

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 Assoggettività alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

I Sottoscritti

Avv.ti Francesco Mazzoni, pec francescomazzoni@pec.giuffre.it e **Antonio De Prata**, pec antoniodeprata@pec.it, entrambi del Foro di Parma, in qualità di procuratori, in virtù di procure allegate al presente modulo per la presentazione di osservazioni, di:

1. **Tonante Alessandro**,
2. **Massa Carlo**,
3. **Costa Simonetta**,
4. **Costa Stefania**,
5. **Mannella Riccardo**,
6. **Conti Giuseppina**
7. **Ghio Laura**, c
8. **Della Bona Silvana**,
80;
9. **Fazzi Domenica**,
10. **Lazzoni Serena**,
11. **Amico Carlo**, c.f.
12. **Lazzarotti Giuliana**,
13. **Novelli Giuseppina**.
14. **Andreani Giorgio**, c
15. **Bertelloni Anna**, c.f.
16. **Cattani Christiane**,
17. **Cattani Josiane**, c
Loubet, FRANCE;
18. **Bonfigli Dina**, c.f. Bl
19. **Pieretti Gianfranco**,

PRESENTANO

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

- X Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
- X Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
- X Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
- X Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
- X Altro richiesta di rinnovazione dell'avviso pubblico, del percorso partecipativo e di concessione di un nuovo termine per presentare ulteriori osservazioni al progetto, irragionevole parcellizzazione della VIA, omessa valutazione dell'opzione zero, omesso e/o errato studio del traffico, vari profili di carenza del SIA.

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

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

TESTO DELL'OSSERVAZIONE

Per il testo dell'osservazione si rimanda alla nota allegata.

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).

ELENCO ALLEGATI

- Allegato 1 – Procure conferite dagli osservanti agli Avv.ti Francesco Mazzoni e Antonio De Prata
- Allegato 2 – Tessera di riconoscimento ordine degli Avvocati di Parma degli Avv.ti Francesco Mazzoni e Antonio De Prata
- Allegato 3 – Osservazioni.

Parma, 14 giugno 2021
Avv. Francesco Mazzoni
firmato digitalmente

FRANCESCO
CO
MAZZONI
Firmato digitalmente da
FRANCESCO
MAZZONI
Data: 2021.06.14
23:02:22 +02'00'

Avv. Antonio De Prata
firmato digitalmente

ANTONIO
DE PRATA
Firmato digitalmente da
ANTONIO DE
PRATA
Data: 2021.06.14
23:00:49 +02'00'

MAZZONI AVVOCATI

Avv. Francesco Mazzoni

Avv. Antonio De Prata

Parma, 14 giugno 2021

Spettabile

**Ministero della Transizione Ecologica
Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la Qualità dello Sviluppo**

cress@pec.minambiente.it

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

cress-5@minambiente.it

OSSERVAZIONI

per conto e nell'interesse di

Tonante Alessandro,

Massa Carlo,

Costa Simonetta,

Costa Stefania,

Mannella Riccardo,

Conti Giuseppina,

Ghio Laura,

Della Bona Silvana,

Fazzi Domenica,

Lazzoni Serena,

Amico Carlo,

Lazzarotti Giuliana,

Novelli Giuseppina,

Andreani Giorgio,

Bertelloni Anna,

Cattani Christiane,

Cattani Josiane,

Bonfigli Dina,

Pieretti Gianfranco,

tutti rappresentati, anche in via disgiunta, in virtù di procure in calce al presente atto, dagli Avv. ti Francesco Mazzoni, c , pec francescomazzoni@pec.giuffre.it e Antonio De Prata, pec antoniodeprata@pec.it, entrambi del Foro di Parma

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.

Sommario

1. L'oggetto del procedimento di VIA e il contenuto delle presenti osservazioni	2
2. La consultazione del pubblico e il termine per presentare osservazioni.....	3
3. L'irragionevolezza della richiesta di VIA limitata soltanto al primo lotto	9
4. La mancata valutazione dell'opzione zero.....	12
5. I dati del traffico presi in considerazione nel SIA	15
6. Le ulteriori carenze del SIA e la concreta portata dell'intervento	17
7. Conclusioni.....	21

1. L'oggetto del procedimento di VIA e il contenuto delle presenti osservazioni

Oggetto della Valutazione di Impatto Ambientale che qui ci occupa è il primo lotto “*Canalmagro – Stazione*” della variante “*S.S. 1 Aurelia – Variante in Comune di Massa*”.

Gli odierni osservanti sono tutti residenti nel Comune di Massa, nelle immediate adiacenze del tracciato previsto dal progetto, o comunque proprietari di immobili incisi negativamente dall'intervento e, in ogni caso, interessati dagli effetti e dalle conseguenze del progetto proposto.

