



## COMUNE DI MASSA

Via Porta Fabbrica, 1, 54100 Massa – Tel. 0585.4901 – Fax 0585.41245

Codice fiscale 00181760455 – Partita iva 00181760455

www.comune.massa.ms.it

SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE

(Legge regionale n. 1 del 3 gennaio 2005 – Artt. 15,16,17)

### **PROGRAMMA INTEGRATO DI INTERVENTO – COMPARTO FRIGIDO - STRUMENTO ATTUATIVO - CONTRODEDUZIONI ALLE OSSERVAZIONI ED APPROVAZIONE DEFINITIVA**

(Allegato “B” – Deliberazione di C.C. n. 14 del 9/04/2013)



*Dirigente di Settore :arch. Venicio Ticciati  
Responsabile del Procedimento(art. 16 LRT 1/2005): arch. Silvano Vita*

*Progettazione: arch. Venicio Ticciati, arch. Lorenzo Tonarelli, arch. Silvano Vita*

OSSERVANTE (In ordine di protocollo)	CONTENUTO DELL'OSSERVAZIONE	VERIFICA DELL'UFFICIO	PARERE DELLA VI COMMISSIONE	DET.NI CONSIGLIO COMUNALE
1 <i>Franco Frediani</i> (prot.. 55150 del 09.10.2009)	<p><b>Premette che:</b></p> <p>-esaminati gli atti e gli elaborati grafici del Programma Integrato di Intervento della Zona Stazione, si vuole mettere in evidenza una carenza strutturale del progetto elaborato attraverso una analisi fatta da semplici cittadini preoccupati di un atteggiamento estremamente disinvolto nell'occupazione di una parte di territorio dimenticata da oltre trent'anni. Nell'elaborazione del Piano appare evidente l'assenza di una relazione urbana con il contesto ambientale in cui l'intervento si inserisce, tanto più evidente nella zona posta a mare della ferrovia, della Rinchiostra e dei Quercioli. Le motivazioni di questa occupazione urbana del suolo, sono da imputarsi alla mancanza di uno studio morfologico dell'area che stabilisca una gerarchia di principi fondativi per la progettazione del nuovo assetto di un brano di città.</p> <p>-il risultato dell'elaborazione progettuale, presenta una casualità sia nell'inserimento urbanistico che nella tipologia edilizia individuata, senza peraltro raggiungere il giustificabile obiettivo (contestabile) di porre i nuovi edifici quali elementi significanti l'intera zona a mare della ferrovia. Un principio questo contrario alla necessità di stabilire una relazione organica, sia sotto il profilo tipologico che di disegno urbano, con l'area in questione e che, al contrario, potrebbe motivare l'intervento a monte della ferrovia. In ogni caso la trasformazione che preveda un aumento del carico urbanistico di tali proporzioni, dovrebbe porre la dovuta attenzione all'assetto infrastrutturale della zona, in particolare alla viabilità che, nello stato di fatto, soffre di un</p>	<p>Occorre premettere che nel Comparto Stazione le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con Atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione.</p> <p>Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente l'osservazione non è in questa fase del procedimento pertinente all'atto posto in approvazione.</p> <p><b>Non accoglibile</b></p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio.</p>	<p>Osservazione non accolta Consiglieri presenti:n. 25 Consiglieri assenti:n. 16 Favorevoli:n.19 Contrari:n.= Astenuti:n.5</p>

	<p>insufficiente dimensionamento, ormai radicato e difficilmente risolvibile. L'intasamento attuale, nelle ore "calde della giornata lavorativa", è in ogni caso imprescindibile da considerazioni di possibili sviluppi edilizi e il tentativo, peraltro mal riuscito, rappresentato dalla soluzione di rotatorie e parcheggi di superficie, risulta assolutamente incomprensibile, rapportato all'atteggiamento contemporaneo che la progettazione urbana ha assunto come principio fondativo di ogni atto progettuale e ciò senza bisogno di citare le eccellenze della progettazione italiana e gli elaborati di piani urbani che dalle riviste e perfino dai quotidiani vengono messi in evidenza e discussi. Allo stesso tempo non è accettabile che si possa pensare ad un intervento "datato" secondo la logica dello zoning, logica colpevole di aver ridotto la storia urbana italiana ad una indifferenziata immagine e ad una irricognoscibile identità.</p> <p>-il progetto così come strutturato è privo di aspettative qualificanti il territorio e non è accettabile che un ennesimo intervento, anonimo nella vocazione, si riveli drammatico nel paesaggio urbano, ma anche nel contesto sociale, creando criticità, perché nelle trasformazioni urbanistiche la irreversibilità costituisce uno zoccolo duro poi difficile da rimuovere.</p> <p><b>Osserva che:</b></p> <p><b>1) relativamente all'intervento posto a mare della ferrovia</b> - Da un punto di vista tipologico, non sussistono emergenze tali da giustificare una edilizia condominiale di altezze superiori a quelle degli edifici esistenti, in ciò confortati dalle precedenti norme attuative del PRG vigente che prevedevano altezze non superiori a mt.7. L'edificare volumi con altezze superiori significherebbe annullare, occultando le emergenze architettoniche storiche quali il santuario della Madonna dei Quercioli e alcuni edifici di antica</p>			
--	--	--	--	--

	<p>formazione oltre alla vista delle Alpi Apuane, del castello Malaspina e della Rocca Aghinolfi. Da un punto di vista urbanistico l'intervento evidenzia una scarsa conoscenza delle problematiche infrastrutturali oltre a produrre un disegno urbano obsoleto dimostrando, attraverso lo schema preliminare progettuale, la volontà "a riempire gli spazi" soluzione questa diametralmente opposta alla necessità di dialogo, attraverso uno studio morfologico, con il tessuto urbano esistente. E' incomprensibile come si possa produrre un disegno urbano così distante da qualsiasi rapporto organico con l'area e l'ambiente, senza dimostrare alcun sforzo nel tentativo di porre relazioni contestualizzate pur potendo prevedere architetture contemporanee. Il concetto della contestualizzazione, a nostro avviso, dovrebbe pregnare ogni atto intellettuale progettuale, mentre la sola soddisfazione di necessità edificatorie di volumi e il solo confronto con la conformità agli standard previsti (ma incrementati), porta alla ghettizzazione di un intervento edilizio irreversibile, provocando nello stesso tempo:</p> <p><b>1.a)</b> inquinamento e alterazione delle visuali paesaggistiche e ambientali;</p> <p><b>1.b)</b> criticità sociale, data dal carattere dell'edilizia ERP, che necessiterebbe, al contrario, di una integrazione fisica reale e non di insediamento di ipotetici occupanti con altre fasce sociali;</p> <p><b>1.c)</b> criticità funzionale considerando la carenza di servizi per le famiglie e la ridotta viabilità. La ristrettezza di via della Rinchiostra, strozzata dal ponte della ferrovia, porrebbe seri problemi all'incremento del flusso veicolare. Inoltre, l'occupazione del suolo con una serie di parcheggi, che diverrebbero ad uso quasi esclusivamente condominiale, appare distante da una progettazione urbanistica infrastrutturale contemporanea che prevede parcheggi interrati, destinando la superficie a verde pubblico;</p>			
--	---	--	--	--

		<p><b>2) relativamente all'intervento posto a monte della ferrovia</b> - La soluzione del prolungamento dell'asse viario del viale Stazione sulla piazza, ha come effetto il devastante smembramento della sua configurazione storica, senza prevedere purtroppo una reinterpretazione dei prospetti edilizi che si affacciano su di essa e senza prevedere una soluzione che individui un potenziale luogo di accoglienza al viaggiatore, qualificandone le presenze edilizie esistenti e prevedendone di nuove. La sistemazione della viabilità appare un tentativo mal riuscito, di dare una soluzione alla situazione caotica esistente in alcune fasce orarie della giornata. L'accesso su via Carducci dalla via Rinchiostra o l'ipotetica deviazione su viale della repubblica, unitamente all'aumento del carico urbanistico, comporterebbe un collasso del traffico in quanto i possibili sfoghi viari risultano compromessi già nello stato attuale e non vi sono soluzioni alternative possibili in quanto la struttura della viabilità verso mare è ugualmente compromessa ed insufficiente a sopportare ulteriori incrementi.</p> <p><b>Chiede</b>, per le motivazioni su espresse, che l'intervento venga modificato</p>			
2	<p><i>Benucci Libero Brunetti Giuliana (Agnese Gentili – usufruttuaria) (prot. 57562 del 22.10.2009)</i></p>	<p><b>Premettono</b> di essere proprietari (Agnese Gentili usufruttuaria) di un fabbricato di civile abitazione, dove risiedono, con annesso terreno, contraddistinti in catasto al Foglio 113 mappali 92, 93 e 135 e che nella variante di PRG, il terreno di circa 1340 mq della particella catastale n.135 viene interamente destinato a “superficie per servizi di edilizia educativa per la prima infanzia” con previsione di vincolo preordinato all'esproprio.</p> <p><b>Ritengono</b> che sia una previsione incongrua, non corrispondente al pubblico interesse e lesiva per gli scriventi. Sul terreno infatti è posta l'unica viabilità (privata) di accesso alla residenza, viabilità che deve essere conservata e che non si concilia con la presenza di un asilo. Il terreno inoltre è utilizzato come parcheggio per mezzi pesanti ed uso</p>	<p>L'osservante propone che venga riconfermata nel foglio 113 part. 135 la localizzazione della superficie destinata ai servizi educativi prima infanzia, nell'opportunità di posizionare le aree pubbliche dell'asilo e dell'Edilizia Residenziale Pubblica in una sottozona unitaria non marginale e con facile accessibilità.</p> <p>Inoltre, si fa presente che nella rimodulazione degli elaborati progettuali del Piano Attuativo adottato, sono stati introdotti, a seguito delle osservazioni pervenute, elementi migliorativi dell'assetto infrastrutturale viario delle aree più centrali del Comparto Frigido che permettono agli immobili di residenza dei richiedenti (localizzati nel foglio 113 mappali 92 e 93) di usufruire di accessi carrabili direttamente dall'arteria viaria principale di progetto.</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio.</p>	<p>Osservazione non accolta Consiglieri presenti:n. 26 Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n.19 Contrari:n.= Astenuti:n.7</p>

		<p>come parcheggio per mezzi pesanti ad uso movimento terra che non potrebbero trovare diversa collocazione. Il terreno non edificato consentirebbe, se si tiene conto delle numerose costruzioni multipiani previste, un adeguato e razionale ampliamento e spostamento del fabbricato esistente. Per realizzare l'asilo sarebbero più idonee aree limitrofe e, nell'osservazione, vengono indicati altri mappali per la sua localizzazione.</p> <p><b>Chiedono</b> allo scopo di mantenere "l'unica viabilità (privata) di accesso alla residenza":</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-che venga integralmente stralciata e collocata in diversa area la previsione di "superficie per servizi di edilizia educativa per la prima infanzia" mantenendo nel terreno la previgente destinazione urbanistica;</li> <li>-in subordine, salvaguardando comunque la viabilità di accesso ai fabbricati, chiedono che la previsione a "superficie per servizi di edilizia educativa per la prima infanzia" (mappale 135) venga attribuita alla sola porzione di terreno più lontana dalla casa di abitazione degli esponenti.</li> </ul>	<p>Per le motivazioni sopra evidenziate, si esprime parere di non accoglimento dell'osservazione, sottolineando, comunque, che le previsioni urbanistiche sulla nuova viabilità del Comparto prefigurano una netta condizione migliorativa dell'accessibilità privata alle abitazioni dei richiedenti.</p> <p><b>Non accoglibile</b></p>		
3	<p><i>Robson srl (prot. 59726 del 04.11.2009)</i></p>	<p><b>a) Viabilità</b> – La rotatoria su via Rinchiostra, non risolve il problema della viabilità, costituisce un problema e non una soluzione. Via Carducci deve essere strada di scorrimento per cui, è bene ridurre quanto più possibile incroci e rallentamenti; per questi motivi, il traffico proveniente da via Rinchiostra e dalla nuova strada del Piano Attuativo, lato mare della linea ferroviaria, sarebbe opportuno che non fosse convogliato su via Carducci. Si tenga presente che gli attuali utenti dei supermercati Conad e Stefan sono circa 4.000 al giorno. Il traffico veicolare su via Rinchiostra è destinato ad aumentare, sia per la nuova edificazione prevista in fregio alla strada lato mare della ferrovia, sia perché su detta strada confluirà il traffico proveniente, sia da via della Repubblica, sia dalle zone limitrofe. Il traffico proveniente dalla nuova strada, al di sotto della</p>	<p>Occorre premettere che nel Comparto Stazione le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con Atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione.</p> <p>Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio.</p>	<p>Osservazione non accolta Consiglieri presenti:n.26 Consiglieri assenti:n.15 Favorevoli:n.19 Contrari:n.= Astenuti:n.7</p>

	<p>ferrovia, la mobilità degli autobus e il distributore di benzina di prossima realizzazione in prossimità della rotatoria, costituiscono un elemento esplosivo.</p> <p>La rotatoria investe la proprietà Robson che non è inclusa nella perimetrazione oggetto di PA, riduce il parcheggio esistente dei supermercati, oltre ad investire l'area a disposizione del distributore carburante. Il nuovo allargamento della sede stradale di via Rinchiostra, già allargata su iniziativa della società Robson 2 srl, prevede la demolizione della centrale elettrica, in cui sono collocati i generatori Enel, a servizio dei supermercati. Su via Carducci, ogni 150/200 metri, dal viale Roma a piazza Stazione, esistono numerosi incroci, e su di essa gravitano notevoli attività commerciali, poste lato monte della strada stessa, oltre ai supermercati Conad e Stefan.</p> <p><b>Chiede</b> pertanto una diversa soluzione urbanistica che preveda l'annullamento della rotatoria, la pedonalizzazione del collegamento di via Rinchiostra dal ponte della ferrovia a via Carducci e l'immissione del traffico proveniente dalla Rinchiostra e dai supermercati, nella nuova strada che corre parallela alla ferrovia lato monti e che si immette in piazza Stazione.</p> <p><b>b) Stazione autolinee</b> - L'ubicazione della stazione autobus, come prevista dal Piano Integrato, non consente un potenziamento futuro nel caso in cui la stazione ferroviaria attuale diventasse stazione ferroviaria unica di Massa Carrara.</p> <p><b>Chiede</b> lo spostamento della stazione autobus dall'ubicazione attuale all'altra parte dello stabile della ferrovia (via delle Merci, lato Viareggio) che consentirebbe di arretrare i fabbricati residenziali su via Carducci, dando luogo ad una zona verde con notevole miglioramento della scenografia urbana e della qualità della vita.</p> <p><b>c) Superficie coperta</b> - Relativamente alle previsioni di edificazione del lotto rileva che non esiste corrispondenza tra gli oneri urbanistici a carico della</p>	<p>autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente l'osservazione non è in questa fase del procedimento pertinente all'atto posto in approvazione.</p> <p><b>Non accoglibile</b></p>		
--	---	---	--	--



	<p>società e la cubatura realizzabile e non c'è relazione tra superficie coperta e cubatura se si tengono presenti le altezze previste per le attività commerciali dal Regolamento Comunale. La cubatura prevista nel Piano Attuativo per la zona è di circa 4450 mc. che dovrebbe corrispondere in base alle altezze previste dal Regolamento Comunale (ml 2,70+0,30), ad una superficie coperta di mq 1.483 mentre il Piano Attuativo assegna una superficie di mq 1.200 e altezze maggiori di quelle previste dal Regolamento Edilizio per le aree commerciali.</p> <p><b>Chiede</b> che vada rivista la prevista superficie coperta commerciale per raggiungere il volume previsto nel Piano Attuativo. Solo rivedendo la superficie coperta, assegnata, gli oneri urbanistici richiesti sono correlati.</p> <p><b>d) Oneri di urbanizzazione</b> - Il Piano Attuativo pone a carico dei privati che realizzano l'edificazione oneri urbanistici eccessivi, questi non possono discostarsi dai valori oggettivamente previsti a carico di operatori in altre parti del territorio comunale o quanto meno non possono essere raddoppiati come nel caso del Comparto in oggetto. Se ciò accade dimostra che sono state messe in cantiere realizzazioni non utili od opere che superano l'interesse del comprensorio e investono la collettività, come la rotatoria di via Carducci e la stazione degli autobus ecc. Gli aumenti degli oneri vanno ad incidere sulla qualità edilizia dei fabbricati e sul costo di vendita degli stessi.</p> <p><b>e) Parametri urbanistico-edilizi</b></p> <p><b>e.1)</b> Nel lotto di proprietà (mq 2.771), il Piano Attuativo prevede una cubatura di mc.4.450, con possibilità che sia interamente a destinazione commerciale, tale soluzione deve però prevedere che sia completamente posta a piano terra. Si tenga in considerazione, che la tipologia di un piano interrato destinato a garage pubblico e la realizzazione di un solo piano fuori terra è notevolmente penalizzante ai</p>			
--	--	--	--	--

	<p>fini economici dell'intervento per il rapporto interrato fuori terra. Visto l'indice previsto nella proprietà di 1,6 mc/mq, si ritiene, sia sotto il profilo economico ma anche sotto il profilo d'insediamento urbano, che una maggiore volumetria di modesta entità (vedi allegato) consenta un'articolazione volumetrica che migliori l'aspetto estetico dell'insediamento. <b>Chiede</b> pertanto che parte dell'immobile sia articolato in più livelli, a destinazione direzionale o abitativa, secondo le richieste del mercato. La collettività ha interesse che l'imprenditore realizzi un'opera architettonicamente valida, ma anche tecnicamente ineccepibile, il costo finale dell'operazione deve essere compatibile con il mercato.</p> <p><b>e.2)</b> Vista la tipologia prevista e la relativa cubatura, si ritiene che l'intervento non possa essere remunerativo sotto il profilo economico, stante anche gli elevati oneri urbanistici e i vincoli merceologici previsti dalla normativa regionale. Tenendo conto, inoltre, che i problemi di risparmio energetico consentono deroghe alle misurazioni di spessore delle pareti, così dovrebbe avvenire per le misurazioni delle altezze, quando esistono problemi di natura funzionale che comportano strutture portanti di notevoli luci che implicano solai di maggiore spessore, come nel caso del solaio del piano garage, e di conseguenza dei piani superiori corrispondenti. Tutto ciò al fine di consentire una progettazione libera e un insediamento architettonico articolato e armonico, per una buona architettura. <b>Chiede</b>, pertanto, che sia consentito il primo piano per il nucleo B e C e il secondo piano per il nucleo C (allegato grafico).</p> <p><b>e.3)</b> Visto che si rendono necessarie strutture con grandi luci e pertanto solai d'altezze notevoli, <b>chiede</b> che le cubature siano valutate in base alle altezze minime previste per il regolamento comunale, cioè si considerino le altezze nette interne oltre lo spessore standard dei solai. Sarebbe</p>			
--	--	--	--	--

