

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.

Il Sottoscritto Riccardo Mannella

PRESENTA

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

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

FI397 - S.S.1 “Aurelia” . Variante in Comune di Massa - 1° Lotto (Canalmagro-Stazione). Progetto Definitivo

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 AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale

Altro (specificare) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il sottoscritto Riccardo Mannella cod. fisc. MNNRCR60D03F023E residente in Massa, via Salicera 15, pec riccardo.mannella@pec.it, in qualità di residente nell'area di impatto della nuova opera e proprietario di abitazione e terreno di pertinenza a valle del tracciato di progetto, ha predisposto le seguenti osservazioni in relazione al procedimento in oggetto.

Problematica traffico:

La relazione (nel seguito, si farà riferimento a questo documento come "la relazione") che accompagna la VIA <https://va.minambiente.it/File/Documento/481352> analizza l'effetto sui flussi del traffico a seguito dell'intervento.

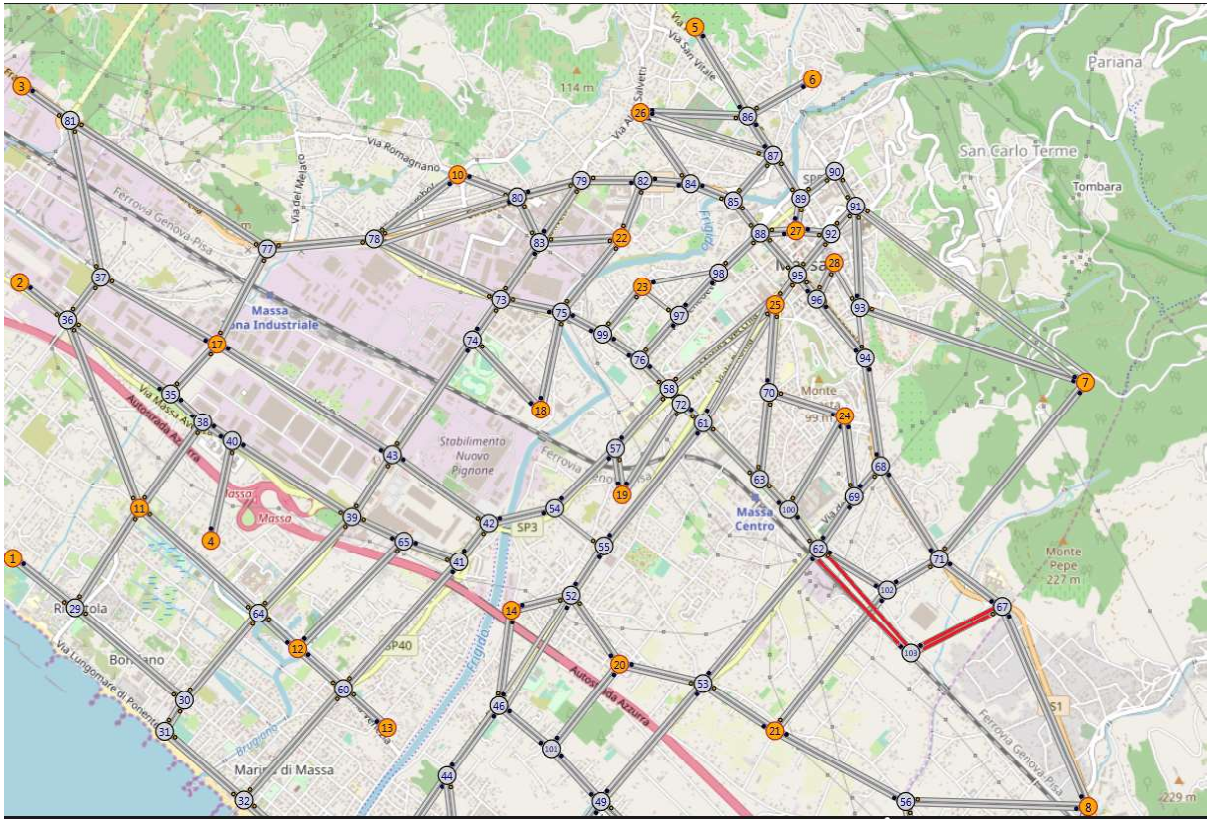
Per questa osservazione è anzitutto rilevante la mappa a pagina 10 della relazione che riporta lo stato di saturazione - così come analizzato nel PUT-PUM del comune di Massa (http://www.comune.massa.ms.it/sites/default/files/61761_3_PUT_PUM_2010_-DEFINITIVO-.pdf) - della viabilità interessata al progetto.