In particolare, Carlo Massa, Simonetta Costa, Domenica Fazzi, Laura Ghio, Silvana Della Bona, Giuseppina Novelli, Giorgio Andreoni, Cattani Christiane, Cattani Josiane, Bertelloni Anna e Bonfigli Dina sono proprietari o, comunque, residenti in immobili che, ove venisse realizzato l'intervento, sarebbero interessati da procedimenti espropriativi e, in ogni caso, subirebbero una radicale compressione del loro diritto di proprietà, vedendo la loro posizione giuridica direttamente pregiudicata da un eventuale provvedimento favorevole emanato in esito alla presente valutazione di impatto ambientale.

Riccardo Mannella e Giuseppina Conti risiedono in Via Salicera, a valle dell'attuale tracciato ferroviario.

Serena Lazzoni, Alessandro Tonante e Carlo Amico sono cittadini residenti nel Comune di Massa, nelle immediate vicinanze dell'area interessata dall'intervento e, in specie, del tracciato previsto dal proponente.

Giulia Lazzarotti risiede in Via 6 ponti, a valle della ferrovia, ove conduce la propria azienda agricola biologica.

Nella medesima Via 6 ponti ha sede la pizzeria – alimentari di Gianfranco Pieretti.

Pertanto, sono tutti titolari di una posizione qualificata e differenziata in virtù della quale, con tutta evidenza, sono legittimati e hanno interesse a intervenire nel presente procedimento.

In particolare, in via preliminare intendono rappresentare a Codesto Spettabile Ministero precedente che risultano violate le garanzie partecipative riservate agli interessati e che, nella specie, non è stato garantito il termine di sessanta giorni di cui all'art. 24 del D.lgs. n. 152/2006 per la presentazione di memorie, documenti e osservazioni da parte di chiunque vi abbia interesse.

Comunque, anche nel merito, il procedimento di VIA avviato su istanza di Anas S.p.a. deve essere archiviato e in ogni caso deve essere concluso con un diniego poiché:

- è del tutto irragionevole limitare, come ha fatto il proponente, lo studio di impatto ambientale e il procedimento di VIA al solo primo lotto dell'infrastruttura lineare che qui ci occupa;
- il proponente non ha in alcun modo contemplato e valutato l'*opzione zero*;
- a fronte di ingenti ed evitabili impatti ambientali, paesaggistici ed economico finanziari non sussiste alcuna certezza riguardo a eventuali effetti positivi derivanti dalla realizzazione dell'opera;
- addirittura, è oltremodo probabile che la sola realizzazione del primo lotto, come si vedrà, produca effetti negativi e peggiorativi rispetto all'esistente situazione *ante operam*.

2. La consultazione del pubblico e il termine per presentare osservazioni

Le modalità con le quali è stata condotta la consultazione del pubblico hanno leso il diritto degli odierni osservanti di esaminare il progetto e di presentare osservazioni e, in generale, non hanno garantito la corretta informazione e partecipazione al procedimento di tutti i soggetti interessati, così compromettendo irrimediabilmente l'eshaustività, l'attendibilità, la ragionevolezza e dunque la legittimità dell'istruttoria e, se del caso, della decisione finale.

Infatti:

- l'avviso al pubblico conteneva indicazioni errate circa la modalità di presentazione delle osservazioni, riportando un indirizzo di posta elettronica certificata del Ministero della Transizione ecologica inesistente, errato e inidoneo a ricevere messaggi;
- tale avviso non è mai stato pubblicato nell'albo pretorio del Comune di Massa;
- soltanto in data 5 maggio 2021 è stata data informazione sull'albo pretorio del Comune di Massa del procedimento di VIA.

Per queste ragioni deve essere avviata una nuova fase di consultazione del pubblico, osservando le modalità e i termini previsti dall'art. 24, commi da 1 a 3, del D.lgs. n. 152/2006, in particolare rispettando il termine di sessanta giorni dalla pubblicazione dell'avviso al pubblico per l'esame del progetto e della documentazione da parte degli interessati e per la presentazione di osservazioni.

Nella specie, l'avviso al pubblico predisposto da Anas S.p.a. indicava, per l'invio delle osservazioni da parte degli interessati, il seguente indirizzo pec: *DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it*

Ebbene, si tratta di un indirizzo pec errato e non funzionante, che non consente la trasmissione e la ricezione di messaggi di posta e documenti allegati.

Tale errata indicazione ha certamente compromesso, limitato e ostacolato la consultazione del pubblico, individuata dalla disciplina applicabile, sia interna che comunitaria, quale indefettibile presupposto e tratto caratterizzante della valutazione di impatto ambientale.

È evidente che l'indicazione di un indirizzo di posta elettronica certificata errato abbia causato la mancata ricezione di parte delle osservazioni presentate e abbia impedito – o comunque disincentivato – l'apporto collaborativo degli interessati, che si sono visti recapitare un messaggio di mancata consegna a seguito dell'invio di osservazioni all'indirizzo indicato dal proponente nell'avviso al pubblico.