		<p>opportuno non definire, ai fini architettonici, la cubatura ma la sola superficie totale disponibile.</p> <p>f) In sintesi, sulla base di quanto sopra, al fine di rendere l'intervento economico e produttivo oltre che architettonicamente valido, <b>chiede:</b></p> <p>1) - Una nuova soluzione della viabilità (vedasi allegati grafici);</p> <p>2) - Un modesto incremento dell'edificazione (vedasi allegati grafici);</p> <p>3) - Una diversa soluzione plani volumetrica.</p>			
4	<p><i>Partito Democratico (prot. 60427 del 09.11.2009)</i></p>	<p><b>Premette</b> che il Programma Integrato di Intervento per il suo carattere di parzialità rispetto alla pianificazione locale aumenta la necessità di possedere idee chiare sugli scopi e sugli obiettivi da raggiungere. Soprattutto, ritiene che sia necessario mantenere una coerenza con le strategie generali della pianificazione comunale e che per riuscire ad operare delle scelte congrue e compatibili non sia trascurata, nonostante la parzialità del Programma, una visione globale e unitaria del territorio</p> <p><b>In particolare, relativamente al Comparto Frigido, evidenzia:</b></p> <p><b>a)</b> che non vengono specificate le modalità attraverso le quali viene attuata la delocalizzazione delle imprese insediate lungo il Frigido e se ciò comporti una perdita occupazionale con grave danno dell'economia cittadina e una perdita di qualità urbana con la diminuzione, motivata da una mera speculazione immobiliare, dello stock di aree destinate alle attività produttive;</p> <p><b>b)</b> la mancanza di un minimo di disegno urbano nella localizzazione di centinaia di nuovi alloggi che sono disposti planimetricamente in modo casuale secondo le esigenze delle proprietà private interessate. Le previsioni inserite nelle tavole grafiche di progetto richiamano gli interventi PEEP degli anni '50 e '60 che hanno dato luogo a quartieri dormitorio nei quali prevale la funzione residenziale a scapito di centri</p>	<p><b>Comparto Frigido</b></p> <p>Nel controdedurre all'osservazione va premesso che l'area di localizzazione delle imprese nel Comparto Frigido, rappresenta una vasta zona emarginata dai circuiti organizzativi del sistema insediativo della città, rispetto alla quale il forte stato di degrado esistente, anche per la carente viabilità interna, è poco conosciuto anche dagli stessi cittadini massesi.</p> <p>Gli attuali aspetti insediativi sono caratterizzati, da un lato, dalla presenza di segherie marmifere e depositi, in parte dismessi da molti anni, realizzati senza nessuna qualità architettonica e collocati impropriamente anche sulle aree demaniali lungo il fiume Frigido (impedendo di fatto la fruizione dell'argine) e, dall'altro, caratterizzati anche da un processo di diffusione di piccole unità residenziali e di baracche che si è autosostenuto attraverso la possibilità di utilizzare l'esigua maglia di infrastrutturazione viaria della preesistente organizzazione agricola dei suoli.</p> <p>L'esigenza di sviluppare nell'area un ampio progetto di riqualificazione territoriale con la partecipazione finanziaria di soggetti privati ha rappresentato un obiettivo strategico che l'Amministrazione comunale ha sollecitato fin dal 2002 attraverso la promozione del Programma Integrato d'Intervento (cfr. atto di Giunta n. 220 del 6/6/2002) e confermato successivamente nella stesura del documento preliminare e definitivo del Programma (cfr. delibera Giunta comunale n. 174</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio.</p>	<p>Osservazione accolta parzialmente Consiglieri presentin. 26: Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n.19 Contrari:n.= Astenuti:n.7</p>

	<p>aggregativi o luoghi di incontro e che risultano segnati dalla presenza di pochissimo verde e di grandi aree asfaltate per i parcheggi. L'assenza di un qualsivoglia disegno urbano testimonia l'assenza di una politica della città con un rischio evidente di aggravamento delle contraddizioni urbanistiche che caratterizzano la città di Massa;</p> <p>c) la grande volumetria prevista nella zona necessita di una grande quantità di standard pubblici, rispetto ai quali per rispettare la loro consistenza sono stati letteralmente inventati: le aree a parcheggio necessarie sono state localizzate nella zona della stazione distante circa 1,7 km. dal Frigido. Allo stesso modo non è chiaro il rapporto con quanto stabilito nel Piano Strutturale adottato che prevede un innalzamento dei suddetti standard rispetto al dl. 1444/68, fatto che rende oggettivamente potenzialmente "illegale" la stessa architettura del Piano;</p> <p>d) la viabilità risulta insufficiente rispetto all'enorme carico urbanistico previsto, ma anche mal pensata e destinata a rendere caotico il traffico dell'intera zona. La strada lungo il Frigido passa improvvisamente da una carreggiata molto larga ad una dimensione nettamente inferiore in maniera illogica e contro qualsiasi principio progettuale, costituendo un grave elemento di pericolosità per il transito (molto simile a certe autostrade realizzate nel Sud Italia che si interrompono di colpo). Non può essere trascurato, inoltre, che il percorso di via Marina Vecchia appare segnato da n.8 incroci a T e da due rotatorie con il risultato di mantenere costantemente ingolfata tale arteria viaria. Non risultano presenti, in tal senso, studi affidabili sui flussi input/output rispetto ai poli generatori di traffico e non vi è alcuna seria considerazione sul ruolo, sulle infrastrutture necessarie e sulle diverse forme di mobilità possibili anche in rapporto alle politiche d'impatto ambientale dei siti urbani in funzione dell'abbattimento delle emissioni di CO2, come prescritto in sede</p>	<p>del 27/5/2004 e n. 267 del 12/10/2005). La necessità di una riprogettazione dell'attuale contesto insediativo del Comparto Frigido, come specifica azione sostenuta dal Programma Integrato, ha trovato, inoltre, un naturale inserimento negli indirizzi, nei criteri d'uso delle risorse e negli obiettivi del Piano Strutturale sia nella parte statutaria (Parte II – Lo Statuto del Territorio) sia nelle linee strategiche (Parte III – Titoli I e II).</p> <p>Quanto premesso, per evidenziare che le scelte di attuare nel Comparto Frigido un assetto insediativo differente da quello esistente con <i>“una diminuzione dello stock di aree destinate alle attività produttive”</i> non rappresenta, come viene osservato, <i>“una perdita di qualità urbana motivata da una speculazione immobiliare”</i> ma una scelta di governo del territorio necessaria alla riqualificazione di un'area urbana connotata da un diffuso degrado; una scelta condivisa dalle diverse Giunte comunali che si sono succedute da oltre un decennio nell'amministrazione della città. Per quanto riguarda la richiesta di specificare <i>“le modalità con le quali viene attuata la delocalizzazione delle imprese insediate lungo il Frigido e l'eventuale perdita di posti di lavoro con grave danno dell'economia cittadina”</i>, si possono indicare gli aspetti emersi da una breve indagine e da quanto dichiarato dai titolari delle ditte in attività:</p> <p>- Nel Comparto Frigido sono localizzati i manufatti edilizi produttivi di quattro segherie marmifere e di una ditta di rottamazione. Tra queste attività, due segherie sono dismesse da molti anni, mentre la ditta di rottamazione ha già trovato l'area di delocalizzazione, ma per poter trasferire la sede con gli addetti impegnati deve terminare di sviluppare un piano di caratterizzazione per la bonifica dell'area lungo il fiume, nella quale è attualmente insediata. Rispetto alle due segherie in attività, la <i>“Tonarelli Marmi”</i> con due addetti (padre e figlio) non risulta interessata ad un trasferimento sia per l'età del titolare,</p>		
--	--	---	--	--

	<p>comunitaria e regionale.</p> <p>e) si sottolinea che non sono state avviate le procedure di valutazione integrata (che in Toscana coincidono con la VAS) nelle modalità previste dal DPGR 9/2/2007 n.4/r. Procedura a cui il PII è sottoposto indipendentemente dalla data d'inizio dell'avvio del procedimento. Tale questione costituisce una inaccettabile sottrazione dei diritti di partecipazione della cittadinanza stabiliti dalla legge, ma anche un rischio giuridico che può invalidare e rendere nullo il PII sulla base dell'art.11 del D. lgs. 152/06 Occorre, infine, tener conto dei vincoli paesaggistici rispetto al PIT e alla legislazione nazionale.</p> <p><b>Rispetto alla Zona Stazione, rileva che:</b></p> <p>f) si propongono enormi estensioni di parcheggi a raso invece di pensare anche a parcheggi sotterranei, lasciando in tal modo la superficie a verde;</p> <p>g) si prolunga il viale della Stazione tagliando ed eliminando l'unica area a verde pubblico della zona</p> <p>h) si prevede una nuova viabilità di servizio parallela alla ferrovia (lato mare), sulla quale graviteranno nuovi insediamenti abitativi, scaricando così tutto l'aumento del traffico su via Quercioli e via Rinchiostra, già oggi fortemente sottodimensionate rispetto alle esigenze del traffico locale e senza la previsione di un sottopasso che smaltisca il traffico.</p> <p>i) non è chiaro il rapporto tra il vincolo ferroviario e le opere comunque definibili come immobili e pertanto soggette a DIA o permesso di costruire.</p> <p><b>Ritiene</b> per quanto sopra, che l'intero PII risulta non emendabile e quindi che sia indispensabile una radicale rivisitazione dello stesso con un reale percorso partecipativo.</p>	<p>ma soprattutto perché il titolare ritiene che la condizione di crisi del settore mette a rischio un eventuale investimento finanziario sia per lo spostamento della sede ma anche per un ammodernamento degli impianti esistenti.</p> <p>La seconda ditta marmifera in attività, "Evangelisti Marmi", ha già delocalizzato in altra sede la fase relativa alla "commercializzazione blocchi", mentre mantiene le altre fasi lavorative nell'area del Comparto Frigido con l'impiego di 5/6 addetti complessivi. Può delocalizzare l'intera attività attraverso l'impiego delle risorse finanziarie derivanti dalla vendita del terreno inserito nel Comparto Frigido.</p> <p>Si ritiene accoglibile l'osservazione, condividendo l'esigenza di ottenere un'organizzazione planimetrica meno frammentata dei lotti di edificazione privata e, più in generale, di giungere ad una migliore disposizione spaziale delle diverse componenti progettuali (vuoti e pieni, spazi pubblici e spazi privati). A questo scopo l'Amministrazione comunale, nel quadro degli obiettivi qualitativi di aggiornamento della configurazione del Comparto Frigido, ha sollecitato (con Atto di giunta comunale del 24.03.2011) la riprogettazione di un sistema di edifici e spazi aperti, in grado di fare assumere al contesto un assetto insediativo più compatto. Inoltre, agli operatori è stato chiesto di presentare delle immagini render sulla configurazione planivolumetrica degli interventi, in modo da definire fin da questa fase delle scelte progettuali architettoniche coerenti con gli indirizzi di aggiornamento del Piano.</p> <p>Come è stato visualizzato nelle tavv. n. 1A e 2 (e nelle immagini render allegate alla Relazione illustrativa), la progettazione degli edifici è stata impostata prevedendo una movimentata volumetria nella quale i vari edifici, con differenti altezze, si relazionano tra loro e con gli spazi aperti, creando un articolato disegno di luoghi di aggregazione.</p> <p>Una particolare attenzione è stata posta sia all'individuazione dei verdi pubblici e privati di uso</p>		
--	--	--	--	--

		<p>pubblico, alla collocazione di piazzette e spazi pavimentati e al loro rapporto con i piani terra degli edifici (dove è stato collocato un mix di funzioni commerciali/direzionali), sia all'individuazione di collegamenti e passaggi pedonali tra le varie parti dell'impianto architettonico, in modo da relazionare le parti costruite interne ai lotti di edificazione con gli spazi pubblici esterni (Parco fluviale, verde attrezzato, parcheggi pubblici).</p> <p>I parcheggi privati sono stati collocati nei piani interrati degli edifici permettendo di non occupare gli spazi esterni che restano, quindi, destinati alla fruizione pedonale.</p> <p>Si propone che venga accolta positivamente l'osservazione in merito all'esigenza di ottenere un'autonoma disponibilità di superfici destinate agli standard pubblici all'interno del Comparto (mq. 25 per abitante insediabile) in modo da rendere del tutto indipendenti le previsioni della zona Frigido da quelle inserite nel Comparto Stazione. In tal senso, per evidenziare la consistenza di superfici destinate a standard qualitativi (mq. 18/ab. di verde e parcheggi e mq. 7/ab. di altre destinazioni di interesse pubblico generale), nella rimodulazione degli elaborati che saranno oggetto di definitiva approvazione è stata inserita una specifica tabella nella tav. n. 5A (riportata, anche, come tab. n. 1 all'interno della Relazione di fattibilità), nella quale è stato evidenziato il numero degli abitanti insediabili (volumetria residenziale/mc. 80) ed è stata confrontata la superficie "richiesta" dal Piano Strutturale e quella "disponibile" da cedere all'Amministrazione sia per le previsioni residenziali sia per le nuove previsioni direzionali/commerciali.</p> <p>Complessivamente, nella rimodulazione degli elaborati progettuali a seguito delle osservazioni presentate al Piano adottato nel 2009, la superficie del Comparto Frigido destinata a standard pubblici (mq. 29.459,7) rappresenta il 43,9% dell'intera superficie del Comparto. Nei confronti degli abitanti insediabili (n. 1.005 unità), tale dotazione rappresenta</p>		
--	--	---	--	--

		<p>complessivamente 26,2 mq./ab.</p> <p>Nell'esame della composizione settoriale delle diverse tipologie di standard, il parametro di 18 mq./ab. di verde e parcheggio relativo alle volumetrie residenziali appare soddisfatto in quanto vi è una disponibilità di superfici maggiore di circa mq. 160 rispetto alla "richiesta" del Piano Strutturale (mq. 18.090,0). Inoltre, nei dati elaborati appare ugualmente soddisfatta sia la richiesta di verde e parcheggio necessaria per l'insediamento delle volumetrie direzionali/commerciali (mq. 1.548), sia quella della dotazione di superfici destinate all'urbanizzazione secondaria (7 mq./ab.). In quest'ultima quota di superficie di standard sono comprese le aree previste per le ecopiazze (mq. 363,4), per la collocazione dell'edilizia educativa prima infanzia (mq. 834) e per l'ampliamento del Parco fluviale lungo il fiume Frigido (mq. 6.908).</p> <p>Si ritiene accoglibile anche l'osservazione sulla necessità di migliorare il sistema infrastrutturale viario del Comparto. Da questo punto di vista, ai fini dell'approvazione definitiva del Piano, si propone una riorganizzazione della rete viaria attraverso le previsioni contenute nel Piano urbano del Traffico 2010-2012 (approvato con D.C.C. n. 38 del 17/06/2010). Relativamente all'area del Frigido l'assetto viario del Piano urbano del Traffico conferma sia l'importante collegamento trasversale tra Viale Roma e Via Marina Vecchia per snellire il traffico che grava su quest'ultima arteria viaria, sia la viabilità parallela al fiume Frigido raccordata, nella parte più centrale dell'area, con un sistema stradale "ad anelli" per ottenere una più fluida circolazione stradale.</p> <p>Tale ridisegno della mobilità viaria risponde anche alle scelte dell'Amministrazione comunale di aggiornare la configurazione progettuale del Piano Attuativo (come indicate nell' Atto di Giunta del 24/03/2011) indirizzate a evitare la presenza di strade pubbliche "senza sfondo", a integrare la viabilità minore esistente con le arterie viarie principali di progetto e a ottenere</p>		
--	--	--	--	--

		<p>ulteriori superfici in cessione per successivi interventi di sviluppo delle sedi stradali.</p> <p>Per quanto riguarda l'avvio delle procedure di valutazione del Piano il richiedente fa notare che, indipendentemente dalla data di inizio dell'avvio del procedimento, la valutazione del Piano doveva essere effettuata nelle modalità previste dal D.P.G.R. n. 4/r del 9/2/2007. Rispetto a ciò si fa notare che all'avvio del procedimento della Variante al PRG "Zone di Programma Integrato" e del relativo Piano Attuativo non era ancora stato approvato il Regolamento regionale citato (n. 4/r del 9/2/2007), ma non era nemmeno in vigore il D. Lgs. 152/2006 sulla VAS che prevede la conclusione dei procedimenti amministrativi in corso con le disposizioni e le attribuzioni di competenze in vigore all'inizio del loro procedimento.</p> <p>Di conseguenza, come stabilito nelle disposizioni transitorie e finali del D. Lgs. 152/2006 (art. 35) sono state applicate le disposizioni allora vigenti e cioè quelle indicate dalla L. R. 1/2005 sulla Valutazione integrata degli effetti territoriali, ambientali, sociali ed economici e sulla salute umana, elaborando un "Documento di Valutazione Integrata" contenente anche gli elementi del Rapporto Ambientale ai sensi della Direttiva 42/2001/CE. Le procedure valutative messe in atto sia con la Variante al PRG per le "Zone di Programma Integrato" sia con il Piano Attuativo hanno seguito un percorso procedurale valutativo che non è stato osservato dall'Amministrazione provinciale e dalla Regione Toscana. Inoltre, si fa presente che diversamente da quanto osservato dal richiedente, nel Documento di Valutazione Integrata è contenuto un esame dei vincoli paesaggistici rispetto al PIT e alla legislazione nazionale.</p> <p><b>Comparto Stazione</b></p> <p>Occorre premettere che nel Comparto Stazione le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà</p>		
--	--	--	--	--



