

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)

Il/La Sottoscritto/a Anna Pucci

(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)

OGGETTO: FI397 - S.S. 1 "Aurelia". Variante in Comune di Massa - 1° Lotto (Canalmagro-Stazione). Progetto Definitivo – OSSERVAZIONI al Procedimento di VIA ai sensi dell'articolo 23 DLgs 152/2006 _____

(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 Vetustà del progetto, squilibri costi ambientali / benefici

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
- Monitoraggio ambientale
- X Presenza nell'area oggetto di intervento di altra infrastruttura ad alto impatto sull'ambiente, la salute umana e la qualità della vita (Linea ferroviaria Tirrenica)

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

“La valutazione di impatto ambientale (VIA) dei progetti, regolamentata dagli artt. 23-25 del D.Lgs.152/2006, ha la finalità di proteggere la salute umana, contribuire con un miglior ambiente alla qualità della vita, provvedere al mantenimento delle specie e conservare la capacità di riproduzione degli ecosistemi in quanto risorse essenziali per la vita. A questo scopo essa individua, descrive e valuta, in modo appropriato gli impatti ambientali di un progetto”.

Sotto questi aspetti, e sotto molti altri, la documentazione proposta in relazione al progetto definitivo di Variante in Comune di Massa - 1° Lotto (Canalmagro-Stazione) appare lacunosa, parziale e insufficiente a motivare l'opera in oggetto. Il consistente impatto dell'infrastruttura su salute umana, ambiente ed ecosistema, ammesso allo stesso Studio di impatto ambientale presentato da Anas, appare in ogni caso ampiamente superiore ai ventilati ma non dimostrati benefici.

Stralcio di un progetto del secolo scorso

La così detta 'variante' oggi sottoposta a Via consiste nello stralcio di una parte di una viabilità per la quale non esiste progetto definitivo complessivo e che oggi viene dunque sottratta alla procedura di Via.

L'infrastruttura in oggetto è in effetti lotto 3 di una 'Variante Aurelia' ipotizzata in tre lotti. I lotti 1 (competenza della Provincia) e 2 (competenza del Comune) vengono detti in fase di Progetto Preliminare (si veda le relazioni Anas). I lotti 1 e 2 consistono in una viabilità già esistente (via Pellegrini, via Carducci, via Catagnina, con vecchio e stretto ponte di attraversamento del fiume Frigido) che è classificata in saturazione dal Piano urbano del traffico e Piano urbano della mobilità Put-Pum del Comune di Massa. Viabilità lungo la quale insistono edifici residenziali, attività commerciali anche di medie dimensioni, Poste Centrali, scuole, innumerevoli attraversamenti viari, accessi carrai da spazi pubblici e privati, ecc.

In sostanza, con lo stralcio, Anas evita di procedere a una doverosa valutazione di impatto ambientale dell'ipotetica Variante Aurelia nel suo complesso.

Il collegamento Canalmagro-Stazione è quindi terzo lotto di circa un chilometro del progetto preliminare Canalmagro- via Catagnina, circa 4 km totali di percorso con partenza e arrivo sull'esistente statale Aurelia. Statale alla quale Via Carducci e via Catagnina sono peraltro già ampiamente collegate da viabilità perpendicolari.

Lungo l'asse Stazione - Via Carducci - Via Catagnina esistono le medesime criticità attribuite

da Anas alla via Aurelia nel suo percorso di attraversamento del centro città: presenza di diversi accessi liberi, senza particolare differenziazione nelle intersezioni, prive di regolazione semaforica; la piattaforma stradale di misura limitata; tracciato planimetrico che attraversa zone altamente urbanizzate; problemi di inquinamento atmosferico e acustico.

In effetti, lo stralcio della nuova impattante viabilità Canalmagro-Stazione, fa parte di un progetto vecchio, elaborato alla fine del secolo scorso e presentato nel marzo del 2001. Si veda gli articoli di stampa La Nazione del marzo 2001, qui allegati

PRIMO PIANO MASSA

Il sindaco Pucci: «Alle Ghiaie il via ai lavori entro il 2003»

MASSA - L'impresa del sindaco di Massa Roberto Pucci è uno soltanto: «Mi aspetto di avere un progetto realistico che non sia un'illusione», dice il sindaco. Pucci è un uomo di parole, ma è anche un uomo di azione. Il suo mandato, nel 2001, è stato quello di avviare un progetto di riqualificazione urbana che ha portato alla luce il progetto di Anas.

Il sindaco Pucci è un uomo di parole, ma è anche un uomo di azione. Il suo mandato, nel 2001, è stato quello di avviare un progetto di riqualificazione urbana che ha portato alla luce il progetto di Anas.

