

**Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale**

**Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:**

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.  
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

*(Barrare la casella di interesse)*

La Sottoscritta Tonini Natalia (architetto)

*(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)*

Il/La Sottoscritto/a \_\_\_\_\_

in qualità di legale rappresentante della Pubblica Amministrazione/Ente/Società/Associazione

\_\_\_\_\_  
*(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)*

**PRESENTA**

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato  
 Progetto, sotto indicato.

*(Barrare la casella di interesse)*

**S.S. "Aurelia". Variante in Comune di Massa -1°Lotto ( Canalmagro – Stazione ).**

\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_  
*(inserire la denominazione completa del piano/programma ( procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA)*

**OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)  
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)  
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)  
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)  
 Altro *(specificare)* Aspetti realtà attuali, in contrasto con la realtà al tempo del progetto.

**ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI**

*(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):*

- Atmosfera  
 Ambiente idrico  
 Suolo e sottosuolo  
 Rumore, vibrazioni, radiazioni

- X Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- X Salute pubblica
- X Beni culturali e paesaggio
- X Monitoraggio ambientale
- X Altro (specificare) Nuove opportunità e potenzialità di sviluppo della zona alla luce di nuove direttive post covid19.

## **TESTO DELL' OSSERVAZIONE**

### **ASPETTI DI CARATTERE GENERALE.**

La pubblicazione del progetto è risultata troppo ravvicinata ai tempi concessi per le osservazioni.

La complessità del progetto esigeva più tempo per essere esaminato, per essere reso noto a più comunità, data la sua importanza statale e interregionale. Troppo breve il tempo per organizzare osservazioni specifiche, analitiche, professionali.

### **ASPETTI PROGRAMMATICI.**

Il progetto in esame non appare inserito armoniosamente nell'area prevista. Sproporzionato per la sua imponenza, rispetto a tutti gli altri assi stradali, compresa la vecchia strada Aurelia ( che come storica via, rimarrà a servizio della città e continuerà a svolgere il suo ruolo di scorrimento per i servizi che vi si riversano), l'asse previsto così progettato, denuncia la disattenzione a prevedere sistemi di arterie in relazione, a servizio di un territorio preso in esame nella sua interezza, come si conviene a chi progetta una strada statale come l'Aurelia. Da una attenta lettura del progetto , ci si accorge che addirittura mancano alcuni tratti importanti di recente esecuzione : non è riportato il raccordo via Due Madonne - via Salicera. Ciò fa pensare che lo studio non sia redatto esaminando le vere esigenze di scorrimento del traffico, in visione di una pianificazione di territorio unitario. Di grande sofferenza è riversare ad imbuto in piazza della Stazione, i flussi di scorrimento di tutta la città : dalla statale Aurelia, dal Viale della Repubblica , da via Marina Vecchia, dal viale Roma e da via Carducci , là dove è previsto il capolinea degli autobus, il parcheggio dei taxi, l'arrivo di studenti, di pendolari e di turisti. Altra incoerenza di programmazione, è pensare di spostare finalmente dal centro urbano di Turano, la statale Aurelia in un'area periferica. Ormai da tempo il centro urbano si è spostato, i servizi sono tutti decentrati . Il tratto via Pellegrini e via Carducci ad oggi è l'asse di distribuzione più importante per tutta la città. Lo percorre chi la vuol risalire, attraversare o scendere. Quindi per una nuova variante è meglio piuttosto, cercare zone decentrate sfruttando assi stradali già esistenti. E' obbligatorio progettare secondo una analisi e una programmazione globale del territorio comunale, evitando di lastricare nuove superfici , sfruttando quelle esistenti a tutela dell'ambiente.

### **ASPETTI PROGETTUALI.**

Progettare un asse di tale estensione, genera nelle zone che attraversa, un alto tasso di impermeabilizzazione. Le zone dove il tratto è previsto, non sono zone boschive, non sono zone con piante ad alto fusto che potrebbero proteggere dall'emissione di gas tossici e contribuire a

riequilibrare i tassi di umidità . In realtà , nei pressi della ferrovia ( per ovvi motivi) non vi sono vegetazioni importanti e l'intorno è piuttosto ricco di piante da frutto e ulivi potati per la raccolta. La realizzazione di una così ampia pavimentazione tra sede stradale, piste ciclabili e svincoli, sicuramente porterà ad un basso tasso di umidità che genererà secchezza, degrado, aree incolte e abbandonate. Si genereranno aree residuali gestite da nessuno, ritagliate dagli espropri delle aree private e tutto ciò porterà sistematicamente ad un vero impoverimento dell'habitat. L'ambiente ne subirà un danno.