			<p>RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con Atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione.</p> <p>Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente questo punto dell'osservazione non è in questa fase del procedimento pertinente all'atto posto in approvazione.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene <b>parzialmente accoglibile</b> l'osservazione attinente il Comparto Frigido con il conseguente rassetto migliorativo degli elaborati di variante.</p> <p>Relativamente al comparto Stazione l'osservazione <b>non è accoglibile</b> in conseguenza dello stralcio operato dall'Amministrazione. <b>Parzialmente accoglibile</b></p>		
5	<i>Legambiente (prot. 60439 del</i>	<b>Premette</b> di apprezzare il fatto che l'Amministrazione si accinga a concludere un accordo con RFI per poter disporre degli ampi spazi	<p>Occorre premettere che nel Comparto Stazione le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state</p>	La Commissione accoglie favorevolmente le	Osservazione non accolta Consiglieri

	<p>09.11.2009) adiacenti alla stazione ferroviaria, attualmente in stato di abbandono e degrado, essenziali per la riqualificazione dell'intero territorio e ad integrazione della mobilità urbana per la quale è necessaria la realizzazione di spazi e parcheggi.</p> <p>Tuttavia, <b>mette in rilievo</b> che:</p> <p>a) gli spazi disponibili sul lato mare della ferrovia consentiranno di inserire nel contesto urbano la zona di Quercioli, ora in stato di isolamento, ma che tale area dovrebbe essere interessata anche dalla variante Aurelia, attraverso un tracciato sotterraneo al di sotto di via Carducci;</p> <p>b) l'attuale formulazione dell'Amministrazione sul progetto della variante Aurelia, se da un lato può permettere di liberare il centro di Massa (via Democrazia, piazza Liberazione, ecc.) e l'abitato di Turano dall'attuale traffico, dall'altro provocherà un notevole incremento di veicoli su via Carducci, strada di intenso traffico urbano per la presenza della Stazione, uffici, negozi, centri commerciali, scuole ecc. L'edificazione prevista su via Carducci di ulteriori attività commerciali, porterà ad una paralisi del traffico, condizione in alcun modo presa in considerazione dal PII.</p> <p>In particolare, <b>osserva</b> che:</p> <p>c) relativamente alla <b>Zona Quercioli</b>, il vecchio PRG prevedeva una nuova larga strada da via Carducci a via 24 Maggio, fino a largo Donne Partigiane; strada comunque di alto impatto che avrebbe stravolto la tipologia urbana, anche se disordinata, dei Quercioli. La nuova variante urbanistica prevede una nuova strada a senso unico parallela alla ferrovia (ponte Dei Corsi, via Rinchiostra, via Quercioli) che rappresenta una soluzione nettamente insufficiente e penalizzante anche in previsione dei nuovi parcheggi. Pur riconoscendo il basso impatto ambientale della previsione, <b>propone</b>, tenuto conto degli spazi disponibili, il raddoppio della carreggiata con doppio senso di circolazione, sia di via Rinchiostra (nel tratto</p>	<p>RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviolate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con Atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione.</p> <p>Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente l'osservazione non è in questa fase del procedimento pertinente all'atto posto in approvazione.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene <b>non accoglibile</b> l'osservazione.</p> <p><b>Non accoglibile</b></p>	<p>osservazioni dell'Ufficio.</p>	<p>presenti:n. 26  Consiglieri assenti:n.15  Favorevoli:n.19  Contrari:n.=  Astenuti:n. 7</p>
--	---	--	-----------------------------------	---

	<p>da via Carducci al ponte dei Corsi compreso), sia della nuova strada parallela alla ferrovia da via Rinchiostra a via Quercioli, per consentire un collegamento efficiente da Piazza Madonna dei Quercioli a via Carducci, dov'è prevista una nuova rotonda, evitando, tortuosi e inquinanti percorsi a senso unico. E' positiva la creazione del sottopassaggio che dovrà essere naturalmente accessibile a persone disabili e possibilmente ciclabile. Auspicabile che il passaggio pedonale prosegua con un percorso separato direttamente fino alla piazza dei Quercioli;</p> <p><b>d)</b> nei confronti della <b>Variante Aurelia</b>, rileva che tale nuova arteria viaria viene completamente ignorata dal P.I.I. nonostante che tale intervento sia destinato a modificare sostanzialmente il traffico nell'area. Nel Piano Strutturale è previsto un percorso sotterraneo (sotto via Carducci), ma non sono stati indicati gli spazi per gli svincoli di collegamento con la superficie. Oltre al costo altissimo per la costruzione del doppio viadotto e lo spostamento dei sottoservizi, si associa anche il disagio per l'interruzione stradale e per il transito dei mezzi di cantiere per un lungo periodo. In alternativa <b>propone</b> una arteria viaria sotterranea con un percorso indicato in una planimetria allegata all'osservazione, in scala 1:5.000;</p> <p><b>e)</b> rispetto alla <b>Piazza della Stazione</b>, ritiene che la proposta stravolga il concetto di "piazza", sottraendo anche una parte consistente dello scarso verde pubblico esistente. Lo spazio della Piazza deve essere visto nella sua funzione di incontro e scambio tra il trasporto ferroviario, i mezzi pubblici, i taxi, le biciclette, i percorsi pedonali, con ampia disponibilità di movimento e di sosta per le persone e parcheggio per i veicoli. Il prolungamento del viale della stazione sottrae spazio alla Piazza e non risolve alcun problema relativo alla viabilità e ai parcheggi;</p> <p><b>f)</b> la nuova <b>edificazione nell'ex scalo merci</b>, sembra</p>			
--	--	--	--	--

		<p>esuberante rispetto alla necessità dell'area, dove invece dovrebbe sorgere un ampio spazio destinato allo scambio della mobilità urbana e adeguati parcheggi;</p> <p><b>g) le piste ciclabili</b> sono completamente ignorate. Non vi è nemmeno la previsione di un collegamento ciclabile con il centro della città, attraverso il viale della Stazione, né lungo via Carducci e via Pellegrini per agevolare gli accessi alla stazione ferroviaria e a quella degli autobus. Una particolare attenzione dovrà porsi nel predisporre la pista ciclabile in corrispondenza delle rotatorie viarie;</p> <p><b>h) non sia necessario prevedere una cabina elettrica</b> in via Minuto;</p> <p><b>i) siano privilegiati i percorsi pedonali per accedere ai servizi riservando particolare attenzione ad evitare qualsiasi ostacolo al transito delle carrozzine per disabili e bambini e che non siano inserite lampade a stelo nelle nuove rotatorie.</b></p>			
6	<p><i>Legambiente (prot. 60441 del 09.11.2009)</i></p>	<p><b>Premette</b> che l'intervento non soddisfa i criteri di sostenibilità che le nuove edificazioni dovrebbero avere al fine di garantire rispetto dell'ambiente e della qualità della vita, pur ammettendo la necessità di riqualificare un'area molto degradata.</p> <p><b>Nello specifico, osserva:</b></p> <p><b>a)</b> che, rispetto alla nuova edificazione, vi è un notevole incremento dell'edificazione di strutture condominiali di 4-5 piani, che appaiono non relazionate con il contesto insediativo esistente e, per tale motivo, <b>si chiede</b> un loro complessivo ridimensionamento. Inoltre, viene fatto notare che, nonostante la positiva previsione di destinare alcuni alloggi ad edilizia agevolata (di cui vi è molto bisogno), le nuove volumetrie residenziali vengono inserite in un contesto territoriale privo di servizi tranne che per la previsione di una scuola per l'infanzia.</p> <p><b>Ritiene</b>, pertanto, necessaria la previsione di altri</p>	<p>a) Si propone che venga accolta positivamente la generale richiesta di migliorare le previsioni interne al Comparto Frigido, facendo notare che sulla base delle osservazioni e dei contributi pervenuti a seguito dell'adozione della parziale Variante al PRG e del contestuale Piano Attuativo del Programma Integrato di Intervento si è proceduto a una generale riorganizzazione migliorativa degli elaborati progettuali a corredo di tali strumenti urbanistici.</p> <p>In riferimento alla richiesta di ridimensionare l'edificazione di strutture condominiali di 4-5 piani non relazionate con il contesto insediativo esistente, si propone in approvazione la previsione di un movimentato sistema di edifici con differenti altezze (2, 3, 4 e 5 piani). L'assetto insediativo di progetto risulta articolato in varie funzioni (residenziale, commerciale di vicinato e di media distribuzione, direzionale) dove i diversi volumi degli edifici si relazionano tra loro e con gli spazi aperti, creando un variegato disegno di luoghi di aggregazione e di</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio.</p>	<p>Osservazione accolta parzialmente Consiglieri presenti: n. 26 Consiglieri assenti: n. 15 Favorevoli: n. 19 Contrari: n. = Astenuiti: n. 7</p>

	<p>luoghi di incontro (piazza, parco attrezzato per bambini, attività commerciali). Pur tenendo conto che l'area è contigua al viale Roma, dove vi sono varie attività commerciali e servizi, è necessario privilegiare il collegamento urbano, dotandolo anche di un'agevole viabilità pedonale.</p> <p><b>Ritiene</b> indispensabile che non vengano comunque superati i parametri abitativi previsti nel nuovo Piano Strutturale con la raccomandazione di contenere l'altezza degli edifici che sorgeranno a confine con le aree già edificate o con quelle destinate a future costruzioni di bassa volumetria. Se da un lato la Variante consentirà l'urbanizzazione di un'area degradata, dall'altro è necessario che le nuove previsioni non siano in contrasto con l'esistente e localizzate il più lontano possibile dal fiume.</p> <p><b>b) la mancanza di aree verdi.</b> Il Parco Fluviale del Frigido non deve essere una compensazione di aree verdi urbane, ma deve essere valorizzato come corridoio ecologico in modo da ristabilire un'alta valenza naturalistica in un territorio che non ha istituito, ad esclusione della parte montana, aree protette nelle zone collinari e di pianura. <b>Propone</b> l'individuazione di una fascia di rispetto tra il greto del fiume e l'abitato, con la funzione di parco, libera da edificazione ma con appropriate strutture sportive/ricreative. Ritiene che tali strutture non dovranno essere inserite nell'area del parco fluviale, la quale dovrà connotarsi come area ad alto valore naturalistico, con una nuova viabilità non collocata a ridosso del fiume. La previsione del parco fluviale non risulta ben evidenziata per quanto concerne il verde, i percorsi pedonali e ciclabili e le attrezzature ludiche/sportive. Appare positiva, infine, la prevista demolizione dei manufatti fatiscenti in area demaniale e la conseguente realizzazione del parco. Richiede l'individuazione di ulteriori aree destinate a verde nell'intera area.</p>	<p>collegamenti pedonali tra le parti costruite interne ai lotti di edificazione e gli spazi pubblici esterni (Parco fluviale, verde pubblico, parcheggi pubblici). I parcheggi privati sono stati collocati ai piani interrati degli edifici permettendo in tal modo di non occupare gli spazi esterni che restano, quindi, destinati alla fruizione pedonale.</p> <p>Relativamente alla carenza di attività di servizio si fa presente che nella rimodulazione degli elaborati del Piano in approvazione, le volumetrie residenziali collocate nel Comparto Frigido sono previste con una riduzione di circa mc. 6.000 e, contemporaneamente, si propone un aumento di oltre mc. 9.000 della quota di volumetrie destinata ad attività commerciali, direzionali e all'artigianato dei servizi.</p> <p>Infine, sull'osservazione di non superare i parametri abitativi previsti nel Piano Strutturale si fa notare (come indicato nella tab. n. 3 della Relazione illustrativa del Piano Attuativo) che rispetto al dimensionamento dello strumento urbanistico generale previsto nell'UTOE n. 5 (l'UTOE dove sono localizzati il Comparto Frigido e le aree lato mare del Comparto Stazione) l'incidenza delle nuove previsioni residenziali del Programma Integrato assume un valore percentuale complessivo del 23,0% (articolato con un peso del 28,3% rispetto alle previsioni complessive del PS di nuova edificazione e del 9,9% rispetto al recupero edilizio).</p> <p>b) Si propone di accogliere positivamente la richiesta di non inserire la consistenza delle superfici destinate a Parco fluviale come quantità compensativa dello standard di verde pubblico nell'area. A tale proposito nelle previsioni del Piano in approvazione si propone di allargare nel Comparto Frigido le superfici destinate a standard pubblico di verde con una consistenza di quasi mq. 7.000 (da mq. 5.403 a mq. 12.351,9) e di considerare l'area del Parco fluviale come superficie integrativa per attrezzature di interesse comune. Inoltre si fa notare che, sulla base degli obiettivi qualitativi di miglioramento della</p>		
--	---	--	--	--

	<p>c) che viene indicato solo un tratto di <b>pista ciclabile</b> che collega il parco fluviale con via Marina Vecchia, ma non come tale collegamento prosegue. <b>Propone</b> due nuovi percorsi:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- lato mare, sul marciapiede ovest di via Marina Vecchia, fino alla nuova rotonda e poi, lungo il prolungamento di via Fantoni, congiungerla con quelle del viale Roma;</li> <li>- verso monti, dal parco fluviale lungo la nuova strada adiacente e parallela alla ferrovia, fino al vecchio sottopasso Fs, proseguendo verso la città.</li> </ul> <p>Le piste ciclabili potranno essere realizzate anche sui marciapiedi, se sufficientemente ampi, oppure nelle sedi stradali con opportuna segnaletica orizzontale. Per quanto possibile le piste ciclabili dovranno essere due (realizzate distintamente sui lati opposti della sede stradale per senso di marcia). Particolare attenzione deve essere posta nell'intersezione con le rotonde;</p> <p><b>d)</b> che almeno due delle cinque <b>cabine elettriche</b> previste sono superflue, perché quelle esistenti hanno notevole disponibilità di carico, non sono decentrate e collocate precisamente in via San Giuseppe Vecchio angolo via Fantoni e in via privata parallela a Via Gioconda. L'eliminazione delle due cabine superflue consentirà:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-di eseguire più ampi marciapiedi;</li> <li>-di inserire accanto al marciapiede di via Marina Vecchia, lato ovest, il tratto di pista ciclabile per collegare quella proveniente dal parco fluviale con la nuova rotonda e proseguire poi in via Fantoni e viale Roma;</li> </ul> <p><b>e)</b> che la <b>viabilità esistente</b> rappresenta un elemento di forte criticità, ma nonostante ciò non sembra che il PII risolva tale problematica. Ritiene che non sia funzionale la realizzazione di megaparcheggi, ma che</p>	<p>configurazione del Comparto Frigido sollecitati dall'Amministrazione con Atto di Giunta del 24.03.2011, è stata delineata una proposta organizzativa dell'assetto funzionale del Parco per l'inserimento di spazi di specializzazione e per la fruibilità ai mezzi di manutenzione e di soccorso (che dovranno essere specificatamente evidenziati nella fase successiva di progettazione esecutiva dell'opera) e sono state individuate le modalità di raccordo con le aree pubbliche interne ai vari sub-comparti e le collocazioni degli accessi al Parco dei vari percorsi pedonali e ciclabili. L'area del Parco, infine, è stata integrata con una zona destinata a verde sportivo esterna al perimetro del Parco (limitrofa al rilevato ferroviario).</p> <p>c) Si ritiene che possa essere accolta la generale richiesta di sviluppare ulteriormente nel Comparto i percorsi ciclabili previsti in adozione. In particolare nella rimodulazione degli elaborati del Piano in approvazione a seguito delle osservazioni presentate, è stata inserita la proposta di far proseguire la pista ciclabile proveniente dal Parco fluviale oltre Via Marina Vecchia fino a Viale Roma, attraverso un allargamento della rotatoria viaria e dell'arteria stradale di progetto tra Via Marina Vecchia e Via Fantoni e la collocazione di un nuovo tratto ciclabile tra Via Giuseppe Vecchio e Viale Roma.</p> <p>Si propone, tuttavia, che il possibile intervento relativo al secondo tratto di pista ciclabile richiesto nell'osservazione (da realizzare nella nuova strada di progetto parallela al rilevato ferroviario), non venga inserito nel Piano Attuativo in approvazione, concordando con le scelte del Piano del Traffico e della Mobilità di localizzare piuttosto il proseguimento della pista ciclabile oltre la linea ferroviaria lungo l'argine del Fiume Frigido, in aree esterne al perimetro del Programma Integrato. Per quanto sopra, si propone che l'osservazione venga accolta soltanto parzialmente.</p>		
--	---	--	--	--

		<p>occorra prevedere, viceversa, la presenza di un numero superiore di parcheggi più piccoli. Esprime, infine, la raccomandazione di privilegiare i percorsi pedonali sia all'interno del Comparto, sia per accedere ai servizi, ai centri commerciali e agli uffici che gravitano su viale Roma (evitando di inserire ostacoli nel transito di carrozzine per disabili e bambini) e di non realizzare nella nuova rotonda lampade prospicienti il suolo che oltre al dispendio di energia elettrica, creano anche problemi di visibilità alla guida notturna.</p>	<p>d) Si propone che venga accolta parzialmente anche la richiesta di riduzione del numero di cabine elettriche. Nella rimodulazione degli schemi progettuali della rete dei sottoservizi in approvazione, viene proposto, sulla base degli accordi stabiliti con ENEL, la riduzione da 5 a 4 del numero delle cabine con una sede diversa da quella individuata negli elaborati adottati, ovvero allontanando la collocazione delle cabine dall'incrocio di Via Giuseppe Vecchio con Via Fantoni e da Via Marina Vecchia/Via Gioconda (negli elaborati in approvazione si propone comunque che la superficie occupata da cabine Enel nel Comparto venga ridotta di mq. 119,5).</p> <p>e) Si ritiene che possa essere accolta positivamente l'osservazione sulla necessità di migliorare il sistema infrastrutturale viario del Comparto. Da questo punto di vista, nella rimodulazione degli elaborati di definitiva approvazione, si propone la riorganizzazione della rete viaria attraverso le previsioni contenute nel Piano urbano del Traffico 2010-2012 (approvato con D.C.C. n. 38 del 17/06/2010). Relativamente all'area del Frigido l'assetto viario del Piano urbano del Traffico conferma sia l'importante collegamento trasversale tra Viale Roma e Via Marina Vecchia per snellire il traffico che grava su quest'ultima arteria viaria, sia la viabilità parallela al fiume Frigido raccordata, nella parte più centrale dell'area, con un sistema stradale "ad anelli" per ottenere una più fluida circolazione stradale.</p> <p>Per quanto riguarda la richiesta di frammentare le superfici destinate a parcheggi pubblici con "...la presenza di un numero superiore di parcheggi più piccoli" si fa notare che negli indirizzi progettuali sollecitati dall'Amministrazione comunale per l'aggiornamento della configurazione dell'assetto insediativo dell'area, viene privilegiata la scelta, rispetto alle modalità di localizzazione delle zone di sosta, di limitare nel Comparto Frigido la presenza di</p>		
--	--	--	---	--	--

