

# COMUNE DI MASSA

## Programma Integrato d'Intervento

Decreto Regione Toscana n. 3881 del 26.06.2003

Bollettino Ufficiale R.T. n. 31 del 30.07.2003

Delibera G.C. n. 153 del 18.05.2006

## PIANO ATTUATIVO

*Dirigente Settore Pianificazione Territoriale:* arch. Venicio Ticcianti

*Responsabile del Procedimento:* arch. Lorenzo Tonarelli

*Garante dell'Informazione e Partecipazione:* dott. Giuseppe Margianesi

*Coordinamento:* arch. Francesco Privitera

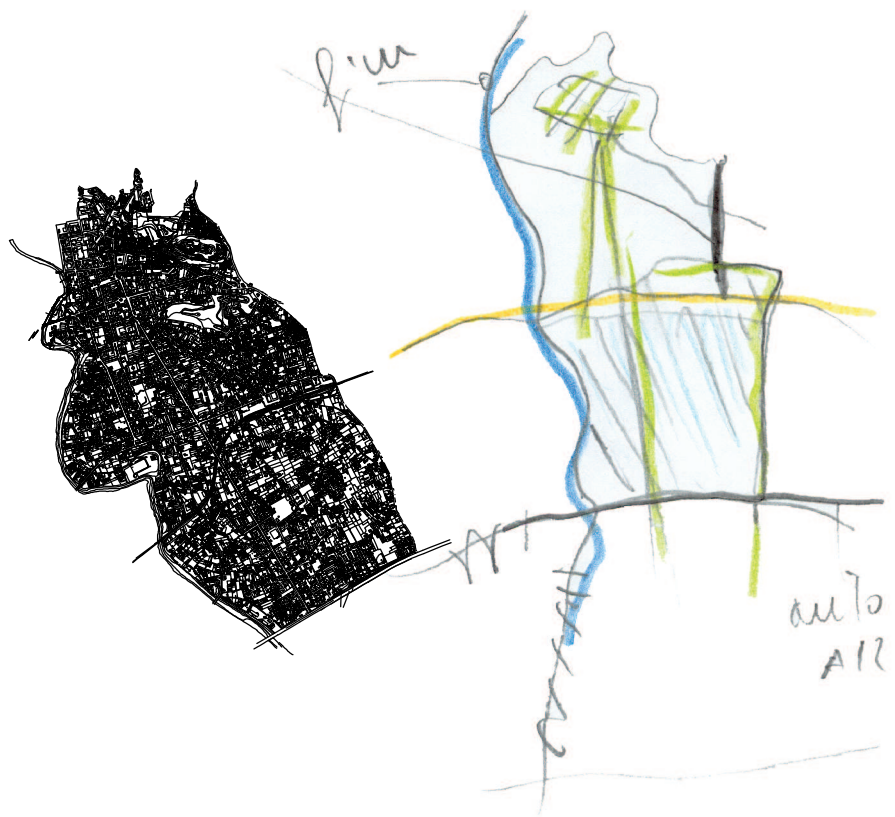
*Progettazione urbanistica:* arch. Francesco Privitera con arch. Alessandra Sara Blanco

*Aspetti geologici e idraulici:* dott. Simone Fialdini

*Collaborazioni*

*Progettazione urbanistica:* arch. Andrea Califano

*Elaborazioni grafiche:* arch. Fabio Biagio Salerno - arch. Rita Schirò



COMPARTO TERRITORIALE ZONA STAZIONE

**Relazione illustrativa**

Maggio 2017

## INDICE

<b>PREMESSA.....</b>	<b>3</b>
<b>1 - IL DIMENSIONAMENTO DEL PIANO ATTUATIVO IN APPROVAZIONE E LE MODIFICHE APPORTATE AL PIANO ADOTTATO.....</b>	<b>7</b>
<b>2 - INCIDENZA DELLE PREVISIONI DEL PIANO ATTUATIVO SUL DIMENSIONAMENTO DEL PIANO STRUTTURALE.....</b>	<b>9</b>
<b>3 - LE PREVISIONI INTERNE AI SINGOLI SUB-COMPARTI DI INTERVENTO NEL PIANO IN APPROVAZIONE .....</b>	<b>12</b>
<b>4 - CONSISTENZA DELLE SUPERFICI INTERESSATE DALLE PREVISIONI DEL NUOVO ASSETTO URBANISTICO DEL COMPARTO STAZIONE.....</b>	<b>20</b>
<b>5 – LE AREE DESTINATE A STANDARD E GLI INDICI QUALITATIVI INSERITI NEL PIANO ATTUATIVO IN APPROVAZIONE.....</b>	<b>22</b>

## PREMESSA

Nella necessità di definire un generale riassetto urbanistico della zona della stazione ferroviaria di Massa, l'Amministrazione comunale ha promosso nel 2002 la formazione di un Programma Integrato d'Intervento (ai sensi dell'art. 16 della Legge 179/92) 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.

Tuttavia, nonostante il ripetuto interesse da parte dell'Amministrazione a 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 l'iter di adozione degli elaborati della Variante urbanistica al PRG del Programma Integrato di Intervento e del relativo Piano Attuativo senza una loro successiva approvazione.

Tra i motivi di questa situazione ha pesato, da un lato, la difficoltà a stabilire specifiche intese condivise tra l'Amministrazione e le diverse Società del gruppo Ferrovie dello Stato, proprietarie e/o gestori di gran parte delle superfici del Comparto Stazione; dall'altro ha contribuito il succedersi di quattro diverse Giunte municipali, ognuna delle quali ha proposto un percorso di miglioramento delle precedenti scelte urbanistiche inserite nel Comparto Stazione con la conseguente necessità di rimodulare i vari aspetti progettuali e tecnico-finanziari del relativo strumento attuativo.

Ma oltre a ciò non va trascurato il fatto che in questi anni il Comune di Massa è stato impegnato a costruire il complessivo assetto urbanistico dell'intero territorio comunale indirizzando prioritariamente lo sforzo amministrativo verso la definizione e approvazione del Piano Strutturale e più recentemente nei confronti del Regolamento Urbanistico/Piano Operativo, cercando nel contempo di salvaguardare in corso d'opera gli aspetti di interazione e di complementarietà tra le scelte urbanistiche del Programma Integrato di Intervento e quelle della strumentazione generale di gestione del territorio.

Rispetto alla configurazione della Variante urbanistica e delle previsioni progettuali del Piano Attuativo adottate dal Consiglio comunale nell'Agosto del 2009, sono stati individuati dall'Amministrazione degli specifici obiettivi di aggiornamento in grado di recepire positivamente le numerose osservazioni presentate nella fase successiva alla loro adozione. Schematicamente, tali obiettivi di aggiornamento 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 (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 Piano Strutturale (25mq/ab.) al fine di riequilibrare l'eventuale carenza di tale dotazione nelle aree limitrofe.

Il recepimento di questi obiettivi nelle previsioni progettuali del Piano Attuativo in approvazione, ha comportato innanzitutto l'esigenza di aggiungere un numero maggiore di sub-comparti di intervento rispetto a quelli previsti nella fase di adozione del Comparto Stazione. In particolare sono aumentati i Sub-comparti nella zona nord della linea ferroviaria, dove è stata inserito la "Piazza della stazione/IV Novembre" (Sub-comparto 2.2C), il "Recupero deposito ferroviario via Minuto" ( Sub-comparto 2.3A), il "Parcheggio pubblico multipiano via Minuto (Sub-comparto.2.3B) e il Sub-comparto definito come "Area ristoro prolungamento via Minuto" (Sub-comparto.2.3D); mentre nella zona sud della linea ferroviaria è stato aggiunto il Sub-comparto 2.5B "Rilevato ferroviario Rinchiostra" e per quanto riguarda la prevista realizzazione di sottopassi di connessione tra le due zone è stato perimetrata una nuova area di intervento: il Sub-comparto 2.8 "Sottopassi pedonali e ciclabili linea ferroviaria".