### **ASPETTI AMBIENTALI.**

In relazione all'ambiente il progetto è evidente che distrugge l'ecosistema della campagna massese. Inserendo un simile asse stradale Canal Magro - Stazione, è come inserire una industria di veleni, nel cuore dell'isola verde massese rimasta a valle. I nuovi dettami della progettazione urbana sono legati alla buona politica della conservazione del verde per una prevenzione vitale.

E' importante non urbanizzare , ma utilizzare aree che abbiamo già a disposizione (appoggiarsi ad assi presenti nel territorio per il traffico pesante, realizzando piuttosto sistemi di raccordo e svincoli a servizio). La Commissione Europea per raggiungere l'obiettivo di un'Europa più sostenibile entro il 2030, dice no all'abbandono e alla intensificazione. Il progetto datato da 20 anni non risponde più oggi alle direttive europee di programmazione del territorio. Il territorio da servire ha una estensione di pochi chilometri e assi di buona percorribilità lo attraversano. Investire oggi nel 2021 in una nuova realizzazione di asfalto è lontana dalla politica ecologica in atto. Positivo sarebbe attrezzare diversamente gli assi presenti di piste ciclabili, pedonali, creare raccordi importanti o svincoli su assi esistenti.

### **ASPETTI ECONOMICI.**

Investire nel territorio per il territorio è giusto, ma nel rispetto di una vocazione locale. Oggi in epoca post covid19 la scienza ci dice che la distruzione degli ecosistemi rende più probabili le pandemie. I luoghi qui interessati sono in un momento di lancio verso il green. Piuttosto investire per potenziare. Risulta presente un vero ecosistema. Zone verdi da sempre agricole hanno vissuto modestamente di piccola produzione. Piccoli proprietari terrieri pazientemente, hanno protetto fino ad oggi , tempo di rinascita dalla pandemia, appezzamenti preziosissimi. Questi ci proteggono dalle alluvioni, dallo smog, dall'inquinamento, dallo stress. Producono economia : sono sorte coltivazioni bio, servizi di vendita di prodotti a chilometro zero. Si fa accoglienza al turismo green , sono presenti luoghi e strade adatte allo svago degli adulti e dei più giovani. Tutto questo è mappabile proprio dove la amministrazione, miope o cieca, apre le porte ad un progetto sconvolgente.

### **ATMOSFERA.**

Non si può prescindere dalla presenza dell' 'asse ferroviario. In più si deve sottolineare che il tratto ferroviario che verrebbe affiancato dalla variante Aurelia, è ad una quota rialzata rispetto al piano di campagna dove risiedono i fabbricati. Addirittura sul versante mare della ferrovia il dislivello dei terreni è notevolmente più basso. Quindi il treno non solo scorre fuori terra, ma addirittura è rialzato dalla quota di campagna. Tutto ciò favorisce il propagarsi nell'aria di un grande rumore e chiasso assordante, al momento del passaggio dei treni, ma l' immediato silenzio della campagna, i suoni della natura, al termine della corsa del treno, ridonano un equilibrio atmosferico nell'immediato. Immaginando piuttosto un costante rumore di camion e mezzi meccanici , uniti al passare del treno, i valori del rumore risulteranno assordanti e invivibili.

### **AMBIENTE IDRICO.**

Chi risiede la zona Bagaglione fino a Canalmagro, ogni anno registra invalli nelle proprie pertinenze dovuti al dilavamento dell'acqua. Nella zona non esistono reti fognarie, nell'anno 2020 la quantità di piogge ha messo in crisi il naturale drenaggio dei terreni, per le acque delle precipitazioni meteorologiche. Le strade principali, non essendoci più canali di raccolta come la gora, diventano esse stesse canali di raccolta e riversano liberamente le acque nei terreni aperti. Una realtà tutta da gestire. Lo svuotamento delle fosse settiche si è intensificato per l'incapacità di assorbimento dei terreni pieni di acqua. Aggiungere un'asse del genere creerebbe un ulteriore letto idrico in più di acqua inquinata e velenosa che si riverserebbe dannosamente nei terreni limitrofi.