		<p>parcheggi pubblici nelle zone più centrali dell'area, collocando i parcheggi ai margini dei lotti di nuova edificazione residenziale. Conseguentemente, per le motivazioni sopra esposte, si propone che l'osservazione non venga accolta.</p> <p>In merito alla raccomandazione di Legambiente di privilegiare i percorsi pedonali sia all'interno del Comparto sia per accedere ai servizi di Viale Roma evitando di creare ostacoli al transito di disabili e bambini, si fa notare che nella proposta di aggiornamento dell'assetto insediativo delle aree centrali del Comparto, è stata posta una particolare cura all'individuazione di collegamenti e passaggi pedonali tra le varie parti dell'impianto architettonico, in modo da relazionare le parti costruite interne ai lotti di edificazione con gli spazi pubblici esterni (Parco fluviale, verde attrezzato, parcheggi pubblici). Inoltre i parcheggi privati sono stati collocati nei piani interrati degli edifici permettendo di non occupare gli spazi esterni che restano, quindi, destinati alla fruizione pedonale.</p> <p>Per accedere ai servizi di Viale Roma viene proposta la realizzazione di un marciapiede lungo la nuova strada di collegamento tra via Marina Vecchia e via Fantoni.</p> <p>Infine, relativamente all'osservazione di porre attenzione alle opere necessarie al superamento delle barriere architettoniche e alla tipologia di lampade da collocare nella rotatoria viaria di progetto, si ritiene che non sia pertinente in quanto rappresenta un aspetto da affrontare in fase di progettazione esecutiva degli interventi.</p> <p>Pertanto per quanto attiene le osservazioni controdedotte nel punto e) si propone che vengano accolte solo parzialmente per le motivazioni prima richiamate.</p> <p>Per quanto sopra, si ritiene che possano essere accolte le osservazioni ai punti a), b), c) e si propone che vengano accolte solo parzialmente le osservazioni ai punti d), e) secondo le modalità sopra descritte.</p>		
--	--	---	--	--



			<p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene <b>parzialmente accoglibile</b> l'osservazione, con il conseguente assetto migliorativo degli elaborati di variante.</p> <p><b>Parzialmente accoglibile</b></p>		
7	<p><i>Italia dei Valori</i> (Prot. 60444 del 09.11.2009)</p>	<p><b>1. II PIUSS</b> apprezzabilmente vuole rivitalizzare il centro storico, pur condividendo l'impianto, alcuni interventi di seguito riportati non ci convincono:</p> <p>Area Pomario:</p> <p><i>viabilità:</i> la rotonda in via Bassa Tambura è inutile in quanto troppo vicina al semaforo di Via Palestro; la seconda rotonda, a 50 mt.(all'intersezione tra via Giampaoli e via Venturini), è incomprensibile. Infine il prolungamento di via Giampaoli fino a via dei Colli (direzione Carrara-Viareggio) avrebbe un senso solo se inserita all'interno di un piano del traffico che riguardi tutta l'area che va da piazza Portone a Borgo del Ponte.</p> <p><i>casa delle culture:</i> sorge di fatto in un parcheggio e la zona non è particolarmente adatta ad accogliere associazioni che vogliono organizzare eventi all'aperto.</p> <p><i>perequazione:</i> si rileva un uso ordinario di tale strumento che fa pensare ad un modo elegante per bypassare le regole e soprattutto ci sono pesi e misure a seconda degli interlocutori...e nuove case nel Pomario che, in altre parti, si elegge a risorsa verde da difendere.</p> <p><i>Castello Malaspina:</i> rendere fruibile il castello è necessità condivisibile ma non attraverso la costruzione di due rampe di scala mobile che risolvono il problema al 50%. Meglio sarebbe pensare all'ipotesi di un ascensore interno collegato al rifugio antiaereo della Martana, ipotesi ambiziosa ma occasione di sinergie tra elementi di interesse turistico.</p> <p><i>Museo multimediale della memoria:</i> non è semplice capire come si rapporterà con il Museo della</p>	<p><b>1.</b> L'Osservazione non si ritiene pertinente in quanto riguarda un altro procedimento.</p> <p><b>2.</b> In merito, al <b>Comparto Stazione</b> si rileva che le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione.</p> <p>Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente questo punto dell'osservazione non è in questa fase del procedimento pertinente all'atto posto in approvazione.</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio.</p>	<p>Osservazione accolta parzialmente Consiglieri presenti:n. 26 Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n. 19 Contrari:n. = Astenuti:n. 7</p>

	<p>resistenza di Carrara ospitato da Bergiola, sempre all'interno del PIUSS, quindi ci limitiamo a immaginare un rischio concreto di fare due doppioni.</p> <p><i>Area La Comune:</i> un parcheggio per la zona del Borgo del Ponte è apprezzabile, ma è difficile pensare come, in assenza di un piano del traffico pensato ad hoc, possa essere fruito dagli abitanti in una parte di città attualmente servita da strade poco più che vicinali.</p> <p><b>Relativamente al Piano Attuativo del Programma Integrato di Intervento, viene rilevato che:</b></p> <p><b>2. Zona Stazione</b> (Comparto Stazione)</p> <p><b>a) rotatoria di Piazza Stazione:</b> può snellire il traffico veicolare su via Carducci. Occorre però prevedere, su quest'asse viario, altre rotatorie (tra via del Papino/via Carducci, via Carducci/viale Roma, Via Carducci/via Marina Vecchia) da localizzare in maniera sequenziale;</p> <p><b>b) interventi nuove edificazione:</b> gli interventi sono in larga parte quelli già previsti nel PRG. Il fatto che i fabbricati si sviluppino in altezza (max 5 piani fuori terra) può non rappresentare un dato preoccupante se contemporaneamente viene realizzata una sufficiente rete viaria, di parcheggi, di zone verdi e servizi. È preferibile quindi essere intransigenti su questo fatto piuttosto che limitare la discussione alla vista delle Apuane, già ampiamente compromessa su tutto quel tratto di via Carducci;</p> <p><b>c) edilizia convenzionata - cooperativa:</b> relativamente all'inserimento di edilizia convenzionata/cooperativa, sarà necessario vigilare sulle tipologie costruttive e sulla loro qualità.</p> <p><b>3. Zona Gioconda</b> (Comparto Frigido)</p> <p><b>d) densità di saturazione:</b> la densità dell'intervento complessivo previsto è molto pesante e tale da prefigurare la realizzazione di un nuovo quartiere. Risulta difficile comprendere se esiste o</p>	<p><b>3. In merito, al Comparto Frigido (zona Gioconda)</b> si rileva quanto segue:</p> <p><b>d) densità di saturazione.</b> Si premette che l'area coinvolta rappresenta una vasta zona urbana fortemente degradata ed emarginata dai circuiti organizzativi del sistema insediativo della città, rispetto alla quale, si ritiene necessario sviluppare un ampio processo di riqualificazione territoriale con la partecipazione finanziaria di soggetti privati, in grado di realizzare un aggregato insediativo dotato di un adeguato sistema infrastrutturale per la mobilità e la sosta, di un mix di funzioni urbane residenziali (private e pubbliche), commerciali e di servizio, di superfici pubbliche destinate ad allargare il Parco fluviale del Frigido, di zone ricreative e sportive. Si fa presente che nella rimodulazione degli elaborati progettuali del Piano Attuativo adottato a seguito delle osservazioni presentate, viene proposta, innanzitutto, una riduzione delle nuove volumetrie residenziali in libero mercato di circa mc. 9.000 (da mc.79.576,50 a mc.70.366,50). Inoltre, è stato ipotizzato che l'edificazione possa avvenire per lotti funzionali, anche con concessioni successive, entro la data di operatività del Piano (dieci anni). In termini di dimensionamento della SUL residenziale privata, le previsioni inserite nel Programma Integrato che saranno oggetto di definitiva approvazione incidono per una quota del 28,3% sulla disponibilità di SUL di nuova edificazione residenziale prevista dal Piano Strutturale nell'U.T.O.E. n. 5.nella quale risulta localizzato il Comparto Frigido.</p> <p><b>e) traffico.</b> Si fa notare che per snellire il carico del traffico veicolare su Via Marina Vecchia è stata individuata, sia negli elaborati del Piano Attuativo adottato ma anche negli elaborati che saranno oggetto di definitiva approvazione, la possibilità di realizzare a carico dei privati il diretto collegamento stradale (previsto nel Piano Urbano del Traffico 2010/2012) tra via Marina Vecchia e via Fantoni/viale Roma con l'inserimento di una rotatoria</p>		
--	--	--	--	--

	<p>quartiere. Risulta difficile comprendere se esiste o meno una concreta domanda di tali e tante unità abitative, specie se sommate a quelle previste nella zona stazione e quelle che potranno essere consentite con il Regolamento Urbanistico;</p> <p>e) <i>traffico</i>: esiste il pericolo di un forte aggravio del traffico confluyente su Via Marina Vecchia;</p> <p>f) <i>qualità e tipologia costruttiva</i>: trattandosi di edilizia prevalentemente privata ci si chiede quali siano le garanzie di qualità e gli standard costruttivi; si rileva quindi la necessità di vigilare sulla qualità costruttiva della nuova edilizia privata.</p> <p><b>Conclusioni:</b> le riflessioni circa le soluzioni urbanistiche e la viabilità adottate evidenziano la mancanza di una visione di insieme e di un disegno organico (dovuta anche alla ritardata adozione del Piano Strutturale) e c'è spazio per il sospetto che i progetti nascano da una sommatoria di interessi privati e non da esigenze pubbliche. Troveremo le risposte negli atti definitivi di governo.</p>	<p>viaria nell'innesto di via Marina Vecchia.</p> <p>f) <i>qualità e tipologia costruttiva</i>: relativamente alla qualità degli interventi si fa presente (come già controdedotto nell'osservazione al precedente punto c) che, al fine del raggiungimento di tale obiettivo, nelle NTA (art .9.7) del Piano Attuativo che saranno oggetto di definitiva approvazione è stato inserito che i progetti saranno oggetto di valutazione da parte di un apposito gruppo di lavoro/commissione composto da tecnici interni ed esterni appositamente individuato dall'Amministrazione comunale; inoltre, è stato richiesto agli operatori del Comparto Frigido di presentare delle immagini render sulla configurazione progettuale degli interventi in modo da definire, fin da questa fase, scelte architettoniche e di assetto urbanistico coerenti con gli indirizzi di aggiornamento del Piano sollecitati dall'Amministrazione comunale.</p> <p>Per concludere si può affermare che nell'assetto urbanistico complessivo che emerge dalla rimodulazione degli elaborati del Piano Attuativo a seguito delle osservazioni presentate, vengono proposti, relativamente al Comparto Frigido, degli aspetti migliorativi tesi a ridurre la frammentarietà dei lotti di edificazione, a rendere più fruibile la rete di mobilità viaria, ciclabile e pedonale dell'intera zona, ad accentuare spazi con qualità aggregative anche diminuendo le volumetrie residenziali a favore di funzioni commerciali, di artigianato dei servizi e direzionali. Per quanto riguarda il Comparto Stazione, si rinvia a un successivo procedimento di Variante urbanistica, con la conseguente esigenza di ridefinire più complessivamente l'assetto infrastrutturale viario della mobilità veicolare della zona.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene <b>parzialmente accoglibile</b> l'osservazione, con il conseguente assetto migliorativo degli elaborati di variante</p>		
--	---	---	--	--

8	<p><i>Italia Nostra (prot.60451 del 09.11.2009)</i></p>	<p><b>1. Premette</b> che il Programma Integrato non è stato adeguatamente esposto e discusso in applicazione degli artt.16 e 19 della LR 1/2005. Così come proposto, soprattutto nella zona Gioconda, non è emendabile in quanto non rappresenta un'operazione urbanistica razionale ma una pessima lottizzazione privata. Il Consiglio Comunale stesso si è reso conto della qualità di questo piano urbanistico quando ha invitato l'Amministrazione "a verificare la possibilità di pianificare urbanisticamente l'intera area.....con particolare attenzione alla viabilità interna alla zona, agli spazi verdi e agli spazi pubblici", riconoscendo che il PII, così come è stato strutturato, è inaccettabile, in quanto manca una reale programmazione urbanistica. Il formale rispetto degli standard non è sufficiente a fare un piano urbanistico decente.</p> <p><b>Osserva che:</b></p> <p><b>2. Comparto Frigido</b></p> <p><b>a)</b> non sono accettabili i soliti casermoni a 5 piani sparsi qua e là, dove i privati hanno ceduto le aree in cambio dell'edificabilità, senza aver tenuto conto della viabilità e dei vincoli paesaggistici dovuti alla presenza del fiume Frigido (art. 142 comma 1 lett. C) D.lgs 42/2004), nonché dei vincoli ferroviari (art. 49 DPR 753/80) trascurando in tal modo i problemi della sicurezza, nonostante la tragedia di Viareggio. Non si può pensare ancora di attuare la vecchia urbanistica degli anni '70, che ha portato a mostruosi quartieri dormitorio senza servizi e centri di aggregazione, senza una viabilità interna adeguata, senza adeguati rapporti con la viabilità esistente già al collasso, con il verde pubblico confinato sugli argini del fiume e il parco del Frigido non riqualificato. Non può essere riorganizzato il territorio sconvolgendo una zona di case basse con orti senza affrontare il problema del verde, della mobilità e della vivibilità.</p>	<p><b>Parzialmente accoglibile</b></p> <p><b>1.</b> In relazione a quanto osservato in premessa si fa notare che, nel rispetto delle procedure partecipative, il Garante della Comunicazione (Giuseppe Marginesi) nel Rapporto del 17.07.2009 ha elencato le diverse riunioni pubbliche che dal 2006 al 2009 sono state svolte nell'ambito del Programma Integrato di Intervento. Per quanto riguarda l'assetto generale delle previsioni interne al Comparto Frigido, si fa presente che sulla base delle Osservazioni e dei contributi pervenuti a seguito dell'adozione della parziale Variante al PRG e del contestuale Piano Attuativo del Programma Integrato di Intervento si è proceduto a una generale riorganizzazione migliorativa degli elaborati progettuali a corredo di tali strumenti urbanistici.</p> <p><b>2. Comparto Frigido</b></p> <p>Nel controdedurre all'osservazione appare necessario premettere che le azioni sollecitate dal Programma Integrato di Intervento nel Comparto Frigido sono indirizzate ad attivare un reale processo di trasformazione degli attuali aspetti insediativi di una vasta zona degradata, caratterizzata soprattutto dalla localizzazione di segherie marmifere senza nessuna qualità architettonica (dismesse e in dismissione), collocate insieme ad attività di rottamazione, anche in aree demaniali lungo il fiume Frigido (che impediscono di fatto la fruizione dell'argine) e dove la presenza di piccole unità residenziali (in gran parte condonate) e di baracche viene sostenuta dall'esigua e insufficiente maglia viaria della preesistente organizzazione agricola dei suoli.</p> <p>Nell'aggiornamento degli elaborati progettuali adottati è stata prevista la realizzazione di un sistema di edifici con differenti altezze (2, 3, 4 e 5 piani) in grado di richiamare l'immagine di un "borgo". L'assetto insediativo risulta articolato in varie funzioni (residenziale, commerciale di vicinato e di media distribuzione, direzionale) dove i diversi volumi degli edifici si relazionano tra loro e con gli</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio.</p>	<p>Osservazione accolta parzialmente Consiglieri presenti:n. 26 Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n. 19 Contrari:n.= Astenuti:n. 7</p>
---	---	--	--	---	---

		<p><b>3. Comparto Stazione</b></p> <p><b>b)</b> l'impatto ambientale e paesaggistico dei nuovi insediamenti appare pesante e non adeguato lo studio del traffico e della nuova viabilità;</p> <p><b>c)</b> deve inoltre essere verificata la possibilità di accordi con le FF.SS. e la Regione Toscana al fine di realizzare parcheggi con finanziamenti regionali;</p> <p><b>d)</b> soprattutto va respinta l'ipotesi brutale e assurda di prolungare il viale distruggendo metà del verde dell'attuale piazza su cui il Comune negli anni passati ha speso molto.</p>	<p>volumi degli edifici si relazionano tra loro e con gli spazi aperti, creando un movimentato disegno di luoghi di aggregazione e di collegamenti pedonali tra le parti costruite interne ai lotti di edificazione e gli spazi pubblici esterni (Parco fluviale, verde pubblico, parcheggi pubblici). I parcheggi privati sono stati collocati ai piani interrati degli edifici permettendo, in tal modo, di non occupare gli spazi esterni che restano, quindi, destinati alla fruizione pedonale.</p> <p>Riguardo all'aggiornamento del progetto relativo alle infrastrutture viarie si propone una riorganizzazione della rete viaria attraverso le previsioni contenute nel Piano Urbano del Traffico 2010-2012 (approvato con DCC n. 38 del 17/06/2010). Relativamente all'area del Frigido, l'assetto viario del Piano urbano del Traffico conferma sia l'importante collegamento trasversale tra Viale Roma e Via Marina Vecchia per snellire il traffico che grava su quest'ultima arteria viaria, sia la viabilità parallela al fiume Frigido raccordata, nella parte più centrale dell'area, con un sistema stradale "ad anelli" per ottenere una più fluida circolazione stradale.</p> <p>Per quanto riguarda l'area destinata a Parco fluviale sono state delineate proposte progettuali sull'assetto funzionale del Parco del Frigido tenendo presente sia l'inserimento di spazi di specializzazione e di fruibilità ai mezzi di manutenzione e di soccorso (che dovranno essere più specificatamente progettati nella fase successiva di progettazione esecutiva dell'opera) che le modalità di raccordo degli accessi al Parco (pedonali e ciclabili) con gli spazi aperti pubblici e privati interni ai Sub-comparti. L'area del Parco è stata, inoltre, integrata con una zona destinata a verde sportivo, esterna al perimetro del Parco (limitrofa al rilevato ferroviario).</p> <p>Infine, rispetto alla presenza del vincolo di rispetto fluviale ai sensi dell'art. 142 del D. Lgs. 42/2004 si fa notare che l'area non è sottoposta a tale vincolo (come può essere verificato nella tav. A18b del Piano Strutturale sui vincoli sovraordinati), mentre per quanto riguarda il vincolo di rispetto ferroviario ai</p>		
--	--	---	--	--	--

