



Quadro Conoscitivo del RUC (art. 55 LR 1/2005)

Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività (art. 12 Disciplina PS Massa)

Disciplina della distribuzione e localizzazione delle funzioni (art. 58 LR 1/2005; art. 138 Disciplina PS Massa)

Valutazione integrata (artt. 11, 14 LR 1/2005)

Rapporto ambientale e sintesi non tecnica (art. 24 LR 10/2010)

Professionisti incaricati:

Arch. Silvia Viviani (coordinatrice)

Prof. Arch. Pietro Giorgieri

Arch. Letizia Coltellini

Arch. Sergio Pasanisi, Asset srl Roma

QUADRO CONOSCITIVO RUC 2012

Arch. Silvia Viviani

Arch. Letizia Coltellini

Con: Arch. Annalisa Pirrello

Arch. Gabriele Bartoletti

Arch. Lucia Ninno

Arch. Lorenzo Bambi

Dott. Devid Orliotti

Gerardo Cerulli

Suddivisione del territorio in ambiti insediativi omogenei e schedatura dei sottosistemi urbani complessi (spazi pubblici e servizi)

Prof. Arch. Pietro Giorgieri

Con: Arch. Francesco Alberti

Arch. Carla Guerrini

Arch. Giada Miccinesi

Dott.ssa Lara Tesse

Schedatura delle attrezzature pubbliche

Arch. Sergio Pasanisi, Asset srl Roma

Con: Arch. Alberto Quacquarelli

Arch. Valentina Marcon

Arch. Marilisa Iannuzzo

**PROGETTO STRATEGICO DEI LUOGHI
E DEGLI SPAZI DELLA COLLETTIVITÀ**

Prof. Arch. Pietro Giorgieri

Con: Arch. Francesco Alberti

Arch. Carla Guerrini

Arch. Giada Miccinesi

Dott.ssa Lara Tesse

**DISCIPLINA DELLA DISTRIBUZIONE
E LOCALIZZAZIONE DELLE FUNZIONI**

Arch. Silvia Viviani

Con: Arch. Annalisa Pirrello

Arch. Giada Miccinesi

Gerardo Cerulli

**VALUTAZIONE INTEGRATA, RAPPORTO
AMBIENTALE E SINTESI NON TECNICA**

Arch. Silvia Viviani

Con: Arch. Annalisa Pirrello

Arch. Gabriele Bartoletti

Arch. Lucia Ninno

Arch. Lorenzo Bambi

Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività

E_01 Relazione metodologica

INDICE

- Gli obiettivi del Piano strutturale e il ruolo del Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività.....pag. 1
- I precedenti: il Programma integrato d'intervento e il PIUSS.....pag. 3
- L'accessibilità come valore urbano.....pag. 5
- Ruolo e caratteristiche dei “centri di servizio” (art. 140 PS).....pag. 6
- LA COSTRUZIONE DEL PROGETTO STRATEGICO DEI LUOGHI E DEGLI SPAZI DELLA COLLETTIVITA'
Ricognizione aggiornata delle componenti che concorrono a determinare il livello di qualità degli insediamenti (art. 111 PS).....pag. 7
- Suddivisione del territorio in ambiti insediativi organici.....pag. 9
- Individuazione e localizzazione dei “centri di servizio” (art. 140 PS).....pag.10
- Denominazione dei Centri di servizio
 - T1 – Fascia litoranea “Lungomare delle Colonie”pag. 12
 - T2 – Fascia litoranea “Marina di Massa”.....pag. 15
 - T3 – Fascia litoranea “Ronchi/Poveromo”.....pag. 18
 - T4 – Castello Malaspina e centro storico di Massa.....pag. 20
 - T5 – Aeroporto Municipale di Massa-Cinquale.....pag. 23

 - U1 – Marina di Massa Centro.....pag. 25
 - U2 – Area Stazione / PII..... pag. 27
 - U3 – Parco fluviale del Fiume Frigido.....pag. 29
 - U4 – Connessione urbana lungo il Brugiano tra il nuovo Ospedale e il litorale.....pag. 32
 - U5 – Lago del Sole.....pag. 34
 - U6 – Asse di Via Roma.....pag. 36
 - U7 – Asse Via E. Mattei-Via degli Oliveti.....pag. 39
 - U8 – Asse Via Aurelia Ovest..... pag. 42
 - U9 – Asse Via della Repubblica.....pag. 44
 - U10 – Asse Via Aurelia Sud-Ospedale Pediatrico-Ospedale SS. Giacomo e Cristoforo- Parco Monte Pasta.....pag. 47
 - U11 – Orto Botanico e Rifugio C.A.I. Pian della Fioba.....pag. 50

 - Q1 – Centralità di quartiere “Partaccia” e sua connessione col sistema polifunzionale del litorale.....pag. 52
 - Q2 – Centralità di quartiere “Via Fortino di S. Francesco -Via del Casone”.....pag. 54
 - Q3 – Centralità di quartiere “Via delle Pinete”.....pag. 56
 - Q4 – Centralità di quartiere “Ronchi”.....pag. 58

Q5 – Centralità di quartiere “PEEP Poggi”.....	pag. 60
Q6 – Asse Via Pandolfino.....	pag. 62
Q7 – Asse Via Stradella.....	pag. 64
Q8 – Pariana.....	da pag. 66
Q9 – Altagnana	
Q10 – Antona	
Q11 – Canevara	
Q12 – Bergiola Maggiore	
Q13 – Casette	
Q14 – Forno	
Q15 – San Carlo Terme.....	a pag. 68

Gli obiettivi del Piano strutturale e il ruolo del Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività

Il Piano Strutturale di Massa si connota per la particolare attenzione rivolta ai processi di sviluppo sostenibile del territorio e per la promozione di azioni orientate:

- alla salvaguardia, al mantenimento e alla valorizzazione dei beni comuni e della loro fruibilità da parte della collettività;
- alla tutela e al recupero dell'identità culturale e sociale del territorio attraverso la valorizzazione e il miglioramento delle qualità ambientali, paesaggistiche, urbane, architettoniche e il superamento delle situazioni di degrado fisico e socio-economico,;
- ad un'equilibrata redistribuzione sul territorio di funzioni e servizi, con particolare attenzione alla loro accessibilità.

Altri elementi fondamentali sono:

- la partecipazione attiva dei cittadini alla definizione delle scelte e ai processi di valutazione degli effetti indotti, vista come momento di legittimazione delle opzioni politiche e fattore determinante per garantirne efficacia e realizzabilità;
- la cooperazione territoriale e istituzionale e la ricerca di sinergia con i soggetti pubblici e privati al fine di promuovere l'innovazione e migliorare la funzionalità della pubblica amministrazione, orientando gli investimenti e l'utilizzazione delle risorse;
- il monitoraggio e la verifica continua delle scelte e degli interventi nell'ottica di garantire la costante attualità degli scenari prefigurati.

All'interno della Disciplina di Piano, gli **obiettivi generali** fissano gli indirizzi strategici che si intendono perseguire sotto il profilo sociale, ambientale ed economico. In sintesi:

- promuovere la crescita del territorio di **Massa come luogo di accoglienza, promozione e integrazione sociale**, attraverso interventi volti a migliorare la funzionalità urbana, a rispondere ad una nuova e diversificata domanda abitativa, a salvaguardare e valorizzare il patrimonio insediativo nei suoi caratteri identitari, al contenimento del consumo di suolo privilegiando il recupero e l'utilizzazione del patrimonio edilizio esistente, alla riqualificazione delle aree degradate.
- **conformare attività e insediamenti ai principi della sostenibilità urbana**, attraverso una maggiore efficienza delle reti tecnologiche e degli impianti, l'ottimizzazione d'uso delle risorse, il ricorso alle energie rinnovabili, la promozione del trasporto pubblico e della mobilità elementare;
- **salvaguardare e rafforzare i valori paesistici, ambientali e culturali** presenti sul territorio, attraverso la creazione di un sistema di corridoi ecologici, la tutela e il ripristino dei caratteri morfologici e vegetazionali presenti sul territorio, la riqualificazione della fascia costiera, il recupero delle aree degradate che conservano valore ambientale, l'istituzione del Parco del Frigido con funzioni di tutela e ripristino dell'ambiente fluviale e di connettività verde fra il territorio montano e la costa.
- **rilanciare l'economia nel segno della qualità urbana**, attraverso l'innovazione dei sistemi produttivi e del settore turistico, con azioni volte a restituire identità alla Zona industriale apuana, riorganizzare il settore lapideo, promuovere filiere agricole e le produzioni locali di qualità, intercettare una domanda di turismo e di attività per il tempo libero qualificati e non stagionali, aprendosi a circuiti non tradizionali.

Il "Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività", così come definito dall'art. 140 recentemente emendato, costituisce un piano di settore a cui è affidato il compito, a supporto della formazione del Regolamento Urbanistico, di riorganizzare e riqualificare,

potenziare e “mettere a sistema” gli spazi e i servizi pubblici, conferendo loro un rinnovato ruolo di centralità nella vita urbana attraverso criteri qualitativi e prestazionali in termini di funzionalità, accessibilità ed equilibrata distribuzione sul territorio con riferimento a tutte le tipologie di utenza.

Si tratta del contenuto del RU (o meglio, in quanto piano di settore, del relativo Quadro Conoscitivo) nel quale si raccordano **concrete modalità di intercettazione di risorse per la riqualificazione urbana**, e soluzioni che possono promuovere nuovi comportamenti urbani, efficaci servizi per la collettività, processi di coesione sociale e di rilancio economico.

Al Progetto dei luoghi e degli spazi della collettività fanno più o meno direttamente riferimento tutte le azioni strategiche, da sviluppare in sede di RU, che interessano il territorio comunale nel suo insieme, ovvero, in sintesi:

- la realizzazione del **Parco del Frigido**, un’“infrastruttura verde” che attraversa l'intero territorio comunale, in cui il tema dello spazio pubblico si coniuga con le funzioni di tutela e ripristino dell’ambiente fluviale e di connettività fra il territorio montano e la costa.
- la **riorganizzazione e ottimizzazione del sistema della mobilità** (con particolare riguardo alla razionalizzazione e al potenziamento dei percorsi paralleli alla costa, Variante Aurelia inclusa, per alleggerire il lungomare anche in previsione di un miglior collegamento al Nuovo Ospedale Unico Apuano, e contestuale rafforzamento dei collegamenti trasversali; promozione del trasporto pubblico e della mobilità elementare su tutto il territorio);
- il **potenziamento dei servizi alla residenza** con l'incremento delle attrezzature socio-culturali e ludiche;
- la **riqualificazione del tessuto urbanistico** e del patrimonio architettonico esistente (attraverso interventi mirati di tutela, risanamento, riuso, ricucitura urbana).

A questi temi generali si aggiungono una serie di operazioni riguardanti le singole UTOE, anch'esse indicate dal PS:

UTOE 1 (Marina-Partaccia)

- Nuovo Ospedale Unico Apuano - polo attrattore a livello sovracomunale collocato in prossimità dell'uscita autostradale
- Riqualificazione del waterfront e del sistema turistico-ricettivo.

UTOE 2 (zona Industriale Apuana)

- interventi finalizzati al miglioramento della qualità ambientale e al superamento della conflittualità generata dalla presenza di diverse funzioni fra loro non compatibili.

UTOE 4 (Centro Città)

- interventi di riqualificazione e ricucitura del tessuto storico e degli spazi pubblici con ampliamento delle zone pedonali;
- recupero dell'area dell'Ospedale Civico e dell'area della Stazione

UTOE 5 (Quercioli-Viale Roma)

- Riqualificazione complessiva del tessuto insediativo con particolare riferimento alle aree Peep e di quelle in prossimità della Stazione
- potenziamento dei collegamenti con la costa.

I precedenti: il Programma integrato d'intervento e il PIUSS

Le ultime due varianti al PRG del 1980, maturate contestualmente all'elaborazione del PS, rappresentano una prima sperimentazione “dal vivo” di alcuni dei contenuti, delle procedure e delle modalità di attuazione con cui, a una scala generale, devono adesso misurarsi il RU e il Progetto Strategico dei Luoghi e degli Spazi della Collettività.

Il PII (Programma integrato di intervento) è un “piano complesso” che ha come riferimento normativo una legge nazionale, la n. 179/1992. Avviato nel 2001, ha accompagnato il passaggio dalla LR 5/1995 alla LR 1/2005 e le stesure di entrambe le proposte di PS, via via modificandosi fino alla sua stesura finale e conseguente traduzione in una Variante urbanistica ad hoc. Dal punto di vista dei contenuti, esso prevede interventi coordinati di trasformazione di due aree fortemente degradate ma di grande potenzialità strategica: quella intorno alla Stazione ferroviaria centrale (su entrambi i lati dei binari) e una porzione di territorio collocata sulla riva sinistra del Frigido, in prossimità della Zona industriale apuana, lambita dalla ferrovia, ricadenti rispettivamente nelle UTOE 4 (Centro storico) e 5 (Quercioli-Viale Roma). Nel PII, per la prima volta, la dotazione di standard urbanistici è stata calcolata, coerentemente all'art. 119 della Disciplina del PS adottato, in 25 mq/abitante.

Il PIUSS (Programma integrato urbano di sviluppo sostenibile) è uno strumento innovativo introdotto dalla Regione Toscana per destinare i fondi strutturali sull'asse V del POR Creo. Al bando regionale, il Comune di Massa ha partecipato insieme a quello di Carrara, predisponendo, per la propria parte, un programma d'interventi di recupero e riqualificazione funzionale e morfologica di aree collocate all'interno del centro urbano. La cornice strategica a cui fanno riferimento le varie operazioni si configura come una sorta di “Master plan” che anticipa, per questa parte della città, i contenuti essenziali del “Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività”. La proposta si articola in “**capisaldi**”, luoghi urbani a forte valenza sociale, che rappresentano altrettante “emergenze” rispetto al **continuum dello spazio pubblico** cui si appoggiano anche alcuni interventi puntuali, pubblici o privati: dal Castello Malaspina, al Mercato Ortofrutticolo; dalla riqualificazione delle piazze centrali, all'acquisizione di una parte consistente dei terreni dell'antico Pomario ducale Cybo-Malaspina da destinare a parco urbano (operazione questa che fa diretto riferimento a una previsione di PS); dal recupero dell'area ex-CAT per attrezzature pubbliche connesse al riuso del Pomario, all'avvio di una politica di riconversione delle attrezzature produttive poste lungo il Frigido coerente con il ruolo strutturante, di infrastruttura “verde”, che sia il PTCP sia il PS attribuiscono a questo corridoio naturale fortemente antropizzato, ecc.

Principi generali e articolazioni spaziali del PSLSC

Dal punto di vista metodologico, il Progetto strategico degli spazi e dei luoghi della collettività rappresenta per l'Amministrazione Comunale la traduzione concreta della volontà esplicitata nel PS e messa in atto in via sperimentale con il PIUSS, che lo sviluppo urbano dei prossimi decenni sia sostenuto da una **struttura forte e riconoscibile di “città pubblica”**, quale cornice democratica alle dinamiche economiche e alla dialettica tra i legittimi interessi e aspirazioni dei diversi soggetti sociali.

Gli spazi e i servizi pubblici costituiscono al tempo stesso la struttura portante e l'elemento vitale della città e quindi un terreno cruciale in cui poter misurare la capacità della pianificazione urbanistica e territoriale ad incidere concretamente sullo stato delle cose, a dare forma, sostanza e spessore sociale a un cambiamento effettivo in coerenza con l'idea di

civitas che, in modo più o meno esplicito, la sostiene.