### **SUOLO E SOTTOSUOLO.**

Si registrano smottamenti di 30, 40 cm di dislivello. La instabilità del suolo, si rileva pubblicamente nelle sedi stradali. Il raccordo tra via due Madonne e via Salicera , lo si può prendere ad esempio. Tutta la zona è in continuo assestamento per il dilavamento delle acque nel sottosuolo e le associate vibrazioni del passaggio di treni. L'esecuzione del raccordo via Due Madonne, via Salicera di circa 10 anni fa, che unisce quote diverse, ha sempre bisogno di opere di manutenzione. Subisce sistematicamente svuotamenti centrali nel sottosuolo, facendo così sprofondare l'asfalto. Si creano invalli profondi, di pericolo grave per chiunque percorri la strada in motociclo o in auto. Da considerare che non passano mezzi pesanti quindi non è particolarmente sollecitato .Infine nelle pertinenze private , numerose le rotture di pavimentazioni di verande all'esterno, spesso non basta il massetto armato di rete metallica, per compensare i movimenti del suolo a causa di vibrazioni del treno e dilavamento di acque piovane che scorrono nel sottosuolo.

### **RUMORI, VIBRAZIONI, RADIAZIONI.**

Circa il rumore considero di averne parlato al punto **ATMOSFERA.**

Circa le vibrazioni di averne parlato al punto **SUOLO E SOTTOSUOLO.** Possiamo aggiungere che le vibrazioni del passaggio del treno, sono veramente forti. Se si considera che è "vietato costruire"

ogni manufatto edile entro 30 metri per lato, si capisce quanto sia insidiosa per un ambiente, la presenza dell'asse ferroviario. Sicuramente l'aggiunta di una asse come la variante Aurelia genera un fortissimo impatto ambientale.

### **BIODIVERSITA' ( vegetazione, flora, fauna, ecosistemi).**

Le aree interessate dal progetto in esame sono aree popolate da tantissime specie di volatili. Merli, storni di passaggio, tortore dal collare, passerotti, upupe, gazze, cornacchie, colombacci, garzette, capinere, ballerine bianche, rondini. Altre specie, volpi, topi ricci, allevamenti di api, cavalli, mucche, oche, galline, conigli, le zone costituiscono un vero ecosistema. Siamo una vera e propria porzione di città sostenibile, il principio di una città a emissione zero. Là dove si devono investire milioni di euro per generare zone verdi contro l'inquinamento mortale, il Bagaglione risulta una zona naturalmente protetta dal tempo e dalla sua storia. Le aree circa le colture si prestano ad ogni tipo di produzione. Segnalandone qualcuna: tutte le orticole, pomodori, melanzane, peperoni, insalate verdure di ogni genere, cipolle tipiche, granoturco, numerosi i filari di piante da frutto e di olivi. Una vegetazione ricca e produttiva, ma inadatta ad essere filtro per l'arrivo di un traffico pesante intenso. Il traffico avvelenerebbe le piante che non hanno chiome sufficientemente adatte a contrastare i gas tossici ed emettere il quantitativo giusto di ossigeno assorbendo CO2. In più è chiaro come la realizzazione di una variante Aurelia sconvolgerebbe l'ecosistema esistente.

### **SALUTE PUBBLICA.**

Oggi si gode in queste zone di vera salute. La vicinanza al centro abitato della Stazione, di Turano, e la prossimità alle zone residenziali del mare ha visto al centro dell'interesse cittadino le aree in osservazione. Durante il covid19 sono risultate aree frequentabili a piedi o in bicicletta da anziani, bambini, ragazzi. I campi si sono trasformati in giardini. Il solo passeggiare o correre per le strade del Bagaglione, costituiva opportunità di contatto con l'aria aperta e col verde terapeutico, lontani da soleggiate piazze ardenti.