			<p>sensi dell'art. 49 del D.P.R. 753/80 si precisa che negli elaborati in adozione è stata rispettata la distanza di ml. 30 dei fabbricati dalla linea ferroviaria e, comunque, accogliendo l'osservazione di aumentare l'area di sicurezza dal traffico ferroviario, negli elaborati in approvazione le volumetrie residenziali, previste in zone limitrofe al rilevato ferroviario sono state allontanate e collocate in una diversa sede all'interno del Comparto Frigido (l'indirizzo progettuale di allontanare gli immobili residenziali dalle aree limitrofe alle linee ferroviarie è stato recepito anche relativamente al Comparto Stazione).</p> <p><b>3. Comparto Stazione</b></p> <p><b>2.</b> In merito, al <b>Comparto Stazione</b> si rileva che le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con Atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione.</p> <p>Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p>ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente questo punto dell'osservazione non è in questa fase del procedimento pertinente all'atto posto in approvazione.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene <b>parzialmente accoglibile</b> l'osservazione, con il conseguente assetto migliorativo degli elaborati di variante.</p> <p><b>Parzialmente accoglibile</b></p>		
9	<p>Arch. Arturo Colle (prot.60484 del 09.11.2009)</p>	<p><b>Osserva che:</b></p> <p><b>a)</b> nel P.A., la cui attuazione avverrà attraverso interventi di edilizia sostenibile e secondo criteri costruttivi e requisiti di qualità urbana e ambientale, il calcolo dimensionale della SUL penalizza in modo ingiustificato gli stessi operatori in quanto il parametro adottato circa l'incidenza dei muri perimetrali, nella misura del 12 per cento della superficie lorda, appare eccessivo in quanto nella realtà il valore risulta circa il 6-8% della superficie lorda;</p> <p><b>b)</b> l'intervento, essendo caratterizzato da parametri di edilizia sostenibile, deve necessariamente usufruire delle premialità così come previsto dall'art.146 comma 3 della L.R. 1/2005.nel rispetto delle volumetrie e altezze assegnate per ogni singolo intervento edilizio. Un corretto calcolo della SUL consentirà di recuperare gli indici volumetrici previsti.</p> <p><b>Chiede</b> che sia presa in considerazione la possibilità di applicare le premialità previste dalla legge regionale con un incremento del 10% della superficie utile ammessa,, inserendo tale possibilità nella norma della variante all'art.25 bis, zone di Programma Integrato punto C, sostenibilità degli interventi – incentivi per l'ecoeficienza e l'ecosostenibilità.</p>	<p>a) in merito alla definizione e al conseguente calcolo della SUL, il dimensionamento del Piano Attuativo in approvazione, in coerenza con il Piano Strutturale, tiene conto della modifica alla definizione di SUL introdotta tra l'adozione e l'approvazione del Piano Strutturale, ovvero che <i>“per superficie utile lorda si intende la somma delle superfici delimitate dal perimetro esterno di ciascun piano, il cui volume sia collocato prevalentemente o esclusivamente fuori terra.</i></p> <p><i>Nel computo di detta superficie sono comprese le scale e i vani ascensori condominiali, le logge e le porzioni di sottotetto delimitate da strutture orizzontali praticabili con altezza libera media superiore a due metri e quaranta centimetri, mentre sono esclusi i volumi tecnici, i balconi, i terrazzi, gli spazi scoperti interni al perimetro dell'edificio e i porticati condominiali o d'uso pubblico”.</i></p> <p>La consistenza della SUL nei singoli sub-comparti del Piano Attuativo viene riperimetrata, dunque, sulla base della nuova formulazione e, di conseguenza, l'osservazione circa l'eccessiva incidenza dei muri perimetrali (il 12% della superficie lorda) risulta del tutto ininfluenza ai fini del dimensionamento del Piano.</p> <p>b) per quanto riguarda le eventuali premialità ai sensi dell'art. 146 della L.R.1/2005, rimangono gli incentivi per l'ecoeficienza e l'ecosostenibilità (art. 146 comma 2 L.R.1/2005) con il calcolo dello spessore dei muri e dei solai fino a 30 cm, di cui all'art. 25 bis “Zone di Programma Integrato” delle NTA della Variante al PRG.</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio</p>	<p>Osservazione non accolta Consiglieri presenti:26 Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n. 19 Contrari:n. = Astenuti:n. 7</p>

			Per quanto sopra, si ritiene che l'osservazione, sulla possibilità di inserire nella Variante all'art. 25bis "Zone di Programma Integrato" del PRG una premialità con un incremento fino al 10% della SUL, <b>non sia accoglibile</b>  <b>Non accoglibile</b>		
10	<i>Partito Democratico (prot.61523 del 16.11.2009)</i>	<p><b>Premette</b> che il Programma Integrato di Intervento sia uno strumento da condividere, in quanto promotore di una riorganizzazione territoriale tesa al soddisfacimento delle esigenze abitative e alla riqualificazione dei tessuti edilizi attraverso un'azione sinergica tra pubblico e privato.</p> <p>Il PII, per il suo carattere di inserimento quasi forzato nella pianificazione locale, necessita di idee chiare sugli scopi e sugli obiettivi da raggiungere, in una visione pianificatoria unitaria del territorio comunale, rispetto alla quale si dovranno calare in maniera congrua e compatibile le nuove volumetrie e le nuove destinazioni previste dal Programma.</p> <p><b>A) Relativamente ai termini di Perequazione e Compensazione adottati all'interno del PIUSS</b> fa notare che:</p> <p>La perequazione urbanistica, che si fonda su una equa distribuzione dei costi e dei benefici che derivino da scelte pianificatorie, consente ai proprietari delle aree interessate dal progetto pubblico di ottenere indennizzi superiori a quelli legati alle procedure espropriative; consente all'Amministrazione di acquisire gratuitamente le aree e, inoltre, ai proprietari delle aree destinate all'edificazione privata, di ottenere, mediante il finanziamento della parte pubblica, un aumento della capacità edificatoria dei sub ambiti.</p> <p>Le norme del PS devono fissare regole certe e trasparenti in modo che ciascun proprietario conosca quanti crediti edilizi acquisirà al momento della cessione dell'area. Il sistema perequativo e di</p>	<p>Si premette che l'osservazione riguarda, in gran parte, le questioni rilevate nel precedente documento (esaminato nell'osservazione/controdeduzione n.5) inviato il 9/11/2009 e protocollato con il n. 60427. In particolare, in questa successiva osservazione, sono state ribadite i temi esposti in precedenza, aggiungendo anche delle note riguardanti il PIUSS (circa i termini di Perequazione e Compensazione adottati all'interno del PIUSS e la richiesta di una più approfondita valutazione degli aspetti di impatto paesaggistico degli interventi previsti dal PIUSS) e, in riferimento al Programma Integrato di Intervento, è stata aggiunta un'osservazione in merito al calcolo della SUL come indicato nell'art. 25 bis delle NTA della Variante al PRG. In merito agli aspetti osservati si rileva quanto segue:</p> <p>La prima parte dell'osservazione non si ritiene pertinente in quanto riguarda un altro procedimento.</p> <p>In riferimento al dimensionamento della SUL e al conseguente calcolo, si fa presente che il dimensionamento del Piano Attuativo in approvazione, in coerenza con il Piano Strutturale, tiene conto della modifica alla definizione di SUL introdotta tra l'adozione e l'approvazione del Piano Strutturale, ovvero che <i>"per superficie utile lorda si intende la somma delle superfici delimitate dal perimetro esterno di ciascun piano, il cui volume sia collocato prevalentemente o esclusivamente fuori terra. Nel computo di detta superficie sono comprese le scale e i vani ascensori condominiali, le logge e le porzioni di sottotetto delimitate da strutture orizzontali"</i></p>	La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio	Osservazione accolta parzialmente Consiglieri presenti:n. 26 Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n. 19 Contrari:n.= Astenuti:n. 7



	<p>compensazione deve risultare uniforme ed equamente stabilito per tutto il territorio comunale. Da questo punto di vista manca un quadro completo che faccia comprendere come tale sistema sia stato individuato e determinato nel Pius.</p> <p><b>Chiede</b>, in riferimento della disciplina del Piano Strutturale che all'art. 131 definisce i contenuti della perequazione, la stesura di una chiara e univoca definizione del sistema perequativo e compensativo adottato, con l'indicazione degli indici e dei coefficienti correttivi individuati per le varie aree.</p> <p><b>B) Compatibilità ambientale e paesaggistica adottati all'interno del PIUSS</b></p> <p><b>Osserva</b> che la verifica di coerenza con il PIT risulta carente e insufficiente, soprattutto nella valutazione delle tutele paesaggistiche ambientali. Non essendo ancora dotato il Comune di un proprio piano paesaggistico, la variante risulta carente nell'analisi in quanto le mitigazioni previste dalla riguardano esclusivamente gli impatti ambientali degli interventi e trascurano del tutto le necessarie mitigazioni dovute agli interventi pubblici e privati.</p> <p><b>Chiede</b> pertanto una più approfondita valutazione degli aspetti di impatto paesaggistico degli interventi previsti dal PIUSS.</p> <p><b>C) Calcolo del dimensionamento della Superficie Utile Lorda (SUL)</b></p> <p><b>Osserva</b> che il dimensionamento della Superficie Utile Lorda, calcolata non considerando la superficie dei muri perimetrali è assunta convenzionalmente nella misura del 12% della superficie complessiva. Tale quota percentuale appare eccessiva e realisticamente non corrispondente a nessuna ipotesi progettuale, a meno che non si intendano detraibili anche le superfici dei locali di uso comune (scale, ascensori ecc.). L'incidenza della superficie dei muri perimetrali nel conteggio della superficie coperta</p>	<p><i>praticabili con altezza libera media superiore a due metri e quaranta centimetri, mentre sono esclusi i volumi tecnici, i balconi, i terrazzi, gli spazi scoperti interni al perimetro dell'edificio e i porticati condominiali o d'uso pubblico".</i></p> <p>La consistenza della SUL nei singoli sub-comparti del Piano Attuativo viene ridefinita, dunque, sulla base della nuova formulazione e, di conseguenza, l'osservazione circa l'eccessiva incidenza dei muri perimetrali (il 12% della superficie lorda) risulta del tutto ininfluenza ai fini del dimensionamento del Piano. In riferimento alla misurazione della superficie delle logge si fa presente che anche sul dimensionamento della SUL, così come già considerato nelle NTA del PRG vigente per quanto riguarda il calcolo del volume, si propone che la loro superficie venga calcolata al 50%.</p> <p>Relativamente alla richiesta in prima istanza: sottolineando che il Programma Integrato di Intervento promosso dall'Amministrazione comunale deve essere attuato nell'ambito di un percorso di concertazione pubblico/privato in cui occorre individuare un giusto equilibrio tra l'interesse pubblico e le aspettative dei soggetti attuatori privati, si ritiene che possa essere accolta favorevolmente la richiesta di un generale riesame delle previsioni adottate e, da questo punto di vista, si fa notare che sulla base delle osservazioni e dei contributi pervenuti si è proceduto ad una generale riorganizzazione migliorativa degli elaborati progettuali a corredo del Piano Attuativo indirizzata a sostenere con la partecipazione finanziaria dei soggetti privati un percorso attuativo di riqualificazione insediativa dell'area Frigido.</p> <p>1. Relativamente alla richiesta in seconda istanza per la zona Frigido:</p> <p>a) come indicato nella controdeduzione alla precedente osservazione di Gian Luca Brizzi relativa alla richiesta di specificare <i>"le modalità con le quali viene attuata la delocalizzazione delle imprese insediate</i></p>		
--	--	---	--	--

	<p>varia normalmente tra il 6 - 8 %.</p> <p><b>Chiede</b> che la superficie dei muri perimetrali venga assunta convenzionalmente nella misura dell'8% della superficie lorda e che le logge vengano computate nella misura del 50% della loro effettiva superficie.</p> <p><b>D) Piano Attuativo del Programma Integrato di Intervento</b></p> <p>Rispetto alla <b>Zona Frigido osserva che:</b></p> <p>non sono state in alcun modo espresse le modalità di delocalizzazione delle attività lungo l'asta del Frigido e non sono specificate le località dove andranno ad insediarsi le imprese, con quali agevolazioni e con quali criteri occupazionali.</p> <p>nella zona sono previsti centinaia di nuovi alloggi senza un minimo disegno urbano. I nuovi fabbricati sono disposti in modo casuale e ricordano molto le modalità progettuali delle zone PEEP degli anni 50-60: palazzine e palazzoni senza luoghi di aggregazione, servizi e con pochissimo verde.</p> <p>la grande volumetria prevista necessita di una grande quantità di standards urbanistici che sono stati inventati reperendoli nell'ambito della Stazione, distante 1,5 km.</p> <p>la viabilità risulta insufficiente e renderà ancor più caotico il traffico della zona. A parte la strada lungo il Frigido che improvvisamente passa da una carreggiata molto larga ad una dimensione nettamente inferiore in maniera demenziale (forse ispirata a certe autostrade nel sud italia che si interrompono di colpo), si evidenzia che su via Marina Vecchia in meno di 500 ml. vi sono 8 incroci a T e n. 2 rotoarie.</p> <p>In merito alle previsioni della <b>Zona Stazione osserva che:</b></p> <p>si propongono enormi estensioni di parcheggi a raso, invece di pensare a parcheggi</p>	<p><i>lungo il Frigido</i>", si possono evidenziare gli aspetti emersi da una breve indagine e da quanto dichiarato dai titolari delle ditte in attività:</p> <p>- nel Comparto Frigido sono localizzati i manufatti edilizi produttivi di quattro segherie marmifere e di una ditta di rottamazione. Tra queste attività, due segherie sono dismesse da molti anni, mentre la ditta di rottamazione ha già trovato l'area di delocalizzazione, ma per poter trasferire la sede con gli addetti impegnati deve terminare di sviluppare un piano di caratterizzazione per la bonifica dell'area lungo il fiume nella quale è attualmente insediata.</p> <p>Rispetto alle due segherie in attività, la "Tonarelli Marmi" con due addetti (padre e figlio) non risulta interessata ad un trasferimento sia per l'età del titolare, ma soprattutto perché il titolare ritiene che la condizione di crisi del settore mette a rischio un eventuale investimento finanziario sia per lo spostamento della sede ma anche per un ammodernamento degli impianti esistenti.</p> <p>La seconda ditta marmifera in attività, "Evangelisti Marmi", ha già delocalizzato in altra sede la fase relativa alla "commercializzazione blocchi", mentre mantiene le altre fasi lavorative nell'area del Comparto Frigido con l'impiego di 5/6 addetti complessivi. Può delocalizzare l'intera attività attraverso l'impiego delle risorse finanziarie derivanti dalla vendita del terreno inserito nel Comparto Frigido.</p> <p>b) si ritiene che possa essere accolta positivamente la richiesta, facendo notare che nella rimodulazione degli elaborati a seguito delle osservazioni pervenute, viene proposto un assetto insediativo dell'area Frigido migliorato dal punto di vista dell'eccessiva monofunzionalità residenziale, con la previsione di una possibile riduzione della consistenza dei volumi residenziali a libero mercato adottati e il contemporaneo aumento di funzioni commerciali/direzionali e dell'artigianato dei servizi (viene prevista una contrazione delle volumetrie residenziali di quasi mc. 6.000 e una maggiore presenza di mc. 9.000 destinati ad altre funzioni).</p>		
--	---	---	--	--

	<p>sotterranei che consentono di lasciare la superficie a verde;</p> <p>si prolunga il viale della Stazione, tagliando e limitando fortemente l'unica zona a verde pubblico esistente nella zona, per ricavarne parcheggi e una careggiata a senso unico;</p> <p>si prevede una nuova viabilità di servizio, lato mare, sulla quale graviteranno i nuovi insediamenti abitativi, caricando tutto l'aumento del traffico su via Quercioli e via Rinchiostra, già adesso fortemente sottodimensionate e senza la previsione di un sottopasso che favorisca lo smaltimento del traffico causato dal nuovo carico urbanistico;</p> <p>il carico urbanistico proposto aggraverà ancora di più la congestione del traffico su via Carducci;</p> <p>non si prevede la realizzazione di un sottopasso, anche pedonale, che colleghi la città alla zona dei Quercioli e che consenta l'accesso del parcheggio lato mare anche ai disabili;</p> <p>la viabilità interna appare caotica e poco funzionale.</p> <p><b>D.1) Chiede</b>, in prima istanza, che:</p> <p>il PII venga sospeso e rivisto in un contesto più ampio, progettandolo con lo scopo di essere protagonisti del disegno della città e non semplicemente come passivi esecutori di richieste private, avendo chiaro l'obiettivo da raggiungere e non continuando ad operare in maniera occasionale senza un quadro di insieme.</p> <p><b>D.2.1) Chiede</b>, in seconda istanza, che <b>nella Zona Frigido</b>:</p> <p><b>a)</b> vengano indicati luoghi, modalità e tempi della delocalizzazione delle industrie attualmente situate nella zona Frigido;</p> <p><b>b)</b> i nuovi insediamenti abbiano carattere di quartiere urbano con centri di aggregazione sociale e non si profilino come quartieri dormitorio;</p>	<p>presenza di mc. 9.000 destinati ad altre funzioni). Inoltre, l'Amministrazione comunale ha sollecitato con Atto di Giunta del 24.03.2011 la riprogettazione di un sistema di edifici e spazi aperti relazionati tra di loro in modo da creare un articolato disegno di luoghi di aggregazione nelle aree più centrali del Comparto Frigido.</p> <p>c) si ritiene di accogliere positivamente l'osservazione di ottenere un'autonoma disponibilità di superfici destinate agli standard pubblici all'interno del Comparto (mq. 25 per abitante insediabile) in modo da rendere del tutto indipendenti le previsioni della zona Frigido da quelle inserite nel Comparto Stazione.</p> <p>Come già indicato nella controdeduzione alla precedente osservazione di Gian Luca Brizzi, esaminando i dati relativi alla composizione settoriale delle diverse tipologie di standard negli elaborati che saranno oggetto di definitiva approvazione, si può notare come l'indice di 18 mq./ab. di verde e parcheggio relativo alle volumetrie residenziali appaia soddisfatto, in quanto vi è una disponibilità di superfici maggiore di circa mq. 160 rispetto alla "richiesta" del Piano Strutturale (mq. 18.090,0). Inoltre, risulta ugualmente soddisfatta sia la richiesta di verde e parcheggio necessaria per l'insediamento delle volumetrie direzionali/commerciali (mq. 1.548), sia quella della dotazione di superfici destinate all'urbanizzazione secondaria (7 mq./ab.). In quest'ultima quota di superficie di standard sono comprese le aree previste per la raccolta dei rifiuti (mq. 495,7), per la collocazione dell'edilizia educativa prima infanzia (mq. 834) e per l'ampliamento del Parco fluviale lungo il fiume Frigido (mq. 6.908).</p> <p>d) si ritiene che possa essere accolta positivamente anche l'osservazione sulla necessità di migliorare il sistema infrastrutturale viario del Comparto. Si propone nella rimodulazione degli elaborati a seguito delle osservazioni pervenute dopo l'adozione del Piano, la riorganizzazione della rete viaria sulla base delle previsioni contenute nel Piano urbano del</p>		
--	--	---	--	--