Lavorare sugli spazi urbani in funzione di **un'idea non retorica di coesione sociale**, che non appiattisca ma anzi valorizzi le differenze individuali e di gruppo, significa innanzitutto mettere al centro del processo di pianificazione il cittadino, visto come portatore di diritti indipendentemente dal genere, dall'età, dalle condizioni fisiche, dalle capacità economiche, dalla provenienza: ovvero affermare la sua **libertà di movimento e di fruizione di spazi, luoghi e servizi** in ragione delle proprie esigenze e inclinazioni; “facilitare”, in altre parole, la convivenza civile minimizzando le disparità che possono derivare da una distribuzione squilibrata delle funzioni urbane e facendo in modo che la qualità fisica dello spazio aperto e di quello costruito non sia solo un privilegio privato per chi può permetterselo, ma una caratteristica “ovvia” degli spazi di tutti, costruiti e non. Tenendo fra l'altro conto che, nell'orizzonte culturale dello sviluppo sostenibile, è proprio sul terreno della qualità, dei servizi, del paesaggio e dell'ambiente che si gioca anche in gran parte **la capacità di un territorio di essere competitivo**, attrarre investimenti e consolidare la residenza stabile, come evocano con chiarezza le immagini – spesso persino mitizzate – di realtà urbane “europee”, in cui convivono armonicamente ordine e varietà, funzionalità e qualità architettonica e paesaggistica, facile accessibilità e rispetto dei limiti imposti all'uso dei mezzi di trasporto privati.

Il significato di “spazio pubblico” varia naturalmente in funzione delle situazioni territoriali - urbane ed extraurbane, della costa e della montagna, della pianura e della collina, degli insediamenti storici e delle espansioni recenti, ecc – ed è a questi diversi significati che fanno riferimento le previsioni del Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività.

Nelle aree urbane consolidate si tratta innanzitutto di valorizzare il **tessuto esistente di strade e piazze** attraverso interventi di riqualificazione, disegno di suolo, pedonalizzazione, con particolare attenzione ai segni della storia e della memoria collettiva, nonché di incrementare la dotazione di aree verdi e luoghi di aggregazione nelle zone ad alta densità abitativa che ne sono più carenti attraverso operazioni di recupero e “riciclo” urbano.

Nelle aree pianeggianti dell'insediamento diffuso, sviluppatesi in assenza di spazi pubblici e con scarsità di servizi, occorre prevedere ambiti di concentrazione delle quantità edificatorie fissate per le relative UTOE al fine di creare **nuove centralità multifunzionali**, privilegiando le relazioni coi comparti PEEP esistenti, da riqualificare;

Lungo il fronte mare, il **sistema lineare della passeggiata** – da organizzare in sequenze differenziate ma senza soluzioni di continuità – dovrà essere associato alla riqualificazione degli **spazi centrali di Marina di Massa**, al trattamento paesaggistico delle **enclave naturali**, alla previsione di **attrezzature per il turismo**, alla creazione di **piccole aree attrezzate**, secondo un modello di “città giardino”, nella “pineta urbanizzata” di Ronchi-Povero.

Nelle aree montane, il tema dello spazio pubblico si esprime soprattutto attraverso la fruizione del paesaggio e quindi la creazione di itinerari di visita delle risorse storico-ambientali, intrecciati alla **rete sentieristica**. In quest'ottica, la trasformazione in parco del corridoio del **Frigido**, che rappresenta uno dei progetti strategici affidati dal PS al RU, diventa un modo per mettere in valore la continuità trasversale del territorio massese, connotandosi come un sistema integrato di percorsi, spazi, e attrezzature fra la montagna e il mare.

L'accessibilità come valore urbano

La riduzione della dipendenza dall'automobile è uno dei punti salienti della “città sostenibile” descritta già nel 1994 dalla Carta di Aalborg. Fra le “leve” a disposizione dell'Amministrazione pubblica, due riportano direttamente al tema dello spazio e dei servizi pubblici appena trattato: 1) l'eliminazione delle situazioni di dipendenza funzionale delle aree “periferiche” da quelle “centrali” (attraverso la creazione di “nuove centralità multifunzionali”); 2) la promozione della mobilità elementare – pedonale e ciclabile - attraverso la creazione di un sistema connettivo continuo, capillare e attrattivo.

Occorre dire che l'attuale livello di congestione della rete stradale di Massa appare del tutto sproporzionato rispetto alla sua dimensione demografica e territoriale, anche tenendo conto degli usi stagionali.

Su questo tema, il Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività sollecita una non più rinviabile **rimessa in discussione della mobilità** finalizzata a garantire, secondo il principio delle “stanze urbane”, **livelli di accessibilità commisurati ai carichi urbanistici delle varie aree**, organizzando al contorno i parcheggi di attestamento e salvaguardando dal traffico di attraversamento le zone residenziali interne. I numerosi interventi di completamento e potenziamento e della rete viaria inserite nelle tavole del Quadro progettuale del PS vanno per altro già in questa direzione.

Alcuni obiettivi appaiono chiaramente prioritari, nell'ottica sia di favorire la mobilità sostenibile, sia di riqualificare l'ambiente urbano:

- **allontanare il traffico privato dal lungomare**, in particolare quello d'attraversamento, privilegiando l'accessibilità alla marina attraverso percorsi “a pettine” e aumentando la dotazione di parcheggi nell'immediato entroterra;
- **migliorare le connessioni ciclabili fra Marina e Massa**, concependo i percorsi per le due ruote come reale alternativa alla monocultura dell'automobile e insieme come progetti di riqualificazione paesaggistica dei territori attraversati;
- **aumentare in modo significativa le zone pedonali** e/o a traffico pedonale privilegiato nell'area centrale di Massa, all'interno dei borghi storici e in corrispondenza delle altre centralità urbane individuate nella “Carta della localizzazione dei centri di servizio” del presente Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività;
- **riconsiderare le sezioni viarie di alcuni assi stradali** per rafforzarne il significato e la riconoscibilità come elementi strutturanti del sistema urbano: Via Roma, Via Aurelia Ovest, asta Via Enrico Mattei-Via degli Oliveti. L'operazione comporta una stretta integrazione fra scelte trasportistiche (definizione dei percorsi del TPL in sede protetta, inserimento delle piste ciclabili in una logica di rete, riorganizzazione dei sensi di marcia per il traffico privato all'interno di “fasce urbane” più ampie rispetto al singolo asse, localizzazione delle aree di sosta veicolare, ecc.), riconfigurazione urbanistica delle aree libere e/o residuali adiacenti ai tracciati e disegno di suolo. Un lavoro che, per Via Roma, è stato affrontato solo in modo parziale nel “Ragguaglio Urbanistico” consegnato al Comune di Massa dallo studio MBM Architectes Slp nel maggio 2012, che si limita a proporre, su tutto il tracciato, una sezione costante della carreggiata (7 m, pari a una corsia per senso di marcia) fiancheggiata a tratti da parcheggi in linea, assegnando lo spazio restante alle fasce alberate, a piste ciclabili a senso unico e ad ampi marciapiedi, senza però approfondire il ruolo della strada nel sistema complessivo della viabilità urbana, le esigenze del TPL, le opportunità di riqualificazione funzionale e morfologica degli spazi adiacenti.
- Il tema dell'**inserimento urbano-territoriale delle infrastrutture** vale naturalmente an-

che per i tratti di nuova realizzazione previsti nel PS. L'obiettivo non è semplicemente la mitigazione degli impatti (riduzione dell'inquinamento acustico, atmosferico, idrico, visivo) né quello di predisporre interventi sommari di sistemazione degli spazi di risulta, ma di fare della presenza di un'infrastruttura un'occasione di miglioramento e ricomposizione degli equilibri paesaggistici.

Ruolo e caratteristiche dei “centri di servizio” (art. 140 PS)

Compito precipuo del Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività è, ai sensi del PS, l'individuazione e localizzazione dei “Centri di servizio”, definiti dall'art. 140 della Disciplina attraverso un'elencazione, volutamente larga, delle sue possibili “componenti”: infrastrutture, spazi e attrezzature riconducibili alla nozione di “servizio pubblico” o “d'uso collettivo”. Recita infatti l'art. 140:

«Sono centri di servizio componenti del Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività:

- le funzioni di interesse collettivo e di servizio individuate fra le opere di urbanizzazione primarie e secondaria di cui all'art. 77.*
- i servizi di prevalente interesse pubblico e i servizi privati, nonché le strutture turistico ricettive ;*
- le strutture ed i luoghi, così come definiti dalla LR 28/2005, destinati al commercio al dettaglio in sede fissa (esercizi di vicinato, medie strutture di vendita, grandi strutture di vendita, centri commerciali, empori polifunzionali), nonché i luoghi del commercio ed i centri commerciali naturali, gli spazi destinati al commercio su aree pubbliche;*
- i poli urbani con bacino di utenza rilevante, in quanto presenti sul territorio comunale, così come elencati dall'art. 8 del Regolamento DPGR 9 febbraio 2007, n. 2/R ;*
- il sistema del verde così come definito dagli artt. 11, 12, 13, 14 del Regolamento DPGR 9 febbraio 2007, n. 2/R “Disposizioni per la tutela e valorizzazione degli insediamenti” includendo anche le piazze, i giardini e le zone pedonali.»*

In fase di elaborazione del progetto si è reso necessario chiarire in modo più stringente la natura dei “centri di servizio”, nella gerarchia proposta dal PS tra centri di rango territoriale, urbano e di quartiere, in relazione agli “Obiettivi, criteri e prestazioni per il Sottosistema funzionale dei luoghi e degli spazi della collettività”, di cui il Progetto Strategico rappresenta, per definizione, lo strumento operativo. Il riferimento è l'art. 82 della Disciplina:

«Obiettivo principale del Sottosistema è la definizione del “Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività” [...], attraverso il quale superare la schematica rigidità numerica e indifferenziata degli standard della vigente normativa, assumendo criteri che, privilegiando gli aspetti prestazionali di funzionalità, di accessibilità, di equilibrata organizzazione sul territorio di una rete di luoghi e spazi, determinino una configurazione urbana, ambientale e sociale degli insediamenti, che sostanzino l'invariante strutturale del PIT “città policentrica toscana”, al fine di:

- promuovere e consolidare un adeguato livello di qualità degli insediamenti e la crescita delle occasioni di integrazione e coesione sociale, garantendo l'integrazione sinergica dei servizi di interesse generale, degli spazi pubblici o di uso pubblico pre-*

senti sul territorio e la loro massima fruibilità ed accessibilità da parte di tutti i cittadini residenti ed ospiti, con particolare attenzione per le donne, gli anziani, i giovani ed i bambini;

- avviare processi di riorganizzazione urbana e territoriale che mirino a restituire ai cittadini quella parte del loro tempo oggi sottratto da una inadeguata localizzazione dei servizi, affermando il diritto all'autodeterminazione delle scelte di vita e di lavoro, e la parità di diritti alla fruizione dei servizi pubblici e privati essenziali;
- promuovere il consolidamento delle centralità esistenti e la crescita di nuove centralità alle diverse scale (territoriale, urbana, di quartiere, di vicinato), stabilendo le condizioni per una compresenza equilibrata delle diverse attività e per la loro integrazione funzionale e sinergica.
- subordinare gli interventi di riqualificazione del tessuto urbanistico, alla creazione di ambiti di vita quotidiana funzionali a dotare i nuclei urbani dei basilari elementi di aggregazione e di servizio di interesse generale, favorendo il consolidamento del commercio di vicinato, dell'artigianato di servizio alla residenza, di spazi pubblici ed aree pedonalizzate, privilegiando la mobilità non motorizzata;
- promuovere un insieme integrato di spazi pubblici o comunque aperti alla fruizione pubblica, parchi, giardini, spazi a verde attrezzato e sportivo, aree non edificate le quali, per la loro destinazione ad usi ricreativi e di servizio alla residenza, costituiscono parte integrante degli interventi di riqualificazione degli insediamenti urbani.»

Se ne deduce che, nello spirito del PS, i “centri di servizio” di cui al Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività debbano rispondere contestualmente alle seguenti caratteristiche:

- **centralità/strategicità** – devono cioè al tempo stesso presentare una capacità di attrazione rispetto al contesto e svolgere funzioni di catalizzatori urbani e “motori” della riqualificazione entro ambiti territoriali significativi;
- **gerarchia/sistematicità** – pur nell'articolazione fra la dimensione di quartiere, urbana e territoriale, i centri di servizi devono costituire, nell'insieme, un sistema integrato di funzioni, luoghi e attrezzature strutturante il sistema urbano; i centri non vanno intesi quindi come polarità autonome e autoreferenziali, ma come parti di un sistema di relazioni da rafforzare e rendere riconoscibile;
- **multifunzionalità/integrazione** – caratteristiche che esprimono, appunto, ai diversi livelli di gerarchia dei centri di servizio (v. sopra) «*le condizioni per una compresenza equilibrata delle diverse attività e per la loro integrazione funzionale e sinergica*».

LA COSTRUZIONE DEL PROGETTO STRATEGICO DEI LUOGHI E DEGLI SPAZI DELLA COLLETTIVITA'

Ricognizione aggiornata delle componenti che concorrono a determinare il livello di qualità degli insediamenti (art. 111 PS)

La qualità dei sistemi insediativi è strettamente legata sia a fattori “materiali”, di struttura, connessi alla configurazione degli spazi urbani, sia ad aspetti “immateriali” legati all'uso e alla gestione di tali spazi. La congruità tra questi due livelli è una condizione indispensabile al buon funzionamento dei diversi ambiti urbani e a garantire standard minimi di qualità

ambientale.

Come sottolinea il PS, il sistema degli spazi pubblici costituisce il supporto materiale su cui costruire, attraverso la concatenazione fra i diversi atti di governo del territorio, “la crescita delle città (...) come luogo di accoglienza e di integrazione sociale”. In combinazione con le attrezzature pubbliche e le altre funzioni, anche private, che comportano un contatto non occasionale con il pubblico (servizi, esercizi commerciali, strutture turistico-ricettive, ecc.), essi rappresentano inoltre l’insieme di luoghi, poli e attività su cui si organizza la vita urbana ai vari livelli, in rapporto alle dinamiche sociali: quelli che il PS definisce appunto – a proposito del Piano strategico dei luoghi e degli spazi della collettività – come “centri di servizio”, le cui caratteristiche sono state sopra enunciate.

Non sempre tale insieme è, nella realtà, riconoscibile immediatamente come sistema. Non tutti gli spazi pubblici e le attività rivolte al pubblico, inoltre, sono o possono rappresentare, sia pure a una scala minuta, delle centralità urbane, intese appunto come gangli spaziali e funzionali dell’organismo urbano, propulsori, per così dire, di “effetto città” entro ambiti più o meno estesi (cioè a livello di quartiere, città, o in una dimensione sovralocale). Ma anche laddove un’aggregazione significativa di spazi e funzioni può essere fin d’ora riconosciuta, almeno in nuce, come “centro” all’interno di un determinato sottoinsieme urbano, non sempre questa valenza o potenzialità risulta a pieno valorizzata in termini spaziali, architettonici, paesaggistici, funzionali (ad esempio per quanto attiene l’accessibilità o la fruibilità pedonale).