Grado di saturazione	colore	significato
< 0.75	rosso	efficiente
0.75-0.95	blu	aleatoria
>0.95	verde	critica



Si evidenzia il codice dei colori: in verde, strade con saturazione oltre il 95%, in rosso strade con saturazione inferiore al 75%. È altresì rilevante, per l'osservazione, la mappa riportata a pagina 14 della

relazione, con i nodi utilizzati nella simulazioni mediante software di simulazione TRITONE:



Infine, per questa osservazione è rilevante la tabella al capitolo 1.3.2.4 pagina 18 della relazione, in cui viene stimata la variazione di traffico attesa a seguito dell'intervento viario proposto.

Dalla prima mappa risulta che via Carducci (nodi 61-73) e via Catagnina (nodi 73-78) sono archi con già una saturazione critica, superiore al 95% per tutta la loro lunghezza. Facendo riferimento alla mappa che riporta i nodi utilizzati nella simulazione, si tratta dell'asse (saturato) che corre lungo i nodi 78, 73, 75, 99, 76, 58, 72, 61 e 63. Va rammentato che in mappa, là dove è stato visivamente posto il nodo 100, è presente la casa di Reclusione; tra i nodi 100 e 63 un supermercato; in corrispondenza della posizione in cui è posto il nodo 63 la stazione ferroviaria di Massa Centro e il terminale TPL del comune di Massa (ivi trasferito di recente); tra i nodi 63 e 61 due supermercati e l'Ufficio Postale Centrale; nelle vicinanze della posizione sulla mappa dei nodi 61 e 58 sono presenti due scuole superiori e una scuola elementare; lungo la tratta tra i nodi 100 e 73 sono infine presenti molte attività commerciali (alcune che generano un notevole afflusso di clientela: un grossista di materiale elettrico, un magazzino per il bricolage, un negozio di elettronica di consumo, una banca, oltre a un certo numero di attività come diversi bar e pizzerie, ristoranti, negozi di abbigliamento e telefonia, palestre, una agraria, negozi di mobili ecc), il che dà conto della osservata saturazione superiore al 95% lungo questo asse. La presenza inoltre di edifici a molti piani o di aree di rispetto non consente interventi di allargamento di questo asse viario, nel tratto tra i nodi 61-73. Nella relazione sono stimati i flussi al 2019 prima e dopo l'intervento: Per comodità di lettura vengono qui riportate le variazioni percentuali di traffico, come deducibili dalla tabella già indicata, relativi a via Carducci, sottolineando già da ora che si riferiscono tutte ad archi indicati come in saturazione critica (oltre il 95%) nella relazione.

Arco su modello	Variazione percentuale attesa dopo intervento
61-63	+18%
63-61	+31%
72-58	+22%
58-72	+28%
72-61	+28%
61-72	+22%
75-73	+16%
73-75	+8%
58-76	+30%
76-58	+24%
75-99	+32%
99-75	+25%
99-76	+32%
76-99	+25%

Si evince chiaramente che in un asse viario già saturo oltre il 95%, ci si aspetta, a seconda del tratto, un ulteriore incremento del traffico, sino al 32% in più, con l'intervento previsto. Sono state evidenziate in giallo le variazioni percentuali maggiori o uguali al 25%.

Dando credito alla conclusione tecnica presente nella relazione (pag 20) "Dal confronto tra i due scenari emerge che il nuovo tratto stradale di progetto produce una redistribuzione dei flussi veicolari tendente ad un fenomeno di scarico dell'attuale Via Aurelia e conseguente carico degli assi di variante definiti Lotti 1 e 2 nel Progetto Preliminare redatto nell'anno 2013.", risulta quanto meno poco sensata una redistribuzione che comporta un aumento di oltre il 30% del traffico su diversi archi di un asse che, come nota la relazione stessa, è già in situazione di saturazione critica, oltre il 95%.

