa: "illustrazione [...] del rapporto con altri pertinenti piani e programmi".

La valutazione della relazione con gli altri pertinenti piani e programmi, generalmente denominata analisi di coerenza esterna, rappresenta la verifica della compatibilità, integrazione e raccordo dell'intervento rispetto alle linee generali della pianificazione sovraordinata e di settore.

Dal punto di vista della pianificazione territoriale ed urbanistica, i piani presi in considerazione per la valutazione di coerenza, effettuata anche attraverso l'utilizzo di apposite matrici, sono rappresentati da:

- Piano di indirizzo territoriale (PIT) con valenza di piano paesaggistico della Toscana;
- Piano territoriale di coordinamento (PTC) della Provincia di Massa-Carrara;
- il Piano strutturale (PS) del Comune di Massa

5.2 Piano d'Indirizzo Territoriale con valenza di piano paesaggistico della Toscana

In Piano di indirizzo territoriale (PIT) approvato dal Consiglio regionale con delibera n. 72 il 24 luglio 2007 e pubblicato sul BURT n. 42 del 17 ottobre 2007, è stato integrato dalla disciplina paesaggistica con deliberazione di approvazione del Consiglio Regionale n. 37 del 27 marzo 2015.

L'integrazione del PIT con valenza di piano paesaggistico persegue la promozione e la realizzazione di uno sviluppo socio-economico sostenibile e durevole e di un uso consapevole del territorio regionale, attraverso

la riduzione dell'impegno di suolo, la conservazione, il recupero e la promozione degli aspetti e dei caratteri peculiari della identità sociale, culturale, manifatturiera, agricola e ambientale del territorio, dai quali dipende il valore del paesaggio toscano. In coerenza e in attuazione delle norme di governo del territorio, con riferimento alle condizioni di sostenibilità derivanti dalle invarianti strutturali di cui all'articolo 5 della LR 65/2014, il PIT persegue uno sviluppo del territorio rurale e delle città capace di conciliare competitività, qualità ambientale e tutela paesaggistica ai fini di una miglior qualità della vita e del benessere della collettività.

In particolare, la lettura strutturale del territorio regionale e dei suoi paesaggi è stata basata sull'approfondimento e interpretazione dei caratteri e delle relazioni che strutturano le seguenti quattro invarianti:

- I - I caratteri idrogeomorfologici dei sistemi morfogenetici e dei bacini idrografici, che costituiscono la struttura fisica fondativa dei caratteri identitari alla base dell'evoluzione storica dei paesaggi della Toscana. La forte geodiversità e articolazione dei bacini idrografici è infatti all'origine dei processi di territorializzazione che connotano le specificità dei diversi paesaggi urbani e rurali;
- II - I caratteri ecosistemici del paesaggio, che costituiscono la struttura biotica che supporta le componenti vegetali e animali dei paesaggi toscani. Questi caratteri definiscono nel loro insieme un ricco ecomosaico, ove le matrici dominanti risultano prevalentemente di tipo forestale o agricolo, cui si associano elevati livelli di biodiversità e importanti valori naturalistici;
- III - Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, infrastrutturali e urbani, struttura dominante il paesaggio toscano risultante dalla sua sedimentazione storica dal periodo etrusco fino alla modernità. Questo policentrismo è organizzato in reti di piccole e medie città di alto valore artistico la cui differenziazione morfotipologica risulta fortemente relazionata con i caratteri idrogeomorfologici e rurali, solo parzialmente compromessa dalla diffusione recente di modelli insediativi centro-periferici;
- IV - I caratteri identitari dei paesaggi rurali toscani, pur nella forte differenziazione che li caratterizza, presentano alcuni caratteri invarianti comuni: il rapporto stretto e coerente fra sistema insediativo e territorio agricolo; l'alta qualità architettonica e urbanistica dell'architettura rurale; la persistenza dell'infrastruttura rurale e della maglia agraria storica, in molti casi ben conservate; un mosaico degli usi del suolo complesso alla base, non solo dell'alta qualità del paesaggio, ma anche della biodiversità diffusa sul territorio.

Nella tabella e nella trattazione successive è riportata una sintesi valutativa della conformità dell'intervento con la disciplina delle Invarianti e del paesaggio (in particolare, con la pertinente scheda d'Ambito n. 2 – Versilia e Costa Apuana) del PIT.

Disciplina del PIT della Regione Toscana e rapporti con l'intervento


<i>Disciplina</i>		<i>Valutazione</i>	
			<i>Note</i>
<i>Invarianti strutturali</i>	<i>Invariante I - "I caratteri idrogeomorfologici dei bacini idrografici e dei sistemi morfogenetici"</i>	<i>NP</i>	-
	<i>Invariante II - "I caratteri ecosistemici del paesaggio"</i>	<i>NP</i>	-
	<i>Invariante III - "Il carattere policentrico dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali"</i>	☺	<p><i>L'obiettivo generale concernente l'invariante strutturale è la salvaguardia e valorizzazione del carattere policentrico e delle specifiche identità paesaggistiche di ciascun morfotipo insediativo che vi concorre, da perseguirsi anche mediante (art.9 comma 2 punto b; art.10 comma 1 punti, c, d, g):</i></p> <ul style="list-style-type: none"> • <i>la riqualificazione dei morfotipi delle urbanizzazioni contemporanee e delle loro criticità";</i> • <i>ad una progettazione degli assetti urbani che risulti coerente con le regole insediative storiche, con la conformazione orografica</i>