A partire da queste considerazioni, la presente “ricognizione”, elaborata in via propedeutica alla formulazione delle strategie del Piano dei luoghi e degli spazi della collettività (e che quindi, data la natura di quest’ultimo in relazione al RU, rappresenta una sorta di “quadro conoscitivo del quadro conoscitivo”) è stata innanzitutto orientata a individuare sul campo i nuclei di funzioni e attività, spazi pubblici e aree inutilizzate, nonché le singole attrezzature pubbliche, che potenzialmente potrebbero concorrere alla formazione di “centri di servizio”.

Più specificamente si è proceduto come segue:

- Suddivisione delle UTOE in “ambiti insediativi organici”, individuati sulla base delle caratteristiche dei tessuti urbani e dell’articolazione dei “sistemi funzionali” definiti in sede di PS. Gli ambiti insediativi organici corrispondono a quartieri, nuclei insediativi, frazioni, zone urbane dotate di una propria specifica identità, che spesso trova riscontro nella stessa toponomastica. La loro individuazione risulta funzionale, in questa fase, a far emergere la presenza (o la carenza) di spazi pubblici, attrezzature e servizi sul territorio; sarà poi la base, in sede di formazione del Piano strategico dei luoghi e degli spazi della collettività, su cui ricostruire, attraverso una strategia coordinata di interventi di riqualificazione, integrazione, potenziamento, addizione, ecc., un sistema gerarchizzato di centralità urbane.
- Ricognizione sul campo dei “sottosistemi urbani complessi” presenti all’interno di ciascun ambito insediativo organico: aggregati di spazi, attrezzature pubbliche e servizi presenti, con diversi gradi di complessità, all’interno della porzione urbana considerata. Tale ricognizione è stata effettuata utilizzando una scheda tipo, concepita in funzione della creazione di un data-base collegato a un GIS.
- Schedatura delle singole attrezzature urbane, sia di quelle ricadenti all’interno dei sottosistemi urbani complessi di cui sopra, sia di quelle isolate; le schede delle attrezzature sono indicizzate in modo da poter “dialogare” con il data-base dei sottosistemi urbani complessi.

Nelle schede predisposte (ca. 130 per i sistemi urbani complessi; oltre 600 per le singole attrezzature) sono inseriti, ove pertinenti, i dati “rilevanti” richiesti per i centri di servizi dall’art. 140 del PS (livelli di accessibilità, stato di conservazione degli edifici, modalità di fruizione, tipologie di utenti, ecc.). Una descrizione più precisa dei contenuti delle schede è

contenuta in premessa nelle relative raccolte, cui si rimanda.

Suddivisione del territorio in ambiti insediativi organici

Di seguito è riportato, UTOE per UTOE, l'elenco degli ambiti insediativi organici individuati all'interno dei sottosistemi funzionali definiti dal PS, preceduti dal codice identificativo utilizzato nella schedatura dei sottosistemi urbani complessi:

- 1) dei centri e nuclei storici;
- 2) della città compatta;
- 3) della città diffusa.

UTOE 1 Marina-Partaccia:

- A01 Campeggi-Partaccia
- A02 Via delle Pinete-Colonie
- A03 Via delle Pinete-Brugiano
- A04 Marina Centro
- A07a Viale Roma-Mura dei Frati (riva destra Frigido)

UTOE 2 Zona industriale Apuana:

- A13 ZIA Zona Industriale Apuana
- A16 Alteta
- A17 Tinelli

UTOE 3 Mirteto-Romagnano:

- A14 Mirteto-Castagnola-Antaneta-Ortola
- A15 Romagnano

UTOE 4 Centro Città:

- A09 Via Marina Vecchia-Remola
- A10 Monte di Pasta-Stazione
- A11 Turano
- A12 Massa Centro

UTOE 5 Quercioli-Viale Roma:

- A05 Marina-Magliano
- A07b Viale Roma-Mura dei Frati (riva sinistra Frigido)
- A08 Quercioli-Rinchiostra-Poggi

UTOE 6 Ronchi-Poveromo:

- A06 Marina dei Ronchi-Poveromo

Individuazione e localizzazione dei “centri di servizio” (art. 140 PS)

Sulla scorta delle indicazioni strategiche fornite dal PS e di quelle emergenti dalla “Rico- gnizione aggiornata delle componenti che concorrono a determinare il livello di qualità degli insediamenti” (v. sopra), il Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività individua i seguenti Centri di servizio con i relativi ambiti d'influenza:

Centri di servizio a valenza territoriale

Si riferiscono a strutture ed ambiti territoriali che rappresentano capisaldi di aggregazione a una scala sovracomunale

Sistema lineare polifunzionale del litorale

- T1 – Fascia litoranea “Lungomare delle Colonie”
- T2 – Fascia litoranea “Marina di Massa”
- T3 – Fascia litoranea “Ronchi/Poveromo”

Polarità e capisaldi del Sistema insediativo

- T4 – Castello Malaspina e centro storico di Massa
- T5 Aeroporto Municipale di Massa Cinquale

Centri di servizio a valenza urbana

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

- U1 – Marina di Massa Centro
- U2 – Area Stazione / PII

Corridoi e aree ambientali

- U3 – Parco fluviale del Fiume Frigido
- U4 – Connessione urbana lungo il Brugiano tra il nuovo Ospedale e il litorale
- U5 – Lago del Sole

Sistemi urbani lineari

- U6 – Asse di Via Roma
- U7 – Asse Via E. Mattei-Via degli Oliveti
- U8 – Asse Via Aurelia Ovest
- U9 – Asse Via della Repubblica
- U10 -Asse Via Aurelia Sud – Ospedale pediatrico – Ospedale SS. Giacomo e Cri- stoforo – Parco Monte Pasta

Centri di servizio a valenza di quartiere

Si riferiscono a strutture ed ambiti che rappresentano, o possono rappresentare, capisaldi di aggregazione alla scala urbana

Polarità e capisaldi del Sistema insediativo

- Q1 – Centralità di quartiere “Partaccia” e sua connessione col sistema polifunziona-

le del litorale

- Q2 – Centralità di quartiere “Via Fortino di S. Francesco-Via del Casone”
- Q3 – Centralità di quartiere “Via delle Pinete”
- Q4 – Centralità di quartiere “Ronchi”
- Q5 – Centralità di quartiere “PEEP Poggi”

Sistemi lineari di quartiere

- Q6 – Asse Via Pandolfino
- Q7- Asse Via Stradella

Polarità e capisaldi del sistema insediativo pedemontano e montano

- Q8 – Pariana
- Q9 – Altagnana
- Q10 – Antona
- Q11 – Canevara
- Q12 – Bergiola Maggiore
- Q13 – Casette
- Q14 – Forno
- Q15 – San Carlo Terme

Denominazione del Centro di servizio

T1 – Fascia litoranea “Lungomare delle Colonie”

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Territoriale	> 3 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa – Sottosistema territoriale litoraneo	1 Marina-Partaccia	A01 Campeggi-Partaccia A02 Via delle Pinete-Colonie A03 Via delle Pinete-Brugiano	SC001, SC002, SC003, SC004, SC013, SC014, SC015, SC016, SC024, SC025, SC026

Superficie del Centro di servizio

69,3 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

L'individuazione delle UMI deve tener conto della necessità di garantire l'unitarietà degli interventi urbani riguardanti sia il fronte mare, sia l'interfaccia urbano, per ambiti significativi. A tale scopo è ipotizzabile una suddivisione che ricalchi quella dei 3 Ambiti insediativi organici attraversati dal Centro di Servizio.

Descrizione

Tratto di lungomare compreso tra i torrenti Lavello e Brugiano e definito a nord dall'asse di Via delle Pinete, e, tra Via Bondano e il Brugiano, dalle aree pubbliche e d'uso pubblico attestata su Via Lungomare di Ponente. Procedendo da ovest, comprende le aree, al confine col Comune di Carrara, su cui insiste la previsione del porto turistico di Massa e Carrara; una porzione di arenile, protetta da scogliere artificiali, per la gran parte in concessione, i cui stabilimenti sono separati da Via delle Pinete da una fascia prevalentemente occupata da verde punteggiato da piccole attrezzature (aree gioco, chioschi, ecc.) e da parcheggi stagionali; L'ex Colonia Marina Fiat con le relative pertinenze e la celebre torre cilindrica realizzata nel 1933 dall'arch. V. Bonadè Bottino, che rappresenta il principale “landmark” architettonico di tutta la costa apuana; il Parco pubblico e i fabbricati dell'ex Colonia Marina Ugo Pisa, questi ultimi utilizzati come sedi di associazioni e del Museo dei Cetacei; l'Istituto alberghiero “G. Minuto” e relative pertinenze, parzialmente circondato dall'area degli Impianti sportivi “Ricortola”.

Oltre lo sbocco del torrente Ricortola si succedono, lato mare, gli edifici classicheggianti delle ex colonie Faci Fides e Don Gnocchi (oggi rispettivamente Casa di riposo del Clero e Centro di riabilitazione), confinanti internamente con un' area a verde pubblico attrezzato e il lotto dell'ex Colonia Quisisana, oggi ridotta a ruderi. Seguono due grandi appezzamenti recintati, occupati rispettivamente dall'Ostello internazionale, completamente ineditato e in stato di semi-abbandono sul lato del mare, e dai fabbricati delle ex Colonie Olivetti e

Torino che ospitano attrezzature ricettive. Il tratto prospiciente di Via Lungomare di Ponente è l'unico, di tutto il Centro di servizio, a essere stato oggetto di una pur sommaria sistemazione urbana. L'ultima porzione è caratterizzata da un'arenile per la gran parte in concessione, con l'ingresso degli stabilimenti, praticamente senza spazi-filtro, da Via Lungomare di ponente, e, verso l'interno, da una sequenza di aree pubbliche – scuola, parcheggio, attrezzature sportive – inserite ormai nel tessuto residenziale.

L'accesso al fronte mare da Via delle Pinete avviene attraverso stretti percorsi a fondo cieco nella parte ovest (su cui sia addensano piccole attività commerciali e di ristoro) e da una serie di anelli viari, interrotti in corrispondenza dell'Istituto Don Gnocchi, compresi tra la stessa Via delle Pinete e Via Lungomare di Ponente.

Fattori di criticità presenti

- Illeggibilità del lungomare da Via delle Pinete
- Frammentazione estrema di tutta la fascia litoranea, dovuta alla sua suddivisione in piccole e grandi “enclave” scarsamente permeabili
- Accessibilità difficoltosa dovuta all'inadeguatezza e scarsa leggibilità dei percorsi, sia per le auto che per i ciclisti e i pedoni
- Lungo i tratti di arenile in concessione, scarsa visibilità della spiaggia dall'esterno dovuta all'effetto barriera degli stabilimenti balneari
- Assenza di qualità nelle sistemazioni urbane, anche nelle aree attrezzate
- Stato di abbandono, sottoutilizzo e/o cattivo stato di manutenzione di gran parte delle strutture appartenenti alle ex Colonie
- Assenza di qualità architettonica degli edifici più recenti, addensati prevalentemente lungo i percorsi di accesso ortogonali a Via delle Pinete

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Tutela e riqualificazione delle aree ambientali residuali
- Creazione di una passeggiata lungomare pedonale continua e attrezzata dal confine con Carrara a Marina Centro
- Riorganizzazione del sistema di accessibilità e sosta da Via delle Pinete; miglioramento della permeabilità interna del sistema
- Riqualificazione degli stabilimenti balneari
- Apertura di conchi visivi verso la spiaggia
- Valorizzazione degli edifici delle Colonie come capisaldi funzionali del sistema lungomare
- Riorganizzazione e implementazione delle funzioni di servizio, commerciali e di ristoro lungo tutta la passeggiata
- Riqualificazione delle scogliere e loro trasformazione, ove possibile, in percorsi-belvedere

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario, eventualmente suddiviso in UMI secondo i criteri indicati.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la stretta integrazione tra il progetto del previsto porto turistico, la passeggiata e la riorganizzazione dell'arenile;
- un'impostazione progettuale unitaria per gli stabilimenti balneari e relative pertinenze, sia al fine di definire in maniera architettonicamente e paesaggisticamente coerente il margine della passeggiata, sia di garantire un'adeguata permeabilità visiva di quest'ultima verso il mare;
- la riorganizzazione dei parcheggi e delle aree verdi attrezzate tra gli stabilimenti

balneari e Via delle Pinete, concependo tale la fascia intermedia come un parco lineare, internamente articolato, ma chiaramente leggibile nella sua continuità, in cui inglobare le porzioni di pineta residue; ciò comporta anche la ricucitura e un trattamento unitario delle percorrenze interne, oltre che la riduzione e qualificazione paesaggistica delle recinzioni interne;

- la caratterizzazione come “terrazza a mare” del lungo tratto di passeggiata compreso tra la ex Colonie Fiat e Torino; nella nuova sistemazione, che dovrà prevedere la sostanziale eliminazione del traffico di attraversamento lungo Via Lungomare di Ponente, particolare importanza è da attribuire alla riqualificazione del complesso “Ugo Pisa” e dello spazio pubblico circostante e di tutte le scogliere anti-erosione innestate dal lungomare, da rendere fruibili;
- per le aree, pubbliche e private, racchiuse da recinzioni (ex Colonie, Parco Ugo Pisa, Area Istituto Alberghieri, impianti sportivi, Ostello internazionale), dovranno essere verificati ed eventualmente modificati i punti di ingresso, e previsti, ove possibile, nuovi attraversamenti in funzione del disegno complessivo delle percorrenze pedonali all'interno del Centro di servizio.

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
x			

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T2 – Fascia litoranea “Marina di Massa”
- U4 – Connessione urbana lungo il Brugiano tra il nuovo Ospedale e il litorale
- U7 – Asse Via E. Mattei-Via degli Oliveti
- Q1 – Centralità di quartiere “Partaccia” e sua connessione col sistema polifunzionale del litorale
- Q2 – Centralità di quartiere “Via Fortino di S. Francesco-Via del Casone”
- Q3 - Centralità di quartiere “Via delle Pinete”

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche “extra-standard” inserite nello stesso progetto unitario, la realizzazione delle nuove strutture commerciali, di ristoro, ecc., a servizio della passeggiata e/o il recupero delle ex Colonie, anche a scomputo degli oneri di urbanizzazione.

Misure perequative dovranno altresì essere studiate per favorire interventi di sostituzione edilizia, anche con diversa organizzazione planimetrica dei fabbricati, in coerenza col disegno d'insieme.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

T2 – Fascia litoranea “Marina di Massa”

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Territoriale	> 3 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa – Sottosistema territoriale litoraneo	1 Marina-Partaccia 5 Quercioli-Viale Roma	A04 Marina Centro A05 Marina-Magliano	SC031, SC034, SC039, SC043

Superficie del Centro di servizio

17,5 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

L'individuazione delle UMI deve tener conto della necessità di garantire l'unitarietà degli interventi urbani riguardanti sia il fronte mare, sia l'interfaccia urbano, per ambiti significativi. A tale scopo è ipotizzabile una suddivisione che ricalchi quella dei 2 Ambiti insediativi organici attraversati dal Centro di Servizio, ad ovest ed est del Fiume Frigido (a loro volta ricadenti in due diverse UTOE)

Descrizione

Tratto di lungomare compreso tra i torrenti Brugiano e Magliano; è definito a nord dal nucleo centrale di Marina e dall'asse di Via Amerigo Vespucci, e, oltre il Fiume Frigido che lo attraversa al centro, dal Lungomare di Levante e il Parco Magliano. Le caratteristiche salienti sono: la connotazione fortemente “stradale” della direttrice lungomare, accentuata dall'uso pervasivo dell'asfalto e dal recente inserimento delle rotatorie all'incrocio con Viale Roma; la sequenza quasi senza soluzione di continuità degli stabilimenti balneari; la presenza, sulla stessa direttrice, di un importante nodo urbano in corrispondenza dell'area centrale di Marina (Piazza F. Betti), rafforzato dalla presenza di importanti attrezzature turistiche (hotel, apt) affacciate sul lungomare; l'uso come porto-canale della foce del Frigido.

