

Massa, 3 maggio 2024

Spettabile

**Ministero della Transizione Ecologica
Commissione Valutazione Impatto Ambientale
presso il Ministero della Transizione Ecologica
va@pec.mite.gov.it**

Alla cortese attenzione del Responsabile del procedimento
Dott. Carlo Di Gianfrancesco

e p.c.

Spettabile

**Ministero della Cultura
Direzione generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
Servizio V – Tutela del paesaggio
mbac-dg-abap.servizio5@mailcert.beniculturali.it**

Alla cortese attenzione del Dirigente del Servizio V
Arch. Rocco Rosario Tramutola

U.O.T.T. n.4 – Arch. Marina Gentili

Spettabile

**Regione Toscana
Politiche Mobilità, Infrastrutture e Trasporto Pubblico Locale
Direzione Ambiente ed Energia
regionetoscana@postacert.toscana.it**

OGGETTO: procedimento “FI397 - S.S. 1 "Aurelia". Variante in Comune di Massa - 1° Lotto (Canalmagro-Stazione). Progetto Definitivo” – Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM) 6018 – Pubblicazione delle Integrazioni al progetto e al relativo studio ambientale – **osservazioni**.

Il sottoscritto, Carlo Massa,
richiamate le osservazioni già presentate, viste le integrazioni presentate dal proponente, presenta le seguenti, ulteriori

OSSERVAZIONI

nel procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale

avente a oggetto “FI397 - S.S. 1 “Aurelia”. Variante in Comune di Massa - 1° Lotto (Canalmagro-Stazione). Progetto Definitivo” - Codice procedura (ID_VIP/ID_MATTM) 6018.

Il sottoscritto c
il quale è domiciliato e residente.

L'immobile in parola ricade nelle immediate adiacenze del tracciato dell'infrastruttura oggetto del presente procedimento di VIA e, dunque, l'odierno osservante possiede il requisito della *vicinitas*, dal quale deriva il suo interesse diretto, concreto e attuale alla presentazione delle presenti osservazioni.

Il sottoscritto ha già presentato, in data 14 giugno 2021, le proprie osservazioni in relazione al progetto definitivo depositato dal proponente.

Con l'avviso pubblico del 4 aprile 2024, prot. MASE-2024-0056573, veniva data notizia del deposito del deposito di integrazioni al progetto e al relativo studio ambientale, con possibilità per gli interessati di presentare osservazioni.

Pertanto, richiamando integralmente le osservazioni già presentate, anche riguardo alle integrazioni prodotte, nonché agli atti e ai pareri rilasciati dalle Amministrazioni e acquisiti all'istruttoria confermano l'assoluta carenza, incongruità e inidoneità degli elaborati, del progetto e dello studio redatti, condotti e depositati dal proponente.

Peraltro, le integrazioni inviate dal proponente in data 03/04/2024 risultano carenti e per nulla esaustive andando, di fatto, a riconfermare integralmente e immotivatamente il progetto iniziale, senza in alcun modo considerare le indicazioni ricevute dalle altre Amministrazioni.

Già solo per tale motivo, il procedimento dovrebbe e deve concludersi con esito negativo per il proponente.

Tuttavia, si andrà di seguito ad elencare dettagliatamente e puntualmente le carenze del progetto riscontrate anche in sede di integrazioni.

Venendo al merito delle integrazioni presentate dal proponente, occorre, in primo luogo, osservare:

- la manifesta irragionevolezza dell'istanza di VIA limitata ad un solo lotto del progetto Variante Aurelia;
- l'omessa valutazione delle alternative al progetto.

In particolare, con riguardo alla valutazione di possibili alternative, il proponente continua a ignorare la cosiddetta "opzione zero", aprioristicamente scartata in ragione di infondate e generiche asserzioni di principio.

Inoltre, non vengono in alcun modo prese in considerazione altre soluzioni valide, possibili e a conoscenza del Comune di Massa (che ne ha richiesto lo studio nel 2008), ma solo adeguamenti del tracciato.

Inoltre, si evidenzia anche l'assenza nel progetto di ogni valutazione e comparazione degli interessi privati con quelli pubblici, nonché la valutazione e adozione di soluzioni progettuali volte a preservare le attività esistenti.