PRIMO PIANO MASSA

Troppe domande senza risposta perché l'ipotesi sia convincente

MASSA - «Ma che tipo di servizio si può offrire con un servizio di questo tipo?», si chiede il sindaco Pucci. «Il servizio di questo tipo è un servizio di questo tipo», dice il sindaco Pucci. «Il servizio di questo tipo è un servizio di questo tipo», dice il sindaco Pucci.

PRIMO PIANO MASSA

Presentato il progetto da 90 miliardi per la Galleria in via Carducci voluta dal Comune

Variantina, idea o errore?

MASSA - Ci vuole un'idea, una visione, una passione. Il sindaco Pucci è un uomo di parole, ma è anche un uomo di azione. Il suo mandato, nel 2001, è stato quello di avviare un progetto di riqualificazione urbana che ha portato alla luce il progetto di Anas.

Ecco la "variantina" da novanta miliardi

MASSA - C'è un'idea, una visione, una passione. Il sindaco Pucci è un uomo di parole, ma è anche un uomo di azione. Il suo mandato, nel 2001, è stato quello di avviare un progetto di riqualificazione urbana che ha portato alla luce il progetto di Anas.

Così: «Soldi dall'Anaso»

MASSA - La Regione sta a trovarci i soldi per la variantina. La Regione sta a trovarci i soldi per la variantina. La Regione sta a trovarci i soldi per la variantina.

«Una galleria per salvare il centro città»

MASSA - Il progetto di via Carducci ha una origine in un'idea del sindaco Pucci. Il progetto di via Carducci ha una origine in un'idea del sindaco Pucci.

Servirà l'ospedale unico a Montepete?

MASSA - La Regione è diventata governa con il Comune di Massa. Il sindaco Pucci è un uomo di parole, ma è anche un uomo di azione. Il suo mandato, nel 2001, è stato quello di avviare un progetto di riqualificazione urbana che ha portato alla luce il progetto di Anas.

Region, un impegno a metà

MASSA - Il progetto di via Carducci ha una origine in un'idea del sindaco Pucci. Il progetto di via Carducci ha una origine in un'idea del sindaco Pucci.

«E' meglio la variantina»

MASSA - Ma l'ipotesi della variantina è un'idea del sindaco Pucci. Il progetto di via Carducci ha una origine in un'idea del sindaco Pucci.

Le vere alternative di Variante Aurelia

MASSA - Il progetto di via Carducci ha una origine in un'idea del sindaco Pucci. Il progetto di via Carducci ha una origine in un'idea del sindaco Pucci.

Il progetto dell'opera qui in discussione

MASSA - Il progetto di via Carducci ha una origine in un'idea del sindaco Pucci. Il progetto di via Carducci ha una origine in un'idea del sindaco Pucci.

Viareggio-Santo Stefano Magra, progetto noto al Ministero dell'Ambiente oggi Ministero della Transizione ecologica.

L'opera di cui ci occupiamo in questa sede è stata definita sin dall'origine non Variante ma 'variantina', per i motivi ben riassunti nel parere espresso nel 2001, contro questo progetto, dall'architetto Piero Rafanelli, per vent'anni dirigente all'Urbanistica del Comune di Massa. Secondo l'architetto Rafanelli, era (è) centrale "la scelta del tipo di "Collettore di Comunicazioni" che sia effettivamente utile, e che resti tale per un congruo lasso di tempo (...) **per ora abbiamo solo il progetto di un'altra straducola che sarà utile sì e no per cinque anni, costerà molto, non renderà niente, e non si sa neanche a quale tipo di traffico potrà servire**". (La Nazione, 14 marzo 2001)

L'ARCHITETTO

«Questa soluzione per me è sbagliata»

«Questa variante Aurelia è sbagliata»: è il parere tecnico di Piero Rafanelli, architetto, per vent'anni dirigente del Settore urbanistica del Comune di Massa, a cui seguirà una seconda riflessione che rivaluta l'ipotesi della "pedecollinare"

MASSA — Il problema deve essere affrontato molto più a monte, perché una infrastruttura come l'attraversamento di un centro urbano da parte di un "Collettore di Comunicazioni" dell'importanza dell'Aurelia non può fermarsi di fronte alle ristrettezze di bilancio o ai condizionamenti degli spazi "ancora" disponibili. Penso che questa vicenda sia infarcita di errori di ordine generale nell'approccio al problema, e che sia possibile ancora porvi rimedio; basta volere, e lottare per ottenere il risultato, perché non è ammissibile, in casi di questa importanza, dichiarare la sconfitta. Primo punto dello scenario: l'esigenza di uscire dal sottosviluppo in cui ci relega la carenza di fluidità di comunicazioni viarie, pur essendo in una posizione geografica strategica sia in termini di industrializzazione che di turismo. Cosa fare: sensibilizzare, e se non basta, far capire, e se non basta ancora, fare violenza (dialettica e culturale, per carità!) nei confronti degli organismi politici al massimo livello decisionale per inserire la questione nei programmi a breve termine delle opere pubbliche. Secondo punto dello scenario: trovare i finanziamenti adeguati all'importanza degli interventi. E' assolutamente indispensabile che le strutture politiche locali si inserisca-