Fattori di criticità presenti

- Scarsa visibilità della spiaggia dall'esterno dovuta all'effetto barriera degli stabilimenti balneari e relative strutture accessorie
- Eterogeneità e scarsa qualità architettonica degli stessi stabilimenti
- Scarsa qualità nelle sistemazioni urbane, conformate unicamente sulle esigenze del traffico

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Creazione di una passeggiata lungomare pedonale continua e attrezzata
- rafforzamento di Marina come luogo centrale e di servizi, da riorganizzare intorno a un sistema di spazi pubblici pedonali
- Riorganizzazione del sistema di accessibilità e sosta
- Riqualificazione degli stabilimenti balneari
- Apertura di conchi visivi verso la spiaggia
- Riorganizzazione e implementazione delle funzioni di servizio, commerciali e di ristoro lungo la passeggiata

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario, eventualmente suddiviso in UMI secondo i criteri indicati.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la stretta integrazione tra il progetto della passeggiata, la riqualificazione di Marina Centro e la riorganizzazione dell'arenile;
- un'impostazione progettuale unitaria per gli stabilimenti balneari e relative pertinenze, sia al fine di definire in maniera architettonicamente e paesaggisticamente coerente il margine della passeggiata, sia di garantire un'adeguata permeabilità visiva di quest'ultima verso il mare;
- una ripartizione dello spazio stradale che riduca sensibilmente la parte carrabile (da destinare esclusivamente a una mobilità di servizio), riservando lo spazio recuperato alla creazione di un'area pedonale attrezzata e migliorando l'accessibilità ciclabile all'intera fascia;
- la riqualificazione delle attrezzature turistiche affacciate sul lungomare, con particolare attenzione agli elementi di interfaccia con il sistema degli spazi pubblici (recinzioni, cancelli, insegne, ecc.).

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
x			

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T1 – Fascia litoranea “Lungomare delle Colonie”
- T3 – Fascia litoranea “Ronchi/Poveromo”
- U1 – Marina di Massa Centro
- U3 – Parco fluviale del Fiume Frigido
- U4 – Connessione urbana lungo il Brugiano tra il nuovo Ospedale e il litorale
- U6 – Asse di Via Roma
- Q3 – Centralità di quartiere “Via delle Pinete”

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche “extra-standard” inserite nello stesso progetto unitario, la realizzazione delle nuove strutture commerciali, di ristoro, ecc., a servizio della passeggiata.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio
T3 – Fascia litoranea “Ronchi/Poveromo”

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Territoriale	> 3 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa – Sottosistema territoriale litoraneo	6 Ronchi-Poveromo	A06 Marina dei Ronchi-Poveromo	SC060, SC061

Superficie del Centro di servizio

30 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere sostanzialmente omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Tratto di lungomare compreso tra i torrenti Brugiano e Viale Marina, al confine col Comune di Montignoso, definito a nord dal Lungomare di Levante. Le caratteristiche salienti sono: la connotazione fortemente “stradale” della direttrice lungomare, in continuità col tratto precedente; la scarsa definizione del margine verso l'arenile, lungo il quale si succedono le aree di pertinenza degli stabilimenti balneari; il “muro verde” delle recinzioni delle proprietà private sul margine interno del Lungomare, interrotto solamente dagli innesti delle strade laterali.

Fattori di criticità presenti

- Doppio effetto barriera determinato dagli stabilimenti balneari e relativi spazi filtro e/o parcheggi, che riducono notevolmente la visibilità della spiaggia e conferiscono un'immagine indefinita a tutto il margine sul lato dell'arenile, e, dalla parte opposta della strada, dalle recinzioni verdi delle proprietà private
- Eterogeneità e scarsa qualità architettonica degli stabilimenti balneari
- Scarsa qualità nelle sistemazioni urbane, conformate unicamente sulle esigenze del traffico

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Creazione di una passeggiata lungomare pedonale continua
- Riqualificazione degli stabilimenti balneari
- Apertura di coni visivi verso la spiaggia, e di una affaccio totalmente aperto in

corrispondenza della Centralità di quartiere dei Ronchi (v. Centro di servizio Q4)

- Riqualficazione del margine interno di Via Lungomare di Levante

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la stretta integrazione tra il progetto della passeggiata, la riqualficazione della Centralità di quartiere dei Ronchi e la riorganizzazione della fascia degli stabilimenti balneari;
- un'impostazione progettuale unitaria per gli stabilimenti balneari e relative pertinenze, sia al fine di definire in maniera architettonicamente e paesaggisticamente coerente il margine della passeggiata, sia di garantire un'adeguata permeabilità visiva di quest'ultima verso il mare;
- una ripartizione dello spazio stradale che riduca sensibilmente la parte carrabile riservando lo spazio recuperato alla creazione di un'ampia area pedonale attrezzata;
- la definizione di regole per le recinzioni delle proprietà private da inserire nel Regolamento edilizio comunale.

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T2 – Fascia litoranea “Marina di Massa”
- T5 – Aeroporto Manicipale di Massa – Cinquale
- U9 – Asse via della Repubblica
- Q4 – Centralità di quartiere “Ronchi”

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche “extra-standard” inserite nello stesso progetto unitario, la realizzazione di nuove strutture commerciali, di ristoro, ecc., a servizio della passeggiata.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

T4 – Castello Malaspina e centro storico di Massa

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Territoriale	> 3 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Pianura	4 Centro Città	A12 Massa Centro	SC102, SC103, SC104, SC106

Superficie del Centro di servizio

100 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

L'individuazione delle UMI deve tener conto delle differenti caratterizzazioni nella morfologia dei tessuti riscontrabili nel Centro storico, garantendo allo stesso tempo l'unitarietà degli interventi urbani per ambiti significativi. A tale scopo è ipotizzabile una suddivisione in quattro parti ricalcanti i perimetri dei sottosistemi urbani complessi ricompresi all'interno del Centro di servizio.

Descrizione

Si tratta dell'area urbana comprendente il nucleo della città storica, il Castello Malaspina e il borgo della Rocca, le espansioni compatte ad ovest delle antiche mura, sviluppatasi tra il Frigido (inglobando l'abitato storico di Borgo del Ponte) e le pendici del sistema collinare (Via Mura Est e Strada Provinciale Antona) e quelle a sud, entro il limite costituito dalla linea di attestamento delle principali direttrici viarie provenienti dal mare (Viale Roma, Via Marina Vecchia), e dal Viale Carducci (Viale della Stazione, Via Fratelli Rosselli, Via Benedetto Croce).

Fattori di criticità presenti

- Frammentarietà dell'immagine urbana, che alterna episodi di grande qualità, prevalentemente concentrati nel centro storico, a situazioni ancora da recuperare, a parti prive di qualità, in stato d'abbandono o fortemente degradate
- Elevato impatto del traffico veicolare con conseguenti effetti di dequalificazione della rete viaria, inadatta a un uso pervasivo dell'automobile
- Carenza di spazi disponibili in superficie per la realizzazione di nuove infrastrutture
- Scarsa accessibilità del Castello Malaspina dal centro storico

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Proseguire il processo di riqualificazione avviato dal PIUSS, facendo leva sulle emergenze storico-ambientali presenti nonché sulle attrezzature e i servizi pubblici e privati a formare un sistema diffuso di polarità qualificanti (i "casisaldi urbani": luoghi di

aggregazione, di addensamento di funzioni speciali, di concentrazione di significati simbolici, ecc.) collegate da un reticolo di spazi pubblici a priorità pedonale.

- Rafforzare il ruolo di Massa come luogo identitario e Centro di servizio a scala provinciale, sostenendo e rafforzando l'offerta di servizi (formativi, culturali, socio-sanitari, ludico-ricreativi, turistici, ecc.) e le economie locali, ovvero garantendo il massimo di funzionalità alle attività già insediate e rendendo competitiva la localizzazione di altre attività
- Contenere e riorientare verso forme più sostenibili la mobilità individuale, sia in funzione di un miglioramento generale della qualità della vita e delle condizioni ambientali, sia per aumentare l'attrattività economica dell'insediamento
- Garantire un elevato livello qualitativo a tutti gli interventi di sistemazione urbana e trasformazione edilizia
- Migliorare le condizioni di accessibilità del Castello Malaspina dal Centro storico

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario, eventualmente articolato per UMI, implementando lo schema proposto con il PIUSS.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la stretta integrazione tra la progettazione urbana e la riorganizzazione del sistema della mobilità e della sosta che permetta di arrivare alla completa pedonalizzazione del centro storico, includendo anche la porzione a monte di Viale Matteotti e la maglia stradale compresa fra Via Alberica, Via Cavour, e le cortine edilizie ai piedi della collina, all'interno della quale si trovano anche Piazza Aranci e Piazza Mercurio; ciò comporta, in via prioritaria, l'allestimento di adeguate aree di sosta ai margini del sistema, secondo lo schema indicato nel PIUSS e già in parte in attuazione (aree Via Prado, Mercato Ortofrutticolo, ex Intendenza di Finanza, margini urbani del Parco del Frigido)
- la valorizzazione per usi collettivi degli edifici di maggior valore e delle aree, nella logica dei "casisaldi urbani" inaugurata dal PIUSS: Castello Malaspina, Palazzo Bourdillon, Villa Massoni, Convento del Carmine, Palazzo Rosso (prevedendo in questo caso un intervento di progressiva restituzione all'uso collettivo del complesso, a cominciare dall'apertura dei suoi cortili e di un percorso museale interno)
- il recupero, ispirato allo stesso principio, delle aree e strutture dismesse o sottoutilizzate: Casa delle Arti presso l'ex sede CAT, nuovo parco urbano nell'area dell'antico "Pomario Ducale", riqualificazione funzionale del Mercato Ortofrutticolo e dell'ex Mattatoio
- la riqualificazione architettonica e paesaggistica delle aree interne al Centro di servizi occupate da grandi e medie strutture di vendita (centri commerciali Coop e Conad), o da attrezzature specialistiche (Tribunale) mettendone in valore, a loro volta, il ruolo di "casisaldi urbani" che potenzialmente possono svolgere
- un'impostazione progettuale unitaria per le sistemazioni urbane, con particolare riguardo alla sequenza di spazi pubblici costituita da Piazza della Misericordia, Piazza Garibaldi, Viale Eugenio Chiesa, Piazza della Liberazione, Largo Matteotti, lungo i principali percorsi di accesso al centro storico (Comune, Piazza Aranci, Palazzo Rosso)
- la realizzazione di un collegamento meccanizzato tra il Centro storico e il Castello Malaspina

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
x			

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- U2 – Area Stazione / PII
- U3 – Parco fluviale del Fiume Frigido
- U6 – Asse di Via Roma
- U10 – Asse Via Aurelia Sud – Ospedale pediatrico – Ospedale SS. Giacomo e Cristoforo – Parco Monte Pasta

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

All'interno del RU è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche "extra-standard" facenti parte del Centro di servizio, la realizzazione di interventi privati nell'ambito delle trasformazioni ammesse nell'UTOE 4 (o eventualmente anche in altre UTOE).

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di nuove grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

T5 – Aeroporto Municipale di Massa-Cinquale

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Territoriale	> 3 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa	6 Ronchi-Poveromo	A06 Marina dei Ronchi-Poveromo	SC062

Superficie del Centro di servizio

35 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere sostanzialmente omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende l'area dell'Aeroporto del Cinquale e le fasce ambientali ad essa limitrofe a sud e ovest.

Fattori di criticità presenti

- Immagine debole del Centro di servizio, rispetto al ruolo, e suo isolamento rispetto al contesto urbano
- Scarsa manutenzione delle aree verdi al contorno

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Rafforzamento della visibilità e del Centro di servizio rispetto al contesto urbano di riferimento, anche attraverso l'introduzione di nuove funzioni aperte al pubblico, in aggiunta al ristorante esistente
- Riqualificazione dei margini dell'area aeroportuale
- Riqualificazione delle fasce ambientali limitrofe

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- La creazione di una piccola centralità polifunzionale, da qualificare opportunamente dal punto di vista architettonico, presso l'ingresso dell'aeroporto, comprendente attività commerciali e di ristoro (incluso il ristorante esistente), con accesso sul lato verso il Lungomare di Levante
- Un'impostazione progettuale unitaria delle sistemazioni al contorno (recinzione

aeroporto, fasce verdi di rispetto, percorsi carrabili esistenti, percorsi ciclopedonali da realizzarsi lato mare)

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T3 – Fascia litoranea “Ronchi/Poveromo”

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e a quelle richieste ex lege dalle nuove funzioni che verranno eventualmente insediate nel Centro di servizio (nucleo di attività polifunzionali presso l'ingresso dell'aeroporto).

All'interno del RU è inoltre da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di alcuni degli interventi di riqualificazione paesaggistica previsti nel progetto unitario, la realizzazione degli interventi privati ammessi.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

U1 – Marina di Massa Centro

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa	1 Marina-Partaccia	A04 Marina Centro	SC032, SC033

Superficie del Centro di servizio

7,8 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere sostanzialmente omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Area centrale di Marina, in cui si concentrano i principali servizi e spazi pubblici urbani di tutta la fascia litoranea del comune. Il Centro di servizi si sviluppa, ortogonalmente a Via Amerigo Vespucci, intorno alle piazze Francesco Betti e Pallerano e lungo le vie S. Leonardo e Don Luigi Sturzo, fino circa all'altezza di Via Casamicciola, includendo anche le traverse a Piazza Betti, in cui si concentrano numerose attività commerciali. Nel Centro sono inoltre ricomprese, con le relative pertinenze, la Chiesa di xxx e la Scuola yyy e due parcheggi pubblici con accessi da Via G. Zolezzi (sul retro della chiesa) e da Via Ascoli-Via San Leonardo.

Fattori di criticità presenti

- Frammentarietà di Piazza Francesco Betti, che pur rappresentando lo spazio urbano maggiormente rappresentativo di Marina e il suo principale affaccio al mare, si configura di fatto come un fascio di percorsi carrabili paralleli, separati da airole verdi; tale carattere "stradale" è ulteriormente accentuato dalla rotatoria posizionata all'incrocio con le vie C. Colombo e A. Zini e dal prevalere, anche negli spazi pedonali, dell'uso dell'asfalto
- Presenza di una forte cesura tra la stessa Piazza Betti e il fronte mare, costituita da Via A. Vespucci.
- Insufficiente qualità nelle sistemazioni urbane, anche negli spazi attrezzati

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Rafforzamento di Marina come luogo centrale e di servizi, da riorganizzare intorno a un sistema di spazi pubblici pedonali

- Riqualificazione di Piazza F. Betti e riconfigurazione del suo affaccio a mare
- Riqualificazione di tutto il sistema delle percorrenze interne e delle aree verdi

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la riduzione del traffico automobilistico (che nei mesi estivi viene limitato con provvedimenti temporanei), attraverso una riorganizzazione dei flussi e l'istituzione di una zona permanentemente sottoposta a limitazioni alla circolazione veicolare (area a traffico pedonale privilegiato, ZTL e/o zona 30) con conseguente restringimento delle carreggiate a vantaggio degli spazi pedonali
- la ricomposizione di un ampio spazio pedonale continuo al centro di Piazza Betti e il suo avanzamento fino al fronte mare, con conseguente riduzione della carreggiata nel tratto corrispondente di Via A. Vespucci, da sottoporre a moderazione del traffico
- la caratterizzazione come “terrazza a mare” attrezzata del prolungamento di Piazza Betti, eventualmente anche con la collocazione di piccoli servizi commercail e/o di ristoro
- un'impostazione progettuale unitaria delle sistemazioni a terra, degli elementi di arredo urbano, dei chioschi ecc.
- la definizione di regole per le recinzioni delle proprietà private e per le insegne e vetrine delle attività commerciali da inserire nel Regolamento edilizio comunale.