Sulla base della loro collocazione territoriale, nel Comparto Stazione sono stati individuati pertanto i seguenti Sub-comparti :

#### ZONA NORD LINEA FERROVIARIA - UTOE 4 *Centro città*

- Sub-comparto 2.1 - *Poggioletto/Coop Paolo VI e Coop ACLI P. G. Bandera* – Lotto A e Lotto A1
- Sub-comparto 2.2A – *Robson 2 via Carducci* – Lotto B e Lotto B1
- Sub-comparto 2.2B – *Ex scalo merci/FS-Sistemi Urbani*
- Sub-comparto 2.2C – *Piazza della stazione/IV novembre*
- Sub-comparto 2.3A – *Recupero deposito ferroviario via Minuto*
- Sub-comparto 2.3B – *Parcheggio pubblico multipiano via Minuto*
- Sub-comparto 2.3C – *Prolungamento stradale via Minuto* - Lotto C e Lotto C1
- Sub-comparto 2.3D – *Area ristoro prolungamento via Minuto* – Lotto D e Lotto D1
- Sub-comparto 2.4 – *Variante Aurelia*

#### ZONA SUD LINEA FERROVIARIA - UTOE 5 *Quercioli/Viale Roma*

- Sub-comparto 2.5A – *Rilevato ferroviario Quercioli*
- Sub-comparto 2.5B – *Rilevato ferroviario Rinchiostra*
- Sub-comparto 2.6A – *Recupero residenziale Quercioli*
- Sub-comparto 2.6B – *Residenze Quercioli/ FS-Sistemi Urbani* - Lotto E, Lotto E1 e Lotto E2
- Sub-comparto 2.7 – *Area residenziale Rinchiostra*

#### CONNESSIONE SUD-NORD - UTOE 4/UTOE 5

- Sub-comparto 2.8 – *Sottopassi pedonali e ciclabili linea ferroviaria* - Lotto F e Lotto F1

Le modalità con le quali è stato prefigurato il grado di trasformazione del contesto territoriale del Comparto Stazione, sono evidenziate negli elaborati del Piano Attuativo attraverso i quali è possibile individuare i contenuti conoscitivo- progettuali e i criteri di attuazione degli interventi interni ai singoli Sub-comparti. In particolare, gli elaborati del Piano Attuativo contengono:

- nella Tav. n°1 il confronto, in scala 1:2.000, tra la planimetria generale del Piano Attuativo adottato nel 2009 e quella del Piano in approvazione, nonché il confronto quantitativo sia del dimensionamento previsto nel Comparto Stazione per destinazione d'uso e tipologia d'intervento sia delle superfici interessate da opere pubbliche e private;
- nella Tav. n°2 la visualizzazione dello stato di fatto (anche attraverso foto aeree) delle aree coinvolte nel Piano Attuativo da processi di trasformazione;
- nella Tav. n°3A il complessivo assetto planivolumetrico previsto nel Comparto Stazione (in scala 1:2.000) con la configurazione delle masse e delle altezze degli edifici lungo strade e piazze (in scala 1:1.000) e nella Tav. n°3B la planimetria generale degli interventi previsti (in scala 1:1.000);
- nella Tav. n°4 il perimetro complessivo del Piano Attuativo con l'articolazione dei singoli perimetri dei Sub-comparti e il calcolo abitanti/utenze equivalenti;
- nella Tav. n°5 l'individuazione delle aree destinate a standard con la quantificazione delle superfici richieste dal Piano Strutturale e quelle disponibili di progetto;
- nella Tav. n°6 alcuni schemi sull'attuale situazione della mobilità viaria nel Comparto Stazione e sulle previsioni di progetto;

- nelle Tavole dalla n°7.1 alla n°8.5 le indicazioni sui previsti parametri urbanistico-edilizi relativi ai Sub-comparti di intervento e le variazioni nelle destinazioni di progetto interne alle singole particelle catastali;
- nelle Tavole dalla n°9 alla n°18 la definizione degli interventi programmati sulle opere di urbanizzazione, sulle opere pubbliche e/o di interesse pubblico con costi stimati per la loro realizzazione (importo lavori): le infrastrutture viarie, le piazze, i parcheggi e i sottopassi, la rete dei sottoservizi con le condutture dell'acquedotto, delle acque reflue, delle acque meteoriche, delle linee elettriche, delle linee telefoniche, del gas, dell'illuminazione pubblica, le diverse tipologie di verde con la quantificazione delle alberature e delle siepi di progetto, il grado di presenza di barriere antirumore lungo i binari ferroviari nei programmi di RFI;
- nella Tav. n°19 il quadro economico degli interventi previsti articolato tra le opere eseguite direttamente dagli operatori privati, tra quelle eseguite direttamente dall'Amministrazione comunale con l'impiego delle risorse finanziarie disponibili attraverso la monetizzazione di oneri o con l'utilizzo di altre risorse finanziarie e tra gli interventi di successiva attuazione;
- nella tav. n°20 gli interventi programmati nelle aree dismesse del Parco ferroviario con la quantificazione delle superfici catastali coinvolte e la consistenza delle superfici previste in cessione al Comune di Massa.

## 1 - IL DIMENSIONAMENTO DEL PIANO ATTUATIVO IN APPROVAZIONE E LE MODIFICHE APPORTATE AL PIANO ADOTTATO

Complessivamente, nell'intero Comparto Stazione è stato previsto un carico insediativo di circa tredicimila metri quadri di Superficie Utile Lorda (mq.13.181,5 di SUL) addensato principalmente nella destinazione residenziale (che raggiunge un peso percentuale del 63,5% sull'intera consistenza della SUL) e distribuito con dei valori molto più limitati negli altri settori, come si può evidenziare nella tabella n°1 sul dimensionamento del Piano Attuativo.

**TABELLA n. 1**

Dimensionamento P.A. in approvazione per destinazioni d'uso

DESTINAZIONI D'USO	SUL	PERCENTUALE
	mq.	%
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
<b>TOTALE</b>	<b>13.181,5</b>	<b>100,0</b>

Inoltre gli interventi di edilizia residenziale (mq.8.374,5 di SUL) hanno trovato una collocazione diffusa in tutte le zone del Comparto (sono previsti sia nell'UTOE n° 4 "Centro città", a nord dei binari ferroviari che nell'UTOE n°5 "Quercioli/via Roma nella zona a sud della linea ferroviaria), mentre le altre destinazioni si concentrano soprattutto nell'area dell'ex scalo merci dove è collocata sia l'intera consistenza della destinazione turistico-ricettiva (mq.1.260,0 di SUL) sia quella relativa alle superfici con destinazione direzionale e servizi (mq.1.095 di SUL), ma anche la maggiore quota di superficie commerciale (circa 2.000 mq di SUL).

Volendo confrontare i dati del dimensionamento previsti con quelli del Piano Attuativo già adottato, non possiamo più fare riferimento ai valori della SUL (in quanto rappresenta un parametro edilizio-urbanistico non inserito nel Piano adottato) ma possiamo documentare questo confronto attraverso la consistenza della volumetria di progetto espressa in metri cubi. In termini volumetrici il dimensionamento previsto nel Piano in approvazione si attesta su un dato quantitativo pari a mc. 41.621,0 (cfr, tab, n°2), ovvero su una generale contrazione, rispetto alla volumetria adottata (mc.49.822,0) di oltre 8.000,0 mc.

**TABELLA n. 2**

Confronto della volumetria, per destinazione d'uso, prevista nel P.A. adottato (2009) e nel P.A. in approvazione

DESTINAZIONI D'USO	Volumi P.A. adottato	Volumi P.A. in approvazione	Differenza
	mc.	mc.	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
<b>TOTALE</b>	<b>49.822,0</b>	<b>41.621,0</b>	<b>- 8.201,0</b>

Questa complessiva diminuzione della volumetria di progetto inserita nel Piano in approvazione 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 (mc.7:842.0 in meno rispetto al Piano adottato) e vi è una minore presenza di volumetrie direzionali e commerciali (che nell'insieme vengono ridotte di quasi mc. 4.500,0); viceversa, è stata fatta la scelta di prevedere mc.3.780,0 di nuove volumetrie nella destinazione turistica- ricettiva (nella quale non vi era collocata nessuna previsione di progetto nel Piano adottato) e inserito un leggero aumento di mc.389,0 nelle attrezzature di interesse pubblico.

In particolare, il grado di consistenza della destinazione d'uso residenziale nelle diverse tipologie è stato formulato nel Piano in approvazione nell'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, di sollecitare, nel contempo, l'offerta di edilizia residenziale convenzionata e di indirizzare gli interventi privati anche sul patrimonio edilizio esistente.