no nelle stanze dei bottoni della finanza pubblica regionale e nazionale e si facciano sentire, facendo in modo che i piatti della bilancia siano un po' più equilibrati; alias: la ripartizione dei fondi in sede regionale non è soddisfacente, non può essere accettata, e deve essere cambiata. I nostri Rappresentanti non devono lasciare il tavolo fino a quando non sia stato raggiunto l'unico, possibile risultato soddisfacente. Terzo quadro: la scelta del tipo di "Collettore di Comunicazioni" che sia effettivamente utile, e che resti tale per un congruo lasso di tempo. Il rapporto di congruità fra il tempo ed il tipo di infrastruttura è in relazione alle esigenze della popolazione, alla struttura economica della zona, ai finanziamenti possibili (quelli duramente conquistati non quelli "gentilmente concessi"), alle prospettive di sviluppo, al raggio di azione che deve garantire, ed infine, ma solo alla fine, alle esigenze di fluidificazione del traffico meccanizzato. Insomma: l'approccio politico sembra essere stato in qualche modo carente, se vogliamo un po' "leggero", rispetto all'importanza dell'argomento e degli interessi sociali in gioco. Il risultato che abbiamo visto, eccellentemente illustrato e giustificato, non trova riscontro alcuno con una impostazione di scenari complessivi e corretti, in termini politici, sociali ed economici: per ora abbiamo solo il buon progetto di un'altra straducola che sarà utile sì e no per cinque anni, costerà molto, non renderà niente, e non si sa neanche a quale tipo di traffico potrà servire.

Progetto su dati vecchi, nuova opera non motivata

Lo Studio di impatto ambientale di Anas definisce come Macro Obiettivi Tecnici dell'infrastruttura il Migliorare la mobilità di breve percorrenza a livello locale. Ma in nessun modo dimostra che il troncone di nuova viabilità Canalmagro - Stazione (con l'innesto sulla viabilità esistente IN SATURAZIONE) sia idoneo a conseguire tale obiettivo. A titolo di esempio, tra le innumerevoli lacune dello Studio, si sottolinea il fatto che non è stato eseguito, ai fini della progettazione preliminare rivisitata dei tre lotti Canalmagro - Stazione -

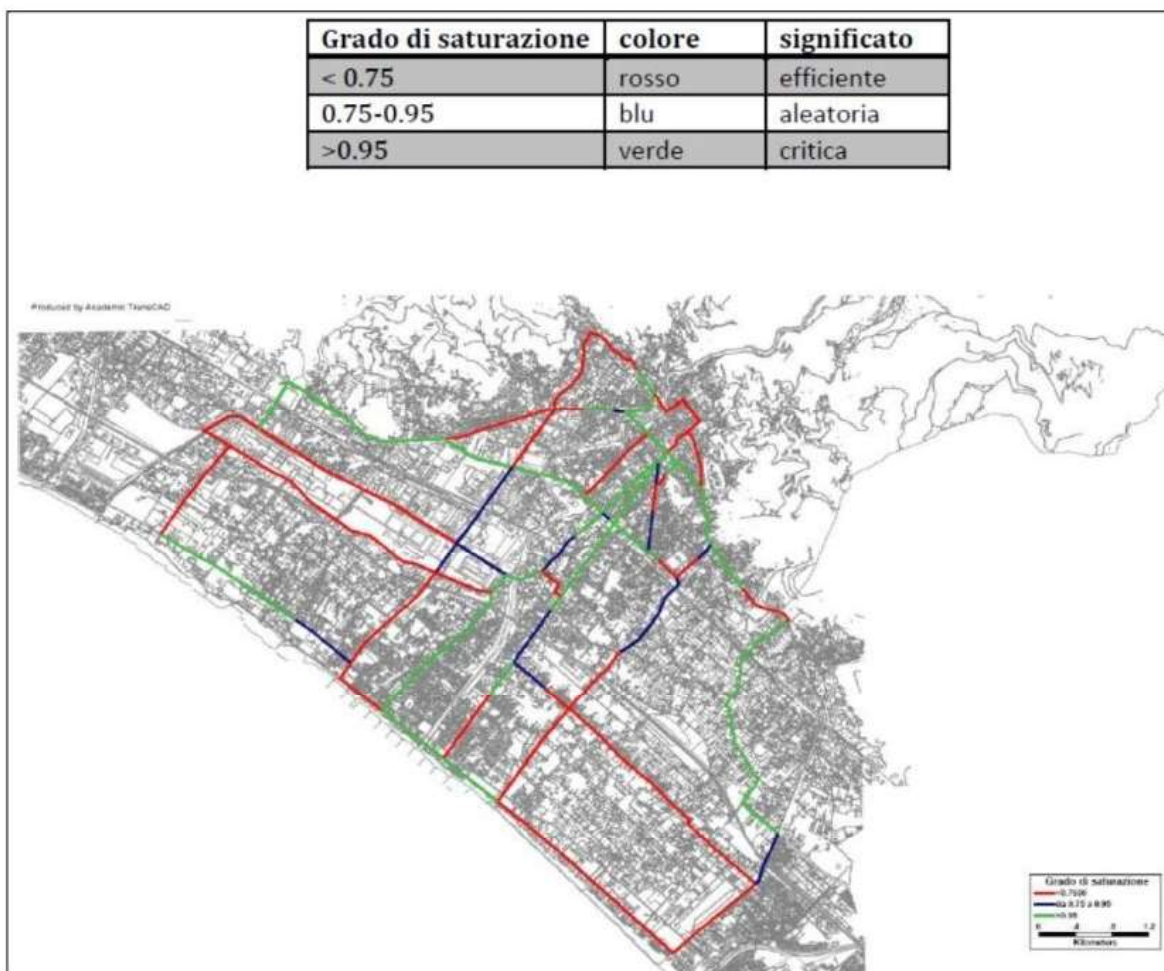
via Carducci e di quella definitiva del lotto Canalmagro - Stazione, **nessuno STUDIO SUL CAMPO SUI FLUSSI DI TRAFFICO.**