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
x			

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T2 – Fascia litoranea “Marina di Massa”
- T1 – Fascia litoranea “Lungomare delle Colonie”
- T3 – Fascia litoranea “Ronchi/Poveromo”
- U4 – Connessione urbana lungo il Brugiano tra il nuovo Ospedale e il litorale

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche “extra-standard” inserite nello stesso progetto unitario, la realizzazione di nuove strutture commerciali, di ristoro, ecc., in corrispondenza dell'affaccio a mare di Piazza F. Betti.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

U2 – Area Stazione / PII

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa	4 Centro Città 5 Quercioli-Viale Roma	A08 Quercioli-Rinchiostra-Poggi A10 Monte di Pasta-Stazione	SC069, SC093, SC094, SC095, SC097

Superficie del Centro di servizio

15,7 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere relativamente omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro, che inglobi al suo interno l'area del PII "Stazione".

Descrizione

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.

Fattori di criticità presenti

- 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.
- Scarsa qualità nelle sistemazioni urbane, ad eccezione dei giardini della Stazione (il cui livello di manutenzione è però molto scadente) e del Santuario della Madonna dei Quercioli
- Inadeguatezza del sistema viario di servizio alla stazione

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- 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 ferroviarie 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 (v. PII)

- 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

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere all'obiettivo generale sopra esposto, si dovrà in particolare prevedere:

- 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

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
	x		

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T4 – Castello Malaspina e centro storico di Massa
- U6 – Asse di Via Roma

Connessioni urbane da individuare con il Centro di servizio:

- U9 – Asse Via della Repubblica

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste dal PII per le nuove costruzioni.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

U3 – Parco fluviale del Fiume Frigido

Classificazione funzionale

Ambito di competenza	Raggio di influenza
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)	UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)	Ambiti insediativi organici (Tav 1)	Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)
Sistema Territoriale di Costa Sistema Territoriale di Pianura	1 Marina-Partaccia 2 Zona industriale Apuana 3 Mirteto-Romagnano 4 Centro Città 5 Quercioli-Viale Roma	A04 Marina Centro A05 Marina-Magliano A07 Viale Roma-Mura dei Frati A08 Quercioli-Rinchiostra-Poggi A09 Via Marina Vecchia-Remola A12 Massa Centro A13 ZIA Zona Industriale Apuana A14 Mirteto-Castagnola-Antaneta-Ortola A17 Tinelli	SC034, SC041, SC037, SC038, SC072, SC073, SC084, SC085, SC086, SC106

Superficie del Centro di servizio

72 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

L'individuazione delle UMI deve tener conto della necessità di garantire l'unitarietà degli interventi urbani per ambiti significativi. A tale scopo è ipotizzabile una suddivisione in tre parti, risultanti dall'intersezione del sistema lineare del fiume da parte dei tracciati ortogonali dell'autostrada A13 e della ferrovia Tirrenica.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende l'intera fascia fluviale che, con una sezione estremamente variabile, si sviluppa dalla foce (porto canale) a Borgo del Ponte; le principali aree verdi adiacenti (Parco dei Conigli, Parco Mura dei Frati, area degli impianti sportivi in loc. Remola) e due ampie zone (tot.8 ha ca.), interne alle anse del fiume in corrispondenza del centro città, oggi occupate da aree di proprietà privata a uso prevalentemente industriale o artigianale, con piccole quote di residenza e limitati tratti di viabilità pubblica. Nella parte centrale, a valle dell'autostrada, le aree golenali sulle due rive, protette da argini pensili, raggiungono un'ampiezza considerevole (fino a 40 m.) e sono costeggiate da sentieri.

Fattori di criticità presenti

- Scarsa permeabilità dell'intera fascia fluviale, dovuta sia alla conformazione degli argini, in parte rialzati, sia alla differenza di quota tra il letto del fiume e il centro città, sia all'effetto barriera determinato a tratti dalla viabilità, nonché alla carenza dei punti di accesso
- Avvenuta trasformazione della foce in un canale circondato da infrastrutture viarie, che interrompe la continuità ecologica tra fiume e mare
- Effetto barriera prodotto dalle grandi infrastrutture che “tagliano” il fiume (autostrada e ferrovia)
- Scarsa manutenzione delle aree verdi, sia all'interno che all'esterno degli argini
- Presenza di costruzioni abusive
- Presenza, nella parte settentrionale, di attività produttive incompatibili e di strutture abbandonate o sottoutilizzate, commiste in maniera disordinata a residenze e attività terziarie
- Carattere torrentizio del corso d'acqua, da cui deriva l'elevata pericolosità idraulica delle zone più prossime all'alveo

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- In coerenza con il PS, che individua nel “Parco del Frigido” uno degli elementi fondamentali dell'intero Sistema dei luoghi e degli spazi della collettività, l'obiettivo fondamentale è il ripristino di una continuità e fruibilità della fascia fluviale e la sua caratterizzazione come parco lineare accessibile lungo tutto il suo sviluppo
- Valorizzazione del carattere di corridoio ecologico del fiume
- Integrazione della fascia fluviale con le aree attrezzate presenti e creazione di nuove polarità di servizi
- Recupero e riqualificazione delle aree urbanizzate a nord, con eliminazione delle funzioni incompatibili e creazione di una fascia strutturata di accesso al fiume dal centro città

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario, eventualmente articolato in UMI.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la stretta integrazione tra il progetto del Parco e quello della passeggiata lungomare, al fine di riconfigurare un attestamento del primo sulla seconda, mediando fra il carattere artificiale del canale esistente e i caratteri di naturalità del fiume nei suoi tratti a monte e ripristinando una chiara continuità pedonale tra i due sistemi di spazi pubblici
- l'aumento dei punti di accesso e la loro chiara connotazione come “porte del parco”, opportunamente attrezzate, sfruttando in particolare la presenza di aree pubbliche o d'uso pubblico adiacenti al corso del fiume
- valorizzare, fra queste, l'area del Parco Mura dei Frati, per la sua posizione intermedia tra il Frigido e l'asse urbano di Viale Roma
- la ristrutturazione urbanistica delle due aree a nord più direttamente a contatto con il centro urbano, prevedendo in particolare: il recupero a parco delle aree PIME (a pericolosità idraulica molto elevata – quelle a più diretto contatto col fiume e quindi più interessanti dal punto di vista ambientale – con la localizzazione di parcheggi pubblici alberati nelle parti più interne; il mantenimento e restauro dei fabbricati produttivi che presentano caratteristiche tipologiche interessanti dal punto di vista storico-documentario e il loro riuso per attività compatibili, a servizio del parco; la creazione di un eco-quartiere

nelle zone più prossime all'abitato esenti da rischio idraulico (o che possano facilmente essere messe in sicurezza) in cui ricollocare i volumi incompatibili, applicando il criterio della “parità di superficie” (SUL) rispetto ai fabbricati esistenti, sia residenziali, sia produttivi, a fronte della cessione delle aree private necessarie alla formazione del parco e dei parcheggi, oltre che della realizzazione (e/o monetizzazione) degli standard.

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
x			

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T2 – Fascia litoranea “Marina di Massa”
- T4 – Castello Malaspina e centro storico di Massa
- U6 – Asse di Via Roma
- U8 – Asse Via Aurelia Ovest

Connessioni urbane da individuare con il Centro di servizio:

- U7 – Asse Via E. Mattei-Via degli Oliveti

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche “extra-standard” inserite nello stesso progetto unitario, gli interventi d'interesse privato nelle zone di ristrutturazione urbanistica a nord e gli eventuali nuovi servizi collocati alle “porte del parco”.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

U4 – Connessione urbana lungo il Brugiano tra il nuovo Ospedale e il litorale

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa	1 Marina-Partaccia	A03 Via delle Pinete-Brugiano A04 Marina Centro	SC028, SC029, SC030

Superficie del Centro di servizio

7,1 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Il Centro di servizio comprende l'ambito fluviale del torrente Brugiano (mediamente già adesso in buone condizioni di manutenzione) e le aree ambientali immediatamente limitrofe, tra il lungomare e Via E. Mattei (zona Ospedale nuovo).

Fattori di criticità presenti

- Assenza di un percorso ciclopedonale dedicato

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Creazione di un percorso pedociclabile “verde” che colleghi Via delle Pinete con le aree dell'Ospedale nuovo e dia accesso alle aree verdi pubbliche adiacenti al torrente

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere all'obiettivo generale sopra esposto si dovrà in particolare prevedere:

- una ripartizione delle sezioni stradali esistenti compatibile con l'inserimento del percorso pedo-ciclabile e di adeguati apparati arborei
- una stretta integrazione fra il progetto del percorso, l'innesto sul lungomare e le sistemazioni esterne del nuovo Ospedale
- la possibilità di collocare piccole attrezzature di ristoro nelle aree pubbliche rese accessibili dal percorso ciclopedonale
- l'individuazione di connessioni “dolci” anche con il Centro di Marina di Massa

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T1 – Fascia litoranea “Lungomare delle Colonie”
- T2 – Fascia litoranea “Marina di Massa”
- U1 – Marina di Massa Centro
- U7 – Asse Via E. Mattei-Via degli Oliveti
- Q3 – Centralità di quartiere “Via delle Pinete”

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

U5 – Lago del Sole

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Pianura	6 Ronchi-Poveromo	Il Centro di servizio attraversa aree agricole residuali, non ricomprese nella perimetrazione degli insediativi organici.	SC063

Superficie del Centro di servizio

14,9 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, è da ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Il Centro di servizio comprende lo specchio del Lago del Sole e le aree libere al contorno, comprendenti anche impianti sportivi e servizi di ristoro

Fattori di criticità presenti

- Sottoutilizzo dell'area in rapporto alle potenzialità del sito

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Valorizzazione dell'area ambientale come parco, incrementando l'offerta di attività aperte al pubblico

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere all'obiettivo generale sopra esposto si dovrà in particolare prevedere la qualificazione architettonica e paesaggistica delle attività presenti e l'inserimento di nuove attrezzature entro la cornice di un parco dal carattere prevalentemente naturale

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

Nessuna relazione diretta

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

In sede di RU è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche "extra-standard" inserite nello stesso progetto unitario gli interventi d'interesse privato ammessi.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

U6 – Asse di Via Roma

Classificazione funzionale

Ambito di competenza	Raggio di influenza
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa Sistema Territoriale di Pianura	4 Centro Città 5 Quercioli-Viale Roma	A05 Marina-Magliano A07 Viale Roma-Mura dei Frati A08 Quercioli-Rinchiostra-Poggi A09 Via Marina Vecchia-Remola A10 Monte di Pasta-Stazione	SC040, SC046, SC047, SC048, SC049, SC067, SC070, SC071, SC089, SC093, SC094

Superficie del Centro di servizio

36,7 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

L'individuazione delle UMI deve tener conto della necessità di garantire l'unitarietà degli interventi urbani per ambiti significativi. A tale scopo è ipotizzabile una suddivisione in tre parti, risultanti dall'intersezione del sistema lineare di Viale Roma da parte dei tracciati ortogonali dell'autostrada A13 e della ferrovia Tirrenica.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende, oltre alla sede stradale lungo tutto lo sviluppo di Viale Roma (con doppia corsia e tratti di pista ciclabile), le numerose aree adiacenti con destinazioni d'uso pubblico (parcheggi, attrezzature pubbliche e private e relative pertinenze, aree verdi, zone di concentrazione di attività commerciali, ecc.), nonché alcune aree abbandonate o sottoutilizzate che potrebbero essere rifunzionalizzate. Tali aree configurano già alcuni "nodi" di particolare interesse urbano, molto diversi per caratteristiche e funzioni, ma proprio per questo significativi del carattere polifunzionale del viale, distribuiti lungo il tracciato, dal mare al centro storico di Massa: i parchi urbani posti in prossimità dell'innesto col Lungomare; un sistema di aree verdi che si sviluppa trasversalmente al viale tra il Parco Mura dei Frati verso Via Pisa; gli impianti sportivi "Calcetto Road"; la Piscina comunale; l'area del supermercato "Esselunga" e quella, subito a monte, del parco storico della Rinchiostra; l'area in cui si trovano le Poste e l'Istituto d'Istruzione Superiore E. Barsanti, prossima alla stazione ferroviaria.

Fattori di criticità presenti

- Frammentazione dell'immagine urbana del viale, dovuta alle variazioni delle sezioni e

dei fronti stradali, all'irregolarità degli appalti arborei, alla ridondanza dei segni legati alla gestione del traffico, al diverso trattamento delle aree libere ai margini

- Criticità legate al traffico: promiscuità tra mezzi privati e trasporto pubblico, presenza saltuaria di posti auto in linea e di tratti di pista ciclabile, carenza di attraversamenti pedonali
- Assenza di qualità nelle sistemazioni urbane, anche nelle aree attrezzate, sia pubbliche, sia private

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Ricomposizione di un'immagine unitaria del viale, che ne valorizzi il ruolo strutturante come elemento di connessione urbana tra il mare e il centro storico di Massa. Ciò comporta anche una riorganizzazione della circolazione all'interno di una fascia più ampia al fine di razionalizzare l'uso degli spazi stradali in funzione delle esigenze dei diversi utenti (pedoni, ciclisti, utenti del TPL, automobilisti)
- Rafforzamento del carattere polifunzionale del viale, attraverso la riqualificazione e densificazione dei poli di attività localizzati sulla direttrice
- Riqualificazione architettonica e paesaggistica dell'intero tracciato e degli spazi liberi adiacenti a formare un unico sistema continuo e articolato di spazi pubblici

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario, che riprenda, sviluppi e corregga, in una logica più attenta agli aspetti funzionali e di maggiore integrazione col contesto, le indicazioni contenute nello studio allegato al "Ragguaglio Urbanistico" di MBM Arquitectes.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la stretta integrazione tra progetto d'area e pianificazione del traffico, necessariamente estesa a un territorio più ampio rispetto al Centro di servizio;
- il coordinamento fra il progetto d'area di Viale Roma e quello dei Centri di servizio ad esso raccordati
- l'individuazione di una sezione stradale pertinente al livello di servizio che il viale dovrà garantire e di tutte le soluzioni in variante necessarie al superamento dei punti critici, al fine di garantire coerenza e continuità lungo tutta la direttrice
- un'impostazione progettuale unitaria per il trattamento delle aree libere in fregio alla strada, volta a favorire la creazione di un sistema piazze pedonali, quali spazi pubblici di accesso alle attività esistenti e di progetto; la qualificazione dei fronti urbani; una rilocalizzazione dei parcheggi in coerenza col disegno d'insieme

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
x			

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T2 – Fascia litoranea "Marina di Massa"
- T4 – Castello Malaspina e centro storico di Massa
- U2 – Area Stazione / PII
- U3 – Parco fluviale del Fiume Frigido
- U8 – Asse Via Aurelia Ovest
- Q5 – Centralità di quartiere "PEEP Poggi"
- Q6 – Asse Via Pandolfino

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche "extra-standard" inserite nello stesso progetto unitario, gli interventi d'interesse privato nelle zone di ristrutturazione urbanistica individuate lungo la direttrice.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi non è compatibile con il Centro di servizio.