Come viene documentato nella successiva tabella n°3, gli indirizzi di revisione del dimensionamento residenziale indicati dall'Amministrazione comunale hanno trovato delle soluzioni progettuali positive che hanno permesso di:

- contrarre le volumetrie di nuova edificazione privata a libero mercato di oltre 17 mila metri cubi (da mc.28.430,0 previsti nel Piano adottato a mc. 11.119,0);
- di trasferire mc.8-388,0 da un mercato libero di offerta residenziale a quello capace di rispondere a una domanda di unità abitative proposte con un minore costo di acquisto attraverso la stipula di una specifica convenzione dei soggetti attuatori con l'Amministrazione comunale;
- interessare mc. 5,516,0 all'interno di un intervento privato di recupero del patrimonio edilizio esistente;
- eliminare la previsione di localizzare mc. 4.535,0 a ridosso della linea ferroviaria nella zona Rinchiostra, trasferendo questa previsione nell'altro Comparto del Frigido del Programma Integrato di Intervento.

### **TABELLA n. 3**

Confronto consistenza dei volumi residenziali per tipologia tra P.A. adottato (2009) e P.A. in approvazione

RESIDENZA/TIPOLOGIA	Volumi P.A. adottato	Volumi P.A. in approvazione	Differenza
	mc.	mc.	mc.
Nuova edificazione privata	28.430,0	11.119,0	- 17.311,0
Nuova edificazione convenzionata	0,0	8.388,0	+ 8.388,0
Nuova edificazione ERP	4.535,0	0,0	- 4.535,0
Interventi privati recupero patrimonio edilizio esistente	0,0	5.616,0	+ 5.616,0
<b>TOTALE</b>	<b>32.965,0</b>	<b>25.123,0</b>	<b>- 7.842,0</b>

## 2 - INCIDENZA DELLE PREVISIONI DEL PIANO ATTUATIVO SUL DIMENSIONAMENTO DEL PIANO STRUTTURALE

Per cogliere il grado di incidenza delle previsioni inserite nel Comparto Stazione rispetto al dimensionamento del Piano Strutturale, sono state elaborate le tabelle n° 4 e n°5 di confronto tra la SUL di progetto nelle varie destinazioni e la consistenza di SUL programmata nello strumento generale della pianificazione comunale.

### TABELLA n. 4

Incidenza delle previsioni di SUL e posti letto all'interno del P.A. Comparto Stazione rispetto al dimensionamento del P.S. nell'UTOE 4 *Centro città*

Destinazione e Tipologia di intervento	Sub-Comparti	Dimensionamento P.A.	Dimensionamento P.S.	Incidenza P.A/P.S.	Residuo previsioni P.S.
		SUL/mq.	SUL/mq.	%	SUL/mq.
<b>A – Residenziale</b>					
A1 - Nuova edificazione	2.1 Poggioletto	2.796,0			
	2.2A Robson	316,5			
TOTALE PARZIALE		3.112,5	102.542,0	3,0	99.429,5
A2 - Recupero	/	0,0	54.000,0	0	54.000,0
<b>TOTALE A - Residenziale</b>		<b>3.112,5</b>	<b>156.542,0</b>	<b>1,9</b>	<b>153.429,5</b>
<b>B – Commerciale di vicinato</b>					
B1 – Nuova edificazione	2.2A Robson	800,00	2.736,0	29,2	1.936,0
B2 - Recupero	/	0,0	1.824,0	0	1.824,0
<b>TOTALE B – Commerciale di vicinato</b>		<b>800,00</b>	<b>4.560,0</b>	<b>17,5</b>	<b>3.760,0</b>
<b>C – Commerciale, Direzionale e Servizi</b>					
C1 - Nuova edificazione	2.2B Ex scalo merci	2.285,0			
	2.3D Area ristoro via Minuto	194,0			
TOTALE PARZIALE		2.479,0	20.817,0	11,9	18.338,0
C2 - Recupero	2.3A Recupero deposito ferroviario	268,0	13.878,0	1,9	13.610,0
<b>TOTALE C – Commerciale, Direzionale e Servizi</b>		<b>2.747,0</b>	<b>34.695,0</b>	<b>7,9</b>	<b>31.948,0</b>
<b>TOTALE A +B +C</b>		<b>6.659,5</b>	<b>195.797,0</b>	<b>3,4</b>	<b>189.137,5</b>
<b>D – Turistico ricettivo</b>					
Destinazione e Tipologia di intervento	Sub-Comparti	Dimensionamento P.A.	Dimensionamento P.S.	Incidenza P.A/P.S.	Residuo previsioni P.S.
		posti letto/n.	posti letto/n.	%	posti letto/n.
D1 – Nuova edificazione	2.2B Ex scalo merci	48	100	48	52
D2 - Recupero	/	0	0	0	0
<b>TOTALE D – Turistico-ricettivo</b>		<b>48</b>	<b>100</b>	<b>48</b>	<b>52</b>

Il confronto è stato sviluppato all'interno delle due UTOE nelle quali ricade il perimetro del Comparto Stazione (l'UTOE n°. 4 "Centro città" a nord della linea ferroviaria e l'UTOE n°. 5 "Quercioli/Viale Roma" a sud dei binari), esaminando le quote di SUL previste come "nuova edificazione" o come "recupero edilizio" nella destinazione residenziale, nel commercio di vicinato, nel Commerciale/Direzionale/Servizi e nel numero di posti letto per quanto riguarda la destinazione Turistico-ricettiva.

Relativamente alla UTOE n. 4, è possibile evidenziare che le previsioni inserite del Piano Attuativo assumono, innanzitutto, un valore quantitativo molto contenuto per quanto riguarda la SUL di progetto perché interessano complessivamente il 3,4% (mq.6.659,5) dell'intera SUL del dimensionamento del Piano Strutturale (mq.195.797,0) nella destinazione residenziale, commerciale, direzionale e servizi. Viceversa, raggiungono un peso elevato nel dimensionamento dei posti letto del settore turistico ricettivo in cui sono previsti n°48 posti letto (localizzati all'interno dell'ex scalo merci) su un totale di 100 posti letto programmati dal Piano Strutturale nell'UTOE n°4.

Entrando in merito alla consistenza della SUL di progetto nelle varie destinazioni d'uso si può notare come le previsioni del Piano Attuativo nell'UTOE n°4

- riguardano, nella nuova edificazione residenziale, soltanto il 3% (mq.3.112,5) della SUL programmata nel Piano strutturale (mq.102.542,0);
- assumono, nell'insieme delle destinazioni commercio (media distribuzione), direzionale e servizi, un peso percentuale del 7,9% (mq. 2.747,0) di SUL rispetto ai metri quadri di SUL che il Piano Strutturale prevede per i fabbisogni di nuova edificazione e di recupero edilizio nelle medesime destinazioni (mq. 34.695,0);
- rappresentano, nel commercio di vicinato, quasi un terzo (mq. 800,0) della superficie di SUL di nuova edificazione prevista dal Piano Strutturale per l'intero Centro Storico di Massa (mq.2.736).

In conclusione, all'interno dell'UTOE n°4, sottraendo la consistenza della SUL programmata nell'area perimetrata dal Comparto Stazione, rimangono ancora disponibili nel Piano Strutturale complessivamente mq.189.137,5 articolati rispettivamente in mq.153.429,5 per il futuro fabbisogno residenziale, mq. 3.760,0 per quello relativo al commercio di vicinato e mq.31.948,0 nelle destinazioni commerciale, direzionale e servizi. Nel Centro storico rimane soltanto un residuo di n°52 posti letto di nuova edificazione nel settore turistico/ricettivo.

Nell'UTOE n. 5, la consistenza delle quote di SUL prelevate dal Piano Attuativo del Comparto Stazione nei confronti del dimensionamento del Piano Strutturale è limitata soltanto alle superfici programmate per il fabbisogno residenziale, perché non sono previste nella zona a sud della linea ferroviaria, ovvero nei Sub-comparti con lotti di edificazione delle aree Quercioli e Richiostra, interventi con altre destinazioni d'uso. Nei confronti della SUL di progetto per la nuova edificazione residenziale, il dimensionamento del Piano Attuativo non si spinge oltre alla previsione di utilizzare un quota del 3,4% (mq. 3.390,0) sull'intera consistenza di SUL inserita nel Piano Strutturale per questa tipologia d'intervento (mq.98.669,0), mentre per quanto riguarda la quota di SUL destinata dal Piano Attuativo al recupero del patrimonio edilizio esistente a fini residenziali (mq.1.872,0) si può notare nelle elaborazioni contenute nella tavola n° 5 che tale quota raggiunge un peso percentuale del 5,7% rispetto alla SUL programmata nel Piano Strutturale. Complessivamente, il Piano Attuativo

del Comparto Stazione prevede di utilizzare il 4.0% dell'intera SUL residenziale indicata nel Piano Strutturale, lasciando una disponibilità residua di mq.125.807,0 per il fabbisogno residenziale dell'UTOE n°5.