Non si capisce, insomma, il senso di un intervento estremamente costoso che anziché spostare il traffico su assi viari scarichi, lo sposta su un asse viario che è già ora saturo a un livello pari a quello dell'asse viario che sarebbe alleggerito dall'intervento, senza peraltro poi valutare adeguatamente l'impatto in quanto facente parte di lotti non soggetti a VIA.

Se la problematica è la riduzione del traffico sulla via Aurelia lungo l'asse identificato dai nodi 71-95-78, si osserva anche che il PUT-PUM aveva già analizzato scenari che avrebbero efficacemente ridotto il flusso lungo tale asse, senza caricare l'asse di via Carducci/via Catagnina, ma anzi riducendo anche il flusso lungo tale asse: si veda ad esempio lo scenario 5, pagina 24 del PUT-PUM: questo scenario 5 NON prevede la costruzione della variante Aurelia in oggetto, ma piuttosto un potenziamento e la razionalizzazione di assi viari già presenti. Come già indicato nello stesso PUT-PUM, tale scenario 5 avrebbe ridotto il numero delle tratte in saturazione presenti nel territorio comunale dal 38% al 26%, aumentando la percentuale dei tratti con saturazione inferiore al 75% dal 49% al 61% (pagina 25 del PUT-PUM). Sulla stessa pagina 25 del PUT-PUM, la seconda tabella presentata mostra come tale scenario

5 sia **l'unico** in grado di ridurre il numero di tratte con saturazione superiore al 99% all'interno del territorio comunale.

Si osserva quindi che sorge il dubbio che l'estensore della relazione non abbia preso adeguata visione dell'esistente PUT-PUM del comune di Massa né si capisce il senso dell'intervento proposto dall'ingente costo di 22 milioni, difficilmente giustificabile, dato che impatterà in modo molto pesante, con aumento del traffico anche fino al 32%, su assi viari già indicati come in saturazione nella relazione. **Si osserva** inoltre che sarebbe stato opportuno inserire nella relazione anche una mappa relativa ai livelli di saturazione stimati dopo l'intervento (analoga a quella presente a pagina 10 per i livelli di saturazione precedenti) e una tabella, analoga a quella presente nel PUT-PUM, che mettesse a confronto i livelli di saturazione della viabilità comunale pre e post intervento: né mappa né tabella, che sarebbero stati utilissimi elementi di giudizio, sono presenti.

Si ritiene che già sulla base di questa prima osservazione il procedimento di VIA dovrebbe ricevere parere negativo da codesto Ministero.

Problematiche legate alla rilevanza storica del territorio

L'istruttoria del progetto è decisamente carente sotto questo aspetto, non avendo rilevato che il progetto è in aperto contrasto con il vigente Regolamento Urbanistico del comune di Massa, articolo 113, punto 6. Nella zona interessata alla realizzazione della variante esiste infatti una documentata viabilità almeno trecentesca (come verrà sotto mostrato) che il Regolamento Urbanistico prescriverebbe che fosse, data la sua rilevanza storica, conservata, ripristinata, recuperata e valorizzata, e che il progetto semplicemente distrugge.

È necessario premettere che nel Regolamento Urbanistico del comune di Massa (Giugno 2020, CAPO 4. VALORIZZAZIONE DI ALTRE RISORSE PRESENTI NEL TERRITORIO RURALE - SEZIONE I – Risorse di carattere paesaggistico, storico/culturale e ambientale) all'articolo 113. Tutela e valorizzazione di componenti peculiari di tipo paesaggistico-ambientale, Punto 6. Vie di lizza e tracciati storici, si dispone testualmente che: "I percorsi d'interesse storico e paesaggistico, quali **la viabilità anteriore al 1821**, la via Vandelli, la via Francigena, le tracce della viabilità e della centuriazione romana, le vie di Lizza, i sentieri collinari e montani, **sono considerati risorse** ai sensi dell'Art. 43 della Disciplina di Piano Strutturale. Oltre alla funzione di testimonianza storica e alle funzioni di collegamento specifiche di ciascuno, i sentieri possono assolvere ad una funzione di tipo culturale e turistico e costituiscono fattori strutturanti del paesaggio. **Il RU prescrive la conservazione, il ripristino della percorribilità, il recupero e la valorizzazione di questi tracciati.** Gli interventi di manutenzione dovranno essere effettuati mediante utilizzo di materiali e tecniche filologicamente corrette mediante utilizzo di murature a secco"