Per le medie strutture, l'opportunità o meno di prevederne di nuove, in aggiunta a quelle esistenti, è strettamente connessa al regime di traffico che sarà definito in sede di progetto d'area.

Denominazione del Centro di servizio

U7 – Asse Via E. Mattei-Via degli Oliveti

Classificazione funzionale

Ambito di competenza	Raggio di influenza
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)	UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)	Ambiti insediativi organici (Tav 1)	Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)
Sistema Territoriale di Costa Sistema Territoriale di Pianura	1 Marina-Partaccia 2 Zona industriale Apuana	A03 Via delle Pinete-Brugiano A13 ZIA Zona Industriale Apuana	SC022, SC027, SC030, SC075, SC079, SC080, SC081

Superficie del Centro di servizio

55,3 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

L'individuazione delle UMI deve tener conto della necessità di garantire l'unitarietà degli interventi urbani riguardanti sia il fronte mare, sia l'interfaccia urbano, per ambiti significativi. A tale scopo è ipotizzabile una suddivisione che ricalchi quella delle 2 UTOE attraversate dal Centro di Servizio. Un'eventuale ulteriore UMI può essere fatta coincidere con l'area del nuovo Ospedale.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende, oltre alla sede stradale dell'asse che collega la marina (Via delle Pinete) con Via Aurelia Ovest, attraversando sia i territori della città diffusa compresi tra la fascia litoranea e l'autostrada, sia la Zona Industriale Apuana, le numerose aree adiacenti con destinazioni d'uso pubblico che si configurano come "nodi" di particolare interesse urbano: le aree verdi intorno al Lago Tornabuoni; i terreni destinati a ospitare il nuovo Ospedale Unico Apuano; la zona del centro commerciale "Carrefour"; l'asta direzionale costituita da Via Dorsale, nel cuore della ZIA, che si sviluppa ortogonalmente a ovest di Via degli Oliveti; l'area dello Stadio a est.

Fattori di criticità presenti

- Frammentazione dell'immagine urbana della strada, dovuta alle variazioni delle sezioni stradali (dalle due corsie di Via Mattei, alle 4 di Via degli Oliveti), all'indeterminatezza del paesaggio attraversato, privo di significativi riferimenti, ad eccezione del "fondale" costituito dalle Apuane in direzione mare-monti, al carattere "banale" dell'infrastruttura stradale, realizzata unicamente in funzione del transito automobilistico,.
- Assenza di percorsi pedonali e ciclabili; carenza e pericolosità degli attraversamenti
- Assenza di qualità nelle sistemazioni urbane, anche nelle aree attrezzate, tanto pubbliche quanto private, e nel trattamento dei margini (per la gran parte recinzioni leggere o muri perimetrali di aree produttive-artigianali)

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Trasformazione di questo importante collegamento in un viale, attraverso la ripartizione orizzontale delle sezioni stradali in fasce (carreggiata, alberature, percorsi pedo-ciclabili)
- Rafforzamento del carattere polifunzionale della strada, attraverso la riqualificazione e densificazione dei poli di attività localizzati sulla direttrice
- Riqualificazione architettonica e paesaggistica dell'intero tracciato e degli spazi liberi adiacenti a formare un unico sistema continuo e articolato di spazi pubblici

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- l'individuazione di una sezione stradale pertinente al livello di servizio che il viale deve garantire e di tutte le soluzioni in variante necessarie al superamento dei punti critici, al fine di garantire coerenza e continuità lungo tutta la direttrice
- un'impostazione progettuale unitaria per il trattamento delle aree libere in fregio alla strada, vista come elemento unificante rispetto a una successione di nodi urbani, anche specialistici (Ospedale, centro commerciale, stadio, ecc.), resi coerenti dal disegno degli spazi pubblici di accesso
- la qualificazione delle aree di pertinenza dei singoli nodi (spazi aperti, parcheggi, ecc.), con particolare riguardo al futuro Ospedale.
- la definizione di regole per le recinzioni delle proprietà private e per le insegne delle attività collocate sulla direttrice da inserire nel Regolamento edilizio comunale.

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T1 – Fascia litoranea “Lungomare delle Colonie”
- U4 – Connessione urbana lungo il Brugiano tra il nuovo Ospedale e il litorale
- U8 – Asse Via Aurelia Ovest
- Q3 – Centralità di quartiere “Via delle Pinete”

Connessioni urbane da individuare con il Centro di servizio:

- U3 – Parco fluviale del Fiume Frigido

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni, ad eccezione di quanto riportato al punto successivo, in relazione alla possibilità di localizzare, all'interno del Centro di servizio, medie o grandi strutture di vendita.

Comunque, nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche “extra-standard” inserite nello stesso progetto unitario, gli interventi d'interesse privato nelle zone di ristrutturazione urbanistica individuate lungo la direttrice.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi o medie strutture di vendita è compatibile con il Centro di servizio limitatamente alle aree della ZIA prossime allo svincolo autostradale, a condizione che sia-

no inserite in un progetto d'area, integrato alla riqualificazione dell'esistente centro commerciale "Carrefour". Nel caso delle grandi strutture, lo standard di verde pubblico da realizzare obbligatoriamente è equiparato alla superficie totale di parcheggi, pubblici o privati, richiesti dalle normative urbanistiche e di settore.

Denominazione del Centro di servizio

U8 – Asse Via Aurelia Ovest

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Pianura	2 Zona industriale Apuana 3 Mirteto-Romagnano	A13 ZIA Zona Industriale Apuana A14 Mirteto-Castagnola-Antaneta-Ortola A15 Romagnano A16 Alteta	SC110, SC111, SC112, SC113, SC114

Superficie del Centro di servizio

21,6 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

L'individuazione delle UMI deve tener conto della necessità di garantire l'unitarietà degli interventi urbani per ambiti significativi. A tale scopo è ipotizzabile una suddivisione corrispondente ai due ambiti insediativi organici A14 (Mirteto-Castagnola-Antaneta-Ortola) - A15 (Romagnano).

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende, oltre alla sede stradale del principale asse di penetrazione urbana verso Massa centro da Ovest, che costeggia e fa da margine alla Zona Industriale Apuana, le diverse aree adiacenti con destinazioni d'uso pubbliche (parcheggi, attrezzature pubbliche e private e relative pertinenze, aree verdi, zone di concentrazione di attività commerciali, ecc.), nonché alcune aree abbandonate o sottoutilizzate che potrebbero essere rifunzionalizzate. Tali aree configurano già alcuni "nodi" di interesse urbano in corrispondenza degli abitati di Romagnano e Mirteto. Una pista ciclabile fiancheggia la carreggiata per tutto lo sviluppo della strada sul lato della ZIA (ed è pertanto frequentemente interrotta dagli accessi ai piazzali degli stabilimenti).

Fattori di criticità presenti

- Frammentazione degli spazi e delle attrezzature pubbliche collocate lungo la strada
- Carenza e pericolosità degli attraversamenti
- Assenza di qualità del fronte urbano lato ZIA, caratterizzato dal susseguirsi di capannoni e definito quindi dalle recinzioni prefabbricate dei relativi
- Assenza di qualità nelle sistemazioni urbane, anche nelle aree attrezzate, tanto pubbliche quanto private, e nel trattamento dei margini

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Trasformazione di questo importante collegamento in un viale, in particolare attraverso il ridisegno del margine interno (lato ZIA)
- Rafforzamento del carattere polifunzionale della strada, attraverso la riqualificazione e densificazione dei poli di attività localizzati sulla direttrice
- Riqualificazione architettonica e paesaggistica dell'intero tracciato e degli spazi liberi adiacenti a formare un unico sistema continuo e articolato di spazi pubblici

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- un'impostazione progettuale unitaria per il trattamento delle aree libere in fregio alla strada, vista come elemento unificante rispetto a una successione di nodi urbani, resi coerenti dal disegno degli spazi pubblici di accesso
- la definizione di regole per le recinzioni e per le insegne delle attività collocate sulla direttrice da inserire nel Regolamento edilizio comunale.

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- U3 – Parco fluviale del Fiume Frigido (connessione con T4 – Castello Malaspina e centro storico di Massa)
- U7 – Asse Via E. Mattei-Via degli Oliveti

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Comunque, nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche "extra-standard" inserite nello stesso progetto unitario, gli interventi d'interesse privato nelle zone di ristrutturazione urbanistica individuate lungo la direttrice.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

La collocazione di medie strutture di vendita è compatibile limitatamente alle aree interne alla ZIA, a condizione che gli edifici e le aree di pertinenza (parcheggi, aree carico-scarico merci, ecc.) siano serviti da un controviale alberato arretrato rispetto alla strada di almeno m. 5.

Denominazione del Centro di servizio

U9 – Asse Via della Repubblica

Classificazione funzionale

Ambito di competenza	Raggio di influenza
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa Sistema Territoriale di Pianura	5 Quercioli-Viale Roma	A06 Marina dei Ronchi- Poveromo NB: per la gran parte il Centro di servizio attraversa aree agricole residuali, non ricomprese nella perimetrazione degli insediativi organici.	SC044, SC051, SC052, SC053, SC065

Superficie del Centro di servizio

36,7 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende, oltre alla sede stradale lungo tutto lo sviluppo di Viale Repubblica, le aree adiacenti con destinazioni d'uso pubblico (attrezzature sportive private e relative pertinenze, aree verdi, zone di concentrazione di attività commerciali, ecc.), nonché alcune aree abbandonate o sottoutilizzate che potrebbero essere rifunzionalizzate. Tali aree configurano già almeno due "nodi" di un certo interesse urbano: l'ampia zona verde adiacente alla centralità di quartiere dei Ronchi, in prossimità dell'innesto della strada sul Lungomare di Levante, comprendente a monte un campo di calcio; l'area intorno al grande negozio "Berti Arredamenti", con alcune appendici attualmente inedificate e un secondo nucleo di impianti sportivi.

Fattori di criticità presenti

- Frammentazione dell'immagine urbana della strada, dovuta alle variazioni delle sezioni e dei fronti stradali, alla ridondanza dei segni legati alla gestione del traffico, al diverso trattamento delle aree libere ai margini
- Assenza di qualità nelle sistemazioni urbane, anche nelle aree attrezzate

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Ricomposizione di un'immagine unitaria di Via della Repubblica, che ne valorizzi il ruolo di connessione urbana tra il mare e la stazione di Massa. Ciò comporta anche l'individuazione di percorsi ciclopedonali sicuri, in fregio o in parallelo alla carreggiata
- Rafforzamento del carattere polifunzionale della strada, attraverso la riqualificazione e densificazione del principale polo di attività localizzato sulla direttrice (tra il mobilificio "Berti" e gli impianti sportivi)
- Riqualificazione architettonica e paesaggistica dell'intero tracciato e degli spazi liberi adiacenti a formare un unico sistema continuo e articolato di spazi pubblici

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la stretta integrazione tra progetto d'area e pianificazione del traffico, necessariamente estesa a un territorio più ampio rispetto al Centro di servizio, che persegua fra l'altro l'obiettivo di individuare percorsi ciclopedonali sicuri sulla stessa direttrice, con particolare riguardo al collegamento tra Via Repubblica e l'area della stazione
- il coordinamento fra il progetto d'area di Via Repubblica e quello dei Centri di servizio ad esso raccordati, con particolare riguardo alla connessione con la nuova centralità di quartiere dei Ronchi
- la costruzione di un piccolo polo qualificato (funzionalmente, architettonicamente e paesaggisticamente) di attività commerciali e servizi, eventualmente integrate da quote minoritarie di residenza, che potenzi e ricuci quelle esistenti tra l'incrocio con Via Pandolfini-Stradella e il mobilificio Berti, articolato su un sistema di spazi pubblici prioritariamente pedonali.
- un'impostazione progettuale unitaria per il trattamento delle aree libere in fregio alla strada e la definizione di regole per le recinzioni e per le insegne delle attività commerciali esistenti, eventualmente accompagnate da incentivi per gli operatori

Importanza strategica del Centro di servizi

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
	X		

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T3 – Fascia litoranea "Ronchi-Poveromo"
- Q4 – Centralità di quartiere "Ronchi"
- Q6 – Asse Via Pandolfino
- Q7- Asse Via Stradella

Connessioni urbane da individuare con il Centro di servizio:

- U2 – Area Stazione / PII

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e richieste ex lege per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche "extra-standard" inserite nello stesso progetto unitario, gli interventi d'interesse privato nella zona di ristrutturazione urbanistica individuata lungo la direttrice (nuovo centro polifunzionale).

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Per le medie strutture, l'opportunità o meno di prevederne di nuove, in aggiunta a quella esistente (mobilitificio), è strettamente connessa al regime di traffico che sarà definito in sede di progetto d'area.

Denominazione del Centro di servizio

U10 – Asse Via Aurelia Sud-Ospedale Pediatrico-Ospedale SS. Giacomo e Cristoforo-Parco Monte Pasta

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Pianura	4 Centro Città	A10 Monte di Pasta – Stazione A11 Turano	SC098 SC099 SC100 SC101

Superficie del Centro di servizio

34 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

L'individuazione delle UMI deve tener conto della necessità di garantire l'unitarietà degli interventi urbani riguardanti sia il fronte mare, sia l'interfaccia urbano, per ambiti significativi. A tale scopo è ipotizzabile una suddivisione che ricalchi quella dei 2 Ambiti insediativi organici attraversati dal Centro di Servizio.

Descrizione

Il Centro di servizio si compone di una “testata” verde contigua al centro storico, costituita dal Parco Monte di Pasta, che a sua volta confina fisicamente – senza però che via siano collegamenti diretti - con l'area dell'attuale Ospedale civico SS. Giacomo e Cristoforo, di cui è prevista la dismissione a seguito dell'apertura del nuovo Ospedale Apuano e successiva trasformazione urbanistica. Esso ricomprende inoltre la sede stradale dell'asse Prado Menzione-Aurelia Sud tra il centro e l'Ospedale Pediatrico, comprese le aree libere e le attrezzature commerciali presenti concentrate principalmente in località Turano, nonché una vasta area, in prossimità del confine comunale caratterizzata dalla presenza di due strutture fortemente connotate dal punto di vista funzionale (Ospedale Pediatrico e area del Mercato Ortofrutticolo, dove è ubicata anche la sede della Polizia Municipale); queste sono separate da un'ampia area verde a cavallo del Torrente Canalmagro, parzialmente utilizzata per manifestazioni pubbliche all'aperto (fiere, sagre e simili).