			<p>del territorio e con la consistenza dimensionale in rapporto dell' insediamento storico esistente;</p> <ul style="list-style-type: none"> • alla tutela e valorizzazione della rete dei percorsi e delle infrastrutture storiche per la fruizione del territorio, ivi compreso l'assetto figurativo delle dotazioni vegetazionali di corredo caratterizzanti la percezione consolidata; • alla non compromissione della permanenza degli abitanti e del ruolo della città come centro civile delle comunità ad essa afferenti. In relazione alle trasformazioni dirette e indirette conseguenti ai carichi indotti dai flussi turistici. <p>In tal senso, la conformità rispetto a questa invariante dovrà essere valutata in relazione ai carichi indotti dall'intervento, e sulla base dell'adozione di specifiche misure di mitigazione o di compensazione.</p>
	Invariante IV - "I caratteri morfotipologici dei paesaggi rurali"	NP	
Disciplina degli ambiti di Paesaggio	Ambito di paesaggio 12 – Versilia e Costa Apuana	😊	<p>Si rimanda all'analisi riportata nel proseguo del paragrafo relativamente a tale Ambito. Anche in tal caso, la conformità rispetto alla Disciplina di Ambito dovrà essere valutata in relazione al rispetto degli obiettivi di qualità e delle direttive di riferimento per l'intervento, e sulla base dell'adozione di specifiche misure di mitigazione o di compensazione.</p>
Disciplina dei beni paesaggistici		NP	
Disciplina del sistema idrografico		NP	-
Compatibilità paesaggistica delle attività estrattive		NP	-
Strategia dello sviluppo territoriale		NP	-
L'accoglienza mediante moderne e dinamiche modalità dell'offerta di residenza urbana		😊	<p>Al fine di sostenere l'accoglienza dei sistemi insediativi urbani, la Regione (art.25 comma 2) promuove e privilegia gli interventi di recupero e riqualificazione del patrimonio edilizio esistente e, ove necessario, di nuova edilizia finalizzati a una nuova offerta di alloggi in regime di locazione.</p>
L'accoglienza organizzata e di qualità per l'alta formazione e la ricerca		NP	-
La mobilità intra e interregionale		😊	<p>Le relazioni, le reti ed i flussi tra i sistemi insediativi urbani e infrastrutturali costituiscono fattori di interesse unitario regionale. La Regione (art.25 comma 4) ne promuove la realizzazione e lo sviluppo privilegiando gli interventi orientati all'innovazione e all'efficienza delle funzioni ed incentivando sistemi e mezzi di mobilità che riducano l'inquinamento atmosferico e acustico.</p> <p>Le aree ferroviarie esistenti o previste dagli strumenti della pianificazione territoriale che risultino in tutto o in parte non più funzionali all'esercizio ferroviario, sono suscettibili di altra destinazione purché prioritariamente funzionale alla mobilità pubblica e comunque mediante accordo di pianificazione ex Capo Idel Titolo III della L.R. 65/2014 (art.25 comma 10).</p> <p>Gli strumenti della pianificazione territoriale (art.25</p>


		<p>comma 16) devono soddisfare i seguenti criteri di tutela e valorizzazione degli interventi in materia di mobilità:</p> <p>a) assicurare, in corrispondenza dei principali accessi ai centri urbani, la dotazione di spazi di parcheggio all'esterno della sede stradale, con funzione di interscambio con i servizi di trasporto collettivo, evitando la localizzazione di attrezzature e insediamenti residenziali, commerciali o produttivi direttamente accessibili dalla sede stradale e, tramite adeguate infrastrutture o barriere e misure di fluidificazione del traffico veicolare, perseguire la riduzione degli inquinamenti acustici ed atmosferici;</p> <p>b) prevedere, nei centri ad alta densità abitativa, più ordini di parcheggio lungo le principali direttrici di penetrazione, differenziati con l'impiego di sistemi tariffari e di mezzi di trasporto collettivo che incentivino l'utilizzo dei parcheggi più esterni, selezionando il traffico all'ingresso delle aree urbane;</p> <p>c) individuare, in corrispondenza di ogni stazione e/o sito di fermata del servizio ferroviario, delle principali autostazioni e degli snodi di interscambio con le linee del trasporto pubblico locale, le aree per la sosta dei veicoli privati secondo adeguati dimensionamenti;</p> <p>d) ottimizzare le relazioni tra le fermate ferrotranviarie, i parcheggi di interscambio, le linee di trasporto su gomma ed i luoghi di origine e destinazione della mobilità privata, attraverso la ricollocazione delle funzioni e il coordinamento intermodale, assumendo come riferimento le diverse tipologie di utenza: residenti, pendolari, utilizzatori occasionali e turisti;</p> <p>e) garantire un sistema integrato di mobilità delle persone che incentivi e favorisca il ricorso ai mezzi pubblici, e sostenga e migliori l'accessibilità pedonale ai principali centri storici;</p> <p>f) favorire la mobilità ciclabile attraverso la definizione di una rete di percorsi ad essa dedicati caratterizzati da continuità sul territorio urbano e perturbano e interconnessione con le principali funzioni ivi presenti e con i nodi di interscambio del trasporto pubblico locale;</p> <p>g) incrementare la rete dei percorsi dedicati ai pedoni, promuovendo l'accessibilità pedonale ai principali nodi di interscambio modale ed alla rete dei servizi di trasporto pubblico locale;</p> <p>h) promuovere la conservazione all'uso pubblico e la valorizzazione delle strade vicinali presenti nel tessuto dei sistemi insediativi urbani.</p>
La presenza industriale in Toscana	NP	-
La pianificazione territoriale in materia di commercio	😊	<p>Le previsioni degli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica di province e comuni relative alle grandi strutture di vendita e alle aggregazioni di medie strutture aventi effetti assimilabili a quelli delle grandi strutture (art.30 comma 1), sono soggette a valutazione di sostenibilità a livello di ambito sovracomunale, individuato ai sensi dell'allegato B alla legge regionale 65/2014, sulla base dei seguenti criteri pertinenti per la</p>