Per i flussi di traffico, si utilizza non una rilevazione sul campo aggiornata come sarebbe doveroso per una progettazione di tale impatto e tale costo per le casse pubbliche. Si utilizza invece una modellizzazione basata su un'altra modellizzazione, quella del Put-Pum del Comune di Massa (anno 2010). Modellizzazione, quella del Put-Pum, che a sua volta determinava i flussi veicolari utilizzando solo in parte i conteggi reali effettuati su ALCUNE sezioni della rete viaria e per il resto utilizzava i dati sul pendolarismo del Censimento ISTAT 2001. Dati di vent'anni fa.

In sostanza, **quale sia la situazione attuale dei flussi di traffico del Comune di Massa nessuno si è preso la briga di studiarlo.** E' un mistero, dunque, come si possa affermare che il progettato troncone di viabilità Canalmagro-Stazione sia l'opera capace di dare risposta a esigenze di mobilità dei prossimi decenni, visto che in realtà non sono note.

In ogni caso, anche prendendo per buona la base del modello Put-Pum emergono insuperabili criticità. Tale modelli, infatti, classifica il percorso via Pellegrini - via Carducci - Via Catagnina, su cui si innesterebbe il nuovo troncone di viabilità Canalmagro - Stazione, tra "i rami stradali maggiormente soggetti a fenomeni di congestione, in cui il grado di saturazione degli archi raggiunge o supera il 95%"

Per risolvere non meglio analizzati problemi di viabilità / mobilità, si propone un troncone di opera da oltre 22 milioni di euro ad alto impatto sull'ambiente, la salute e la qualità della vita. Troncone il cui unico risultato sarebbe di portare un nuovo flusso di veicoli su uno tra "i rami stradali maggiormente soggetti a fenomeni di congestione, in cui il grado di saturazione degli archi raggiunge o supera il 95%". (si veda lo stesso Studio Anas)



Lo Studio Anas, pur tentando di disegnare il miglior scenario possibile in relazione all'impatto della nuova viabilità e al suo innesto nella viabilità preesistente già soggetta a fenomeni di congestione, ammette che non verrebbe in ogni caso raggiunto l'obiettivo dichiarato di 'alleggerire' il traffico sull'esistente via Aurelia come arteria di attraversamento del centro città.

Manca il raggiungimento dell'obiettivo dichiarato per la nuova infrastruttura ("Migliorare la mobilità di breve percorrenza a livello locale") dato che la viabilità nel punto più significativo, il centro cittadino, non ottiene alcun miglioramento. Scrive Anas che nello scenario di nuova infrastruttura realizzata "Sulla Via Aurelia (...) **persistono carichi veicolari sostenuti sui tratti centrali**, prodotti da nodi centroidi che attraggono e generano importanti volumi di traffico".