Invero, un'alternativa possibile sarebbe ed è quella di ricondurre il traffico "pesante" di attraversamento alla vicina autostrada A12.

Si tratta di una soluzione a "costo zero", che consentirebbe di traguardare gli obiettivi di riduzione del traffico e di maggiore sicurezza previsti dal progetto, oltre a offrire un beneficio per i trasportatori sia in termini di costo sia di rischio.

Inoltre, costruendo un nuovo accesso all'autostrada nella zona dell'aeroporto del Cinquale, si otterrebbero anche evidenti benefici sociali, economici e turistici, sia per il Comune di Massa sia per il Comune di Montignoso.

È ancora il caso di rilevare che il progetto interferisce con **zone gravate da usi civici**, come segnalato da Regione Toscana e dal Ministero della Cultura.

Sul punto, il proponente si limita a rinviare la questione al rilascio dell'autorizzazione, adottando così una condotta in aperto contrasto con le più elementari norme che regolano il procedimento amministrativo poiché sarebbe ed è indispensabile chiarire, sin d'ora, quale sarà l'impatto dell'opera in relazione ai diritti di uso civico pacificamente gravanti sulle aree oggetto di intervento.

Venendo ora alla parte relativa ai dati di monitoraggio e della qualità dell'aria, è il caso di evidenziare che la stazione della Rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria MS-Colombarotto è locata nel centro della città di Carrara, ovvero in una località del tutto diversa rispetto a quella interessata dal progetto (è possibile visionare la posizione della stazione di rilevazione al seguente link https://www.arpat.toscana.it/temi-ambientali/aria/qualita-aria/rete_monitoraggio/scheda_stazione/MS-COLOMBAROTTO).

Inoltre, tutti i dati esaminati nel progetto sono stati raccolti da stazioni locate in territori nei quali è vietato il transito dei mezzi pesanti.

Tale circostanza inficia inevitabilmente la validità e l'attendibilità delle rilevazioni che, pertanto, sono manifestamente inadeguate.

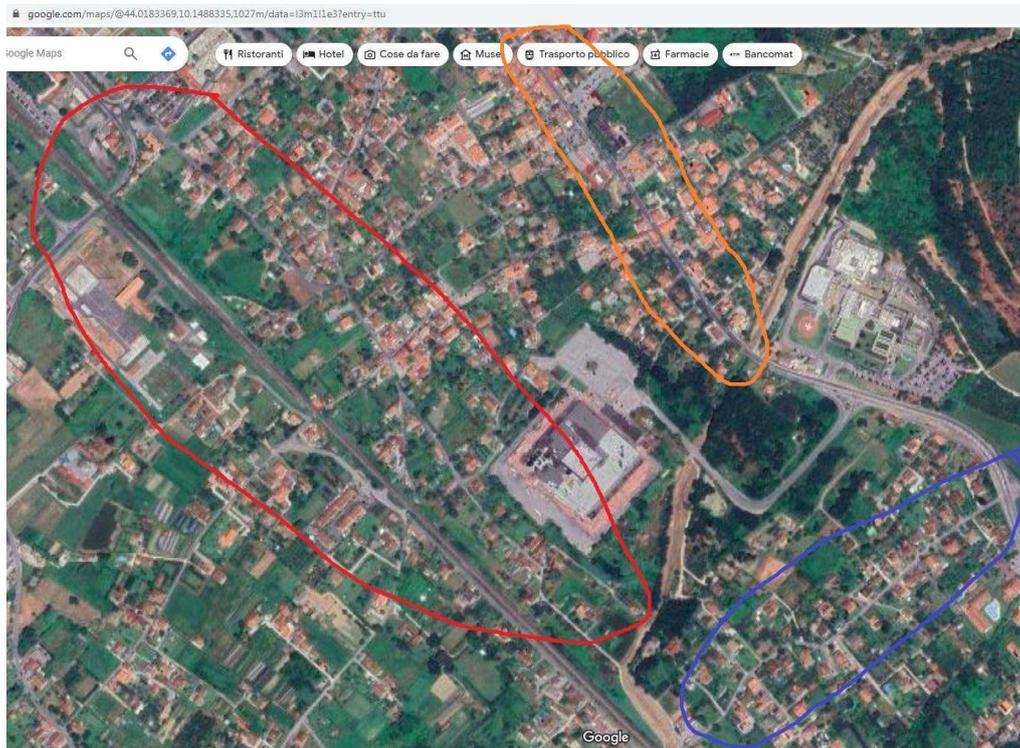
Circa le richieste di Regione Toscana e del MIC di proporre alternative alla realizzazione della rotonda R04 di fronte all'Ospedale del Cuore, il proponente ha solo formulato adeguamenti di tracciato, spostando la rotonda di pochi metri rispetto a quanto indicato nel progetto e valutando in modo arbitrario solo i benefici in termini di sicurezza stradale e di valore degli espropri/costi.