	<p><i>Variante:</i></p> <p><i>a) in caso di nuova edificazione, l'assenza di alternative di riutilizzazione e di riorganizzazione degli insediamenti esistenti;</i></p> <p><i>b) la funzionalità delle infrastrutture stradali, da valutare in base al numero di mezzi; numero di innesti e di accessi diretti; numero delle funzioni svolte (collegamento interprovinciale, mobilità in area metropolitana, collegamento ad area industriale, collegamento esercizi commerciali); l'idoneità delle caratteristiche delle infrastrutture rispetto alle funzioni svolte;</i></p> <p><i>c) il livello di emissioni inquinanti dovute al traffico veicolare ed alle attività produttive e commerciali già insediate;</i></p> <p><i>d) l'ammontare dei costi per le amministrazioni pubbliche interessate ai fini dell'adeguamento delle infrastrutture e della tutela del patrimonio territoriale;</i></p> <p><i>e) l'impatto visuale in rapporto ai valori paesaggistici del contesto urbano o rurale in cui la struttura si colloca;</i></p> <p><i>i) la permanenza dei caratteri specifici e delle attività proprie dei centri storici compresi nell'ambito, e le necessarie garanzie di permanenza delle attività commerciali d'interesse storico, di tradizione e di tipicità.</i></p>
--	--

Legenda

 **conformità:** l'intervento è conforme o comunque presenta chiari elementi di integrazione, sinergia e/o compatibilità con la disciplina del piano/programma preso in considerazione

 **conformità condizionata:** l'intervento dovrà soddisfare specifici requisiti di compatibilità derivanti dal piano/programma preso in considerazione

 **incoerenza:** l'intervento non è compatibile con la disciplina del piano/programma preso in considerazione

NP: non c'è una correlazione significativa tra l'intervento ed il piano/programma preso in considerazione

Ambito di paesaggio 2 – Versilia e Costa Apuana

Il Codice prevede che il piano paesaggistico riconosca gli aspetti, i caratteri peculiari e le caratteristiche paesaggistiche del territorio regionale, e ne delimiti i relativi ambiti, in riferimento ai quali predisporre specifiche normative d'uso ed adeguati obiettivi di qualità. A tale proposito, il PIT individua venti ambiti di paesaggio in cui sono stati valutati congiuntamente i seguenti elementi: - i sistemi idro-geomorfologici; - i caratteri eco-sistemici; - la struttura insediativa e infrastrutturale di lunga durata; - i caratteri del territorio rurale; - i grandi orizzonti percettivi; - il senso di appartenenza della società insediata; - i sistemi socio-economici locali; - le dinamiche insediative e le forme dell'intercomunalità. Per ogni ambito è stata redatta una specifica Scheda d'ambito, che approfondisce le elaborazioni di livello regionale ad una scala di maggior dettaglio, approfondendone le interrelazioni al fine di sintetizzarne i relativi valori e criticità, nonché di formulare specifici obiettivi di qualità e la relativa disciplina.

Come già accennato precedentemente, con riferimento alla disciplina paesaggistica attualmente adottata, l'area di intervento ricade all'interno dell'Ambito di paesaggio 2 – Versilia e Costa Apuana, di cui si riportano nel seguito gli elementi ritenuti significativi in relazione alle invarianti infrastrutturali e agli obiettivi di qualità e direttive pertinenti.

Il carattere policentrico e reticolare dei sistemi insediativi, urbani e infrastrutturali

Descrizione strutturale

La struttura insediativa dell'ambito è caratterizzata dal morfotipo insediativo n. 3 "Morfotipo insediativo lineare a dominanza infrastrutturale multimodale" (articolazione territoriale 3.1).

La conformazione morfologica per fasce parallele e la struttura idrografica trasversale a pettine che caratterizzano questo ambito hanno determinato un sistema insediativo complesso che si articola per fasce altimetriche, parallelamente alla costa, lungo la viabilità storica longitudinale, e risulta connesso trasversalmente da una serie di collegamenti perpendicolari che ricalcano l'andamento della rete idrografica.

Il territorio pedecollinare delle prime propaggini delle Apuane, interrotto dalle valli trasversali che collegano i rilievi montuosi al mare, risulta caratterizzato da una serie di centri principali (Avenza, Massa, Pietrasanta), sviluppatisi lungo l'asse storico pedecollinare (Aurelia - Sarzanese e ferrovia) alla confluenza con le valli trasversali (il sistema lineare pedecollinare sub-costiero della Sarzanese).

Un sistema a pettine di collegamenti trasversali (pendoli) collega i centri storici pedecollinari dell'entroterra e quelli costieri più recenti (marine), seguendo l'andamento dei corsi d'acqua che scendono dalle Alpi Apuane: il fiume Versilia in Comune di Seravezza, il torrente Baccatoio in comune di Pietrasanta e il fiume Lucese di Camaiole, ecc. Nelle fasce di fondovalle/pedecollinari di questi territori sono distribuiti gli insediamenti di antica formazione (Seravezza, Camaiole, Massa) aventi consolidati e stratificati rapporti con i centri e i nuclei dell'area montana e collinare.