Interferenze dell'opera Canalmagro-Stazione

Premessa

Lo Studio di impatto ambientale Anas dichiara che "Il progetto si pone come obiettivi di tipo

tecnico quelli di migliorare la mobilità, sia a livello di breve che di lunga percorrenza a livello locale, mentre tra quelli di tipo ambientale vi sono i target di “conservare e promuovere la qualità dell'ambiente locale, percettivo e culturale per il riequilibrio territoriale”, “tutelare il benessere sociale”, “utilizzare le risorse ambientali in modo sostenibile minimizzandone il prelievo” e “ridurre la produzione di rifiuti, incrementandone il riutilizzo”.

Si è già mostrato come l'obiettivo tecnico di migliorare la mobilità non venga conseguito, dato che in buona sostanza il nuovo troncone di viabilità cercherebbe banalmente di trasferire flussi di traffico su una viabilità esistente già in saturazione, senza peraltro incidere sulla situazione di traffico dell'Aurelia nel suo attraversamento del centro città.

La viabilità storica tutelata da Regolamento urbanistico del Comune di Massa

Curiosamente, nulla si dice della viabilità storica presente nell'area di progetto e nelle immediate vicinanze, in area di impatto.

Si veda le Nta del Ru dove 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 PS. 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”. (Luglio 2019, Capo 4. Valorizzazione di altre risorse presenti nel territorio rurale - Sezione I – Risorse di carattere paesaggistico, storico/culturale e ambientale. Articolo 113. Tutela e valorizzazione di componenti peculiari di tipo paesaggistico-ambientale. Punto 6. Vie di lizza e tracciati storici).

Nell'area oggetto di intervento è presente viabilità storica non semplicemente antecedente al 1821 ma risalente ad epoca Medievale. Si veda, ad esempio, la Carta delle località dei canali e delle strade identificate da l'estimo del 1399-1401 in 'Massa di Lunigiana alla fine del Trecento. Ambiente, insediamenti, paesaggio' di Franca Leverotti.

estense, il reticolo idrografico del fosso Magliano e il torrente Canalmagro, che, a dispetto del nome, è stato causa di smottamenti e alluvioni in vari tratti del suo corso. In sostanza, l'opera di progetto interferisce con i seguenti corsi d'acqua del reticolo idrografico principale: Fosso Magliano, poco a valle della confluenza dei fossi Grondini e San Remigio; Canale demaniale irriguo Canale di Centro, Torrente Canalmagro.

La Carta della Pericolosità Idraulica del Piano Strutturale del Comune di Massa mostra che l'area di progetto ricade nel tratto iniziale nelle seguenti classi di pericolosità: I4

Pericolosità Idraulica molto elevata: aree interessate da allagamenti per eventi con $Tr \leq 30$ anni; **I3 Pericolosità idraulica elevata:** aree interessate da allagamenti per eventi con $30 < Tr \leq 200$; **I2 Pericolosità idraulica media:** aree interessate da allagamenti per eventi con $Tr > 200$ anni.

L'area di progetto ricade inoltre in area a rischio alluvioni come classificata dalla Carta della Pericolosità da alluvioni del Piano di Gestione del Rischio da Alluvioni (PGRA) dell'AdB Distretto Appennino Settentrionale: P1 pericolosità da alluvione bassa ma anche P2 pericolosità da alluvione media e P3 **pericolosità da alluvione elevata**.

In zone dove è fondamentale evitare nuovo consumo di suolo anche ai fini della mitigazione del rischio idraulico e del rischio alluvioni, classificati elevati nella zona di intervento, si propone invece una cementizzazione ampia in termini di superficie, pesante e profonda nel suolo quale il troncone di viabilità progettato.

Pericolosità geomorfologica e sismica

Lo stesso Studio di impatto ambientale Anas rileva la Pericolosità geomorfologica Secondo la Carta della Pericolosità Geologica del Regolamento Urbanistico dell'area di progetto,. Tale area di progetto "salvo che per un brevissimo tratto iniziale in classe G1 (pericolosità geomorfologica bassa) **ricade in classe di pericolosità geomorfologica G3I - Pericolosità medio-elevata per caratteristiche geotecniche**. La definizione di queste aree è la seguente: ""Aree potenzialmente soggette a cedimenti differenziali per la presenza di terreni compressibili con caratteristiche geotecniche variabili da mediocri a scadenti".

Ancora, nello Studio Anas si riconosce che "l'area di progetto ricade a cavallo tra le classi S2 – Pericolosità Sismica media e S3 – **Pericolosità Sismica elevata**".