Il testo del corrente RU è visibile sul sito del comune di Massa a questo link:

http://mymassa.comune.mass.ms.it/sites/mymassa.sites/files/RU_NTA_2020_variante_1%20finale.pdf

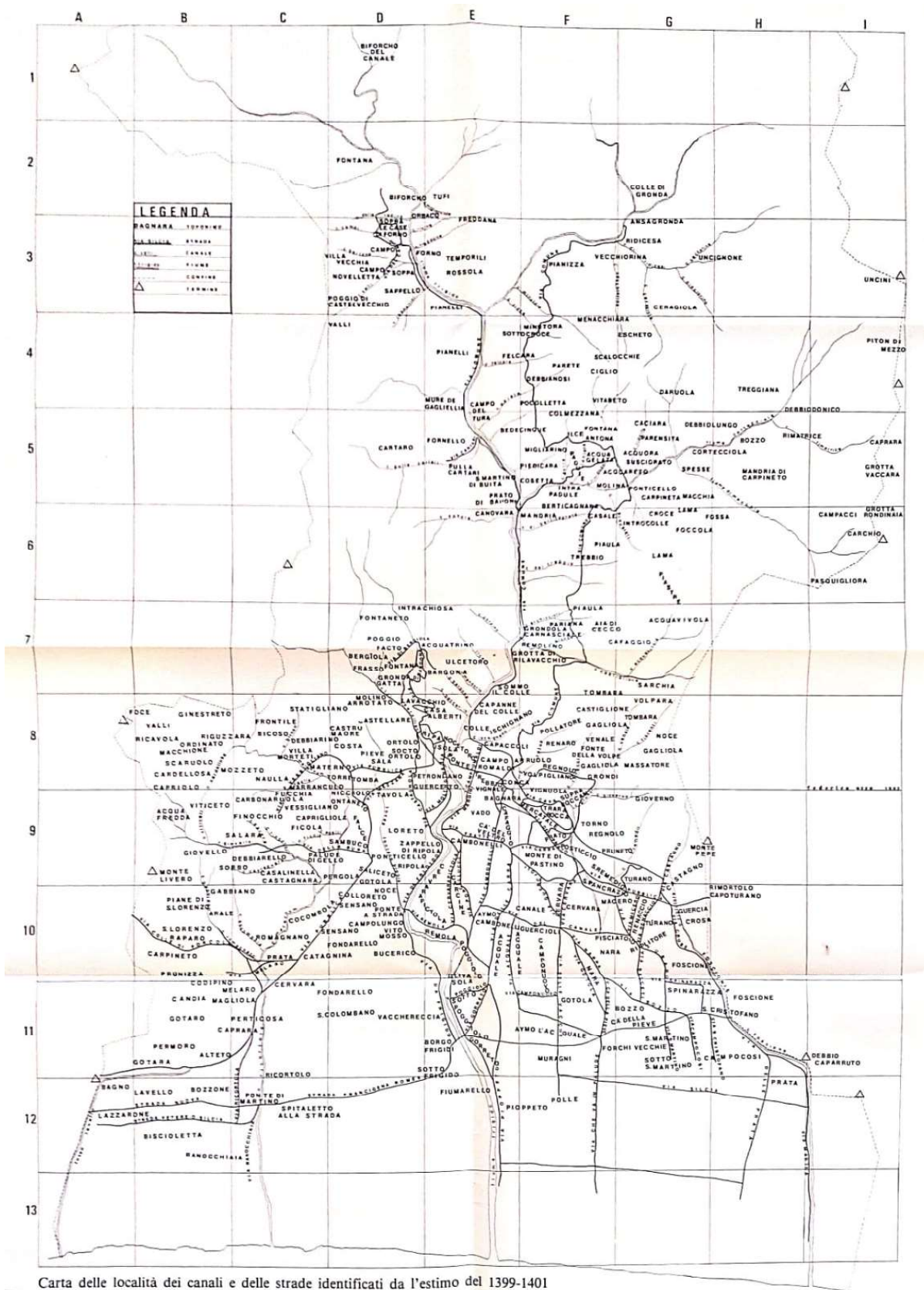
È presente nella letteratura scientifica relativa alla storia medievale italiana un testo universitario di riferimento che analizza la piana di Massa alla fine del trecento e che non è stato citato in nessuno dei documenti a corredo delle varie relazioni presentati per il progetto di variante Aurelia. Si tratta di "Massa di Lunigiana alla fine del Trecento" (prima edizione nel 1984, Pacini Editore, 284 pagine) di Franca Leverotti, già professore ordinario di Storia Medievale presso l'Università di Milano Bicocca. Nel volume, a partire da estimi tre-quattrocenteschi e analizzando fonti amministrative, giudiziarie, notarili e statutarie, si ricostruiscono i caratteri del paesaggio della vicaria di Massa alla fine del Medio Evo. Il volume della prof.ssa Leverotti è molto noto non solo a livello accademico ma anche tra chi si interessa di storia a livello