Fattori di criticità presenti

- Estrema compartimentazione delle aree componenti il Centro di servizio, l'assenza di collegamenti “dolci” diretti fra aree contigue (Parco Monte Pasta-Ospedale civico; Ospedale Pediatrico-area Mercato Ortofrutticolo) fa sì che tutti gli spostamenti interni al Centro di servizio avvengano sull'Aurelia utilizzando esclusivamente mezzi a motore su gomma

- Frammentazione dell'immagine urbana dell'asse viario principale, dovuta alle variazioni delle sezioni stradali (comunque mediamente inadeguate ai flussi di traffico sostenuti) e dei fronti edilizi, alla ridondanza dei segni legati alla gestione del traffico, al diverso trattamento delle aree libere ai margini
- Effetto barriera prodotto dalla Via Aurelia lungo tutto il suo sviluppo, ed in particolare: a) presso l'abitato di Turano, dove sono stati installati dei guard-rail a protezione dei camminamenti pedonali; b) tra l'area dell'Ospedale e quella del Mercato Ortofrutticolo. Pericolosità degli attraversamenti pedonali
- Scarsa qualità architettonica e paesaggistica dei nuclei esistenti di attività commerciali
- Scarsa manutenzione delle aree verdi a cavallo del Torrente Canalmagra
- Scarsa qualità architettonica e parziale degrado delle strutture, ampiamente sottoutilizzate, del Mercato Ortofrutticolo
- Nell'area del Mercato, presenza di un piazzale asfaltato, notevolmente sovradimensionato rispetto alle esigenze di tutti i giorni, dal forte impatto visivo

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Miglioramento dell'accessibilità pedo-ciclabile alle varie aree incluse nel Centro di servizio, anche attraverso l'individuazione di percorsi alternativi all'asse di Via Aurelia, nonché della permeabilità interna fra le aree incluse nel Centro di servizio
- Riconversione dell'area dell'Ospedale civico in un nodo urbano polifunzionale, collegato pedonalmente al centro storico attraverso il Parco Monte Pasta
- Riqualificazione della Via Aurelia, con particolare riguardo alle attività commerciali e collettive concentrate in località Turano.
- Riqualificazione di tutte le aree verdi ed in particolare di quella attraversata dal torrente Canalmagro tra l'Ospedale pediatrico e le strutture del Mercato, al fine di valorizzarne sia le parti a più spiccata naturalità, sia l'area eventi .
- Rafforzamento del carattere polifunzionale del Centro di servizio, recuperando a nuovi usi sociali la porzione del Mercato Ortofrutticolo in stato di abbandono e riqualificando dal punto di vista architettonico l'intera struttura
- Riqualificazione paesaggistica del grande parcheggio asfaltato presso il Mercato

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario, eventualmente articolato secondo le UMI individuate dalla Disciplina delle funzioni

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- La creazione di un percorso pedonale dal Parco Monte Pasta all'area dell'attuale Ospedale Civico, superando i dislivelli esistenti, in modo da creare un collegamento dolce, paesaggisticamente qualificato, tra il futuro nuovo insediamento polifunzionale e il centro storico di Massa
- La definizione di criteri guida per la riconversione dell'area dell'Ospedale civico, che garantiscano la polifunzionalità del futuro insediamento, una ricca articolazione interna di spazi pubblici a priorità pedonale e un'adeguata qualità architettonica e paesaggistica degli interventi
- La definizione di regole per le recinzioni e per le insegne delle attività commerciali esistenti su Via Aurelia, eventualmente accompagnate da incentivi per gli operatori
- Una razionalizzazione e qualificazione paesaggistica degli spazi stradali, sia lungo la Via Aurelia (sfruttando anche le fasce libere ai margini della carreggiata), sia all'interno delle aree ospedaliere, al fine di favorire la mobilità elementare e di creare, in particolare, collegamenti ciclopedonali sicuri: a) tra l'ingresso dell'Ospedale pediatrico e l'area verde a cavallo del Torrente Canalmagro, attraversando la Via Aurelia; nonché, previa individuazione dei canali inedificati più opportuni, b) tra l'abitato di Turano, il centro storico

e l'area verde presso il Mercato; c) tra lo stesso parco a cavallo del Canalmagro e la zona della stazione ferroviaria

- Un'impostazione progettuale unitaria delle sistemazioni a terra, degli elementi di arredo urbano, delle aree di sosta e per tutto il sistema del verde intorno al Mercato, estesa all'area dell'attuale parcheggio, che dovrà essere ridimensionata in funzione usi effettivi, alberata e qualificata con sistemazioni a terra che riducano al minimo le superfici asfaltate; la parte utilizzabile per eventi dovrà essere risistemata in modo da favorirne, negli intervalli tra una manifestazione e l'altra, la fruizione per attività libere (sport e ginnastica all'aperto, uso di aquiloni e aeromodelli, ecc.)
- L' introduzioni di nuovi usi collettivi (anche privati: palestre, attività legate alla salute e al benessere che valorizzino la vicinanza all'Ospedale pediatrico, attività commerciali connesse, ecc.) all'interno della struttura del Mercato, secondo la logica dei "capisaldi urbani" applicata al centro storico (v. Centro di servizio T4), anche attraverso un completo restyling architettonico.

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T4 – Castello Malaspina e centro storico di Massa
- U2 – Area Stazione / PII

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e a quelle richieste ex lege per le nuove funzioni che verranno insediate nell'area dell'attuale Ospedale civico ed eventualmente all'interno del Mercato Ortofrutticolo. Piuttosto è da prevedere che una parte del parcheggio esistente presso il Mercato possa essere riconvertito in verde pubblico.

All'interno del RU è inoltre da prevedere: a) che la trasformazione dell'area dell'Ospedale Civico sia assoggettata alla redazione di un piano attuativo d'iniziativa pubblica; b) l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di alcuni degli interventi di riqualificazione paesaggistica previsti nel progetto unitario, la realizzazione degli interventi privati ammessi entro la struttura del Mercato Ortofrutticolo.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

Nell'ambito del progetto unitario di cui sopra è ammessa la collocazione di medie strutture di vendita all'interno della struttura del Mercato Ortofrutticolo e nell'area dell'Ospedale civico assoggettata a Piano attuativo. La localizzazione di grandi strutture di vendita non è invece compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

U11 – Orto Botanico e Rifugio C.A.I. Pian della Fioba

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Urbano	≥ 1 km

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Montagna	Territorio extra-UTOE	Il Centro di servizio è collocato in area montana, non ricompresa nella perimetrazione degli insediativi organici.	SC121

Superficie del Centro di servizio

14,9 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Il Centro di servizi è collocato in area montana, non soggetta alla Disciplina della localizzazione delle funzioni

Descrizione

Il Centro di servizio comprende un'area di elevato valore ambientale, in cui si trova l'Orto Botanico di Pian della Fioba e il rifugio C.A.I. su cui converge una ricca sentieristica del Parco delle Alpi Apuane

Fattori di criticità presenti

- Sottoutilizzo dell'area in rapporto alle potenzialità del sito

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Valorizzazione dell'area ambientale, incrementando l'offerta di attività per i visitatori

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere all'obiettivo generale sopra esposto si dovrà in particolare prevedere la ricomposizione paesaggistica dell'area, con la possibilità di incrementare le attività di accoglienza e ristoro in modo compatibile con le caratteristiche naturali del sito, mediante interventi di bioarchitettura

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

Nessuna relazione diretta

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

Q1 – Centralità di quartiere “Partaccia” e sua connessione col sistema polifunzionale del litorale

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Quartiere	500 m

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa	1 Marina-Partaccia	A01 Campeggi-Partaccia	SC011

Superficie del Centro di servizio

2,7 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere sostanzialmente omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

L'area è un rettangolo compreso tra il limite interno dei campeggi di Partaccia e le prime abitazioni dell'omonimo quartiere, caratterizzato da un tessuto discontinuo, con prevalenza di edifici isolati all'interno dei lotti sistemati a giardino. Nel rettangolo, servito da un anello viario appartenente a Via Partaccia, sono collocati un blocco di uffici e un vasto piazzale asfaltato adibito a mercato rionale, quest'ultimo costituito da un assemblaggio di tettoie e baracche, con i relativi parcheggi. L'area è collegata alla marina da Via Flavio Torello Baracchini, interamente fiancheggiata, nel tratto in questione, dalle recinzioni verdi dei campeggi.

Fattori di criticità presenti

- Totale assenza di qualità urbana dovuta sia alla sistemazione casuale, alla precarietà e al degrado delle strutture del mercato rionale, sia alla pervasività dell'asfalto, sia al carattere indefinito del contesto circostante.

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Creazione di una nuova centralità di quartiere, imperniata su una nuova piazza urbana, intorno alla quale riorganizzare le strutture commerciali, implementate e integrate a nuovi servizi di quartiere
- Riqualficazione di Via Flavio Torello Baracchini
- Riqualficazione della piccola area commerciale posta sulla testata di Via Baracchini e Via delle Pinete.

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la riorganizzazione e implementazione dei servizi urbani e commerciali, eventualmente integrata da quote minoritarie di residenze ecosostenibili, anche al fine di incentivare gli investimenti per la trasformazione, a partire da un disegno coerente degli spazi pubblici pedonali, intesi come luogo di “cerniera” tra l'area dei campeggi e il tessuto residenziale
- un'impostazione progettuale unitaria delle sistemazioni a terra, degli elementi di arredo urbano, delle aree di sosta, ecc.
- la definizione di regole per le recinzioni e per le insegne dei campeggi, sia verso Via Partaccia che verso Via Flavio Torello Baracchini, eventualmente accompagnate da incentivi per gli operatori
- la stretta integrazione fra il progetto e la sistemazione del lungomare in corrispondenza dell'innesto di Via Baracchini su Via delle Pinete, comprensiva della riqualificazione dell'area commerciale posta sulla testata della stessa strada.

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
			X

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T1 – Fascia litoranea “Lungomare delle Colonie”

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche “extra-standard” inserite nello stesso progetto unitario, la realizzazione delle nuove strutture commerciali, di ristoro, ecc.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

Q2 – Centralità di quartiere “Via Fortino di S. Francesco-Via del Casone”

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Quartiere	500 m

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa	1 Marina-Partaccia	A02 Via delle Pinete-Colonie	SC007, SC008

Superficie del Centro di servizio

4,3 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere sostanzialmente omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende la sequenza di spazi e attrezzature d'uso pubblico distribuiti lungo un percorso, innestato su Via delle Pinete all'altezza dell'ex Colonia Fiat, formato da Via Fortino di S. Francesco, lungo cui si trovano, soprattutto nel tratto verso mare, una serie di attività commerciali di vicinato e, più avanti, un'area a verde pubblico, e da un tratto ortogonale, in direzione sud-est, appartenente a Via del Casone, su cui si affacciano due complessi scolastici affiancati da un ampio lotto libero; all'incrocio delle due strade si trova inoltre un complesso per attività legate al tempo libero (ristorante, piscina, campi gioco, ecc.).

Fattori di criticità presenti

- Frammentarietà dell'immagine urbana, dovuta all'assenza di un sistema strutturato di spazio pubblico
- Scarsa qualità architettonica e paesaggistica dei nuclei esistenti di attività commerciali su Via Fortino di S. Francesco
- Carattere degradato dell'area libera in prossimità delle scuole

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Creazione di una nuova centralità di quartiere, attraverso la realizzazione di un polo di attività, organizzate intorno a una piazza pedonale, nell'area libera adiacente alle scuole, integrata alle attrezzature esistenti, pubbliche e private, affacciate su Via del Casone.
- Riqualficazione di Via Fortino di S. Francesco, con particolare riguardo alle piccole aree commerciali esistenti

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la definizione di un sistema continuo e coerente di spazi pubblici, prioritariamente pedonali, e di connessioni ciclabili, intorno a cui organizzare le nuove attività del Centro di servizio e gli interventi di riqualificazione di quelle esistenti
- un'impostazione progettuale unitaria delle sistemazioni a terra, degli elementi di arredo urbano, delle aree di sosta, ecc.
- la definizione di regole per le recinzioni e per le insegne delle attività commerciali esistenti, eventualmente accompagnate da incentivi per gli operatori
- la stretta integrazione fra il progetto e la sistemazione del lungomare in corrispondenza dell'innesto di Via Fortino di S. Francesco su Via delle Pinete, comprensiva della riqualificazione dell'area commerciale posta sulla testata della stessa strada.

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
			x

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T1 – Fascia litoranea “Lungomare delle Colonie”

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche “extra-standard” inserite nello stesso progetto unitario, la realizzazione delle nuove strutture commerciali, di ristoro, ecc.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

Q3 – Centralità di quartiere “Via delle Pinete”

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Quartiere	500 m

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa	1 Marina-Partaccia	A03 Via delle Pinete-Brugiano	SC0026

Superficie del Centro di servizio

3,5 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere sostanzialmente omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende la sequenza di spazi liberi, parcheggi, verde pubblico piccole attività commerciali e attrezzature ricettive distribuiti lungo Via delle Pinete nel tratto compreso tra Via Bondano a Mare e il torrente Brugiano.

Fattori di criticità presenti

- Insufficiente qualità nelle sistemazioni urbane, anche negli spazi attrezzati, nonostante gli interventi più recenti di sistemazione dei marciapiedi e della rotatoria con Via E. Mattei
- Immagine frammentaria, dovuta sia all'eterogeneità delle recinzioni delle proprietà privata, che dalla sovrapposizione di segni ed episodi non coordinati (traffico, raccolta rifiuti, arredo urbano, chioschi e altre strutture provvisorie)

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Definizione di un'immagine coordinata per questo importante tracciato che attraversa una parte densamente abitata di Via delle Pinete e svolge una funzione di cerniera tra il lungomare e il sistema del Brugiano

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere all'obiettivo generale sopra esposto, si dovrà in particolare prevedere:

- un disegno coerente dello spazio pubblico, quale elemento ordinatore del Centro di servizio e gli interventi di riqualificazione di quelle esistenti, basato su un'impostazione progettuale unitaria delle sistemazioni a terra, degli elementi di arredo urbano, delle aree di sosta, dei volumi accessori (chioschi, dehors, ecc.), sia pubblici che privati

- la definizione di regole per le recinzioni delle proprietà private, da inserire nel Regolamento edilizio.
- la stretta integrazione fra le nuove sistemazioni e i progetti per la fascia lungomare (con particolare riguardo ai percorsi trasversali che collegano Via delle Pinete al litorale), per Via E. Mattei (innesto con Via delle Pinete) e per i margini del Brugiano.

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	x

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T1 – Fascia litoranea “Lungomare delle Colonie”
- U4 – Connessione urbana lungo il Brugiano tra il nuovo Ospedale e il litorale
- U7 – Asse Via E. Mattei-Via degli Oliveti

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

Q4 – Centralità di quartiere “Ronchi”

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Quartiere	500 m

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa	6 Ronchi-Poveromo:	A06 Marina dei Ronchi-Poveromo	SC053, SC054

Superficie del Centro di servizio

9,5 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere sostanzialmente omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende i tratti di viabilità lungo cui si concentrano piccole attività commerciali a servizio dell'insediamento dei Ronchi, tra l'omonima via e l'ortogonale Via Donzelli-Piazza Ronchi nonché le aree verdi pubbliche e quelle libere di margine (che il vecchio PRG destinava a funzioni turistico ricettive) che si sviluppano fra il corrispondente tratto del Lungomare di Levante, Viale della Repubblica e Via dei Canneti.