In questo modo, il proponente ha eluso la richiesta degli Enti di trovare una diversa locazione della rotonda per ovviare al problema dell'inquinamento atmosferico e acustico.

Inoltre, nelle integrazioni volontarie presentate il 31/03/2022, il proponente rispondeva al MIC individuando la possibilità di spostare la rotonda in località Debbia; tuttavia, tale opzione veniva successivamente scartata poiché *“le opere in progetto possono determinare alterazioni delle condizioni psichiche dell'uomo”*.

A tal proposito, si riporta di seguito la schermata di *Google Maps* dove si evidenzia in colore Blu la zona scartata, ed in colore Rosso la zona interessata dal progetto in oggetto.

Da tale immagine è agevole comprendere come sia più densamente abitata la zona in Rosso e che, pertanto, la scelta operata dal proponente sia del tutto illogica e irragionevole.



Si osserva che l'opera prevede la realizzazione di: *“una pista FS di larghezza 6.00 mt tra ferrovia e ciglio esterno della sede viaria, solo per il tratto di affiancamento”*.

È evidente che la realizzazione di opere pubbliche, che incidono su aree private e, dunque, richiedono l'avvio di procedimenti espropriativi dovrebbe avvenire con il minor sacrificio possibile per la proprietà privata e, quindi, contenendo i costi per le finanze pubbliche.

In questo caso, invece, l'Amministrazione andrebbe a espropriare terreni da cedere poi gratuitamente a una società privata, operazione, questa, del tutto illogica e immotivata.

Inoltre, la viabilità di progetto è di categoria extraurbana C2 prevista nel D.M. 05/11/2001, caratterizzata da un intervallo della velocità di progetto compreso tra 60 e 100 km/h.

Il contesto urbano che la nuova arteria collega ha limite di velocità 30Km/h e 50Km/h: la scelta risulta dunque assolutamente inopportuna per incompatibilità al contesto.

Si osserva che la zona interessata dall'intervento è storicamente agricola, coltivata ad orto e allevamenti domestici, protetta dal vincolo di Zona Rurale Residuale.

I residenti si prendono cura e coltivano la terra con amore e dedizione: in questi anni hanno creato un polmone verde per la città, tramandando alla generazione futura l'amore per la terra e il sacrificio che essa comporta.

Nel documento T00IA00AMBRE02B pag.193 è mostrato il grafico *“Analisi delle variazioni delle concentrazioni del biossido di azoto (NO2) su area vasta”* che evidenzia che la zona interessata da intervento avrà aumento molto elevato per concentrazioni del biossido di azoto NO2, diventando la zona più inquinata della città.

Considerato che tali grafici sono basati su dati rilevati da stazioni poste nel centro di Massa e nel centro di Carrara, con caratteristiche di territorio diverse, si rileva che tali variazioni non sono ammissibili.

Dalla data di stesura del progetto, il contesto urbano è molto cambiato: solo la zona di Turano dove transita l'Aurelia è rimasta tale e quale, perché ormai saturata.

Nella zona Via Pellegrini – Stazione -Via Carducci c'è stato un grande sviluppo legato alla costruzione di numerosi palazzi, aree commerciali e di servizi: supermercati, centro commerciali, GDO, Poste centrali, Stazione, Studi medici, Farmacia, Scuole, Negozi Bar e Ristoranti, etc.