Sistemi insediativi

Relativamente alla città di Massa, sono individuati i morfotipi urbani:

- TESSUTI URBANI A PREVALENTE FUNZIONE RESIDENZIALE E MISTA: T.R.1. Tessuto ad isolati chiusi o semichiusi; T.R.4 Tessuto ad isolati aperti e blocchi prevalentemente residenziali di edilizia pianificata; T.R.5. Tessuto puntiforme; T.R.7. Tessuto sfrangiato di margine.
- TESSUTI DELLA CITTA' PRODUTTIVA E SPECIALISTICA: T.P.S.2 Tessuto a piattaforme produttive – commerciali – direzionali.

Obiettivi di qualità e direttive di riferimento per l'intervento

Obiettivo 3

Recuperare e valorizzare le relazioni territoriali storiche fra montagna, collina, pianura e fascia costiera

Direttive correlate

3.1 - salvaguardare e valorizzare i collegamenti trasversali (pendoli interno-costa) che collegano le marine con i centri storici pedecollinari dell'entroterra (Carrara, Massa, Montignoso, Serravezza, Pietrasanta, Camaiole, Massarosa) attestati sull'asse Sarzanese-Aurelia, e con il sistema dei borghi collinari e montani favorendo le modalità di spostamento integrate, sostenibili e multimodali. Orientamenti: creare percorsi per la mobilità dolce e migliorare continuità dei tracciati esistenti; creare nodi di scambio per trasporto intermodale, anche al fine di garantire una maggiore efficienza del trasporto collettivo; tutelare e mettere a sistema i percorsi e gli spazi aperti residuali lungo i corsi d'acqua.

Obiettivo 4

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

Direttive correlate

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.

5.3 Piano territoriale di coordinamento della Provincia di Massa Carrara

Il Piano territoriale di coordinamento della provincia di Massa Carrara (PTC) individua i seguenti obiettivi generali: salvaguardia del territorio provinciale, valorizzazione delle risorse essenziali e sviluppo economico integrato delle specifiche realtà locali.

Si possono evidenziare relazioni di forte coerenza fra la Variante ed il PTC, in particolare con il terzo obiettivo generale. La Provincia infatti propone di perseguire uno sviluppo economico integrato attraverso:

- la riqualificazione degli insediamenti;

- l'individuazione dei punti di forza e di debolezza dell'insieme delle risorse;
- l'assunzione di obiettivi ambientali condivisi per la riqualificazione degli organismi urbani;
- la verifica dei tradizionali parametri per il dimensionamento di nuovi insediamenti, in relazione a parametri di tipo ambientale quali la consistenza delle risorse e il loro grado di vulnerabilità.

In particolare, è perseguito l'obiettivo della limitazione del ricorso a nuovi impegni di suolo a fini insediativi ai soli casi in cui non sussistano alternative al riuso e comunque nel rispetto delle risorse territoriali e del loro grado di vulnerabilità.

Il PTC persegue inoltre, per il Sistema territoriale locale di Massa-Carrara, uno sviluppo economico integrato attraverso la definizione dei ruoli e delle funzioni insediative e infrastrutturali (residenza, aree industriali, infrastrutture) e attraverso indirizzi di programmazione volti al recupero dei rapporti tra insediamenti e risorse naturali affinché il migliore equilibrio tra le aree fortemente urbanizzate e il tessuto connettivo che le ingloba possa favorire la reciproca qualificazione delle risorse che vi appartengono.

Tali prescrizioni sono recepite attraverso gli obiettivi previsti dalla Variante al fine di concretizzare una complessiva riorganizzazione funzionale, di recupero e di rinnovamento edilizio del tessuto insediativo dei contesti territoriali, sollecitando, anche un più ampio disegno di riqualificazione del sistema urbano.

5.4 Piano strutturale del Comune di Massa

Il PS, all'art. 101 della disciplina di piano, recepisce le prescrizioni del PTC relativamente all'ipotesi di individuare sulla linea ferroviaria nazionale ricadente nel territorio di Massa una Stazione ferroviaria, con funzione di polo per i collegamenti regionali, nazionali ed internazionali, secondo i criteri dell'intermodalità e della accessibilità, "preferibilmente come riorganizzazione e ampliamento di una delle due stazioni esistenti sulla linea o, fatte salve le verifiche di compatibilità urbanistica ed ambientale, come nuova localizzazione". In proposito il PII -Comparto Stazione prevede un processo di riconversione e riattivazione di nuove funzioni urbane nelle aree ferroviarie dismesse, negli immobili e nei terreni limitrofi al rilevato della stazione, anche attraverso la definizione di specifiche intese con le società del gruppo Ferrovie dello Stato, definendo una complessiva riorganizzazione urbanistica della zona per reperire vaste aree di parcheggio, un adeguato terminal del servizio pubblico su gomma ed una riorganizzazione della accessibilità alle diverse direttrici di mobilità.

Agli artt. 125 e 126 della medesima disciplina il PS per le UTOE n. 4 – Centro Città e UTOE n. 5 – Quercioli-Viale Roma, individua quali obiettivi ed indirizzi per il RU la riqualificazione dell'area della Stazione per la quale il PS promuove l'attuazione del PII quale elemento anticipatore del RU.

6 DEFINIZIONE DELLE COMPONENTI AMBIENTALI DI RIFERIMENTO

L'analisi dei principali documenti di riferimento per le politiche ambientali in ambito regionale, nazionale e internazionale ha consentito di definire il quadro di riferimento delle componenti ambientali generali e specifiche (riportato di seguito) da prendere in considerazione per la valutazione degli effetti dell'intervento che sarà condotta nel Rapporto ambientale.