**TABELLA n. 5**

Incidenza delle previsioni di SUL all'interno del P.A. Comparto Stazione rispetto al dimensionamento del P.S. nell'UTOE 5 *Quercioli/viale Roma*

Destinazione e Tipologia di intervento	Sub-Comparti	Dimensionamento P.A.	Dimensionamento P.S.	Incidenza P.A/P.S.	Residuo previsioni P.S.
		SUL/mq.	SUL/mq.	%	SUL/mq.
<b>A – Residenziale</b>					
A1 - Nuova edificazione	2.6B Residenze Quercioli	825,0			
	2.7 Area Rinchiostra	2.565,0			
TOTALE PARZIALE		3.390,0	98.669,0	3,4	95.279,0
A2 - Recupero	2.6A Recupero Quercioli	1.872,0	32.400,0	5,7	30.528,0
<b>TOTALE A - Residenziale</b>					
		<b>5.262,0</b>	<b>131.069,0</b>	<b>4,0</b>	<b>125.807,0</b>

### **3 - LE PREVISIONI INTERNE AI SINGOLI SUB-COMPARTI DI INTERVENTO NEL PIANO IN APPROVAZIONE**

Nell'ambito territoriale della Stazione ferroviaria si addensano alcune questioni rilevanti rispetto agli attuali fabbisogni della città, riconducibili:

- ad una carente e deficitaria capacità di interscambio, nel sistema della mobilità urbana, tra i mezzi privati, il servizio pubblico delle autolinee e il trasporto ferroviario;
- ad una dotazione, assai limitata, di posti auto e di parcheggi pubblici in vicinanza della Stazione, soprattutto in rapporto ad un'utenza del servizio ferroviario che travalica i confini del centro urbano massese in quanto proveniente, con mezzi propri, anche dalle zone collinari e rivierasche;
- 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 all'inizio degli anni '80 nel P.R.G., in gran parte sovradimensionate nei confronti della disponibilità di risorse finanziarie pubbliche;
- ad una condizione di scarsa permeabilità e di limitati elementi infrastrutturali di relazione e accessibilità tra la zona a monte e a valle del sistema principale della stazione ferroviaria 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 "vuoti urbani" nelle aree di dismissione sia dell'ex scalo merci sia del Parco ferroviario ma anche alla frammentata e non completa realizzazione delle trasformazioni edilizie previste nel P.R.G.

Gli approfondimenti svolti in sede di definizione degli interventi da attuare nel Comparto Stazione, sono stati indirizzati a fare emergere, attraverso l'iniziale formazione del Programma Integrato d'Intervento e le successive previsioni inserite nella Variante al PRG e nel Piano Attuativo, le possibili soluzioni progettuali di riorganizzazione urbanistica dell'area. In tali fasi procedurali di definizione del Piano le scelte operate hanno permesso di integrare funzionalmente in un quadro unitario, sia le esigenze di mobilità, di sosta e, più in generale, di un aumento della consistenza di aree pubbliche e di superfici destinate a standard pubblici, sia le nuove previsioni insediative inserite sia nelle aree dismesse dell'ex scalo merci e del Parco ferroviario sia nei lotti privati di intervento.

L'intera area perimetrata dal Comparto Stazione si estende su una superficie territoriale di quasi 49 mila metri quadri (è stata calcolata in mq.48.846,5) all'interno della quale la consistenza delle superfici dismesse dell'ex scalo merci e del Parco ferroviario assume un valore quantitativo molto rilevante: rappresenta infatti quasi il 60% della superficie complessiva del Comparto Stazione (oltre 29 mila metri quadrati)

A nord della linea ferroviaria, all'interno della UTOE n° 4 in una superficie territoriale di oltre 32 mila metri quadri, sono stati individuati nove Sub-comparti di intervento e parte del Sub-comparto che delimita la superficie interessata al sottopasso pedonale e ciclabile di connessione con le altre aree del Comparto stazione ricadenti all'interno dell' UTOE n°5. In questa UTOE n°5 (in una superficie territoriale di circa mq.16.600,0) sono stato perimetrali ulteriori cinque Sub-comparti e la rimanente parte del Sub-comparto relativo al sottopasso ferroviario.

Si tratta complessivamente di n°15 Sub-comparti che possono essere suddivisi sulla base della presenza o meno al loro interno di lotti di edificazione privata.

I Sub-comparti che *non contengono lotti di edificazione privata* (nei quali gli interventi previsti sono realizzati direttamente dall'Amministrazione comunale) sono stati singolarmente indicati come:

- Sub-comparto 2.2C – *Piazza della stazione/IV novembre*
- Sub-comparto 2.3A – *Recupero deposito ferroviario via Minuto*
- Sub-comparto 2.3B – *Parcheggio pubblico multipiano via Minuto*
- Sub-comparto 2.3C – *Prolungamento stradale via Minuto - Lotto C e Lotto C1*
- Sub-comparto 2.5A – *Rilevato ferroviario Quercioli*
- Sub-comparto 2.5B – *Rilevato ferroviario Rinchiostra*
- Sub-comparto 2.8 – *Lotto F Sottopasso pedonale e ciclabile linea ferroviaria*

Anche il lotto F1 del Sub-comparto 2.8 non contiene lotti di edificazione privata, ma l'intervento previsto relativo al prolungamento dell'attuale sottopasso pedonale ferroviario viene realizzato direttamente da RFI. E non dall'Amministrazione comunale.

I rimanenti Sub-comparti, che viceversa *contengono lotti fondiari di edificazione privata*, sono stati elencati come:

- Sub-comparto 2.1 - *Poggioletto/Coop Paolo VI e Coop ACLI P. G. Bandera* – Lotti A e A1
- Sub-comparto 2.2A – *Robson 2 via Carducci* – Lotti B e B1
- Sub-comparto 2.2B – *Ex scalo merci/FS-Sistemi Urbani*
- Sub-comparto 2.3D – *Area ristoro prolungamento via Minuto* – Lotti D e D1
- Sub-comparto 2.6A – *Recupero residenziale Quercioli*
- Sub-comparto 2.6B – *Residenze Quercioli/ FS-Sistemi Urbani* - Lotto E, Lotto E1 e Lotto E2
- Sub-comparto 2.7 – *Area residenziale Rinchiostra*

Rimane escluso da questa suddivisione l'ulteriore Sub-comparto 2.4 *Variante Aurelia* in quanto non sono previsti interventi al suo interno né pubblici né privati. La perimetrazione del Sub-comparto 2.4 (localizzato nelle aree dismesse del Parco ferroviario) risulta funzionale alla possibilità che la sua superficie (mq.119,5) venga acquisita dall'Amministrazione comunale per il successivo utilizzo all'interno del progetto della Variante Aurelia.

Esaminando le specifiche previsioni interne ai singoli sub-comparti possono essere precisati ulteriormente gli aspetti organizzativi/propositivi degli interventi inseriti nel Piano Attuativo.

Questi interventi previsti nei **SUB-COMPARTI DELL'UTOE N° 4 "CENTRO CITTÀ"**, a nord dei binari ferroviari, riguardano:

- il **Sub-comparto 2.1** – *Via Poggioletto*

La superficie territoriale perimetrata nel Sub-comparto 2.1 è stata articolata in due aree di intervento: nel Lotto A e nel Lotto A1( Cfr. tavola n° 7.1 del Piano Attuativo). Il primo, collocato in Via Poggioletto, rappresenta un lotto residuale inedito localizzato in un contesto insediativo separato dalle aree più centrali del Comparto Stazione e fortemente caratterizzato dalla presenza di edilizia residenziale degli anni '60 e '70 (con edifici a 4 e 5 piani fuori terra). Nella superficie fondiaria del Lotto A (un lotto di edificazione destinato nel PRG ad attrezzature di servizio scolastico) è prevista la realizzazione, da parte delle Coop. Paolo VI e ACLI P.Bandera, dell'intera volumetria residenziale

convenzionata inserita nel Comparto Stazione pari mq. 2.976,0 di SUL. L'edificazione prevede due edifici di quattro piani fuori terra più un quinto piano arretrato rispetto ai piani sottostanti. L'intero intervento del sub 2.1 comprende anche l'attuazione di una vasta area destinata a verde pubblico (mq. 2.490,0) localizzata nel Lotto A1 tra via del Papino e via Tamerici; area, che su proposta dell'Amministrazione comunale, è stata prefigurata per incrementare la presenza di aree a standard pubblici nella zona PEEP di via della Quercia;

- il **Sub-comparto 2.2 A** - *Robson 2 via Carducci*

Anche la superficie territoriale perimetrata nel Sub-comparto 2.2A è stata articolata in due aree di intervento: nel Lotto B e nel Lotto B1 (Cfr. tavola n° 7.2 del Piano Attuativo).