locale, ed è presente in molteplici copie in diverse biblioteche del territorio del comune di Massa come risulta dal catalogo OPAC:

<https://reprobi.erasmo.it/Opac/EsameTitolo.aspx?IDTIT=f072a3xEcezos4IVJml3sw==>

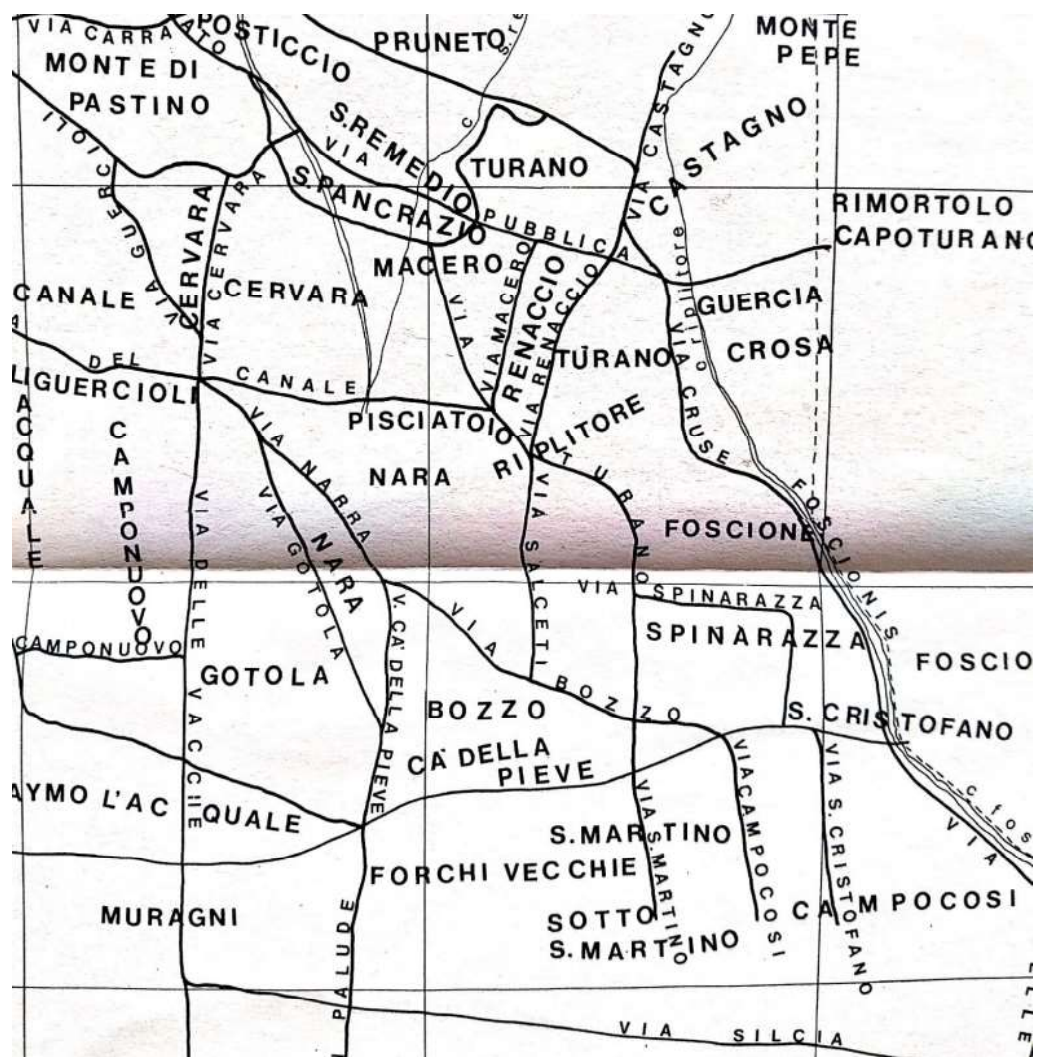
Senza entrare nei dettagli del volume della prof.ssa Leverotti, si rileva che il volume, oltre a recensire toponimi localizzati nell'area interessata dal progetto, presenta una mappa della viabilità della piana massese così come emerge dagli estimi catastali tra il 1399 e il 1401. Si tratta quindi di viabilità esistente alla fine del trecento, cioè di viabilità che ricade ampiamente entro quella viabilità antecedente al 1821 menzionata nel RU e, come tale, viabilità che il RU prescrive sia conservata, recuperata e valorizzata. La viabilità trecentesca nella zona interessata all'intervento di progetto è attualmente fedelmente conservata dalla viabilità esistente, pur in presenza di altre strade, costruite successivamente al trecento, che però si sono limitate ad inserirsi sulla precedente rete viaria trecentesca senza cambiarla o stravolgerla.