<i>Quadro sinottico delle componenti ambientali generali e specifiche di riferimento per la valutazione</i>	
<i>Componenti ambientali previste dalla L.R. 10/2010 (rif. Direttiva 2001/42/CE)</i>	<i>Componenti specifiche</i>
<i>Aria</i>	<i>Emissioni in atmosfera</i>
	<i>Emissioni di gas ad effetto serra</i>
	<i>Inquinamento acustico</i>
	<i>Inquinamento elettromagnetico</i>
<i>Acqua</i>	<i>Disponibilità ed utilizzo della risorsa idrica idropotabile</i>
	<i>Depurazione delle acque</i>
	<i>Acque superficiali</i>
	<i>Acque sotterranee</i>
<i>Rifiuti</i>	<i>Produzione di rifiuti</i>

<i>Quadro sinottico delle componenti ambientali generali e specifiche di riferimento per la valutazione</i>	
<i>Componenti ambientali previste dalla L.R. 10/2010 (rif. Direttiva 2001/42/CE)</i>	<i>Componenti specifiche</i>
<i>Energia</i>	<i>Consumi energetici e produzione energetica da fonti rinnovabili</i>
<i>Biodiversità</i>	<i>Componenti naturali</i>
<i>Suolo</i>	<i>Consumo di suolo</i>
	<i>Rischio idrogeologico</i>
	<i>Bonifica</i>
<i>Salute</i>	<i>Stato di salute della popolazione</i>
<i>Popolazione ed economia</i>	<i>Dinamiche turistiche</i>
	<i>Mobilità ed infrastrutture</i>
	<i>Dinamiche socio-economiche</i>
<i>Patrimonio culturale e paesaggio</i>	<i>Risorse paesaggistiche e storico-culturali</i>

7 VALUTAZIONE DEI POSSIBILI EFFETTI SIGNIFICATIVI

Come noto, lo schema logico di applicazione della valutazione ha inizio dall'individuazione degli specifici interventi previsti, a partire dai quali si definiscono le relazioni causa-effetto delle varie azioni, individuando gli effetti significativi, ovvero gli effetti da valutare. Una volta selezionati gli effetti, si procede alla valutazione: in generale, gli effetti significativi devono essere valutati su una scala territoriale e confrontati con opportune soglie di rilevanza definite da un set di criteri basati su standard di tolleranza dei sistemi ambientali o standard di capacità dei servizi. Il processo di valutazione si traduce poi in requisiti di compatibilità o compensazione ambientale, garantendo la sostenibilità degli interventi di trasformazione urbanistica. Avendo, infatti, a che fare con un processo valutativo ex-ante, i requisiti di compatibilità ambientale costituiscono una serie di ulteriori indicazioni utili per il progressivo riallineamento degli interventi previsti rispetto alle variabili ambientali stabilite.

L'allegato 1 della LR 10/2010, riprendendo l'allegato II della Direttiva Europea 2001/42/CE sulla valutazione ambientale di determinati piani e programmi nonché la normativa nazionale di riferimento (D.Lgs. 152/2006), definisce alcuni criteri di valutazione della significatività degli effetti che saranno utilizzati nella redazione del Rapporto ambientale, relativi a:

- probabilità, durata, frequenza e reversibilità degli effetti,
- carattere cumulativo degli effetti,
- rischi per la salute umana o per l'ambiente (ad es. in caso di incidenti),
- entità ed estensione nello spazio degli effetti (area geografica e popolazione potenzialmente interessate),
- valore e vulnerabilità dell'area che potrebbe essere interessata a causa: delle speciali caratteristiche naturali o del patrimonio culturale, del superamento dei livelli di qualità ambientale o dei valori limite, dell'utilizzo intensivo del suolo;
- effetti su aree o paesaggi riconosciuti come protetti a livello nazionale, comunitario o internazionale.

A partire dai criteri di valutazione di cui sopra e tenendo conto delle componenti ambientali di riferimento per la valutazione di cui al capitolo precedente, in fase di redazione del rapporto ambientale sarà quindi possibile costruire una matrice di potenziale significatività degli effetti attesi. L'insieme degli effetti che saranno rilevati all'interno della matrice di valutazione, saranno quindi oggetto di specifico approfondimento all'interno del Rapporto ambientale.

In via del tutto preliminare, di seguito viene riportata una matrice qualitativa di potenziale significatività degli effetti attesi: vista la natura integrata della valutazione, tale matrice ha preso in considerazione varie dimensioni di analisi. In particolare, la matrice è derivata da quanto contenuto nell'allegato F - Linee guida per la valutazione degli effetti attesi di piani e programmi regionali (procedure, modelli ed indicatori) di cui al Modello analitico per l'elaborazione, il monitoraggio e la valutazione dei piani e programmi regionali, approvato con Decisione della Giunta Regionale n.2 del 27 giugno 2011 e pubblicato sul BURT del 13 luglio 2011.