Dalla data di presentazione della VIA, il Comune di Massa ha poi realizzato nuovi progetti:

- la nuova Piazza della Stazione con terminal autobus; nuova viabilità obbligatoria in ingresso e uscita dalla stazione (basata sulle rotatorie Viale della Stazione e Via del Papino); riduzione dei parcheggi; marciapiede a bordo strada e attraversamento pedonale "libero" per studenti, pendolari e turisti su Via Pellegrini;
- il nuovo Ospedale di Comunità e Casa della Salute con fondi PNRR in Via Carducci, oltre ad unità abitative di Edilizia popolare, per cui è prevista una nuova pista ciclabile e parcheggi che ne restringono la carreggiata e ne determinano un declassamento di categoria;
- riqualificazione di Via B. Croce in viale alberato con pista ciclabile a doppio senso di marcia, aiuole e nuovi attraversamenti pedonali; con restringimento della carreggiata e previsione di interdizione al transito per i mezzi pesanti;
- apertura nuovo supermercato in area dismessa con approvazione di Variante al RU.

Di fatto, la zona è diventata parte integrante del centro città: così decade l'obiettivo di progetto di "*ridurre il traffico in transito nel centro città*", ma anzi la realizzazione del 1° Lotto sposta il traffico sull'**arteria principale del centro città**, già congestionata allo stato attuale.

Si osserva che il proponente ha ommesso nel capitolo relativo alle Ricadute Socio-Economiche di riportare che il progetto FI397 1° Lotto della Variante Aurelia ad oggi prevede un costo minimo di oltre 44.500.000,00 € come indicato nel documento programmatico di ANAS "20240321 Elenco Totale Interventi Contratto Di Programma Mit Anas 2021-2025" a pag.8: <https://www.mit.gov.it/nfsmitgov/files/media/notizia/2024-03/20240321%20ELENCO%20TOTALE%20INTERVENTI%20CONTRATTO%20DI%20PROGRAMMA%20MIT%20ANAS%202021%202025-2.pdf> di cui 23.386.000,00 Euro non finanziati, né assegnati; senza che il proponente specifichi i costi del riallocaimento del distributore ENI, indicato nelle integrazioni.

Il costo è aumentato notevolmente rispetto alla spesa preventivata di 12.966.907,51 Euro (più altri fondi stanziati a disposizione della stazione appaltante) indicata nel documento di progetto T00CM00CMSEE01B.

I benefici socio economici elencati dal proponente (che non contesto nel merito ma che meriterebbero pesanti critiche) non giustificano una tale spesa.

Si contesta anche l'equazione di sostituire l'area boscata vincolata, con “*fascia tampone arboreo-arbustiva*” e “*fascia ripariale arboreo-arbustiva*”: il bosco tipico della zona ha una funzione ambientale importante che non può essere comparata con degli arbusti ed aiuole.

Si osserva che la realizzazione dell'opera causa danni alla salute dei residenti per ammissione del proponente e svaluta il valore degli immobili lungo il tracciato, senza prevedere alcun ristoro. Le opere di mitigazione proposte non sono idonee ad alleviare l'impatto ambientale: per chi come me ha scelto di comprare la casa con vista della campagna e del mare, investendo i risparmi di una vita di lavoro, non può accettare di trovarsi una barriera colorata alto alcuni metri, a poca distanza dall'uscio, che impedisce allo sguardo di vedere il verde dei prati, il blu del mare e i colori del tramonto.

Il proponente non tiene in considerazione la possibilità di riallocare i residenti, né un indennizzo per la salute e la svalutazione degli immobili, ma solo il semplice esproprio.

Si osserva che il proponente progetta in deroga in Zona a molto elevato rischio idraulico, vincolata da normativa regionale.

Nella relazione di integrazione, a pag. 34 è scritto: “*In merito a questi aspetti, i risultati delle modellazioni mostrano un aggravio in termini di altezza di battente in un'area circoscritta tra Via delle Gorine ed il nuovo rilevato. L'area risulta depressa e già ad oggi soggetta ad inondazioni. Le analisi idrauliche dello stato post operam mostrano un incremento di battente nell'ordine di 25cm e 15cm rispettivamente per gli scenari TR30 e TR200. L'incremento di tale battente lo si riscontra però in aree oggetto di intervento e di esproprio, le quale saranno debitamente recintate in quanto di futura proprietà ANAS*”.