Il Lotto B è collocato nella superficie dismessa dell'ex scalo merci, in particolare nel tratto finale di innesto di via Rinchiostra con via Carducci. L'attuale stato di abbandono dell'area contribuisce insieme alle limitrofe superfici dell'ex scalo merci a rendere ancora più esteso il vuoto urbano di questa parte centrale della città non più utilizzata da molto tempo per le finalità produttive e di servizio al traffico merci ferroviario.

L'intervento previsto nella superficie fondiaria del lotto B consiste nella realizzazione di un edificio di due piani fuori terra con destinazione commerciale al piano terra (mq. 800 di SUL per negozi di vicinato o per una struttura commerciale di media dimensione) e con una volumetria residenziale di mq. 316,5 di SUL al primo piano. Il Lotto B1 (mq. 427,5 di superficie localizzata tra via Poggioletto e via Carducci) rappresenta un "ritaglio residuale" generato dalla realizzazione della grande e rettilinea arteria stradale di via Carducci: In questo Lotto è stato previsto che vengano localizzate le superfici degli standard di verde pubblico relativi all'intervento commerciale e residenziale del Lotto B. In questo modo quest'area residuale, oggi priva di una specifica funzione, potrà acquisire, a seguito della nuova destinazione proposta (verde pubblico), un ruolo di cerniera tra via Poggioletto e via Carducci;

- il **Sub-comparto-2.2B** - *Ex scalo merci/FS Sistemi urbani*

L'area dell'ex scalo merci (con una superficie territoriale complessiva di mq. 10.103,0) ha subito le passate scelte di un casuale tentativo di edificazione lungo il tratto viario principale di via Carducci, con l'evidente esito di limitare la possibilità di riutilizzo delle rimanenti superfici dismesse, oggi intercluse tra i binari e questa non organica edificazione (Cfr. tavola 7.3 del Piano Attuativo). Nell'attuale contesto è presente un edificio ad un piano da demolire (in cui è localizzata una attività di ristorazione che ha raddoppiato con opere ancora da condonare la superficie dei locali) oltre ad un isolato edificio residenziale (anni '50 a tre piani) che necessita di uno specifico intervento di restyling delle facciate. Attraverso la proposta di una nuova infrastrutturazione viaria parallela ai binari, di collegamento tra via Rinchiostra e piazza IV Novembre, è stato possibile delineare un nuovo assetto urbanistico dell'area e la previsione insediativa di un polo di attività terziarie comprendente complessivamente mq. 3.545,0 di SUL. Nello specifico, all'interno del Sub-comparto 2.2B è stata inserita la possibilità di nuova edificazione privata distribuita in mq. 1.190,0 di SUL relativa al commercio al dettaglio di media distribuzione, in mq. 1.260,0 di SUL legata al settore turistico-ricettivo (con un numero massimo di 48 posti letto) e in mq. 1.095,0 di SUL destinata ad attività direzionali e di servizio;

- il **Sub-comparto 2.2C** – *Piazza della stazione/IV novembre*

Relativamente all'area antistante lo scalo ferroviario di Massa Centro, si è innanzitutto recepito positivamente quanto è stato indicato nelle osservazioni al Piano adottato, ovvero di eliminare il prolungamento il Viale della Stazione all'interno della piazza alberata (allo scopo di mantenere l'attuale continuità delle superfici di verde pubblico) e, contemporaneamente, di spostare gli stalli degli autobus con le pensiline dall'area dell'ex scalo merci di via Carducci a quella di Piazza IV Novembre per ottenere una loro posizione localizzativa più direttamente connessa con il servizio ferroviario. Inoltre è stato inserito nel sistema della mobilità viaria dell'area anche una pista ciclabile e un percorso ciclabile connessi alla previsione di un servizio di bike-sharing.

La superficie territoriale complessiva del Sub-comparto 2.2C misura oltre mq.11.500, ma l'area effettivamente interessata dagli interventi previsti riguarda una superficie territoriale pari a mq.4.208,0. Nella Tavola 3B sono visualizzati in scala 1/100 gli interventi relativi alla nuova rotonda viaria tra via Carducci, viale Stazione e via Pellegrini, agli allargamenti stradali, alla risagomatura dell'area a verde esistente, al posizionamento e quantificazione dei parcheggi pubblici e, inoltre, sono stati indicati gli interventi più specifici relativi a marciapiedi, rallentatori stradali, cordoli, spazi pedonali e percorsi ciclabili, stalli per bus e taxi, parcheggi biciclette.

All'interno del Sub-comparto 2.C è stata compresa un'area libera limitrofa all'edificio della stazione ferroviaria (identificata dalla particella catastale n. 194) di proprietà di Poste Italiane che, con successivo Atto, potrebbe essere destinata alla realizzazione degli eventuali uffici del capolinea delle corriere. Infine, nella Tav. 6 del Piano Attuativo, relativa alla prevista nuova mobilità viaria nel Comparto Stazione, è possibile esaminare lo schema delle direzioni di percorrenza stradale interne al Sub-comparto 2.2C;

- il **Sub-comparto 2.3A** – *Recupero deposito ferroviario via Minuto*

La stretta e lunga area del Parco ferroviario, tra via Minuto e i binari attualmente in uso, era storicamente interessata dal percorso di un binario che entrava direttamente all'interno del deposito ferroviario oggi in grave stato di manutenzione, senza copertura e transennato. Previsto in demolizione nel Piano adottato, questo edificio e le sue pertinenze fanno parte del Sub-comparto 2.3A dove, recependo positivamente le indicazioni delle osservazione presentate, è previsto un intervento di recupero del patrimonio edilizio esistente con l'inserimento di funzioni di interesse pubblico. Nella tavola n°7.4 del Piano Attuativo sono evidenziati i dati di progetto dell'intervento previsto che interessa una superficie territoriale complessiva pari a mq. 1.076,5 e una SUL di mq.268;

- il **Sub-comparto 2.3B** – *Parcheggio pubblico multipiano via Minuto*

Nell'obiettivo di limitare l'elevata estensione di parcheggi pubblici a raso nel contesto di via Minuto si prevede l'accentrarsi di posti auto all'interno di un parcheggio multipiano che può occupare interamente la superficie territoriale del Sub-comparto 2.3B: mq.1076,5. Come specificato nella tavola n° 7.4 del Piano Attuativo, la tipologia di parcheggio scelta è rappresentata da una struttura ad un solo piano fuori terra (h. ml 2,50) con copertura carrabile (parapetti h ml 1,00). Il parcheggio multipiano viene realizzato attraverso elementi prefabbricati modulari in acciaio zincato a caldo con possibilità di smontaggio e in grado di permettere la sosta di n°129 autovetture (n°67 a livello terra e n°62 nel livello copertura);

- il **Sub-comparto 2.3C** - *Prolungamento stradale via Minuto* - Lotto C e Lotto C1

Oggi, la percorribilità di via Minuto lungo la linea ferroviaria è interrotta dagli ingressi transennati delle aree dismesse del Parco ferroviario, che hanno precluso da molto tempo la possibilità di riappropriarsi di un contesto territoriale da riqualificare e non accessibile finora alla città.

Gli interventi previsti nel Lotto C del Sub-comparto 2.3C sono innanzitutto finalizzati a realizzare un collegamento viario, tra via Minuto e il programmato nodo infrastrutturale della Variante Aurelia; ma più in generale, sono indirizzati a migliorare la mobilità veicolare di questa zona del Comparto Stazione e, contemporaneamente, a permettere di progettare e di inserire spazi verdi per il tempo libero e attività di ristoro. Le opere previste nel Lotto C1 riguardano soltanto la riorganizzazione dei parcheggi nel tratto di strada che costituisce l'attuale collegamento di via Minuto con Via Pellegrini.