LEGENDA			
+	<i>Effetto potenzialmente positivo</i>		
0	<i>Effetto con esito incerto</i>		
-	<i>Effetto potenzialmente negativo</i>		
	<i>Effetto atteso non significativo</i>		
<i>Obiettivi di sostenibilità</i>			
AMBIENTE	<i>Lotta ai processi di cambiamento climatico</i>	<i>Riduzione Emissioni di CO2</i>	0
		<i>Incremento estinzione di energia prodotta da fonti rinnovabili</i>	0
	<i>Tutela dell'ambiente e della salute</i>	<i>Riduzione emissioni atmosferiche per tipologia di inquinante</i>	-
		<i>Riduzione dell'inquinamento acustico</i>	0
	<i>Uso sostenibile delle risorse naturali e gestione dei rifiuti</i>	<i>Contenimento superfici edificate su suoli vergini, su superfici abbandonate o contaminate</i>	+
		<i>Ottimizzazione gestione dei rifiuti</i>	0
		<i>Diminuzione del carico organico, di Azoto e Fosforo</i>	-
	<i>Salvaguardia della natura e della biodiversità</i>	<i>Riduzione del consumo idrico</i>	-
		<i>Salvaguardia delle specie in via di estinzione o minacciate</i>	
		<i>Salvaguardia dal rischio idrogeologico</i>	0
		<i>Salvaguardia delle coste</i>	
	ECONOMIA	<i>Solidità della crescita economica</i>	<i>Competitività del sistema</i>
<i>Innovazione</i>			
<i>Saldo commerciale</i>			
<i>Coesione sociale</i>		<i>Equa distribuzione del reddito</i>	
<i>Equilibrio finanza pubblica</i>		<i>Sostenibilità finanziaria</i>	0
		<i>Miglioramento conti pubblici</i>	
<i>Equilibrio mercato lavoro</i>	<i>Incremento (stabilizzazione) tasso di occupazione</i>		
	<i>Innalzamento profilo qualitativo occupazione</i>		
TERRITORIO	<i>Salvaguardia delle risorse naturali del territorio</i>	<i>Minimizzazione del consumo di suolo</i>	0
		<i>Tutela della risorsa idrica</i>	
	<i>Qualità e competitività dei sistemi urbani e degli insediamenti</i>	<i>Protezione dei sistemi urbani e degli insediamenti</i>	
		<i>Efficienza del sistema insediativo</i>	+
		<i>Valorizzazione delle specializzazioni funzionali del territorio</i>	+
		<i>Valorizzazione delle risorse culturali e paesaggistiche</i>	
	<i>Efficienza delle reti infrastrutturali e tecnologiche</i>	<i>Efficienza delle reti infrastrutturali</i>	+
		<i>Efficienza delle reti tecnologiche ed immateriali</i>	
<i>Tutela e valorizzazione del territorio rurale</i>	<i>Tutela e valorizzazione del territorio agricolo</i>		
	<i>Mantenimento della popolazione residente e delle attività con funzione di presidio attivo del territorio</i>		
SALUTE	<i>Livello e equità salute</i>	<i>Equità della salute</i>	
		<i>Coesione sociale</i>	
	<i>Accessibilità ai servizi sanitari</i>	<i>Accessibilità ai servizi di cura</i>	
		<i>Accessibilità ai servizi di diagnosi ed assistenza preventiva</i>	
	<i>Prevenzione</i>	<i>Salute pubblica</i>	0
		<i>Stili di vita</i>	
	<i>Qualità ambientale</i>		
SOCIALE	<i>Qualità della vita delle fasce deboli* (intesa in questo caso come popolazione delle aree marginali)</i>	<i>Fruibilità degli spazi urbani e dei trasporti</i>	+
		<i>Fruibilità dei propri spazi di vita</i>	+
		<i>Autonomia personale dei soggetti non autosufficienti</i>	

LEGENDA		
+		<i>Effetto potenzialmente positivo</i>
0		<i>Effetto con esito incerto</i>
-		<i>Effetto potenzialmente negativo</i>
		<i>Effetto atteso non significativo</i>
<i>Obiettivi di sostenibilità</i>		
<i>Aumento tutela, autonomia qualità vita familiare (e dei minori)</i>	<i>(Miglioramento degli) indicatori demografici e var. composizione nuclei familiari</i>	
	<i>Qualità della vita familiare</i>	
	<i>Condizione giovanile e disagio dei minori</i>	
	<i>Fruibilità degli spazi urbani e verdi nonché di attività sociali da parte di minori e famiglie</i>	
	<i>Disagio abitativo e qualità dell'abitare</i>	0
	<i>Integrazione della popolazione immigrata</i>	
	<i>Condizione socio economica dei soggetti del disagio sociale</i>	
<i>Sostegno alle pari opportunità di genere</i>	<i>Organizzazione tempi e distribuzione dei carichi familiari</i>	
	<i>Differenze di genere nei livelli di istruzione e negli indirizzi di studio</i>	
	<i>Disparità nel mercato del lavoro e segregazione occupazionale</i>	

8 MISURE PER IMPEDIRE, RIDURRE E COMPENSARE GLI EFFETTI AMBIENTALI NEGATIVI

Ai sensi della LR 10/2010, tra le informazioni da fornire nell'ambito del Rapporto ambientale sono incluse: "misure previste per impedire, ridurre e compensare nel modo più completo possibile gli eventuali effetti negativi significativi sull'ambiente dell'attuazione del piano o del programma".

Le disposizioni che saranno introdotte nel Rapporto ambientale in termini generali ed in termini specifici relativamente alla Variante, rappresentano l'insieme delle misure atte a impedire, ridurre o compensare nel modo più completo possibile gli effetti ambientali negativi che saranno individuati. Inoltre, saranno comunque introdotti criteri e norme urbanistico-territoriali e paesistico-ambientali, anche in coerenza con la disciplina del PIT e del PTC provinciale.

A livello generale, saranno soddisfatte le seguenti condizioni:

- il consumo di una risorsa non rinnovabile dovrà essere evitato o comunque ridotto al minimo;
- una risorsa rinnovabile non potrà essere sfruttata oltre la sua capacità di rigenerazione;
- non si potranno immettere nell'ambiente più sostanze di quanto l'ambiente riesca a smaltire o ad assorbire senza che si generino od accentuino situazioni di fragilità o criticità per le risorse interessate;
- i flussi di energia e di materiali dovranno essere ridotti a livelli tali da generare il minimo dei rischi per l'ambiente;
- dovrà essere garantita la tutela e valorizzazione dei valori storico-culturali e paesaggistici caratteristici dell'area di intervento.