Si riporta anzitutto copia della mappa allegata al volume della prof.ssa Leverotti, quadro di insieme, relativa all'intero territorio dell'attuale comune di Massa:



Carta delle località dei canali e delle strade identificati da l'estimo del 1399-1401

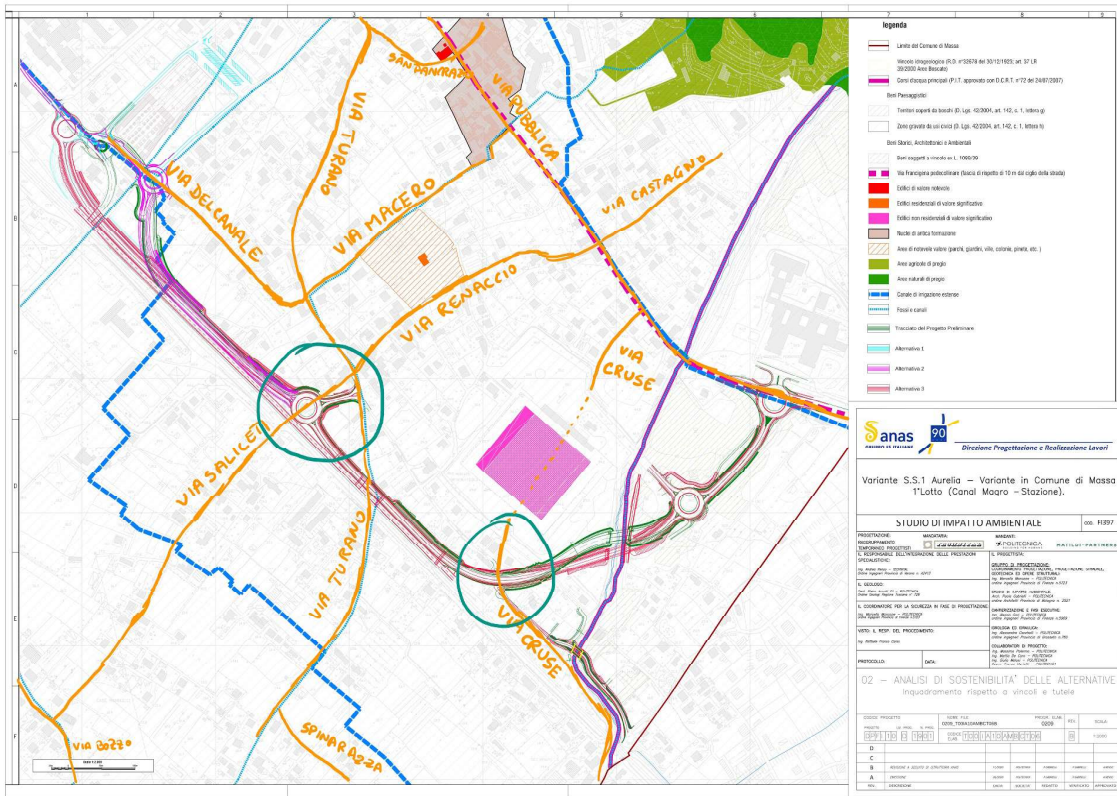
Vediamo ora un estratto da tale mappa, centrato sul reticolo F10-G11, che riproduce la viabilità di fine trecento nella zona in cui è prevista la costruzione della variante Aurelia.