Premesso che lo studio del rischio idraulico si basa su documenti precedenti al 2012, che non tengono conto in nessun modo del Cambiamento Climatico in corso, che ha causato solo nell'ultimo anno 2023 due eventi alluvionali di grandi proporzioni in Toscana ed Emilia Romagna (che hanno interessato anche la città di Massa).

Premesso che le opere realizzate nel Comune di Massa negli ultimi anni, basate su tali dati, presentano criticità ogni volta che piove: alla Stazione si montano le paratie, i sottopassi vengono interdetti al traffico, le rotonde si allagano causando blocchi del traffico, tombini che saltano per la fuoriuscita dell'acqua...



Si osserva che le integrazioni non tengono conto della relazione del geologo dott. Leonardi allegata al parere della Regione Toscana: *“Peraltro, una diretta applicazione della tabella di pag. 28 ai fini della valutazione della fattibilità della previsione dell'intervento, trattandosi questo di “strada di interesse regionale – extraurbana principale” o “altre strade – strada urbana di scorrimento” secondo la classificazione adottata dall’Autorità di Bacino distrettuale, categorie rispettivamente con classe di danno D4 e D3, porterebbe ad una valutazione di non fattibilità in quanto il rischio insistente sull’opera sarebbe R4 o R3 prescindendo dal battente idraulico, e non R2 come previsto dalla medesima LR 41/18.”*

Si osserva inoltre che la normativa regionale citata dal proponente nel progetto non accenna alla proprietà ma vincola per il livello di rischio: quindi scrivere *“L’incremento di tale battente lo si riscontra però in aree oggetto di intervento e di esproprio, le quale saranno debitamente recintate in quanto di futura proprietà ANAS”* non scagiona il proponente dal violare la normativa, perché non si capisce come una recinzione possa frenare l’acqua e impedire danni a persone e cose. Si osserva anche come sia assurdo che il proponente si ritenga in grado di stabilire con tale precisione quanto terreno sia da espropriare in più per non avere aggravio in aree contigue, come se potesse prevedere le caratteristiche dei futuri cambiamenti climatici.

Comunque, l’esproprio di aree in eccesso, è contrario al principio di diritto che prevede per le opere pubbliche minor impatto sulla proprietà privata e minor costo per lo stato.

La tabella in questione risulta funzionale ad una individuazione rapida e “statica” del rischio che insiste sul territorio. Tuttavia risulta non adatta a valutazioni di carattere “dinamico”. Risulta infatti totalmente assente un elemento fondamentale della valutazione del rischio e cioè il battente di inondazione ed il suo incremento. Valutando l’aggravio di rischio secondo la tabella si potrebbe verificare il caso in cui un’area inondabile allo stato attuale ad esempio con 10 cm di battente che viene inondata allo stato di progetto con 150 cm di battente venga mantenuta nella stessa classe di rischio.

Infatti la LR 41/18, che all’opera in questione si applica all’art. 13 c1 per le parti poste in P3, e all’art. 13 c2 per le parti poste in P2, agli artt. 8 c2 e 13 c2 parla di non aggravio delle “condizioni di rischio” e non di “classi di rischio”.

Peraltro, una diretta applicazione della tabella di pag. 28 ai fini della valutazione della fattibilità della previsione dell’intervento, trattandosi questo di “strada di interesse regionale – extraurbana principale” o “altre strade – strada urbana di scorrimento” secondo la classificazione adottata dall’Autorità di Bacino distrettuale, categorie rispettivamente con classe di danno D4 e D3, porterebbe ad una valutazione di non fattibilità in quanto il rischio insistente sull’opera sarebbe R4 o R3 prescindendo dal battente idraulico, e non R2 come previsto dalla medesima LR 41/18.

Geol. Massimo Leonardi

4. CONCLUSIONI

4.1 - RD 523/1904; L. 37/1994; L.R. 80/2015; D.P.G.R.T. 60/R/2016; L.R. 41/2018; D.P.G.R.T. 42/R/2018.

Si osserva che l’Interferenza con area storica e viabilità storiche non è stata risolta con le integrazioni.