La tutela dell'area agricola residuale

L'esistenza di canali di irrigazione è legata alla vocazione originaria della zona: agricola. Va sottolineato, elemento omesso dallo studio Anas, che il Piano Strutturale e il regolamento urbanistico del Comune di Massa a oggi vigenti TUTELANO in misura ferrea le aree agricole residuali del territorio, tra le quali quella di Bagaglione. Territorio che il nuovo troncone di

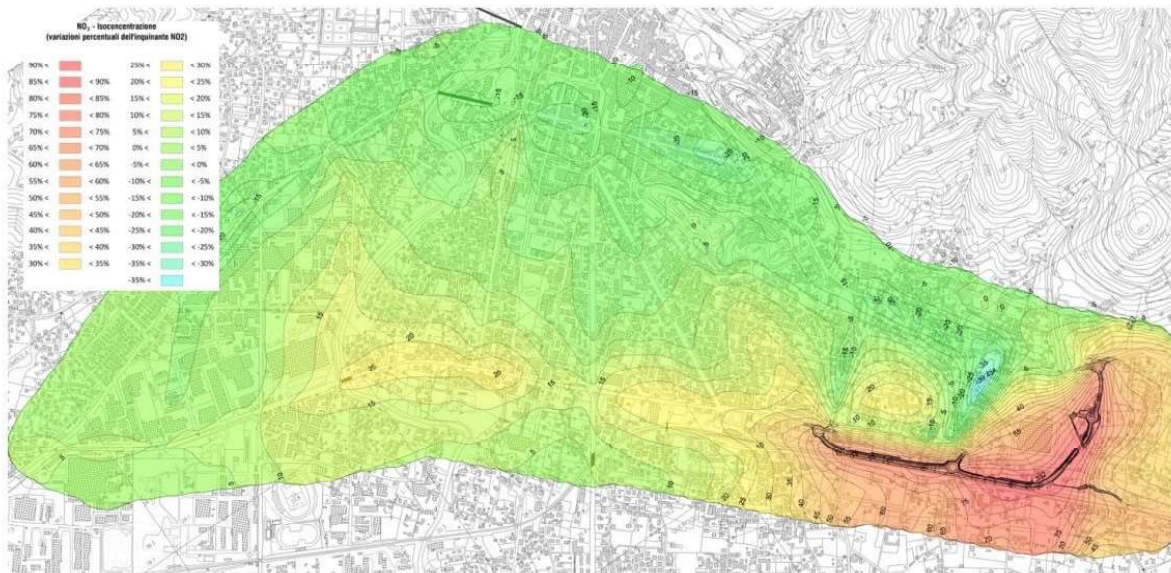
viabilità devasterebbe.

In sostanza, la zona è cresciuta come un mix di micro-isole residenziali (in molti casi ristrutturazioni e adeguamenti di case rurali, in altre nuove concessioni edilizie rilasciate dal Comune) circondati da terreni AGRICOLI a tutela totale. Chi possiede un terreno agricolo non può costruirvi nulla, giustamente, ma potrà trovarsi devastato quello stesso terreno agricolo (direttamente o per le ripercussioni di inquinamento) da una colata di bitume. Alla faccia del principio posto dalla **Legge Regionale 65/2014** che “detta le norme per il governo del territorio al fine di garantire lo sviluppo sostenibile delle attività rispetto alle trasformazioni territoriali da esse indotte anche **evitando il nuovo consumo di suolo, la salvaguardia e la valorizzazione del patrimonio territoriale inteso come bene comune** e l'uguaglianza di diritti all'uso e al godimento del bene stesso, nel rispetto delle esigenze legate alla migliore qualità della vita delle generazioni presenti e future.” (Art. 1).

Inoltre lo stesso Piano Strutturale del Comune di Massa classifica il territorio comunale in urbanizzato, urbanizzabile e rurale: l'area di intervento e di impatto diretto e indiretto del nuovo troncone di viabilità Canalmagro - Stazione è NON URBANIZZABILE in quanto RURALE.

Insomma, **la nuova opera di progetto non conserva né promuove la qualità ambientale locale, ma consuma nuovo solo, introducendo un pesante inquinamento in un'area che Piano Strutturale e Regolamento urbanistico impongono di mantenere a vocazione agricola.** Sotto questo profilo, lo Studio di impatto ambientale Anas è del tutto carente dichiara che “l'area di intervento (...) ricadente interamente in ambito urbano”. E' invece evidente come l'opera di progetto interferisca e alteri la natura stessa della zona agricola residuale, introducendovi pesante inquinamento atmosferico in una zona dove oggi tale inquinamento è assente.

Si veda la mappa dello Studio dove Anas stima l'impatto inquinante della nuova opera sul territorio circostante. Impatto pesantissimo non solo lungo la striscia del tracciato ma su un'ampia zona, la zona Bagaglione, Sei Ponti e San Cristoforo che rappresenta, appunto, il mix descritto di isole residenziali e terreni agricoli tutelati.