9 DESCRIZIONE DELLE MISURE DI MONITORAGGIO

Ai sensi LR 10/2010, tra le informazioni da fornire nell'ambito del Rapporto ambientale è inclusa la "descrizione delle misure previste in merito al monitoraggio".

Parte integrante del Rapporto ambientale sarà dunque anche l'attività di monitoraggio; il monitoraggio rappresenta un aspetto sostanziale del carattere strategico della valutazione: si tratta di un monitoraggio

proattivo, da cui trarre indicazioni per il progressivo riallineamento dei contenuti del piano agli obiettivi di protezione ambientale stabiliti (azioni correttive di feedback).

L'intervento sarà quindi messo in relazione con un sistema di indicatori di monitoraggio; tali indicatori saranno definiti secondo alcune categorie di riferimento riportate di seguito:

- indicatori di realizzazione: sono direttamente legati all'attuazione degli interventi;
- indicatori di risultato: sono direttamente legati agli effetti prodotti dall'attuazione degli interventi;
- indicatori di impatto: sono finalizzati a monitorare gli effetti degli interventi rispetto agli obiettivi di protezione ambientale assunti come parametri di valutazione.

La definizione del sistema di monitoraggio dovrà prevedere anche l'esplicitazione dei ruoli, delle responsabilità, delle tempistiche e delle modalità operative con cui sarà effettuata tale attività.

Al fine del monitoraggio degli strumenti urbanistici, degli atti di pianificazione paesaggistica, della qualità del sistema insediativo ed alla competitività dei sistemi operato dalle strutture regionali, si fa inoltre presente che l'Amministrazione comunale dovrà fornire anche i dati urbanistici del procedimento in oggetto alla Regione Toscana, secondo le specifiche e le modalità standardizzate dalla Regione stessa.

10 ULTERIORI RICERCHE DA SVOLGERE

Per le informazioni di carattere generale si fa riferimento al quadro conoscitivo del PS e del RU in corso di definitiva approvazione. Dovranno essere condotte le indagini geologiche ed idrogeologiche relative alla fattibilità degli interventi.

11 DEFINIZIONE DELL'ITER PROCEDURALE PER LA VAS

11.1 Individuazione delle Autorità ambientali e del pubblico da coinvolgere

Al fine di garantire un adeguato coinvolgimento, si individuano quali autorità ambientali da coinvolgere nella consultazione:

Sotto il profilo della competenza territoriale:

- Regione Toscana – Direzione urbanistica e politiche abitative - Settore Pianificazione del territorio;
- Regione Toscana – Direzione difesa suolo e protezione civile - Settore Genio civile Toscana sud - sede di Massa-Carrara;
- Provincia di Massa-Carrara – Servizio di Pianificazione Territoriale;
- Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Lucca e Massa-Carrara;
- Comuni confinanti: Carrara, Fivizzano, Minucciano, Vagli di Sotto, Stazzema, Seravezza e Montignoso;

Sotto il profilo di competenze gestionali, di programmazione e di indirizzo e controllo:

- Autorità di ambito territoriale Ottimale per la gestione dei servizi idrici;
- Autorità di ambito territoriale relativamente alle competenze di gestione rifiuti: ATO Toscana Costa;
- Gestore servizio idrico integrato;
- Gestore servizio rifiuti;
- Gestore servizio distribuzione energia elettrica;
- Gestore distribuzione servizio gas naturale;
- ARPA Toscana – Dipartimento provinciale;
- ASL (dipartimento di prevenzione);

- Consorzio di bonifica.

L'elenco di cui sopra è frutto di quanto previsto dagli articoli 18, 19 e 20 della LR 10/2010, secondo i quali l'autorità responsabile dell'istruttoria consulta le autorità e/o gli enti responsabili per l'ambiente, che in funzione delle loro responsabilità possono essere interessati agli effetti ambientali legati all'attuazione di piani e programmi.

Risulta chiaro come dalla suddetta normativa l'individuazione delle autorità ambientali da consultare non possa essere limitata alla semplice individuazione della titolarità di funzioni di amministrazione attiva. Anche tenendo conto della normativa nazionale in materia di accesso e informazione del pubblico, possono quindi essere considerate anche tre macro categorie di pubblico da individuare:

- A. i cittadini, anche singoli, toccati dagli effetti del piano da valutare e approvare;
- B. le associazioni a tutela dell'ambiente riconosciute a livello nazionale (ex lege istitutiva del Ministero dell'Ambiente) ed operanti sul territorio;
- C. le altre organizzazioni interessate, citate dalla parte finale del paragrafo 4 dell'articolo 6 della direttiva, individuando tra queste tre sottocategorie:
 - C1: le associazioni rappresentanti degli interessi economici e sociali,
 - C2: le associazioni dei consumatori,
 - C3: le associazioni espressione di interessi socio culturali.

Con riferimento alla procedura di verifica in oggetto, tali categorie potrebbero essere così individuate:

1. le associazioni di cui alla categoria B potranno essere quelle riconosciute dal Ministero dell'ambiente e che hanno sedi operative a livello locale;
2. le associazioni di cui alla categoria C1 potranno essere individuate in quelle partecipanti a tavoli di concertazione già operanti a livello locale;
3. le associazioni di cui alla categoria C2 e C3 potranno essere individuate tra quelle costituite a livello nazionale/regionale e con sedi operative in ambito locale. In particolare, per i consumatori il riferimento può essere l'elenco delle associazioni dei consumatori e degli utenti rappresentative a livello nazionale (Codice del Consumo).

Sulla base di tali considerazioni, vengono quindi indicati a titolo non esaustivo anche i seguenti soggetti:

- Camera di commercio, industria, artigianato agricoltura,
- C.N.A.
- Confartigianato,
- Confcommercio,
- Confesercenti,
- Italia Nostra,
- Legambiente,
- W.W.F.,
- Associazioni culturali e rappresentanze di cittadini riconosciute in ambito comunale.