Come è stato visualizzato nella Tavola n°7.5, la superficie territoriale complessiva interessata dal Sub-comparto 2.3C risulta pari a mq.4.407,5. La metà circa della superficie territoriale è destinata a verde pubblico (mq. 2051,5), mentre la rimanente quota è occupata dal prolungamento stradale di via Minuto (mq. 863,5) e l'area che perimetra la superficie dei parcheggi pubblici (mq.1.060,0). Nel prolungamento stradale via Minuto è stata prevista inoltre la collocazione di un'eco-piazzola di mq.66,5;

- il **Sub-comparto 2.3D** - *Area ristoro prolungamento via Minuto* - Lotto D e Lotto D1

L'intervento previsto del Sub-comparto 2.3D riguarda la realizzazione di una piccola struttura commerciale di somministrazione alimenti e bevande ( un "bistrò") in un'area verde non edificata interna Parco ferroviario. Strettamente legato alle altre indicazioni progettuali inserite nella zona del prolungamento stradale di via Minuto, questo intervento risulta funzionale alla possibilità di creare un "luogo di aggregazione" in un contesto territoriale da riqualificare e, come si è già sottolineato, da rendere accessibile alla città.

Esaminando i dati generali dell'intervento che, insieme ai relativi parametri urbanistico-edilizi, risultano schematizzati nella tavola n° 7.6 del Piano Attuativo, si ricava facilmente che l'intervento è suddiviso in due Lotti: nel Lotto D (di duemila metri quadri circa) che coincide con la superficie del lotto di edificazione (la Superficie Fondiaria) e nel LottoD1 di mq.239,0 (localizzato all'interno del precedente Sub-comparto 2.3C) che rappresenta la superficie di standard da cedere per l'attuazione dell'intervento. Come indicato nella specifica scheda allegata alle NTA del Piano si prevede la realizzazione di un edificio a due piani di mq. 194,0 di SUL, con la possibilità di realizzare al piano terra uno spazio coperto esterno (loggia) oltre ad una terrazza al primo piano;

- il **Sub-comparto 2.4** – *Variante Aurelia*

Come si è già avuto modo di sottolineare, nel Sub-comparto 2.4 "*Variante Aurelia*": non viene previsto alcun intervento. La superficie di mq.119,5 è stata perimetrata nel Piano Attuativo in quanto rappresenta una piccola quota di superficie dismessa del Parco ferroviario che può essere già acquisita in questa fase dall'Amministrazione comunale per andare a fare parte delle aree interessate dalla cosiddetta Variante Aurelia.

I **SUB-COMPARTI DELLA UTOE 5 “QUERCIOLI/VIALE ROMA”**, a sud della linea ferroviaria, sono rappresentati da:

- il **Sub-comparto 2.5A** – *Rilevato ferroviario Quercioli*

Lo smantellamento da parte di RFI del sistema dei binari a ridosso di via Quercioli, non più necessari al servizio ferroviario, lascia spazio alla collocazione di un parcheggio pubblico più direttamente a contatto, rispetto ad altri parcheggi previsti nel Comparto, con l'edificio della stazione e con l'accesso ai previsti sottopassi pedonali e ciclabili di attraversamento della linea ferroviaria.(perimetrati nel Sub-comparto 2.8) Nella fascia compresa tra i binari in uso e via Quercioli (di mq.1,754) si è infatti previsto la realizzazione di un parcheggio d'interscambio gomma/treno, la cui articolazione interna (posti auto, posti moto, aree verdi di arredo, ecc.) è rappresentata nella tavola n°8.1 mentre le progettate tipologie di recinzioni e schermature del parcheggio sono evidenziate nella tavola n° 9 del Piano Attuativo;

- il **Sub-comparto 2.5B** – *Rilevato ferroviario Rinchiostra*

A sud della linea ferroviaria, nel rilevato del Parco ferroviario con accesso da via Rinchiostra, la mobilità interna è attualmente sostenuta da una strada in terra battuta che si sviluppa a ridosso dei binari (senza la presenza di nessuna protezione e recinzione) e che termina in un'area di sosta, anch'essa in terra battuta, utilizzata dal personale del servizio ferroviario locale.

L'area del Sub-comparto 2.5B, che occupa una superficie territoriale di quasi tre mila metri, è stata articolata in due interventi principali (evidenziati nella tavola n° 8.1) che riguardano la realizzazione, sul sedime esistente, di un parcheggio pubblico di servizio alla stazione ferroviaria (di circa mq. 1.150,0.) e la strada di accesso con marciapiedi, verde stradale e recinzioni estese nella fascia che costeggia i binari;

- il **Sub-comparto 2.6** – *Recupero Quercioli*

L'area perimetrata nel Sub-comparto 2.6 (mq. 2.254,7) è incuneata tra le aree dismesse del Parco ferroviario nel quartiere Quercioli a sud della linea ferroviaria, nella quale per molto tempo si è svolta, nell'edificio esistente, una tipica attività di lavorazione del marmo con annesse funzioni residenziali e di servizio. In questi anni ha perso insieme alla connotazione lavorativa anche quella di una riconosciuta visibilità e memoria perché non accessibile direttamente dalle arterie stradali del quartiere. Mantiene ancora al proprio interno uno spazio identitario che può essere recuperato e riattivato in un progetto di riqualificazione e di trasformazione funzionale in residenza.

L'intervento proposto di recupero del patrimonio edilizio esistente (volumetria stimata: mc.5.616) riguarda la possibilità di realizzare delle unità abitative attraverso le seguenti categorie di intervento: fino alla ristrutturazione edilizia conservativa relativamente all'edificio residenziale/direzionale esistente; fino alla ristrutturazione edilizia conservativa anche nei confronti dell'ex manufatto produttivo/corpo di fabbrica principale (parallelo alla linea ferroviaria) ed è ammessa la ristrutturazione edilizia ricostruttiva negli altri ex manufatti produttivi e nell'officina non superando l'altezza massima esistente. Ulteriori criteri e prescrizioni per l'attuazione dell'intervento sono indicati nella specifica scheda normativa allegata alle Norme Tecniche di Attuazione del Piano.

Rispetto alle categorie di intervento, non è prevista la cessione di aree per standard pubblici; tuttavia, poiché attraverso l'intervento proposto sono insediabili nel Sub-comparto 2.6 n.70 nuovi abitanti/equivalenti, sono state reperite all'interno delle superfici del Comparto Stazione le relative quote di aree per standard, quantificate complessivamente in mq. 1.750,0.

Per quanto riguarda, infine, l'esigenza di migliorare l'attuale insufficiente condizione di accessibilità dell'area, nell'ambito del Piano Attuativo le previsioni relative all'assetto urbanistico della zona a sud dei binari ferroviari consentono un generale superamento di tale situazione sia dal punto di vista della mobilità veicolare che della mobilità pedonale e ciclabile;

- il **Sub-comparto 2.6B** - *Residenze Quercioli/ FS-Sistemi Urbani* –

Lotto E, Lotto E1 e Lotto E2

La superficie complessiva del Sub-comparto 2.6B (calcolata in poco meno di mq.3.500,0) è stata articolata in più aree, separando la superficie dell'area di intervento (lotto E) dai lotti E1 ed E2 nei quali sono state individuate le aree da cedere per gli standard pubblici (localizzate rispettivamente all'interno del Sub-comparto 2.5A e del Sub-comparto 2.5B).

La superficie fondiaria interna al lotto E (di mq. 2.246,0) risulta attualmente perimetrata dentro i confini del Parco ferroviario anche se è rimasta per molto tempo recintata e poco coinvolta nell'organizzazione del servizio ferroviario massese. Rappresenta tuttavia un'area che può facilmente relazionarsi con il contesto del quartiere Quercioli permettendo l'inserimento di alcune unità abitative con basso indice fondiario e contribuendo a ristabilire, attraverso percorsi pedo-ciclabili e spazi verdi, le possibili connessioni col tessuto insediativo esistente.