		<p>c) i nuovi insediamenti rispettino gli standard nel loro contesto e non a qualche chilometro di distanza;</p> <p>d) sia rivista, con maggior coerenza e senso pratico, la viabilità che servirà la zona, la quale si innesterà su sistemi viari già pesantemente congestionati.</p> <p><b>D.2.2) Chiede, in seconda istanza, che nella Zona Stazione:</b></p> <p>e) vengano realizzati parcheggi interrati, così da risolvere anche la caotica situazione della viabilità nelle aree di parcheggio;</p> <p>f) sia evitata la distruzione insensata della piazza davanti alla stazione;</p> <p>g) si pensi seriamente a un sistema viario efficace ed efficiente laddove si decide di aumentare in maniera consistente il carico urbanistico;</p> <p>h) la realizzazione di un sottopasso con servo scala.</p>	<p>Traffico 2010-2012 (approvato con D.C.C. n. 38 del 17/06/2010). Relativamente all'area del Frigido l'assetto viario del Piano urbano del Traffico conferma sia l'importante collegamento trasversale tra Viale Roma e Via Marina Vecchia per snellire il traffico che grava su quest'ultima arteria viaria, sia la viabilità parallela al fiume Frigido raccordata, nella parte più centrale dell'area, con un sistema stradale "ad anelli" per ottenere una più fluida circolazione stradale.</p> <p>2. Relativamente alla richiesta in seconda istanza per la zona Stazione si rileva che le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con Atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione.</p> <p>Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente questo punto dell'osservazione non è in questa fase del procedimento pertinente all'atto posto in approvazione.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si</p>		
--	--	--	--	--	--

			<p><b>ritengono non pertinenti le osservazioni relative ai punti A) e B) e parzialmente accoglibili</b> quelle relative agli aspetti di ordine generale e specifico, con il conseguente assetto migliorativo degli elaborati di variante.</p> <p><b>Parzialmente accoglibile</b></p>		
11	<p><i>Arch. Colle Arturo (prot. 61624 del 16.11.2009)</i></p>	<p><b>Premette che:</b>  gli interventi previsti nel Piano Integrato di Intervento saranno attuati attraverso interventi di edilizia sostenibile, con particolare riferimento alla qualità dello spazio fisico e dell'ambiente, nel rispetto dei principi di ecoefficienza e di ecocompatibilità. Che gli stessi interventi dovranno raggiungere livelli di qualità energetica e ambientale degli spazi scoperti e di quelli edificati, così come la qualità insediativa dovrà esplicitare un rinnovato approccio verso lo sviluppo del territorio, in funzione della compatibilità ambientale, l'ecoefficienza energetica, il confort abitativo e la salute dei cittadini, così come dovrà corrispondere alle prescrizioni previste all'art. 37 della L.R. 1/2005.</p> <p><b>Osserva che:</b>  <b>a)</b> tutto ciò comporterà oneri aggiuntivi riferibili espressamente ai costi di costruzione;  <b>b)</b> la norma del dimensionamento della SUL, così come attualmente prevista, penalizza in modo ingiustificato gli stessi operatori in quanto il parametro adottato circa l'incidenza dei muri perimetrali, assunto nella misura del 12 per cento della superficie lorda, appare eccessivo dovendosi considerare tale incidenza nella realtà pari al 6-8% della superficie lorda;  <b>c)</b> per l'intervento edificatorio previsto, caratterizzato da parametri di edilizia sostenibile, appare opportuno e congruente consentire la possibilità di usufruire della premialità così come prevista dall'art.146 comma 3 della L.R. 1/2005 nel rispetto delle</p>	<p>Premesso che gli argomenti dell'osservazione sono gli stessi dell'osservazione presentata da Arturo Colle per il Comparto Frigido (prot. N.61626 del 16.11.2009), in merito alla definizione e al conseguente calcolo della SUL, si controdeduce che il dimensionamento del Piano Attuativo in approvazione, in coerenza con il Piano Strutturale, tiene conto della modifica alla definizione di SUL introdotta tra l'adozione e l'approvazione del Piano Strutturale, ed introdotta nella Variante al PRGC, ovvero che <i>“per superficie utile lorda si intende la somma delle superfici delimitate dal perimetro esterno di ciascun piano, il cui volume sia collocato prevalentemente o esclusivamente fuori terra. Nel computo di detta superficie sono comprese le scale e i vani ascensori condominiali, le logge e le porzioni di sottotetto delimitate da strutture orizzontali praticabili con altezza libera media superiore a due metri e quaranta centimetri, mentre sono esclusi i volumi tecnici, i balconi, i terrazzi, gli spazi scoperti interni al perimetro dell'edificio e i porticati condominiali o d'uso pubblico”</i>.</p> <p>La consistenza della SUL nei singoli sub-comparti del Piano Attuativo ne comporta la ridefinizione, dunque, sulla base della nuova formulazione e, di conseguenza, l'osservazione circa l'eccessiva incidenza dei muri perimetrali (il 12% della superficie lorda) risulta del tutto ininfluenza ai fini del dimensionamento del Piano.</p> <p>Per quanto riguarda le eventuali premialità ai sensi dell'art. 146 della L.R.1/2005, rimangono gli incentivi per l'ecoefficienza e l'ecosostenibilità (art. 146 comma 2 L.R.1/2005) con il calcolo dello spessore dei muri e dei solai fino a 30 cm, di cui all'art. 25 bis “Zone di</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio</p>	<p>Osservazione non accolta  Consiglieri presenti:n. 26  Consiglieri assenti:n. 15  Favorevoli:n. 19  Contrari:n. =  Astenuti:n. 7</p>

		<p>volumetrie e altezze assegnate. Tale incremento consentirà di recuperare le superfici detratte dall'applicazione della SUL in modo ingiustificato, nel rispetto degli indici volumetrici previsti.</p> <p><b>d)</b> applicando l'indice di SUL come previsto, il dimensionamento degli alloggi previsti, calcolato con parametro 250 mc. per u.i., non potrà essere mantenuto se non con la previsione di alloggi con consistenza planimetrica minima, a discapito della qualità residenziale.</p> <p><b>Chiede</b> che sia presa in considerazione la possibilità di applicare quanto previsto dalla L.R. 1/2005 all'art. 146 comma 3, relativamente ed espressamente agli incentivi di carattere edilizio urbanistico mediante la previsione, nelle Norme Tecniche di Attuazione, di un incremento fino al 10% della superficie utile ammessa, sino al raggiungimento della volumetria attualmente consentita nella scheda indicante i parametri urbanistici complessivi di progetto, calcolata con le detrazioni di cui al comma 2 dell'art. 146 L.R. 1/2005.</p>	<p>Programma Integrato" delle NTA della Variante al PRG.</p> <p>Per quanto sopra, l'osservazione si ritiene <b>non accoglibile</b> in quanto non incide e comunque risulta di fatto assorbita e come tale ininfluenza rispetto al riassetto normativo della variante e dell'attuativo.</p> <p><b>Non accoglibile</b></p>		
12	<p><i>Arch. Colle Arturo (prot. 61626 del 16.11.2009)</i></p>	<p>Analoga per contenuto alla n°11</p>		<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio</p>	<p>Osservazione non accolta Consiglieri presenti:n. 26 Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n. 19 Contrari:n. = Astenuiti:n. 7</p>
13	<p><i>Domenico Natali Eredi Adamo Malagoli Mese srl (prot. 61647 del 16.11.2009)</i></p>	<p><b>Premettono</b> che le aree inserite nel Piano Attuativo erano già edificabili in base al vigente Piano Regolatore con la previsione insediativa di un centro di quartiere in cui la potenzialità volumetrica complessiva assommava a 11.000 mc. Qualora fossero stati previsti piani abitabili oltre il piano terra, la norma del PRG prevedeva l'obbligo per il privato di cedere all'Amministrazione il 10% della</p>	<p>Non può essere formulato riscontro all'osservazione in quanto le ricadute in termini operativi sono state destrutturate dagli elementi di novità che l'Amministrazione ha recentemente perseguito e che sostanzialmente trovano origine in specifici atti di indirizzo come di seguito evidenziato:</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio</p>	<p>Osservazione non accolta Consiglieri presenti:n. 26 Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n. 19 Contrari:n. =</p>

	<p>volumetria totale realizzata. Rilevano in proposito che avevano già maturato un progetto edificatorio allorché fu proposto dall'Amministrazione comunale l'inserimento di un vasto progetto di riqualificazione della più vasta zona in cui il Sub-comparto era inserito e che, nell'ambito di questo progetto di riqualificazione che è sfociato nel Piano Attuativo adottato, l'Amministrazione ha fatto presente l'esigenza di realizzare, anche attraverso finanziamenti regionali, degli interventi di edilizia agevolata coinvolgendo l'ERP di Massa Carrara. Condividendo questo progetto, fondato sull'apporto pubblico-privato, con senso civico hanno firmato una convenzione datata 14.10.2005 con il Comune, assumendo i seguenti impegni:</p> <p><b>1</b> cessione gratuita da parte dei soggetti privati al Comune di Massa di un lotto edificabile-interno alla loro proprietà di mq. 2000 localizzato all'interno dei mappali n. 622 e n 95, lungo la linea ferroviaria per consentire all'Ente l'edificazione di alloggi di edilizia agevolata (per circa 3200 mc e massimo tre piani fuori terra) e l'attraversamento di un'arteria viaria pubblica di collegamento tra via Rinchiostra e i progettati parcheggi pubblici inseriti nelle aree dismesse del rilevato ferroviario, a sud dei binari ancora in uso;</p> <p><b>2</b> la realizzazione di n. 2 edifici destinati a edilizia residenziale privata nelle rimanenti aree di proprietà privata, con massimo n. 5 piani fuori terra;</p> <p><b>3</b> la corresponsione da parte dei soggetti privati all'Ente di 370.000 euro in relazione alla quota di volumetria edificata che avrebbe dovuto essere riservata all'Amministrazione nell'ipotesi in cui fosse data attuazione alle vigenti previsioni del Piano Regolatore.</p> <p><b>Fanno notare</b> che hanno ricevuto assicurazioni circa la celerità dell'iter (altrimenti avrebbero costruito in base alla norma vigente al momento) e che, oggi con</p>	<p>1)- le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con Atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione;</p> <p>2)- Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente l'osservazione non è in questa fase del procedimento pertinente all'atto posto in approvazione.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene <b>non accoglibile</b> l'osservazione</p> <p><b>Non accoglibile</b></p>		<p>Astenuti:n. 7</p>
--	---	--	--	----------------------

	<p>il passare del tempo e del buon momento economico per l'edilizia, si sono ritrovati con una proposta progettuale modificata unilateralmente dall'Amministrazione comunale, la quale, a fronte degli stessi 11.000 mc di volumetria, chiede ai privati di corrispondere un importo pari a circa euro 660.000 anziché 370.000. oltre, ovviamente alla cessione di 2000 mq di terreno. In merito sono state fornite due giustificazioni, ovvero che nel frattempo è stato adottato il Piano Strutturale che ha imposto standard maggiori ai titolari dello jus aedificandi e che all'interno del Comparto Stazione si è effettuata una perequazione tra diritti edificatori.</p> <p><b>Rilevano</b> che entrambe le argomentazioni siano insostenibili e non valgano ad ovviare all'eccessiva penalizzazione della scheda progettuale di loro titolarità. In primo luogo perché, pur prendendo atto dell'introduzione di nuove norme del P.S. che rendono maggiormente gravosi i costi di realizzazione del progetto, al dichiarato scopo di attuare migliori condizioni insediative, ugualmente viene richiesto un pesante sacrificio ad aree già edificabili, alle quali viene accollato un costo per standard quasi doppio rispetto agli accordi convenzionali del 2005, chiedendo comunque la cessione gratuita di mq 2000. In secondo luogo, perché la perequazione non può andare a vantaggio solo di alcuni terreni a discapito di altri, in quanto si verifica una sostanziale sperequazione per effetto della quale vengono imposti gli stessi oneri a terreni, come il loro, già edificabili in partenza con edilizia residenziale e a terreni industriali o agricoli trasformati in residenziali. Evidenziano, che questi ultimi godono già di un significativo accrescimento del valore, rispetto al quale legittimamente l'Amministrazione può imporre determinati oneri aggiuntivi, diversamente dovrebbe essere invece previsto per terreni che non fruiscono di alcun valore aggiunto grazie al loro inserimento nel Piano Attuativo.</p>			
--	---	--	--	--



		<p><b>Chiedono</b>, per quanto sopra, al fine di una parziale equiparazione agli altri operatori (che mai può compensare il danno derivante dal ritardo con cui sarà attuato il Programma) che a causa del cambio del momento storico, venga consentito di edificare 12.000 mc, su due edifici a 5 piani, ritenendo che tale scelta progettuale consentirebbe anche una migliore omogeneità architettonica e meno impatto sul contesto ambientale. La stessa convenzione fatta con il Comune parla genericamente di un'altezza massima di cinque piani, che certamente può essere riferita a tutte e due gli edifici realizzandi.</p>			
14	<p><i>Studio Tecnico geom. Nicola Silvestri (prot. 61748 del 16.11.2009)</i></p>	<p><b>Premette</b> che i committenti sono proprietari degli immobili di cui ai mappali 577 sub.1-2-3-4 del foglio 97, posti a cavallo tra via Carducci e via Poggioletto oggetto di DIA (vedi sentenza del TAR n. 952/09 del 03.06.2009) per la ristrutturazione di impianto di erogazione carburanti.</p> <p><b>Fa notare</b>, come evidenziato nelle foto allegate, che il traffico del tratto di via Carducci interessato dalla previsione del Piano Attuativo sia già intorno alle ore 16,00 intenso e con notevoli rallentamenti. Via Carducci si configura oggi come un'arteria stradale di comunicazione più che importante per il collegamento tra la zona industriale a ponente e quelle a levante della città, oltretutto coinvolta nella mobilità per l'accesso alla città stessa attraverso il viale della Stazione e interessata dalla localizzazione di numerose scuole, uffici, servizi bancari e commerciali. Tenendo conto che dalle elaborazioni grafiche del Piano Attuativo risulta la collocazione di nuovi volumi rilevanti e parcheggi nell'area dell'ex scalo merci, fa notare che tale previsione andrebbe ad incrementare il traffico attuale, facendo emergere ancora di più le gravissime problematiche della mobilità viaria che interessano il centro città. Dal punto di vista del traffico pesante, si profila per via Carducci un vero e proprio ruolo di Variante Aurelia. In pratica occorre progettare la Variante Aurelia in</p>	<p>In merito, al <b>Comparto Stazione</b> si rileva che le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione.</p> <p>Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente questo punto dell'osservazione non</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio</p>	<p>Osservazione non accolta Consiglieri presenti:n. 26 Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n. 19 Contrari:n. = Astenuiti:n. 7</p>