### **BENI CULTURALI E PAESAGGIO.**

Quale onore! Il passaggio della via Francigena. Si è investito parecchio per riesumarne il percorso, oggi indicato dalla nuova cartellonistica. Non che possa essere di impedimento ad una Variante Aurelia, un sentiero che è stato facile cancellare, ma non oggi. La presenza di storicità è importante per ridare identità ai luoghi e alla comunità che vi abita. È la comunità che ha scoperto in queste zone, la vocazione all'ospitalità dei pellegrini che al passaggio godono in questo tratto, della vista dei due castelli il Malaspina e L'Aghinolfi.

Circa il paesaggio possiamo dire che la presenza di camion che scorrerebbero sulla variante deturperebbe in senso proprio tutto il paesaggio di questi luoghi. Le aperture panoramiche che si colgono, passeggiando per la campagna Massese sono uniche, data la ravvicinata presenza delle

colline e delle Alpi Apuane. Passeggiando per questi luoghi ti trovi immerso nel verde. Il tempo della pandemia ha portato molti a conoscere la bellezza di tali luoghi preservati. La presenza di fossi di irrigazione ornati spontaneamente da iris selvatici, calle , vicino a salici centenari o pioppi cipressini sono di preludio ed accompagnamento alla vicina riserva del lago di porta di Montignoso. Realtà importante di interesse nazionale e forse anch'essa da liberare dalla rumorosa presenza dell'asse Aurelia.

### **MONITORAGGIO AMBIENTALE.**

I luoghi di cui si sta parlando per la loro sfortunata storia urbanistica e per la loro peculiare vocazione agricola, oggi al monitoraggio ambientale, risultano unici in positivo. Preziosi e già costituiti come servono per le città del futuro. Un piano regolatore che li ha sempre severamente dichiarati agricoli fino a vedere tempi di abbandono e non senso, oggi li consegna a noi . Piccoli appezzamenti di qualche migliaia di metri quadrati di terreno che non hanno mai permesso lo scatto a produzioni industriali interessanti, oggi sono in realtà luoghi preziosi nell'attualità, giusti per affrontare la crisi climatica. Sono verdi ,non inquinati ,vicini alla centro urbano. A causa di edilizia spontanea condonata negli anni 80, sono aree munite di servizi pubblici, scuola , vendite alimentari , tabacchi ,bar aziende agricoli, vendite di consorzio, circoli culturali , circoli sportivi , centri di animazione , strutture ricettive domestiche, praticamente un ecosistema già costituito da proteggere secondo legge , gelosamente. L'aria, le acque , il suolo godono della presenza di attività che non generano inquinamento. L'inserimento di un tratto di Aurelia come indica il progetto in osservazione, datato 20 anni fa, sarebbe oggi la distruzione di un equilibrio tra natura, cittadini, economia locale, che distruggerebbe completamente ciò che oggi possiamo monitorare in positivo. Le strade che percorrono tutta l'area sono strade di contenuta larghezza, per la loro dimensione, possono essere attrezzate a piste ciclabili e pedonali nel verde.

### **NUOVE OPPORTUNITA' E POTENZIALITA' DI SVILUPPO DELLA ZONA ALLA LUCE DI NUOVE DIRETTIVE POST COVID19.**

Le aree interessate dal progetto in osservazione, piuttosto che essere sfruttate per uno storico progetto, superato concettualmente come modo di intervenire, offrono una opportunità moderna di gestire il territorio verde. Oggi si parla di infrastrutture verdi, a causa dell'urgenza di difesa dall'inquinamento. Tali risultano queste zone , vere infrastrutture verdi per tutta la città . Hanno maggior valenza della infrastruttura Aurelia che si vuol spostare da un centro urbano. Oggi il verde ha un ruolo sociale. Forte è l'invito a ridurre la consumazione di suolo. Tutelare il paesaggio è fondamentale. Qui già si avviata spontaneamente una realtà sostenibile da non distruggere.

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

*Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.*

#### **ELENCO ALLEGATI**

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato XX - \_\_\_\_\_ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data \_13.06.2021\_

*(inserire luogo e data)*

La dichiarante

Natalia Tonini

*(Firma)*