In particolare l'intervento, come rappresentato nella Tavola 3B a e nella tav. n.8.3 del Piano Attuativo, prevede la realizzazione di edifici residenziali con tipologia a schiera a uno/due piani con un massimo di dieci unità abitative e con una SUL complessiva di mq.825,0. L'accesso ai parcheggi privati interni e alle singole unità abitative e ai parcheggi privati interni viene previsto da via Quercioli attraverso una strada privata esistente (F. 116 particella 184) con servitù di passo per la quale il Piano Attuativo prevede l'allargamento attraverso la cessione di superficie fondiaria. L'intervento prevede, inoltre, la realizzazione del percorso pubblico pedo-ciclabile di collegamento tra la piazza alberata di ingresso/uscita ai sottopassi ferroviari e il rilevato Rinchiostra;

- il **Sub-comparto 2.7** – *Area residenziale Rinchiostra*

Non distante in linea d'aria dalla piazza della stazione, l'area perimetrata nel Sub-comparto 2.7 (mq. 5.733,0) risulta ancora oggi emarginata dalle zone più centrali della città perché separata territorialmente dal tracciato della linea ferroviaria e dalle superfici dismesse interne al Parco ferroviario, rimanendo accessibile soltanto attraverso l'esile tracciato storico di via Rinchiostra. Come evidenziato nella tav. n.8.4 del Piano Attuativo, la proposta di intervento è indirizzata alla rimozione dei problemi della mobilità veicolare e all'inserimento nel lotto di edificazione (mq. 3.619,0) di nuove funzioni residenziali private (SUL max mq.2.565,0) con spazi di verde pubblico e parcheggio connessi pedonalmente al sottopasso pedo-ciclabile di attraversamento dei binari ferroviari.

Infine, è stato individuato il **Sub-comparto 2.8** – *Sottopassi pedonali e ciclabili linea ferroviaria* - Lotto F e Lotto F1, di collegamento tra la zona a nord e quella a sud dei binari, che risulta localizzato in parte nella UTOE 4 e in parte nella UTOE 5.

L'intervento si pone proprio l'obiettivo di creare delle connessioni infrastrutturali a scala urbana tra le due zone rafforzata dalla presenza di una nuova piazza alberata nel quartiere Quercioli col ruolo di nuovo accesso da sud alla stazione ferroviaria.

Il Sub-comparto 2.8 è stato suddiviso in due Lotti: il Lotto F e il Lotto F1. Come evidenziato nella tav. 8.5 del Piano Attuativo che riporta la sintesi dei dati di progetto, il Lotto F di iniziativa pubblica (mq.

1.354,50) perimetra, in corrispondenza dell'attuale passerella pedonale di attraversamento dei binari (della quale è prevista la demolizione) le superfici interessate dal nuovo sottopasso di collegamento tra l'attuale piazza della stazione e la prevista nuova piazza alberata ai Quercioli con la realizzazione di rampe ciclabili e di blocchi scale/ascensore per la mobilità pedonale. Mentre il Lotto F1 (mq. 184,5) perimetra le superfici di RFI interessate dal prolungamento del sottopasso pedonale esistente di attraversamento dei binari della linea ferroviaria oltre ad una minima porzione della piazza alberata necessaria al posizionamento dell'ingresso/uscita del sottopasso.

#### 4 - CONSISTENZA DELLE SUPERFICI INTERESSATE DALLE PREVISIONI DEL NUOVO ASSETTO URBANISTICO DEL COMPARTO STAZIONE

Le superfici interne al perimetro del Comparto Stazione, così come sono state visualizzate nella tavola. n.4 del Piano Attuativo, si estendono per oltre cinque ettari (mq. 56.335,0). 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 **mq. 48.247,0** ( come è stato indicato nella successiva tabella n.6). Questa contrazione dipende sia dal fatto che all'interno del Sub-comparto 2.2C Piazza Stazione/IV Novembre (che include complessivamente una superficie territoriale di mq.11.696,5) è stata considerata ,come si è già accennato in precedenza, soltanto la quota parte - di circa quattro mila metri quadrati - nella quale si accentrano le opere di urbanizzazione preventivate; così come nei confronti del Sub-comparto 2.2B Ex scalo merci/FS Sistemi urbani, è stata ridotta la totale superficie territoriale (estesa fino a 10.103,0 mq.) non considerando, in questo caso, la superficie dell'edificio residenziale esistente e della sua pertinenza (pari a mq. 599,5) che, a differenza delle iniziali scelte inserite nel Piano Attuativo Adottato, non è stata più prevista la demolizione di tale immobile.

TABELLA n. 6

**Superfici interessate da interventi di urbanizzazione nell'UTOE 4 *Centro città*, nell'UTOE 5 *Quercioli/viale Roma* e nel totale complessivo del Comparto Stazione**

DESTINAZIONI	UTOE 4		UTOE 5		TOTALE COMPARTO	
	mq.	%	mq.	%	mq.	%
<b>Superficie fondiaria</b>	11.233,8	35,5	8.119,7	48,9	19.353,5	40,1
<b>Infrastrutture viarie di progetto</b> (comprendenti di marciapiedi e verde stradale)	4.905,0	15,5	2.249,0	13,5	7.154,0	14,8
<b>Piste/percorsi/rampe/sottopassi pedonali e ciclabili</b> (e altre infrastrutture di uso pubblico)	631,0	2,0	835,5	5,3	1.566,5	3,3
<b>Verde pubblico e spazi pubblici alberati</b>	6.641,0	21,0	1.383,0	8,3	8.024,0	16,6
<b>Parcheggi pubblici</b> (comprendenti di marciapiedi e verde di arredo)	7.119,0	22,5	2.754,5	17,0	9.873,5	20,5
<b>Attrezzature e servizi di interesse pubblico</b> (superficie di secondaria)	1.009,0	3,2	1.147,0	7,0	2.156,0	4,5
<b>Superficie interessata dalla Variante Aurelia</b>	119,5	0,3	0	0	119,5	0,2
<b>Superficie territoriale</b>	<b>31.658,3</b>	<b>100,0</b>	<b>16.588,7</b>	<b>100,0</b>	<b>48.247,0</b>	<b>100,0</b>

Esaminando, attraverso i dati riportati nella tabella n°6, la consistenza della superficie interessata dalle varie destinazioni urbanistiche di progetto, nonché i diversi pesi percentuali che tali destinazioni assumono sia nell'intero Comparto che all'interno delle due UTOE, 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 mila metri quadri sul totale della superficie del Comparto (calcolata, come si è accennato, in 48 mila metri quadri circa). Nell'area che ricade all'interno dell'UTOE 4 a nord dei binari ferroviari (un'area che si estende per oltre mq. 31.650,0), la percentuale della superficie fondiaria privata sul totale della superficie territoriale dell'UTOE è rappresentata da un valore ancora meno incisivo perché non supera il 35,5% (pari, cioè, a mq. 11.233,8), mentre nell'UTOE 5, a sud della linea ferroviaria, la consistenza delle superfici pubbliche e quella delle superfici private si equivale, occupando rispettivamente una porzione di territorio di circa 8 mila metri quadri;

-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 25 mila 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, mq. 8.024 e mq. 7.154,0;

-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 (mq.1.566,5) e, dall'altro, sulle destinazioni che riguardano una superficie territoriale pari a mq. 2.156,0 per attrezzature e servizi di interesse pubblico (il 4,5% delle aree perimetrale nel Piano Attuativo del Comparto Stazione);

-l'articolarsi di queste funzioni urbanistiche all'interno delle due UTOE non assume il medesimo profilo sia perché differenti si presentano le attuali condizioni di partenza delle aree a nord dei binari (UTOE Centro Città) da quelle che ricadono nelle aree a sud della linea ferroviaria (l'UTOE Quercioli/viale Roma), sia perché, di conseguenza, non sono uguali le problematiche e gli obiettivi affrontati nei due contesti del Comparto e, soprattutto, perché non esiste la medesima disponibilità di superfici di progetto per attuare i necessari interventi pubblici. Dai dati riportati nella tabella n°6. si può ricavare comunque che la consistenza di superficie destinata a sostenere le primarie opere di urbanizzazione (arterie stradali e standard di verde e parcheggio) assume dei valori percentuali più alti nell'UTOE 4 Centro Città nei confronti dell'altra UTOE, in quanto raggiunge, nella prima, la soglia del 59% di metri quadri rispetto alla sua complessiva ampiezza, mentre lo stesso valore si ferma al 38,8% nell'UTOE 5 Quercioli/Viale Roma. Viceversa, la situazione previsionale interna all'urbanizzazione primaria delle due UTOE si inverte prendendo in considerazione le altre destinazioni elencate in tabella. In questo caso la superficie interessata da opere di secondaria e da altre infrastrutture di uso pubblico (piste ciclabili, rampe, ecc.) nell'UTOE 4 si attesta su una presenza del 5,2% e questo stesso valore percentuale risulta più che raddoppiato nelle aree a sud della linea ferroviaria, raggiungendo una quota del 12,3% nell'UTOE 5.