	<p>altra zona oppure modificare le previsioni del Piano Attuativo.</p> <p><b>Osserva che:</b></p> <p>a) se esigenze di forza maggiore impongono il mantenimento delle previsioni del PII, almeno venga eliminata la previsione dello spartitraffico e della rotonda che risultano del tutto inutili. Il sub comparto 2.2 ha due accessi; uno direttamente dalla rotonda nella piazza della stazione e uno in mezzeria di fronte ai mappali 202 e 2 antistanti oltre strada. Quindi chi proviene dal viale della Stazione si può immettere nel “nuovo centro” direttamente dalla rotonda della stazione; chi invece proviene da ponente o da via Rinchiostra entrerebbe dall’ingresso in mezzeria e anche proseguendo, sempre dalla rotonda di Piazza Stazione; chi proviene da via Poggioletto proseguirebbe fino alla rotonda della stazione e poi entrare dalla stessa rotonda; chi proviene dalla zona di levante ha l’accesso diretto da piazza stazione. Occorre, di conseguenza, eliminare il pregiudizievole spartitraffico e sostituirlo con linea continua. Spartitraffico e rotonda sono soluzioni che lasciano veramente perplessi.</p> <p>b) con la previsione della rotonda verrebbero pregiudicati l’attuale accesso e l’uscita nella strada dell’area di servizio dell’impianto di erogazione; infatti se si considera la distanza minima di 12 m. fissata dal Codice della Strada dall’intersezione della rotonda, l’attuale accesso insisterebbe in tale vincolo per oltre m. 5.00. In tal modo verrebbe preclusa la possibilità di localizzare l’attività prevista.</p> <p>c) indipendentemente anche dai diritti e interessi della committenza, il richiedente ritiene che le osservazioni presentate siano utili e fattive, in quanto si basano sulle specifiche situazioni della zona in riflesso ai benefici e alla conseguenze prevedibili del Piano Attuativo in generale.</p> <p><b>Chiede</b> che venga eliminata la previsione di rotatoria</p>	<p>È in questa fase del procedimento pertinente all’atto posto in approvazione.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene <b>non accoglibile</b> l’osservazione.</p> <p><b>Non accoglibile</b></p>		
--	--	--	--	--

		e spartitraffico in cordolo di cemento, in quanto ridurrebbe a due corsie uniche l'attuale sede stradale di 12 metri (di insufficiente larghezza utile) con un prevedibile "imbottigliamento" tra la rotatoria viaria di via Carducci e quella in piazza della stazione, ma anche perché verrebbe preclusa la possibilità di localizzare l'impianto di erogazione carburanti.			
15	Arch. Egidio di Rosa e arch. Gianfranco Pellerano Coop. Edilizia ACLI Primo Mazzolari (prot.62103 del 18.11.2009)	<p>Premettono che gli interventi relativi al Sub-Comparto 2.6 lotto D.E., saranno attuati attraverso interventi di edilizia sostenibile, qualità dello spazio fisico e ambientale, ecoefficienza ed ecocompatibilità . Gli interventi dovranno raggiungere livelli di qualità energetica ed ambientale degli spazi coperti e di quelli edificati , così come la qualità insediativa dovrà esplicitare un diverso approccio per lo sviluppo del territorio, in funzione della compatibilità ambientale, ecoefficienza energetica, comfort abitativo e la salute dei cittadini.</p> <p>Osservano:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-che detta previsione comporterà oneri aggiuntivi riferibili espressamente ai costi di costruzione dell'edificato, degli standards urbanistici e delle relative opere di urbanizzazione primaria;</li> <li>-che la nota n. 2 riportata alla pag. 17 delle NTA del PII se applicata in riduzione dell'altezza e quindi della volumetria e n° di unità abitative penalizzerebbe in modo ingiustificato gli stessi operatori;</li> <li>-che per l'intervento edificatorio previsto, caratterizzato da parametri di edilizia sostenibile, gli artt. 145 e 146 della L.R. 1/2005 consentono di "concedere incentivi di carattere edilizio urbanistico, mediante la previsione negli interventi urbanistici di un incremento fino al 10% della superficie utile ammessa, per gli interventi di nuova edificazione, ristrutturazione urbanistica....."</li> <li>-che, nell'eventualità della limitazione del numero dei piani fuori terra a 4 ed il mantenimento delle unità a 30, avremmo una drastica riduzione a 234 mq del parametro mc/unità abitativa (550 mq x</li> </ul>	<p>Si fa presente che relativamente al <b>Comparto Stazione</b> le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con Atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione.</p> <p>Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente questo punto dell'osservazione non è in questa fase del procedimento pertinente all'atto posto in approvazione.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene che l'osservazione <b>non sia accoglibile</b>.</p> <p><b>Non accoglibile</b></p>	La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio	Osservazione non accolta Consiglieri presenti:n. 26 Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n. 19 Contrari:n.= Astenuiti:n. 7

		<p>12,80 h = 7040 mc) 234 mc/unità abitativa, con inevitabile riduzione della dimensione degli alloggi e della qualità residenziale.</p> <p>Per quanto sopra chiedono:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-che sia presa in considerazione la possibilità di applicare quanto previsto dall'art. 146 c.3, della legge regionale n. 1/2005 , mediante la previsione di un incremento fino al 10% della Superficie Utile ammessa, sino al raggiungimento della volumetria attualmente consentita nella scheda indicante i parametri complessivi di progetto, calcolata con le detrazioni di cui al comma 2 dell'art. 146 in modo da garantire la fattibilità economica dell'intervento anche e soprattutto in rapporto alla sua peculiarità che prevede alloggi di edilizia agevolata/convenzionata.</li> </ul>			
16	<p><i>Talal Koudssi (prot.62167 del 18.11.2009)</i></p>	<p>In qualità di procuratore del sig. Bagedo Khalid Ahmed, legale rappresentante della Frigido Marmi srl, relativamente all'area di proprietà censita in catasto a foglio 113 mappali 166-245-222 osserva quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-il PII in oggetto ha previsto un intervento di demolizione di un fabbricato esistente di proprietà della società e la successiva edificazione di 7.600 mc di edilizia residenziale, 3000 mc ad uso commerciale per un totale complessivo di 10.600 mc. Il tutto riconducibile al lotto E.</li> <li>-l'intervento edilizio diretto, nella sua conformazione architettonica, va ad interessare e ad intaccare la superficie del terreno dei mappali 478, 204, 223, 168 e 479 non appartenenti alla società.</li> </ul> <p>Per quanto sopra chiede:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>-che il lotto E di nuova edificazione sia riposizionato in modo differente in modo da non interessare i terreni sopra citati, attraverso un arretramento o diversa distribuzione dei volumi senza modificare naturalmente i parametri del PII.</li> <li>-che indipendentemente dalla titolarità dei mappali l'intervento edilizio conservi gli attuali parametri edilizi di progetto.</li> </ul> <p>Fa inoltre presente che la società Frigido Marmi è</p>	<p>Si fa presente che successivamente alla data di protocollo dell'osservazione, la società Frigido Marmi srl, come soggetto attuatore del Sub-comparto 1.2 e la società Grinen Immobiliari srl, come soggetto attuatore del Sub-comparto 1.1, hanno ratificato un accordo in merito alle particelle catastali citate incluse nel Piano adottato all'interno del sub-comparto 1.2.</p> <p>Sulla base di tale accordo negli elaborati del Piano complessivo in approvazione è previsto un limitato cambiamento nel perimetro dei due Sub-comparti.</p> <p>Per quanto sopra l'osservazione si ritiene non accoglibile in quanto superata dal successivo accordo tra le parti.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene <b>non accoglibile</b> l'osservazione, in quanto l'accordo fra le parti ha comportato il suo conseguente assorbimento nel riassetto complessivo di miglioramento degli elaborati sia della Variante che del successivo Piano attuativo.</p> <p><b>Non accoglibile</b></p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio</p>	<p>Osservazione non accolta</p> <p>Consiglieri presenti:n. 26</p> <p>Consiglieri assenti:n. 15</p> <p>Favorevoli:n. 19</p> <p>Contrari:n.=</p> <p>Astenuti:n. 7</p>

		stata contattata dalla soc. Grinen Immobiliari srl qualificatasi titolare dei mappali sopra citati la quale ha proposto alla Frigido Marmi srl la permuta degli stessi con il mappale 166 e parte del mappale 245, il tutto senza modifica degli attuali parametri urbanistici ed edilizi.			
17	<i>Osservazione dell'Ufficio</i>	<p>In riferimento al PII, pur mantenendo il dettaglio, ritiene opportuna e necessaria una semplificazione degli schematismi tabellari attraverso più generali e chiari riferimenti riepilogativi al fine di consentire una più facile e diretta lettura dei calcoli volumetrici e superficiali. Relativamente agli standard, nel rispetto dei valori complessivi ottimizzati dal Piano Strutturale, occorre una più accurata e generale valutazione giustificativa in merito allo squilibrio interno dei valori di standard, valutandoli anche in relazione ad un contesto più ampio.</p>	<p><b>a)</b> in riferimento alla presentazione dei dati riepilogativi degli interventi previsti, nella rimodulazione degli elaborati che saranno oggetto di definitiva approvazione si è operata, innanzitutto, la scelta di organizzare la restituzione in tabelle in modo separato tra il Comparto Frigido e il Comparto Stazione e di semplificare, inoltre, la lettura delle singole tabelle attraverso una maggiore schematizzazione dei valori riportati. Tale riconfigurazione dei dati è stata predisposta sia all'interno delle tavole di progetto, sia nella Relazione illustrativa, ma anche nel Documento di confronto tra le previsioni adottate e quelle in approvazione.</p> <p><b>b)</b> Nell'aggiornamento degli elaborati, la visualizzazione della consistenza degli standard di progetto è stata riorganizzata attraverso la predisposizione di due tabelle separate, rispettivamente per il Comparto Frigido e per il Comparto Stazione; ciò allo scopo di far emergere la verifica sulla disponibilità complessiva di 25 mq./ab. all'interno di ciascun Comparto. All'interno delle tabelle sono state individuate le quote di standard pubblici attinenti alle volumetrie residenziali e alle volumetrie commerciali/direzionali; inoltre, è stata messa in evidenza l'articolazione delle superfici di standard di urbanizzazione secondaria per opere e interventi di interesse generale. Le tabelle sugli standard di progetto sono state inserite nella tav. n. 5A e riportate anche all'interno della Relazione di Fattibilità nella tab. n. 1 relativamente al Comparto Frigido</p> <p>Per quanto sopra si propone che l'osservazione <b>venga accolta</b> secondo le modalità sopra descritte.</p>	La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio	Osservazione accolta Consiglieri presenti:n. 26 Consiglieri assenti:n. 15 Favorevoli:n. 19 Contrari:n.= Astenuti:n. 7

			<b>Accoglibile</b>		
18	<i>Piemonti Vincenzo (prot. 62275 del 19.11.2009)</i>	<p><b>Premette</b> che tutti i proprietari dei terreni e dei fabbricati ricompresi nel Sub-comparto 1.1 Zona Frigido propongono una soluzione migliorativa anche in relazione a specifiche richieste dell'Amministrazione. Sottolinea, inoltre, che le modifiche richieste, come da planimetrie allegate all'osservazione, non incidono sui parametri progettuali ma sono rivolte a una maggiore razionalizzazione dell'assetto insediativo dell'area al fine di migliorare la qualità architettonica e urbanistica degli interventi.</p> <p><b>Chiede:</b></p> <p>1) di modificare parzialmente la perimetrazione del Sub-comparto 1.1 del Piano Attuativo, la cui superficie complessiva rimarrebbe invariata. A tale riguardo osserva che sono state inserite nella nuova perimetrazione del Sub-comparto delle aree con fabbricati residenziali esistenti. Non aumentando la volumetria prevista, chiede di poter trasferire tali volumi esistenti su terreni prima ricompresi e ora esclusi dalla perimetrazione del Sub-comparto. Precisa che tale osservazione deve essere riferita anche alla parziale Variante di PRG quale richiesta di assegnazione di una definita volumetria sui terreni in questione come evidenziati con asterisco negli allegati grafici. Dichiaro, inoltre, che la modifica parziale della perimetrazione del Sub-comparto 1.1 non comporta l'insorgenza di alcuna situazione di criticità con le proprietà confinanti in relazione ai relativi diritti dominicali;</p> <p>2) una diversa distribuzione dei fabbricati in modo da consentire di realizzare un intervento con tipologia a corte residenziale nel verde e lungo il fiume migliorativa sotto il profilo architettonico e urbanistico; la pedonalizzazione interna all'insediamento con spazi aperti anche di uso pubblico e la localizzazione di attività commerciali,</p>	<p>Viene valutata positivamente la possibilità di modificare parzialmente la perimetrazione del Sub-comparto 1.1, in quanto permette di migliorare l'assetto infrastrutturale viario delle aree più centrali del Comparto Frigido; di favorire, inoltre, l'accorpamento di aree da cedere per gli standard di verde e parcheggio, ma anche di ottenere un'organizzazione meno frammentata dei lotti di edificazione privata.</p> <p>Allo stesso scopo, non appare condivisibile la richiesta di escludere dal perimetro del Sub-comparto le aree già comprese in adozione e, di conseguenza, si propone che nella rimodulazione degli elaborati oggetto di definitiva approvazione, venga allargato il perimetro del Sub-comparto 1.1, con la possibilità di demolire e ricostruire i volumi residenziali esistenti al fine di permettere una progettazione integrata e urbanisticamente unitaria. Si ribadisce che la nuova volumetria complessiva (residenziale, commerciale/direzionale) rimane invariata e corrispondente a mc. 44.000, in quanto la permanenza all'interno del perimetro del Sub-comparto di volumetrie residenziali esistenti da demolire e ricostruire, non si traduce in un aumento della volumetria privata di nuova edificazione residenziale prevista in adozione.</p> <p>Si ritiene che possa essere accolta favorevolmente la proposta sia di una diversa distribuzione dei fabbricati e della pedonalizzazione interna al nuovo insediamento, della localizzazione di attività commerciali (con la contemporanea riduzione delle volumetrie residenziali), ma anche della localizzazione dei parcheggi intorno all'aggregato e dell'inserimento di due attraversamenti pedonali verso il fiume in collegamento con il Parco Fluviale. Queste soluzioni progettuali di riorganizzazione migliorativa dell'assetto urbanistico del Sub-comparto, risultano, infatti, coerenti con il quadro degli obiettivi qualitativi</p>	La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio	Osservazione accolta parzialmente Consiglieri presenti:n. 25 Consiglieri assenti:n. 16 Favorevoli:n. 19 Contrari:n.= Astenuti:n. 6

	<p>in modo da consentire una maggiore vitalità del quartiere dotandolo di servizi; la localizzazione dei parcheggi a lato delle strade intorno all'aggregato; la previsione di due attraversamenti pedonali verso il fiume di collegamento con il Parco fluviale;</p> <p>3) di realizzare fabbricati di 3-4 piani (con altezza inferiore rispetto al Piano adottato, in cui il 50% degli edifici può elevarsi fino a 5 piani fuori terra);</p> <p>4) di mantenere una volumetria invariata di 44.000 mc di edilizia residenziale a libera vendita e 3000 mc per edilizia residenziale pubblica;</p> <p>5) per quanto concerne la viabilità, la realizzazione di un asse centrale che oltre a ricollegarsi alla viabilità parallela al Frigido lascia la possibilità di un futuro proseguimento fino a via Marina Vecchia;</p> <p>6) e rileva come nelle tabelle riassuntive allegate, tutti gli standards urbanistici proposti per i parcheggi e verde pubblico e quelli complessivi relativi al sub-comparto 1.1 Zona Frigido sono comunque superiori a quelli previsti dal piano attuativo adottato</p> <p>7) e propone come da planimetria allegata propola modifica, concordata con tutti i proprietari delle aree interessate, dell'ubicazione dell'area destinata all'edilizia pubblica con la cessione di una maggiore consistenza di superficie disponibile;</p> <p>8) la modifica del punto a) dell'art.3.1 delle NTA del Piano Attuativo che indica come vincolante il numero degli alloggi di edilizia privata. Chiede inoltre di non mettere alcun limite alla superficie minima di ogni alloggio né al numero massimo degli alloggi o in subordine di portare il limite massimo da 176 unità a 220, in quanto sussiste una forte richiesta di alloggi di misura ridotta (bilocali) da parte di coppie di anziani e di giovani single. In considerazione del difficile momento congiunturale e delle limitate disponibilità economiche da parte di</p>	<p>di aggiornamento della configurazione del Comparto Frigido che l'Amministrazione ha sollecitato con Atto di Giunta comunale del 24.03.2011.</p> <p>Relativamente alle altezze degli edifici di progetto, si ritiene che possa essere accolta solo parzialmente la richiesta di realizzare unicamente fabbricati di 3/4 piani. In particolare, appare positiva la riduzione della consistenza del 50% dei fabbricati con 5 piani f. t. prevista in adozione, ma si ritiene opportuno movimentare maggiormente l'assetto planivolumetrico degli edifici all'interno dei lotti, prevedendo un'articolazione dei pieni e vuoti e delle altezze con 2, 3 e 4 piani e con la possibilità di elevare fino a 5 piani l'edificio principale di "ingresso" al nuovo contesto insediativo.</p> <p>Si ritiene non possa essere accolta la richiesta di mantenere invariata la volumetria residenziale in libera vendita di mc. 44.000 perché rappresenta un aspetto contraddittorio con quanto già proposto dal richiedente nel punto 2 dell'osservazione circa la possibilità di ridurre parte delle volumetrie residenziali allo scopo di inserire all'interno delle volumetrie adottate altre destinazioni funzionali (richiesta, quest'ultima, ritenuta accoglibile). Anche per quanto riguarda la richiesta di mantenere invariata la volumetria ERP di mc. 3.000 nel Sub-comparto non si ritiene accoglibile in quanto nella generale scelta dell'Amministrazione di allontanare l'edilizia residenziale pubblica dai tracciati ferroviari si propone, nell'approvazione definitiva del Programma Integrato di Intervento, di trasferire nel Sub-comparto 1.1 anche gli interventi di ERP previsti in adozione nel Sub-comparto 1.3 Frigido - Linea ferroviaria, nel Sub-comparto 2.6 Quercioli e nel Sub-comparto 2.7 Area Rinchiostra. La volumetria ERP, di conseguenza, verrebbe aumentata nel Sub-comparto 1.1 fino a raggiungere una consistenza max di mc. 7.235.</p>		
--	--	---	--	--

		<p>tale utenza, evidenzia che una limitazione di superficie delle unità immobiliari è stata ritenuta dalla giurisprudenza amministrativa illegittima, in quanto non rispondente alle finalità e alle disposizioni in materia di pianificazione urbanistica.</p> <p><b>Conclude</b> che, laddove l'Amministrazione non ritenesse accoglibile l'osservazione proposta nell'ambito dell'attuale procedura, a nome della società chiede di valutarla come domanda di Variante al P.A. che verrà approvato, ritenendosi vincolato ai contenuti della proposta stessa per sei mesi dalla data di protocollo della presente osservazione.</p>	<p>Si ritiene che possa essere accolta favorevolmente la proposta di realizzare un asse viario centrale di collegamento con la viabilità limitrofa al Parco fluviale ma, contemporaneamente, si rileva l'esigenza di incrementare ulteriormente la viabilità principale con l'allargamento di Via Sotto Ponte Alta fino all'innesto con la strada di progetto parallela alla linea ferroviaria.</p> <p>Si propone di accogliere positivamente la proposta di poter modificare la localizzazione dell'area destinata all'edilizia pubblica con una maggiore cessione di superficie da destinare all'ERP, in quanto tutto ciò può favorire la scelta dell'Amministrazione (indicata nell'Atto di Giunta comunale del 24.03.2011) di collocare l'Intervento ERP/Comune in una zona non marginale del Comparto e con una migliore accessibilità viaria.</p> <p>In riferimento alla richiesta di non vincolare il numero degli alloggi e di non introdurre un limite alla loro superficie, si fa presente che negli elaborati oggetto di definitiva approvazione non si propone di stabilire anticipatamente il numero di alloggi da localizzare all'interno di ciascun Sub-comparto, ma di vincolare la realizzazione delle unità residenziali private ad una consistenza minima della superficie netta di ciascun alloggio di mq. 55, come stabilito nell'art. 30 "parametro edilizio – superficie appartamenti" dell'attuale Regolamento Edilizio. Venendo meno, dunque, la necessità di esplicitare il numero degli alloggi nei singoli interventi previsti nel Piano, la richiesta di non vincolare il loro numero appare superata, mentre la richiesta di non introdurre un limite alla loro superficie non si ritiene accoglibile per i motivi prima indicati.</p> <p>In merito al punto 8 dell'osservazione, si fa presente che con il procedimento di formazione del</p>		
--	--	--	--	--	--