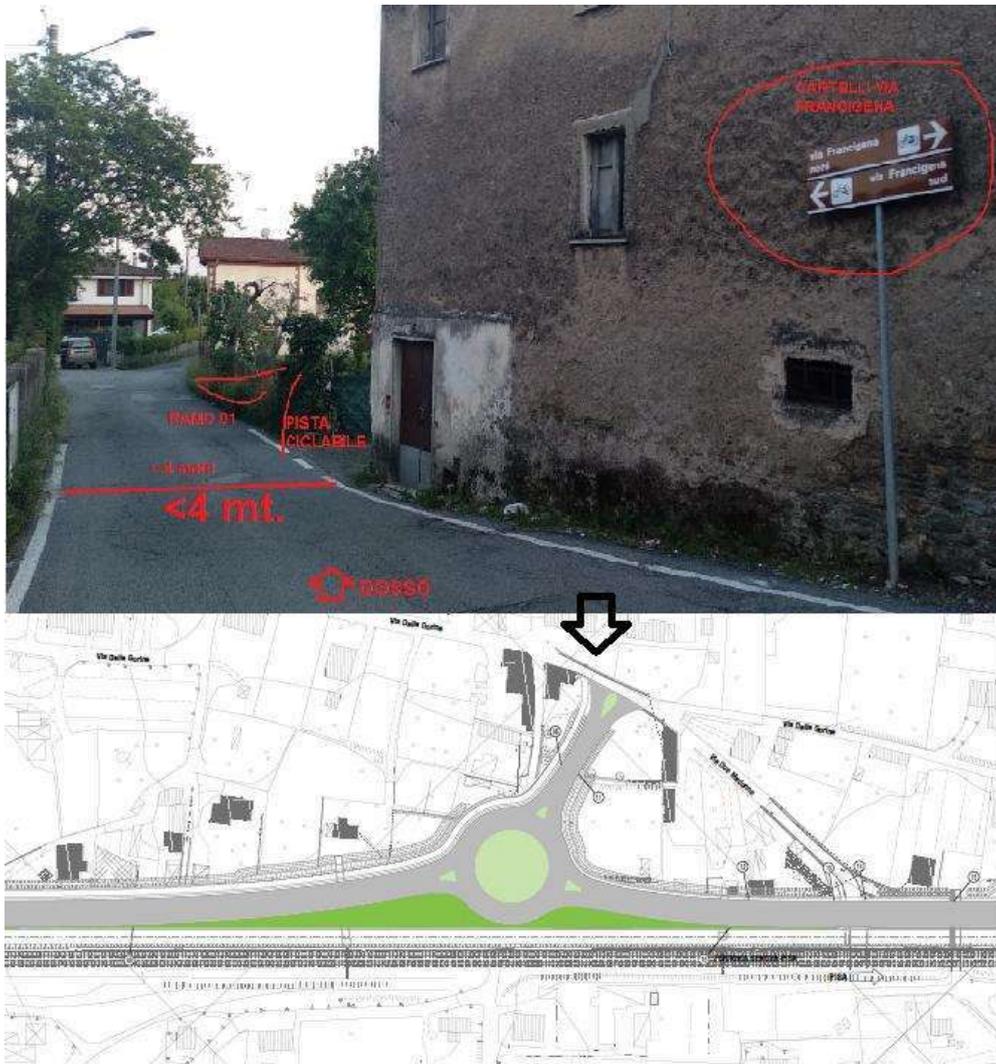
Il proponente conferma nel documento T00IA10AMBRE01B le interferenze con il percorso a piedi della Via Francigena. Nelle integrazioni dichiara che *“La realizzazione della rotatoria R04 permetterà di ridurre le velocità dei veicoli in corrispondenza di questo tratto e di migliorare quindi la sicurezza dei pedoni che percorrono questo tratto di Aurelia che potranno usufruire di marciapiedi ed attraversamenti pedonali a norma.”*

Nel disegno del progetto la rotonda R04 ha un marciapiede che da ovest rientra nell’area dell’ospedale, mentre da est non è segnalato: non è chiaro se il proponente ritenga sicuro attraversare a piedi la rotonda R04 oppure preveda l’accesso e il passaggio dei pellegrini in area privata (Fondazione Monasterio), dove transitano mezzi di soccorso.

Si osserva che il percorso della Via Francigena in Bici è ufficiale e presente nei piani della Regione Toscana dal 2014, data successiva all'approvazione del PSC.