## 5 – LE AREE DESTINATE A STANDARD E GLI INDICI QUALITATIVI INSERITI NEL PIANO ATTUATIVO IN APPROVAZIONE

Tra gli obiettivi di aggiornamento del Piano Attuativo Adottato è stata evidenziata, come si è già accennato in premessa, l'opportunità di implementare all'interno del Comparto Stazione la soglia minima di standard qualitativi richiesta dal Piano Strutturale rispetto al dimensionamento di volumetrie residenziali (25mq/ab). A tale scopo, ma anche al fine di riequilibrare l'eventuale carenza di tale dotazione nelle aree limitrofe, è stato deciso inizialmente che la complessiva consistenza di superficie necessaria a soddisfare gli standard (di primaria, di secondaria e di standard commerciali/direzionali e turistici-ricettivi) venisse individuata totalmente all'interno delle aree perimetrate dal Comparto Stazione.

In tal senso, si è proceduto, innanzitutto, a calcolare sulla base del DM 1444/68 la quantità di superficie da destinare agli standard commerciali/direzionali e turisti-ricettivi (pari all'80% della SUL prevista per queste attività, di cui almeno il 40% per i parcheggi pubblici) confrontandola con le disponibilità di progetto; inoltre, sulla base degli indici richiesti dal Piano Strutturale, tale metodo è stato adottato anche nei confronti dello standard di secondaria (7mq/ab), dello standard di verde pubblico (12mq/ab) e dei parcheggi pubblici (6mq/ab); infine, è stata approntata la conseguente verifica sulla consistenza delle superfici destinate a standard pubblici ed elaborati i valori degli indici qualitativi raggiunti.

Nella tavola n°5 del Piano Attuativo, dedicata proprio al tema degli standard, è stata visualizzata in scala 1:2000 la collocazione territoriale dei perimetri delle singole aree previste come standard di progetto ed è stata inserita una specifica tabella riassuntiva riguardante l'intera elaborazione compiuta sui dati relativi agli aspetti quantitativi della disponibilità di superfici per standard pubblici nell'intero Comparto, ma anche nei singoli Sub-comparti d'intervento, rispetto al confronto con gli abitanti insediabili e/o con la presenza o meno di SUL destinata all'insediamento di attività economiche.

Evidenziando in questa sede i principali risultati conclusivi delle elaborazioni riportate nella Tavola n°5 del Piano Attuativo, possiamo innanzitutto dare un riscontro positivo, attraverso i dati inseriti nel successivo prospetto, sulla disponibilità di superfici riguardanti gli standard previsti in funzione del dimensionamento delle nuove attività economiche.

### Disponibilità di standard connessi alla SUL commerciale, direzionale e turistico-ricettiva di progetto nel Comparto Stazione

Disponibilità/Richiesta/Verifica	Verde	Parcheggi	TOTALE
	mq.	mq.	mq.
Disponibilità di progetto	1.805,5	2.434,5	4.240,0
DM 1444/68	1.738,0	1.893,5	3.631,5
<b>Verifica consistenza</b>	<b>67,5</b>	<b>541,0</b>	<b>608,5</b>

Infatti, nel Piano Attuativo del Comparto Stazione, a partire dall'esigenza di poter disporre per il futuro insediamento delle previste attività economiche di una superficie minima di standard pari a mq.3.631,5 è stata inserita una maggiore disponibilità di mq.608,5. Si tratta di una superficie complessiva di mq. 4.240,0 collocata interamente nell'UTOE 4, a nord della linea ferroviaria, in quanto rappresenta l'unica UTOE ad essere interessata dalle previsioni riguardanti le funzioni

commerciali, direzionali e turistico-ricettive. Nella configurazione delle caratteristiche tipologiche di questi standard, è stata fatta la scelta di favorire in questa maggiore superficie disponibile, la presenza di aree per la sosta degli autoveicoli, alla quale è stato destinato un aumento di mq.541,0 di parcheggi pubblici rispetto alla richiesta del DM 1444/68, mentre la superficie per lo standard di verde pubblico è stata incrementata di mq. 67,5.

Infine, come si è accennato prima, il riscontro positivo alla possibilità di elevare nel Comparto Stazione il livello degli standard qualitativi anche oltre alle soglie minime normate dal Piano Strutturale è stato verificato soprattutto in riferimento agli abitanti insediabili (mc.80 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 n°7 nella quale compaiono articolati tra l'UTOE 4 e l'UTOE 5 e, complessivamente, nella elaborazione conclusiva riguardante l'intero Comparto.

**TABELLA n. 7** – Verifica disponibilità di standard connessi alle volumetrie residenziali di progetto.

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.	
<b>UTOE 4</b>						
117	Disponibilità progetto di	4.835,5	2.774,5	7.610,0	1.138,5	8.748,5
	Richiesta P.S.	1.404,0	702,0	2.106,0	819,0	2.925,0
	Verifica consistenza	3.431,5	2.072,5	5.504,0	319,5	5.823,5
	<b>mq standard/ab</b>	<b>41,3mq/ab</b>	<b>23,7mq/ab</b>	<b>65,0mq/ab</b>	<b>9,7 mq/ab</b>	<b>74,8 mq/ab</b>
<b>UTOE 5</b>						
197	Disponibilità progetto di	716,0	2.754,5	3.470,5	1.224,5	4.695,0
	Richiesta P.S.	2.364,0	1.182,0	3.546,0	1.379,0	4.925,0
	Verifica consistenza	- 981,0	1.572,5	- 75,5	- 154,5	- 230,0
	<b>mq standard/ab</b>	<b>3,6 mq/ab</b>	<b>14,0mq/ab</b>	<b>17,6mq/ab</b>	<b>6,2 mq/ab</b>	<b>23,8 mq/ab</b>
<b>TOTALE COMPARTO STAZIONE (UTOE 4 + 5)</b>						
314	Disponibilità progetto di	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
	<b>mq standard/ab</b>	<b>17,7mq/ab</b>	<b>17,6mq/ab</b>	<b>35,3mq/ab</b>	<b>7,5mq/ab</b>	<b>42,8mq/ab</b>

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 di progetto, nel Piano Attuativo sono state previste soglie qualitative di standard ampiamente superiori a quelle indicate nel Piano Strutturale.

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 Piano Strutturale (25,0 mq/ab). Tenendo conto delle problematiche che emergono attualmente nelle

varie aree del Comparto (alle quali si è fatto riferimento nei paragrafi precedenti) 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 Piano Strutturale. 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. 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.

Un' ultima osservazione va svolta in merito alla configurazione quantitativa delle superfici destinate agli standard che emerge nelle aree appartenenti alle due UTOE. Nei dati riportati nella tabella n°7, infatti, se da un lato si può notare una situazione nettamente a vantaggio dell'UTOE 4 Centro Città - nella quale il valore dell'indice di presenza di superfici di progetto destinate agli standard di primaria e secondaria (74,8 mq/ab) va praticamente a triplicare quasi la soglia prevista dal Piano Strutturale - dall'altro, lo stesso indice si attesta nell'UTOE 5 Quercioli/Viale Roma su una soglia assai più contenuta (23,8 mq./ab), anche inferiore di 1,2 mq/ab all'indice previsto nel Piano Strutturale. Ma questo risultato, che non inficia l'obiettivo di avere implementato complessivamente all'interno del Comparto Stazione la richiesta di superare la soglia minima di standard qualitativi, deriva soprattutto dal fatto che tra gli standard interni alla UTOE 5 non è stata computata come "verde" la superficie dello spazio pubblico alberato (mq. 667,0) connesso agli interventi relativi ai sottopassi ferroviari (Sub-comparto 2.8), proprio per ribadire e dare una maggiore caratterizzazione a quest'area di "piazza" antistante al nuovo ingresso alla Stazione ferroviaria dal lato sud dei Quercioli, come è stato deciso all'interno dei lavori preparatori all'accordo di copianificazione con l'Ente Regione. Questo spazio, comunque, nelle scelte del Piano Attuativo è stato progettato con una forte presenza di alberature, come si può ricavare dall'esame della Tavola n°17 sulle tipologie di verde previste nel Comparto Stazione. La possibilità di poter considerare quest'area come facente parte degli standard di verde e non come piazza pubblica, porterebbe i mq/ab relativi all'urbanizzazione primaria a un indice di 21mq/ab e nel totale degli standard di primaria e secondaria dell'UTOE 5 ad un valore pari a 27,2 mq/ab, entrambe soglie superiori a quelle definite nel Piano Strutturale.