			<p>Piano è possibile modificare lo stato adottato attraverso la partecipazione e la presentazione di osservazioni. Con la proposta di parziale accoglimento di quanto richiesto si ritiene di aver adeguatamente risposto all'osservazione presentata. Qualora il soggetto richiedente non si ritenga soddisfatto dell'espressione del Consiglio Comunale in sede di definitiva approvazione del Piano, potrà, se ritiene opportuno, presentare richiesta di avvio di un nuovo procedimento di Variante all' Atto approvato.</p> <p>Per quanto sopra, si ritiene conseguentemente che siano accoglibili le osservazioni relative ai punti 1), 2), 5), 6) e soltanto parzialmente accoglibile l'osservazione del punto. 3); mentre si propone di non accogliere le osservazioni indicate nei punti. 4), 7) e 8) per le motivazioni sopra descritte.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene <b>parzialmente accoglibile</b> l'osservazione secondo quanto sopra articolato, con il conseguente suo assorbimento nel riassetto complessivo a miglioramento degli elaborati.</p> <p><b>Parzialmente accoglibile</b></p>		
19	<p><i>Provincia di Massa Carrara (prot.n. 63223 del 24.11.2009)</i></p>	<p><b>Premette</b> che a seguito dell'esame degli atti ed elaborati a corredo degli strumenti urbanistici in oggetto:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- sono stati individuati due ambiti d'intervento (Comparto Territoriale Zona Frigido e Comparto Territoriale Zona Stazione) sui quali si prevede una riprogettazione complessiva, finalizzata alla riqualificazione di parti del territorio che presentano aree di degrado;</li> <li>- la relazione generale a supporto descrive, tra le caratteristiche del Programma Integrato di Intervento, come concepito dalla Regione Toscana, le opere che devono essere realizzate: alloggi di edilizia</li> </ul>	<p><b>Premesso che:</b> l'Amministrazione comunale, prendendo atto delle osservazioni e dei contributi pervenuti a seguito dell'adozione di parziale Variante al PRG e contestuale Piano Attuativo del Programma Integrato di Intervento, ha proceduto a sviluppare una generale riorganizzazione migliorativa degli elaborati progettuali a corredo di tali strumenti urbanistici.</p> <p><b>Premesso che:</b> 1)- le previsioni adottate relative alla vasta area di proprietà RFI/Sistemi Urbani dell'ex scalo merci sono state rinviate ad un autonomo procedimento di Variante (avviato con Atto di Giunta Comunale n.142 dell'11.05.2012) per la realizzazione del Distretto</p>	<p>La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio</p>	<p>Osservazione accolta parzialmente Consiglieri presenti:n. 25 Consiglieri assenti:n. 16 Favorevoli:n. 19 Contrari:n.= Astenuiti:n. 6</p>

		<p>agevolata; opere di urbanizzazione conseguenti agli interventi previsti ,la riqualificazione/integrazione del sistema delle opere di urbanizzazione primaria e secondaria,ecc.;</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>- al fine di colmare le principali lacune degli ambiti trattati, il P.I.I., ai fini della consistenza degli standard, deve assumere quale parametro la quantità minima di 25 mq/abitante (come disciplinato nel Piano Strutturale),</li> <li>- le disposizioni della variante per il Piano Attuativo prevedono che la nuova configurazione dei comparti dovrà necessariamente prevedere, oltre gli standard conseguenti al nuovo edificato anche la realizzazione di quelli previsti dal PRGC anche ricollocandoli;</li> <li>- viene prevista una deroga della distanza dalle strade pubbliche di nuova previsione e, nell'evidenziare la consistenza della volumetria e della SUL adottate, la possibilità di usufruire di incentivazioni volumetriche con l'inserimento di opere di eco-efficienza ed eco-sostenibilità nella realizzazione degli interventi.</li> </ul> <p><b>Osserva,</b> relativamente agli aspetti maggiormente attinenti alle previsioni del Piano Attuativo, che:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) la tabella riassuntiva sulla disponibilità degli standard nei vari sub comparti dimostra come in 12 dei 13 subcomparti con nuove previsioni edificatorie, la disponibilità di standard di progetto sia inferiore alle prescrizioni del PS e in alcuni casi alle disposizioni del D.M. 1444/68. Complessivamente nei sub comparti della Zona Frigido risulta un passivo di circa</li> </ul>	<p>Socio-Sanitario, con la conseguente esigenza di una successiva riconfigurazione anche dell'assetto infrastrutturale della mobilità e sosta della zona limitrofa alla piazza della Stazione;</p> <p>2)- Occorre inoltre rilevare che l'Amministrazione, in esito a specifica informativa n. 715/2012 e a seguito di atto di indirizzo della G.C. n. 385 del 06.12.2012, ha espresso la volontà di procedere all'approvazione del Programma Integrato solo per quanto concerne il Comparto Frigido in quanto risulta essere autosufficiente relativamente alla dotazione di standard e come tale non dipendente e subordinato al mancato accordo del Comune con le Ferrovie dello Stato relativamente alla cessione di quelle aree che in fase di adozione identificavano il soddisfacimento dello standard necessario alla realizzazione degli interventi .</p> <p>A seguito di tale considerazione l'Amministrazione ha ritenuto di stralciare il Comparto Stazione rinviandolo ad un successivo autonomo percorso procedimentale.</p> <p>Conseguentemente il punto dell'osservazione riguardante il Comparto Stazione non è in questa fase del procedimento pertinente all'atto posto in approvazione.</p> <p>Tutto ciò premesso si controdeduce quanto segue:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>a) si fa presente che, nella rimodulazione degli elaborati che saranno oggetto di definitiva approvazione, è stata verificata la disponibilità complessiva pari a 25 mq /ab. suddivisa in 18 mq /ab. per le superfici da destinare a verde e a parcheggi e 7 mq /ab per le superfici da destinare a opere di urbanizzazione secondaria. Le superfici a verde e a parcheggio sono state ottenute attraverso criteri di perequazione tra i singoli sub-comparti, attraverso l'acquisizione di nuove aree destinate a standard e riducendo le superfici dei lotti di edificazione. Le superfici relative alle opere di urbanizzazione secondaria sono</li> </ul>		
--	--	--	---	--	--

		<p>9000 mq di superfici a standard, compensato con la previsione del contiguo parco fluviale da realizzare su aree demaniali probabilmente in tempi e modi successivi. Anche nei sub-comparti della “Zona Stazione” risultano mancare gli standard per circa 4500 mq. In questo caso il passivo è recuperato attraverso l’inserimento di nuove destinazioni nelle aree ferroviarie dismesse. Per quanto concerne gli spazi pubblici relativi agli standard, nel Comparto “Stazione”, parte del verde pubblico è costituito da aree di risulta della linea ferroviaria (rilevati, scarpate ecc);</p> <p>b) nella relazione di fattibilità allegata al Piano Attuativo sembra non esserci un coinvolgimento dei soggetti attuatori per la realizzazione del parco fluviale, né diretto né indiretto. Lo stesso parco sembra finanziabile solo con i contributi della Regione Toscana;</p> <p>c) .nella tav.1 del PII sono individuate le sagome degli edifici e in particolare le “superfici extrasagoma posti auto interrati privati” che sembrano interessare la quasi totalità delle aree oggetto degli interventi privati, non consentendo di rispettare il valore minimo del 25% di superficie permeabile. In merito alla sostenibilità dello sviluppo, il PTC all’art. 18 delle NTA prescrive che le previsioni debbano garantire il rispetto del 25% della superficie permeabile e pertanto si chiede di chiarire se ogni nuovo edificio garantisca tale rapporto nella sua superficie pertinenziale.</p> <p>d) il PII prevede la demolizione dell’edificio proto industriale interno all’area ferroviaria</p>	<p>rappresentate nel Comparto Frigido, dalla superficie per l’ampliamento del parco fluviale (verde attrezzato di quartiere), dalla superficie per attrezzature di interesse generale (asilo nido) e dalle superfici previste per la collocazione di eco-piazzole;</p> <p>Per evidenziare la consistenza di superfici destinate a standard di progetto sono state inserite nelle tav. n. 5A e 5B degli elaborati del Piano Attuativo in approvazione, due specifiche tabelle (riportate, anche, come tab. n. 1 e n. 2 all’interno della Relazione di fattibilità), nelle quali è stato evidenziato il numero degli abitanti insediabili (volumetria residenziale/mc. 80) ed è stata confrontata la superficie “richiesta” dal Piano Strutturale e quella “disponibile” da cedere all’Amministrazione sia per le previsioni residenziali sia per le nuove previsioni direzionali/commerciali.</p> <p>b) si fa presente che negli elaborati che saranno oggetto di definitiva approvazione viene proposto un nuovo piano economico-finanziario di attuazione degli interventi in cui la realizzazione del Parco fluviale è stata messa a carico dei soggetti attuatori del Comparto Frigido come opere di interesse pubblico da attuare a scapito di oneri di secondaria e di oneri aggiuntivi;</p> <p>c) si fa notare che a seguito delle osservazioni presentate, nella configurazione aggiornata delle planimetrie dei vari sub-comparti è stata specificata, sia graficamente che quantitativamente (nelle tavv. n. 7 e 8 del Piano Attuativo in approvazione), la consistenza della superficie permeabile pari al 25% dell’area fondiaria dei lotti di edificazione. Inoltre, nelle NTA si propone l’utilizzo di materiali drenanti ai sensi dell’art. 18 “Integrità idraulica” della disciplina del PTC;</p> <p>Infine, sull’opportunità di predisporre una tabella</p>		
--	--	---	---	--	--

		<p>senza valutarne le caratteristiche e/o i possibili valori storico/paesaggistici e le eventuali relazioni con la disciplina delle Schede di Paesaggio del P.I.T. (ambito 2).  <b>Osserva</b> inoltre, relativamente agli aspetti maggiormente attinenti alla parziale variante al PRG, che:</p> <p>e) i documenti di Quadro Conoscitivo sembrano non contenere studi specifici relativi al traffico e alla mobilità e neppure in merito alla regolazione degli orari. Le NTA del PS all'art.113 definiscono il PUM un atto di governo del territorio da redigere in stretta correlazione con il Progetto strategico dei luoghi e degli spazi della collettività e con il "Piano di indirizzo e di regolazione degli orari"; progetto e piano che saranno definiti prima del RU. In considerazione degli obiettivi strutturali per la risorsa "città ed insediamenti urbani" (art.10 e 35 NTA PTC) si ritengono tali piani indispensabili per l'individuazione tipologica, localizzazione, dimensionamento degli standard, strutture pubbliche e sociali previste dalla variante;</p> <p>f) il Documento di Valutazione Integrata a corredo della variante contiene rispetto al PTC una matrice di interrelazioni tra gli obiettivi della variante e gli obiettivi generali del Sistema territoriale locale Massa Carrara – città ed insediamenti urbani (art. 10 delle NTA del PTC) oltre ad una ricognizione tra le prescrizioni del PTC e gli obiettivi/azioni della variante. Tale documento di valutazione pare riferirsi più specificatamente alle previsioni del PII risultando pressoché simile a quello di corredo al Piano Attuativo. Comunque alcune corrispondenze sembrano contenere</p>	<p>riassuntiva di raffronto con il dimensionamento del PS si fa presente che nella tab. n. 3 della Relazione Illustrativa del Piano attuativo, oggetto di definitiva approvazione è stata indicata l'incidenza delle previsioni di SUL del Piano Attuativo (per quanto riguarda l'UTOE n. 5) rispetto al dimensionamento delle nuove previsioni residenziali, commerciali e direzionali del Piano Strutturale.</p> <p>Per quanto sopra, si propone che <b>siano accolte le osservazioni relative alle criticità evidenziate ai punti a), b) e c)</b>; si ritiene invece che le osservazioni di cui ai <b>punti d) e k) siano superate (non pertinenti)</b> per le motivazioni espresse in premessa (riguardano il Comparto Stazione), le osservazioni di cui ai punti <b>e), f), g), h)</b>, <b>sono di fatto superate (e come tali non accoglibili)</b> in quanto il Piano Strutturale ha di fatto assorbito il Programma Integrato nei suoi specifici riferimenti conoscitivi, progettuali, disciplinari e valutativi in merito alla sostenibilità delle previsioni, mentre le osservazioni di cui ai <b>punti i) e j) risultano accoglibili</b>, anche a seguito delle novità introdotte nel miglioramento complessivo degli strumenti e dell'accoglimento delle precedenti osservazioni, in particolare con riferimento alla circostanza che il Comparto Frigido risulta ora indipendente per dotazioni di standard e che questi risultano pienamente verificati con le nuove esplicitazioni tabellari, nonché anche in esito alle valutazioni della Conferenza Paritetica che ha portato ad un circostanziato approfondimento.</p> <p>In conclusione, per le motivazioni sopra espresse si ritiene <b>parzialmente accoglibile</b> l'osservazione, come sopra articolata, con il conseguente suo assorbimento nel riassetto complessivo a miglioramento degli elaborati.</p> <p><b>Parzialmente accoglibile</b></p>		
--	--	--	--	--	--

		<p>elementi di dubbio che necessiterebbero di ulteriori verifiche e valutazioni, con particolare attenzione al piano urbano del traffico e al piano dei parcheggi, alla riutilizzazione delle aree industriali dismesse ai fini produttivi, all'equilibrio insediativi e ambientale del territorio, nonché alla quantità e qualità degli insediamenti e degli standard. Nulla viene detto relativamente alle invarianti strutturali del PTC "Fiume Frigido e affluenti" "Linea ferroviaria Pisa-Genova;</p> <p>g) In riferimento al comma 4, art.5, del PTC occorre prevedere la redazione di uno specifico documento, posto a far parte integrante dello strumento urbanistico comunale, che illustri, motivi, certifichi e asseveri la conformità-coerenza con lo stesso PTC.;</p> <p>h) l'attuazione delle nuove previsioni inserite nel PII può avvenire anche in assenza del Progetto Strategico dei luoghi e degli spazi della collettività; tuttavia si evidenzia che a detto documento, definito dal PS strumento conoscitivo e programmatico, sono stati demandati una serie di compiti specifici dello strumento di pianificazione. Da questo punto di vista si ribadiscono le osservazioni e le considerazioni già presentate per l'adozione del PS in merito all'eventualità di redigere varianti anticipatorie in assenza di tale strumento conoscitivo e programmatico. Così facendo si attuano obiettivi strategici del PS e si definiscono quantità dimensionali senza l'ausilio di criteri ed indirizzi specifici e privi di quella visione generale che garantisce la gestione e il controllo delle trasformazioni del territorio. Ciò appare più</p>			
--	--	---	--	--	--

		<p>rilevante in considerazione di quanto riportato nel documento di sintesi della valutazione il quale espressamente dichiara che sono state attivate solamente le forme minime di comunicazione e partecipazione;</p> <p>i) in riferimento alla qualità degli insediamenti e alla ridefinizione degli standard urbanistici, sembra che il PII in alcuni casi ricada in aree già destinate dal vigente PRG a standard. Inoltre si verifica che a livello di quantità e qualità di standard il Comparto 1 risulta carente di parcheggi pubblici mentre il Comparto 2 risulta carente di verde pubblico;</p> <p>j) ai fini del raggiungimento della qualità degli insediamenti e delle coerenza/conformità delle disposizioni di cui all'art. 35 NTA del PTC nonché del regolamento di attuazione del titolo V della LR 1/2005, si chiede di verificare se le nuove previsioni concorrono all'effettivo incremento della dotazione di standard per quantità e qualità in modo da ottenere l'effettiva riqualificazione delle aree degradate. Si ritiene opportuno, per migliore comprensione, che i dati riassuntivi di confronto articolati per categoria e tipologia tra i nuovi standard previsti e quelli stralciati siano riportati nella relazione del Responsabile del Procedimento concernente la sintesi della valutazione integrata.</p> <p>k) relativamente all'invariante strutturale del PTC "linea ferroviaria Pisa-Genova", il documento di sintesi della valutazione integrata potrebbe chiarire meglio la necessità o meno dell'accordo di pianificazione considerato che il PII interessa aree "A Parco Ferroviario" del</p>			
--	--	--	--	--	--

		<p>PRG vigente. Andrebbero eventualmente descritte le valutazioni specifiche in merito ai risultati dello studio di fattibilità previsto dallo stesso comma 5 dell'art.9 del PIT, nonché le verifiche effettuate sull'esclusività per attività di servizio e supporto all'esercizio ferroviario. Delle nuove destinazioni dei tracciati e delle aree ferroviarie individuate dal PII;</p> <p><b>Suggerisce</b>, infine, l'opportunità di predisporre una tabella riassuntiva di raffronto con il dimensionamento del PS, per le quantità dimensionali previste, suddivise per settore (residenziale, commerciale, ecc.), per assegnazione (quanto da recupero e quanto da nuovo impianto) e per UTOE ai fini del monitoraggio delle quantità residue del PS così come è stato fatto per altre varianti anticipatorie del Regolamento Urbanistico. Ciò tenendo conto anche di altre varianti (es PIUSS) e delle eventuali concessioni rilasciate dal momento delle analisi demografiche del PS alla sua adozione nelle UTOE interessate dalla variante.</p>			
20	<i>Osservazione conclusiva dell'Ufficio</i>	<b><i>Si rimanda al documento allegato al presente schema- (All.1)</i></b>		La Commissione accoglie favorevolmente le osservazioni dell'Ufficio	Osservazione accolta Consiglieri presenti:n. 24 Consiglieri assenti:n. 17 Favorevoli:n. 19 Contrari:n.= Astenuti:n. 5