Il percorso è indicato nel sito web ufficiale della Via Francigena (omesso dal proponente): <https://www.viefrancigene.org/it/resource/statictrack/da-massa-a-lucca-tappa-13-in-bici>

Il comune di Massa ha ricevuto ingenti finanziamenti per il percorso che è ben segnalato con cartelli dedicati (vedi foto).



Il proponente dichiara: *“il progetto stradale ha previsto la realizzazione, in affiancamento all’asse stradale in progetto, di una pista ciclabile, completamente in sede propria che permetta di percorrere tale tratto di viabilità in completa sicurezza”*.

Si contesta che il tracciato ufficiale segnalato dal comune non corrisponde con la pista ciclabile del progetto.

Si contesta l’interferenza del Ramo 01 della rotonda R02 che si innesta in Via delle Gorine creando un incrocio anomalo, pericoloso per la incolumità dei pellegrini: l’innesto è in prossimità di due incroci già esistenti (Via delle Gorine/Via Bagaglione e Via delle Gorine/Via Due Madonne), subito dopo un dosso, su viabilità con carreggiata larga meno di 4 mt (strada a doppio senso, senza marciapiede, senza banchina); Via delle Gorine non può essere ampliata per la presenza di un edificio con vincolo storico.

Inoltre si segnala che Via delle Gorine in quel tratto è interessata da un flusso costante di pedoni e ciclisti che usano il sottopasso di Via Due Madonne per attraversare la ferrovia (unico del quartiere).

Si osserva inoltre che il Ramo 01 della rotonda R02 non prevede preclusioni ai mezzi pesanti, che quindi possono (anche solo per errore) uscire dalla rotonda per immettersi nella viabilità locale, senza possibilità di transito né di manovra, mettendo a rischio la sicurezza, con inevitabili conseguenze sul traffico locale.

Poiché il proponente non riconosce alcuna possibilità di modificare il progetto per la rotonda R02, si richiede alla Commissione Valutante di esprimere parere negativo sulla VIA.

Si contesta la realizzazione della Rotatoria R02.

Il proponente scrive: *“La realizzazione della Rotatoria denominata in progetto R02 permette di avere un ulteriore innesto dalla Variante per gli abitanti dell’isolato residenziale di Via delle Gorine e Via della Quercia andando a diversificare i flussi permettendo dunque non sovraccaricare la Rotatoria R01, ... riducendo dunque gli impatti ambientali che sarebbero altrimenti derivanti da un flusso veicolare che sarebbe costretto ad allungare il tragitto di congiunzione tra la nuova variante e il suddetto quartiere residenziale”*. Poche righe più avanti, in piena contraddizione, aggiunge: *“Inoltre la realizzazione della Rotatoria R02 potrà permettere in futuro alcune modifiche al grafo stradale esistente nei dintorni di Via delle Gorine da parte dell’Amministrazione Comunale; ad esempio imponendo dei sensi unici di percorrenza per le suddette viabilità esistenti che presentano larghezze di carreggiata piuttosto modeste”*.

La rotonda R.02 viene realizzata in prossimità a case antiche in sasso: si contesta che le vibrazioni possano causare danni strutturali.

Inoltre come indicato sopra, per stessa ammissione del proponente la Rotonda R.02 comporta aggravio del rischio idraulico per le aree contigue.

Per la tutela e la salvaguardia della sicurezza dei residenti, si richiede alla Commissione Valutante di esprimere parere negativo sulla VIA.

Si osserva che il progetto preveda la realizzazione di una pista ciclabile per il tratto tra la rotonda R.01 e la successiva rotonda R.02: non è prevista alcuna soluzione tecnicamente valida per immettersi nella viabilità esistente della rotonda R.01 su incrocio con Via della Repubblica/Via del Papino/Via Pellegrini, soprattutto in termini di sicurezza stradale.

Allo stesso modo, su altro terminale, il progettista non ha previsto alcuna soluzione per la sicurezza dei ciclisti in immissione su viabilità esistente: strada a doppio senso, senza banchina né marciapiede, con carreggiata larga meno di 4mt, in prossimità di un dosso e due incroci.

Anche per questi motivi, si insiste dunque per l’archiviazione del procedimento o comunque per la conclusione negativa dello stesso, con integrale rigetto dell’istanza presentata e, in ogni caso, negando la compatibilità ambientale dell’intervento.

Carlo Massa