Fattori di criticità presenti

- Mancanza di un affaccio leggibile sul lungomare per tutto l'insediamento dei Ronchi
- Insufficiente qualità sia nelle sistemazioni urbane, compresi gli spazi attrezzati, sia dei nuclei esistenti di attività commerciali tra Via dei Ronchi e Via Donzelli-Piazza Ronchi
- Presenza di un'estesa area dai caratteri indefiniti, in attesa di trasformazione

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Rafforzamento del ruolo centrale dell'area, in cui già si concentrano le principali attività e spazi d'uso pubblico a servizio dell'abitato dei Ronchi, anche attraverso la densificazione del tessuto urbano e delle attività nell'area di “espansione” tra Via Ronchi e Viale della Repubblica.
- La creazione di un affaccio urbano al mare per il quartiere dei Ronchi

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario, sia per la parte di nuova edificazione, sia per le aree di riqualificazione

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la definizione di un sistema continuo e coerente di spazi pubblici, prioritariamente pedonali, e di connessioni ciclabili, intorno a cui organizzare il disegno del nuovo insediamento, tra il mare, il Brugiano e il nucleo esistente di attività commerciali
- la caratterizzazione del nuovo affaccio a mare come piazza attrezzata, dotata a sua volta di piccoli servizi commerciali e/o di ristoro
- la riorganizzazione della circolazione all'interno del comparto, anche attraverso un'opportuna collocazione delle aree di parcheggio sulle perimetro esterno dell'area di trasformazione, finalizzata a favorirne l'accessibilità a piedi e in bicicletta
- la stretta integrazione fra il progetto e la sistemazione del lungomare nel tratto corrispondente

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- T3 – Fascia litoranea “Ronchi/Poveromo”
- U9 – Asse Via della Repubblica

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche “extra-standard” inserite nello stesso progetto unitario, l'attuazione del comparto di nuova edificazione e la realizzazione delle attrezzature commerciali e ricettive previste in corrispondenza della “piazza a mare”.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio
Q5 – Centralità di quartiere “PEEP Poggi”

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Quartiere	500 m

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Pianura	5 Quercioli-Viale Roma	A08 Quercioli-Rinchiostra-Poggi	SC066, SC071

Superficie del Centro di servizio

3,1 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere sostanzialmente omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, si può ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende le aree libere, verdi attrezzate e residuali, nonché i servizi pubblici (scuole) gravitanti intorno al PEEP Poggi e attestate o raccordate all'asse di Via Romana

Fattori di criticità presenti

- Assenza di attrezzature e spazi pubblici di riferimento per tutto l'insediamento PEEP, che risulta isolato anche rispetto alle polarità urbane più prossime (Parco della Rinchiostra, Viale Roma)
- Assenza di qualità nelle sistemazioni urbane, anche negli spazi attrezzati, accentuata dalla carenza di marciapiedi, dalla ridondanza dei segni legati al traffico e dal disordine degli elementi accessori (postazioni di raccolta rifiuti, illuminazione pubblica, ecc.)

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Superamento dell'isolamento e la monofunzionalità dell'insediamento PEEP Poggi, attraverso la creazione di un centro di quartiere polifunzionale su aree libere poste a nord del complesso, collegato, mediante percorsi pedociclabili, al nucleo residenziale, a Viale Roma e al Parco della Rinchiostra

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario, sia per la parte di nuova edificazione, sia per le aree interne all'insediamento PEEP e la rete delle percorrenze da riqualificare.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la collocazione in un'area libera di un piccolo insediamento a destinazione mista, con negozi e servizi al piano terra, organizzato su una piazza centrale alberata
- la riorganizzazione della circolazione all'interno del comparto, finalizzata a favorire l'accessibilità a piedi e in bicicletta sia al nuovo centro multifunzionale, sia al Parco della Rinchiostra, sia al Viale Roma
- un'impostazione progettuale unitaria delle sistemazioni a terra, degli elementi di arredo urbano, del verde, ecc.
- la definizione, nell'ambito del RU, di misure incentivanti, volte a favorire la localizzazione nel complesso di nuova edificazione di attività commerciali, uffici e servizi (ad esempio prevedendo "premi" in SUL per le destinazioni non residenziali)
- la definizione di regole per le recinzioni delle proprietà private, da inserire nel Regolamento edilizio

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- U6 – Asse di Via Roma

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste per le nuove costruzioni.

Nell'ambito del progetto unitario a cui dev'essere sottoposto il Centro di servizio è comunque da prevedere l'attivazione di procedure perequative che subordinino all'attuazione diretta di opere pubbliche "extra-standard" inserite nello stesso progetto unitario, la realizzazione del previsto complesso polifunzionale.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

Q6 – Asse Via Pandolfino

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Quartiere	500 m

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa	5 Quercioli-Viale Roma	Il Centro di servizio attraversa aree agricole residuali, non ricomprese nella perimetrazione degli insediativi organici.	SC050

Superficie del Centro di servizio

3 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, è da ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende la sede stradale di Via Pandolfino, che si sviluppa ortogonalmente tra i due assi di penetrazione urbana dal mare di Via Roma e Via Repubblica, nonché le aree adiacenti inedificate che potrebbero essere rifunzionalizzate.

Fattori di criticità presenti

- Carico di traffico eccessivo in relazione alla sezione stradale
- Frammentazione dell'immagine urbana della strada, dovuta alle variazioni delle sezioni e dei fronti stradali, alla ridondanza dei segni legati alla gestione del traffico, al diverso trattamento delle aree libere ai margini

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Alleggerimento dei flussi di traffico
- Rafforzare il carattere urbano di questo tratto di viabilità compreso tra Via Roma e Via Repubblica
- Riqualficazione architettonica e paesaggistica del tracciato e degli spazi liberi adiacenti

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la stretta integrazione tra progetto d'area e pianificazione del traffico, necessariamente estesa a un territorio più ampio rispetto al Centro di servizio, che persegua fra l'altro l'obiettivo di istituire un senso unico di marcia, recuperando spazio per la creazione di percorsi pedonali sicuri
- il coordinamento fra il progetto d'area di Via Pandolfini e quello di Via Stradella e con gli altri Centri di servizio ad esso raccordati
- l'utilizzo degli spazi liberi adiacenti all'asse stradale per creare un sistema articolato di spazi pubblici (aree di sosta, piccole piazze o giardini), inframmezzato al tessuto rado delle residenze, eventualmente attrezzati con chioschi e/o piccole attività commerciali
- un'impostazione progettuale unitaria per il trattamento delle aree libere in fregio alla strada e la definizione di regole per le recinzioni

Importanza strategica del Centro di servizi

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
		x	

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- U6 – Asse Via Roma
- U9 – Asse Via Repubblica
- Q7 – Asse Via Stradella

Adeguatezza standard urbanistici

Si prevede di destinare a standard le aree inedificate in fregio alla strada, come rappresentate nella cartografia allegata.

In sede di RU tale dotazione aggiuntiva dovrà essere quantificata anche in relazione alle nuove attività di servizio che si potranno realizzare, in coerenza con gli obiettivi di cui sopra. È inoltre da prevedere l'attivazione di procedure perequative per favorire l'attuazione diretta da parte dei privati delle opere pubbliche previste.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di medie e grandi strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione del Centro di servizio

Q7 – Asse Via Stradella

Classificazione funzionale

Ambito di competenza	Raggio di influenza
Quartiere	500 m

Correlazioni tra il Centro di Servizio e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale di Costa	6 Ronchi-Poveromo	A06 Marina dei Ronchi - Poveromo NB – gran parte del Centro di servizio attraversa aree agricole residuali, non ricomprese nella perimetrazione degli insediativi organici.	SC057

Superficie del Centro di servizio

6 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

Dato il carattere omogeneo del Centro di servizio, tenendo conto che la sua superficie è comunque inferiore a 50 ha, è da ipotizzare che ad esso corrisponda un'unica UMI dello stesso perimetro.

Descrizione

Il Centro di servizio ricomprende gran parte della sede stradale di Via Stradella, le aree in cui si trovano le poche attività commerciali presenti e quelle inedificate, in fregio alla strada, che potrebbero essere rifunzionalizzate.

Fattori di criticità presenti

- Carico di traffico eccessivo in relazione alla sezione stradale
- Frammentazione dell'immagine della strada, dovuta alla discontinuità dei fronti stradali, alla rarefazione del tessuto residenziale, alla ridondanza dei segni legati alla gestione del traffico, al diverso trattamento delle aree libere ai margini

Obiettivi generali da perseguire per il Centro di servizio

- Alleggerimento dei flussi di traffico
- Introduzione di aree di sosta e di elementi di urbanità lungo il tracciato
- Riqualficazione architettonica e paesaggistica del tracciato e degli spazi liberi adiacenti

Principali azioni proposte

L'intero Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti, si dovrà in particolare prevedere:

- la stretta integrazione tra progetto d'area e pianificazione del traffico, necessariamente estesa a un territorio più ampio rispetto al Centro di servizio, che persegua fra l'altro l'obiettivo di istituire un senso unico di marcia, recuperando spazio per la creazione di percorsi pedonali sicuri
- il coordinamento fra il progetto d'area di Via Stradella e quello di Via Pandolfini
- l'utilizzo degli spazi liberi adiacenti all'asse stradale per creare un sistema articolato di spazi pubblici (aree di sosta, piccole piazze o giardini), inframmezzato al tessuto rado delle residenze, eventualmente attrezzati con chioschi e/o piccole attività commerciali
- un'impostazione progettuale unitaria per il trattamento delle aree libere in fregio alla strada e la definizione di regole per le recinzioni e le insegne delle attività commerciali esistenti, eventualmente accompagnate da incentivi per gli operatori

Importanza strategica del Centro di servizi

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
			X

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

- U9 – Asse Via della Repubblica
- Q6 – Asse Via Pandolfini

Adeguatezza standard urbanistici

Si prevede di destinare a standard le aree inedificate in fregio alla strada, come rappresentate nella cartografia allegata.

In sede di RU tale dotazione aggiuntiva dovrà essere quantificata anche in relazione alle nuove attività di servizio che si potranno realizzare, in coerenza con gli obiettivi di cui sopra. È inoltre da prevedere l'attivazione di procedure perequative per favorire l'attuazione diretta da parte dei privati delle opere pubbliche previste.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di medie e grandi strutture di vendita non è compatibile con il Centro di servizio.

Denominazione dei Centri di servizio

- Q8 – Pariana
- Q9 – Altagnana
- Q10 – Antona
- Q11 – Canevara
- Q12 – Bergiola Maggiore
- Q13 – Casette
- Q14 – Forno
- Q15 – San Carlo Terme

Classificazione funzionale

<i>Ambito di competenza</i>	<i>Raggio di influenza</i>
Quartiere	500 m

Correlazioni tra i Centri di Servizi e le altre entità urbane individuate dal PS e dal PSLSP

PS		PSLSC	
<i>Sistema territoriale (Quadro progettuale Tav. 1B)</i>	<i>UTOE (Quadro progettuale Tav. 4B)</i>	<i>Ambiti insediativi organici (Tav 1)</i>	<i>Sottosistemi urbani complessi (rif. schede)</i>
Sistema Territoriale Pedemontano (Q8, Q9, Q10, Q11, Q12, Q15), Sistema territoriale di Montagna (Q13, Q14)	Territorio extra-UTOE	I Centri di servizi sono collocati in aree pedemontane e montane, non ricomprese nella perimetrazione degli insediativi organici.	SC116 (Bergiola Maggiore) SC118 (San Carlo Terme) SC119 (Pariana) SC120 (Altagnana) SC121 (Antona) SC122 (Canevara) SC124 (Casette) SC125 (Forno)

Superfici dei Centri di servizio

- Q8 – 3,7 ha ca.
- Q9 – 1,9 ha ca.
- Q10 – 3,9 ha ca.
- Q11 – 2,2 ha ca.
- Q12 – 2,4 ha ca.
- Q13 – 2,7 ha ca.
- Q14 – 4,8 ha ca.
- Q15 – 1,2 ha ca.

Indicazioni per la Disciplina della localizzazione delle funzioni in merito alla suddivisione delle UTOE in UMI

I Centri di servizio sono collocati in aree pedemontane e montane, non soggette alla Disciplina della localizzazione delle funzioni

Descrizione

Sono qui accorpate, in un'unica descrizione, le frazioni pedemontane e montane del comune di Massa. Al di là degli aspetti di individualità che pure esistono, tali insediamenti si presentano tutti come piccoli centri densamente edificati intorno ai propri nuclei storici, fortemente segnati, nell'immagine e nella quasi totale assenza di attività e servizi, dai fenomeni dell'abbandono e dello spopolamento. Tali insediamenti sono collegati, oltreché da una viabilità spesso disagiata, da una rete di sentieri oggi utilizzati solo per fini escursionistici.

Fattori di criticità presenti

- Presenza nei tessuti urbani di edifici abbandonati e/o fatiscenti (talvolta di veri e propri ruderi), soprattutto nelle porzioni più antiche
- Esiguità e scarsa manutenzione degli spazi pubblici di relazione
- Inadeguatezza degli spazi di sosta
- Carenza o assenza di servizi e attrezzature di base
- Assenza di qualità nelle sistemazioni urbane, anche negli spazi attrezzati, accentuata dall'uso pervasivo dell'asfalto, dai muri di sostegno in calcestruzzo, dal disordine degli elementi accessori (illuminazione pubblica, segnaletica, postazioni di raccolta rifiuti, ecc.)

Obiettivi generali da perseguire per i Centri di servizio

- Riqualificazione sistematica degli spazi pubblici centrali di ogni frazione, da pedonalizzare
- Riordino e, ove possibile, incremento delle aree di sosta veicolare e loro riqualificazione paesaggisticamente
- Valorizzazione strategica dei fattori o elementi che caratterizzano in modo specifico singole frazioni (riuso dell'antica filanda e della "Casa del Socialismo" a Forno per attività connesse al Parco delle Apuane; rilancio delle attività termali a San Carlo; promozione di interventi di recupero dei paesi più degradati finalizzati a programmi di edilizia sociale, co-housing, ecc.)

Principali azioni proposte

Ogni Centro di servizio dovrà essere sottoposto a un progetto unitario.

Nel rispondere agli obiettivi generali sopra esposti si dovrà in particolare prevedere:

- il mantenimento e, ove possibile l'incremento, di attività commerciali e di servizio
- il recupero alla funzione residenziale degli edifici abbandonati
- la redazione di regole e abachi per il recupero e la ristrutturazione degli edifici nei nuclei storici
- un'impostazione unitaria delle sistemazioni a terra, riducendo al minimo l'uso dell'asfalto, e degli elementi di arredo; la qualificazione e l'incremento delle aree a verde attrezzate, la valorizzazione dei punti belvedere
- la riqualificazione della sentieristica, con l'allestimento di punti informativi presso ogni frazione
- l'individuazione di procedure e/o modalità operative ad hoc, che possano anche prevedere il coinvolgimento di partner privati, per la definizione e attuazione degli interventi strategici (terme a San Carlo, ecc.)

Importanza strategica del Centro di servizio

<i>Molto alta</i>	<i>Alta</i>	<i>Media</i>	<i>Bassa</i>
	X		

Relazioni funzionali con altri Centri di servizio

Nessuna relazione diretta con altri Centri di servizio. Relazioni indirette reciproche e con il centro storico dei Centri pedemontani e montani.

Adeguatezza standard urbanistici

Non si prevedono incrementi di aree a standard rispetto alle dotazioni esistenti e previste ex-lege per le nuove costruzioni. Sono comunque da prevedere nel RU forme di perequazione e premialità per incentivare gli interventi di recupero del patrimonio edilizio esistente e l'apertura di nuove attività in questi centri.

Compatibilità medie/grandi strutture di vendita

La collocazione di grandi e medie strutture di vendita non è compatibile con nessuno dei Centri di servizio pedemontani e montani.