Analisi delle variazioni delle concentrazioni del biossido di azoto (NO₂) su area vasta

La nuova opera appare inoltre in contrasto con gli obiettivi del Pit, laddove per l'ambito 2 2 "Versilia e Costa Apuana" in cui ricade l'intervento infrastrutturale, il Pit impone gli Obiettivi di qualità: "3. Riqualificare il sistema insediativo e infrastrutturale diffuso nella pianura e lungo la fascia costiera e tutelare le aree libere residuali". Tra le aree libere residuali rientrano a pieno titolo le aree agricole residuali che subirebbero l'impatto, diretto e indiretto, della nuova infrastruttura.

Progetto definitivo basato sulla non conoscenza della realtà dei luoghi.

A titolo d'esempio dell'approssimazione con cui si è progettata la nuova opera, si fa notare come nello Studio di impatto ambientale Anas si analizzi **l'area di innesto in zona Stazione** della nuova viabilità di progetto parlando di "area dismessa del distributore di carburanti (...)" L'area da espropriare del deposito carburanti corrisponde a circa 2900 mq di superficie". Ebbene, la descrizione non corrisponde allo stato dei luoghi in quanto l'area citata **NON E' DISMESSA** ma è presente un ampio distributore di carburanti, lubrificanti e accessori auto.

Sempre a titolo d'esempio, si fa presente nello studio Anas la 'Carta del contesto della struttura e del paesaggio' contiene errori, ad esempio definendo come 'tessuto insediativo' aree che invece sono agricole e viceversa. Ancora, nella carta è riportato in maniera errata anche il sistema viario esistente. Ad esempio **mancano totalmente una strada e in particolare un sottopasso ferroviario, all'altezza di via Due Madonne, con cui la viabilità di progetto invece interferirà.**

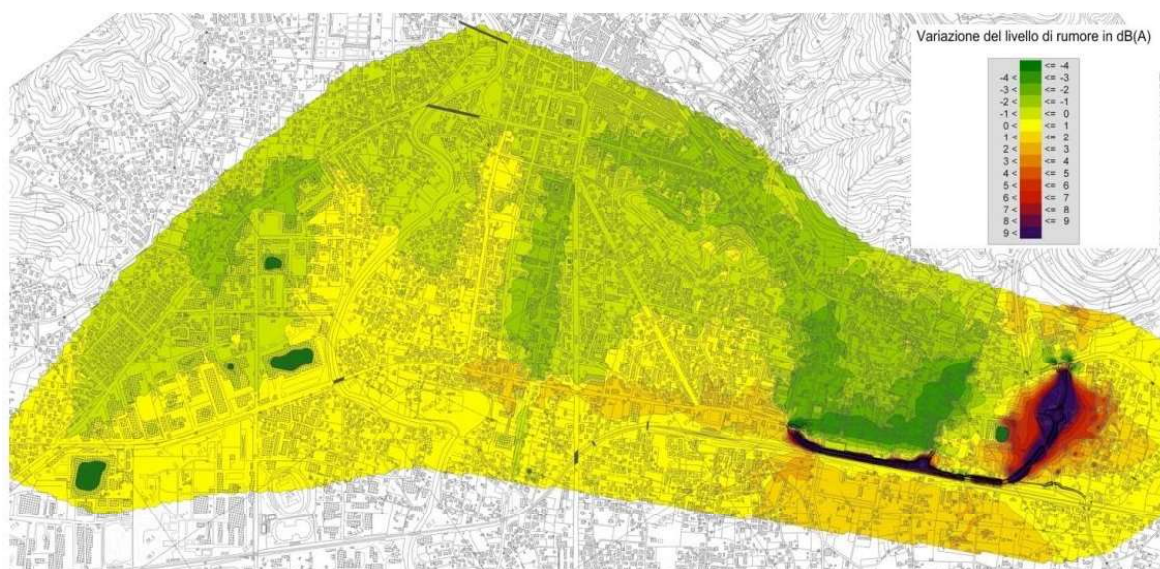
La presenza della linea Ferroviaria Tirrenica

L'area di progetto è attraversata dalla linea ferroviaria tirrenica. La valutazione ambientale deve assicurare che "l'attività antropica sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile". Ma nel caso in esame si trascura totalmente il fatto che il territorio oggetto di intervento per nuova inutile viabilità sostenga il pesante impatto - sull'ambiente, l'ecosistema e la salute umana - della rete ferroviaria. **Il territorio individuato per la nuova viabilità già contribuisce ampiamente e da decenni alle esigenze infrastrutturali della collettività. E con una infrastruttura per la quale non è possibile prevedere né alleggerimento del transito né variante.**

L'impatto acustico

L'impatto acustico della nuova opera si aggiungerebbe e si sommerebbe all'impatto acustico della linea ferroviaria Tirrenica. Anche in questo caso, così come nel caso dei flussi di traffico, manca un completo e accurato studio sul campo del livello di rumore esistente. Lo Studio di impatto ambientale Anas, a proposito dei "Livelli di rumore nello scenario Ante Operam", parla di STIMA dell'impatto acustico dell'attuale viabilità e della ferrovia. Una nuova opera pubblica di simile impatto sull'ambiente e sulla salute umana nonché di simile costo in termini di finanziamenti pubblici richiederebbe non una STIMA ma uno studio sul campo.