Nella seguente tabella, sono riportati i toponimi trecenteschi e l'attuale nome delle strade, sempre nella zona interessata al progetto:

Toponimo trecentesco	Viabilità attuale
Via Turano	Via della Quercia sino a incrocio con via delle Gorine Via delle Gorine tra incrocio con via della Quercia e via Due Madonne Via Due Madonne a partire da incrocio con via delle Gorine
Via del Canale	Via delle Gorine tra incrocio con via del Papino e incrocio con via Quercia
Via Macero	Via San Remigio di Sotto
Via Saliceti	Via Salicera
Via Renaccio	Via Bagaglione
Via Cruse	Via Crosa Via Gorinel tratto finale fino all'incrocio di Via Sei Ponti (sino a qualche anno fa questo tratto di strada si chiamava anch'esso via Crosa)

Per chiarire il rapporto di criticità tra il previsto intervento e la viabilità di fine trecento, viene ora riportata in sovrapposizione sulla planimetria dell'intervento la viabilità trecentesca, tracciata a mano in arancione, così come appare nella mappa della prof.ssa Leverotti, utilizzando i toponimi trecenteschi per meglio aiutare nel raffronto.



È immediatamente evidente che il previsto intervento impatta pesantemente sulla esistente viabilità trecentesca distruggendo sia una parte di via Cruse (modernamente, il tratto finale di via delle Gorine) che una parte di via Saliceti e via Turano (modernamente, il tratto finale di via Salicera e il tratto iniziale di via Due Madonne). Le aree in questione sono cerchiare in verde. Una parte del tracciato dell'antica via Cruse è purtroppo già andato perduto con la costruzione del Mercato Ortofrutticolo: tale costruzione fu fatta nel secolo scorso, quando la sensibilità verso temi ambientali e di preservazione del patrimonio storico naturale era completamente diversa. Sembra quindi particolarmente grave un intervento che distrugge quello che ancora rimane della antica via Cruse.

Si osserva quindi che questo intervento appare direttamente violare il RU, che invece prevede, per tutta la viabilità antecedente il 1821 (e quindi a maggior ragione, per la viabilità di fine trecento presente in zona) "la conservazione, il ripristino della percorribilità, il recupero e la valorizzazione di questi tracciati".

È singolare che del più importante testo di riferimento universitario relativamente alla Massa medievale, testo estremamente noto in zona oltre che tra gli accademici, non si faccia menzione in nessuno dei documenti allegati al progetto; né si faccia di conseguenza menzione della viabilità trecentesca esplicitamente censita nel volume, viabilità che da RU dovrebbe essere protetta e valorizzata, ma che viene irrimediabilmente semplicemente distrutta dalla progettazione proposta.

Si ritiene che anche sulla base di questa seconda osservazione il procedimento di VIA dovrebbe ricevere parere negativo da codesto Ministero.

Il 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).

ELENCO ALLEGATI

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

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Luogo e data Massa 14 giugno 2021

Il dichiarante
Riccardo Mannella
(Firmato digitalmente)