Programma delle attività di informazione e partecipazione

Secondo l'art. 8, comma 4, della LR 10/2010: “4. Al fine di evitare duplicazioni le procedure di deposito, pubblicità e partecipazione di cui al capo III, sono coordinate con quelle previste per specifici piani e programmi”. Quindi spetterà alla figura del Garante dell'informazione e della partecipazione (artt. 36, 37, 38 LR 65/2014) svolgere i compiti informativi e comunicativi all'interno della procedura di VAS.

Modalità di coinvolgimento delle Autorità ambientali

Relativamente alla fase preliminare, l'Autorità proponente inizierà le consultazioni pubblicando il documento preliminare sul sito web comunale e trasmettendolo all'Autorità competente e ai soggetti competenti in materia ambientale al fine di acquisirne il parere entro il termine di sessanta (60) giorni.

Tale periodo, concordato tra Autorità proponente e Autorità competente in base a quanto previsto dal comma 2 dell'articolo 23 della LR 10/2010, è stato ritenuto adeguato al fine della raccolta di eventuali contributi da parte dei soggetti con competenze ambientali e del pubblico. A seguito della conclusione di tale fase di consultazione preliminare, l'Autorità competente emetterà un proprio provvedimento che sarà pubblicato sul sito web del comune.

Relativamente alla successiva fase di elaborazione del Rapporto ambientale, l'Autorità proponente trasmette all'Autorità competente la proposta di Variante, il Rapporto ambientale e la sintesi non tecnica. L'Autorità proponente, in accordo l'Autorità competente, attiverà una nuova fase di consultazione trasmettendo tutta la documentazione ai soggetti competenti in materia ambientale e pubblicandola sul BURT insieme alla proposta di Variante, al fine di acquisirne il parere entro il termine di sessanta (60) giorni. Successivamente, l'Autorità competente esprimerà il proprio Parere motivato, che sarà pubblicato sul sito web comunale ed inviato alle autorità ambientali, entro novanta giorni dalla precedente scadenza.

Infine, relativamente alla conclusione del processo decisionale, sarà elaborata una Dichiarazione di sintesi relativa a tutto il processo valutativo, che dovrà accompagnare l'approvazione della Variante da parte dell'Autorità procedente e che sarà pubblicata sul BURT e sul sito web del Comune.

11.2 Sintesi delle fasi della procedura di VAS

Le fasi della procedura di VAS relative alla procedimento in oggetto, possono essere sintetizzate nei seguenti punti:

- a) avviso pubblico di presentazione del Documento preliminare contestualmente all'Avvio del procedimento, nel quale si descrive sinteticamente l'oggetto, le modalità e le finalità della consultazione, nonché la possibilità di presentare osservazioni e le modalità di tale presentazione;
- b) dalla data di pubblicazione dell'avviso decorre il termine di 60 giorni, concordato tra Autorità proponente e Autorità competente, per la presentazione da parte del pubblico di osservazioni e memorie scritte, nonché per la fase di consultazione di enti, amministrazioni, cittadini e associazioni attive sul territorio;
- c) verifica osservazioni, memorie scritte presentate nonché dei risultati della fase di consultazione da parte dell'Autorità competente;
- d) redazione del Rapporto ambientale e della sintesi non tecnica dello stesso, sulla base dei contributi pervenuti e delle eventuali indicazioni da parte dell'Autorità competente;
- e) pubblicazione di un avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Toscana (BURT), contenente: - il titolo della proposta di Variante; - l'indicazione dell'Autorità procedente o del Proponente; - l'indicazione delle sedi ove può essere presa visione della documentazione relativa alla Variante, del Rapporto ambientale e della sintesi non tecnica. Contemporanea pubblicazione sul sito del Comune della documentazione depositata ed invio della stessa per via telematica ai soggetti competenti in materia ambientale;
- f) presentazione osservazioni entro 60 giorni dalla pubblicazione dell'avviso sul BURT;
- g) espressione, entro 90 giorni dal termine di scadenza per le Osservazioni, da parte della Autorità Competente del Parere motivato.
- h) l'Autorità procedente (Consiglio Comunale), in collaborazione con l'Autorità competente, provvede, prima della presentazione della Variante per l'approvazione e tenendo conto delle risultanze del Parere motivato, alle opportune revisioni, dandone conto nella Dichiarazione di sintesi;
- i) decisione finale, costituita dal provvedimento di approvazione della Variante, dal Parere motivato e dalla Dichiarazione di sintesi, che deve essere pubblicata sul BURT a cura dell'Autorità procedente, con l'indicazione della sede ove è possibile prendere visione della relativa documentazione.

12 TAVOLE

a) Quadro conoscitivo

- 1) Inquadramento territoriale
- 2) Ortofoto
- 3) Uso del suolo
- 4) Tessuti insediativi
- 5) Fognature
- 6) Acquedotto
- 7) Rete gas metano
- 8) Rete elettrica
- 9) Mobilità
- 10) Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività: Centri di servizio
- 11) Zonizzazione acustica
- 12) Vincoli sovraordinati
- 13) Pericolosità idrogeologica
- 14) Piano strutturale - Invarianti strutturali
- 15) Piano strutturale - Sistemi funzionali
- 16) Piano strutturale - Strategie di sviluppo del territorio
- 17) Stralcio PRG vigente

a) Quadro progettuale

- 1) Stralcio PRG variato
- 2) Piano attuativo: individuazione dei lotti
- 3) Piano attuativo: destinazioni di zona