Nondimeno, la stima stessa di Anas descrive un quadro di pesantissimo impatto.



Analisi di area vasta - Mappa delle variazioni acustiche – Diurno (Cfr. elaborato 0424_T00IA35AMBCT01A)

L'impatto della nuova opera sulla salute umana

Lo Studio di impatto ambientale di Anas non valuta valutato le condizioni sanitarie attuali della popolazione potenzialmente interessata dagli impatti della nuova viabilità e la loro evoluzione nel caso quest'ultimo fosse realizzato.

Sappiamo però che l'inquinamento acustico è destinato ad amplificarsi in misura esponenziale nell'area di impatto della nuova opera, come mostra la Mappa della variazione acustica della stessa Anas già citata. E sappiamo che "alla luce delle considerazioni effettuate sulla base di studi noti di letteratura, si può concludere che l'esposizione ad elevati livelli di rumore porta ad un deterioramento dello stato di salute, per cui si avverte una condizione di scadimento della qualità della vita" (Studio Anas) poiché "studi condotti dalla ricerca medica hanno classificato il rumore come uno degli stress più insinuanti che innesca reazioni che coinvolgono tutto l'organismo. Il rumore interferisce con l'equilibrio psico-fisico dei soggetti esposti ed è una minaccia alla salute dell'uomo ed al confortevole svolgimento della sua vita quotidiana" (Studio Anas).

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, anche in questo caso la Mappa elaborata da Anas e qua già citata mostra un aumento esponenziale degli inquinanti nell'area di impatto della nuova opera. Non viene detto cosa accadrà in concreto alla popolazione esposta. Ma in linea generale Anas cita "le principali patologie legate all'esercizio di una infrastruttura stradale possono essere: • cardiovascolari; • respiratorie; • polmonari; • tumorali; • alterazioni del sistema immunitario e delle funzioni psicologiche e psicomotorie".

Conclusioni

In sostanza, si prevede di esporre una popolazione al rischio di simili conseguenze sulla salute per un troncone di viabilità Canalmagro - Stazione in un contesto in cui:

1. Non si permette di analizzare l'impatto nel suo complesso di questa così detta Variante Aurelia, mancando la progettazione definitiva dei lotti 1 e 2 Stazione - Via Carducci - Via Catagnina
2. Si ammette che tale Variante Aurelia non sarà risolutiva del problema dell'attraversamento del centro città da parte dell'attuale Via Aurelia
3. Si esclude l'opzione zero quando invece da più parti dello Studio di impatto ambientale Anas emerge che la nuova viabilità di fatto non costituisce valida alternativa alla SS1 Aurelia, non modificando il traffico nel centro città e limitandosi a qualificare come Variante Aurelia una viabilità esistente già in saturazione secondo il Put-Pum.
4. Si ignora l'impatto in termini di inquinamento atmosferico e acustico del nuovo troncone di viabilità progettato sulle aree agricole residuali tutelate a norma di Piano

Regolatore e Piano Strutturale

5. Si ignora il fatto che il territorio oggetto del progettato intervento regge già il carico della linea ferroviaria tirrenica e quindi già contribuisce a pagare il prezzo delle esigenze infrastrutturali nazionali.
6. In assenza di una dimostrata utilità della nuova opera in termini di costi / benefici (costi non solo economici ma anche ambientali, paesaggistici, di rischio idraulico, salute umana e così via), si devasta la qualità della vita della popolazione residente nell'area di impatto della nuova opera stessa, prevedendo la demolizione di edifici residenziali e la devastazione diretta e indiretta di aree verdi, agricole e giardini.
7. Si fornisce un progetto definitivo basato su una cartografia vecchia, in cui manca, a mero titolo di esempio, il sottopasso ferroviario di via Due Madonne, con cui la nuova opera di progetto interferisce direttamente.

A parere della sottoscritta, sulla base della documentazione disponibile, non sono state adeguatamente valutati né l'impatto ambientale né, più in generale, l'effettiva utilità della nuova opera di progetto Canalmagro - Stazione. Si chiede rispettosamente a questo Ministero della transizione ecologica di procedere nella direzione della tutela dell'ambiente e della salute umana.

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

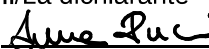
Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - _____ *(inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente)*

Luogo e data _Massa, 13 giugno 2021

(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante



(Firma)