Venendo all'altra grave carenza suindicata, è il caso di evidenziare ulteriormente che il Comune di Massa non ha mai pubblicato sul proprio Albo Pretorio l'avviso al pubblico predisposto dal proponente.

Non solo, dunque, l'avviso al pubblico di Anas S.p.a. era errato, ma, addirittura, non è mai stato affisso all'albo pretorio del Comune nel quale ricade l'intervento.

Soltanto in data 5 maggio 2021 l'Amministrazione comunale ha dato informazione - peraltro oscura e lacunosa - del procedimento di VIA avviato dal Ministero della Transizione Ecologica.

Per questo motivo:

- deve essere disposta una nuova pubblicazione di un nuovo avviso al pubblico, chiaro, immediato, comprensibile, completo di tutti gli elementi indicati dall'art. 24, comma 2, lettere da a) ad f), del D.lgs. n. 152/2006;
- deve essere assegnato un ulteriore termine di sessanta giorni, ai sensi dell'art. art. 24, comma 3, del D.lgs. n. 152/2006, per l'esame del progetto e dei documenti e per la presentazione di osservazioni da parte degli interessati;
- tale termine deve decorrere dalla pubblicazione di un nuovo, corretto ed esaustivo, avviso al pubblico sul sito *web* del Ministero della Transizione Ecologica e nell'albo pretorio informatico del Comune di Massa.

Diversamente, ove risultassero definitivamente violate le garanzie partecipative previste dalla disciplina applicabile, il provvedimento finale risulterebbe manifestamente illegittimo.

Il diritto degli interessati di partecipare al procedimento costituisce, infatti, uno dei tratti fondamentali dell'azione amministrativa, codificato, fra gli altri, negli artt. 7, 8, 9 e 10 della Legge n. 241/1990.

Tale principio generale risulta ancor più marcato nelle disposizioni in materia ambientale e, nella specie, nella disciplina del procedimento di valutazione di impatto ambientale, sia per assicurare il rispetto e l'effettività delle indefettibili garanzie partecipative riservate ai soggetti potenzialmente incisi dall'intervento, sia per garantire che vengano acquisiti nel procedimento tutti gli elementi conoscitivi rilevanti ai fini del decidere.

La finalità tipica della VIA, che si sostanzia in una complessiva ponderazione fra impatti ed effetti dell'intervento sulle diverse matrici ambientali, sul paesaggio, sull'urbanizzazione esistente, nonché sui profili economici e sociali del contesto di riferimento, richiede, quale presupposto necessario, la più ampia partecipazione del pubblico.

Sono chiari, in tal senso, i principi di rango eurounitario in base ai quali *“al pubblico interessato vengono offerte tempestive ed effettive opportunità di partecipazione alle procedure decisionali in materia ambientale (...) A tal fine, esso ha il diritto di esprimere osservazioni e pareri all'autorità o alle autorità competenti quando tutte le opzioni sono aperte prima che venga adottata la decisione sulla domanda di autorizzazione.”* (art. 6, comma 4, della Direttiva 2001/92/UE del Parlamento Europeo e del Consiglio del 13 dicembre 2001 *concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati*, come modificata dalla Direttiva 2014/52/UE, *“al pubblico interessato vengono offerte tempestive ed effettive opportunità di partecipazione alle procedure decisionali in materia ambientale”*).

Per garantire l'effettività del principio in questione, il successivo comma 5 stabilisce che *“gli Stati membri stabiliscono le modalità dettagliate di informazione del pubblico, ad esempio mediante affissione entro un certo raggio o mediante pubblicazione nei giornali locali, e di consultazione del pubblico interessato, ad esempio per iscritto o tramite indagine pubblica.*

Gli Stati membri adottano le misure necessarie per garantire che le informazioni pertinenti siano accessibili elettronicamente al pubblico, almeno attraverso un portale centrale o punti di accesso facilmente accessibili, al livello amministrativo adeguato.”

Con norma di chiusura, il comma 6 specifica che *“per le varie fasi vengono fissate scadenze adeguate, che concedano un tempo sufficiente per:*

a) informare le autorità di cui al paragrafo 1, nonché il pubblico; e

b) consentire alle autorità di cui al paragrafo 1, nonché al pubblico interessato di prepararsi e di partecipare efficacemente al processo decisionale in materia ambientale ai sensi delle disposizioni del presente articolo.”

La finalità della disciplina in parola è puntualmente delineata al sedicesimo considerando della Direttiva in esame, nel quale si specifica che *“l'effettiva partecipazione del pubblico all'adozione di decisioni consente allo stesso di esprimere pareri e preoccupazioni che possono assumere rilievo per tali decisioni e che possono essere presi in considerazione da coloro che sono responsabili della loro adozione. Ciò accresce la responsabilità e la trasparenza del processo decisionale e favorisce la consapevolezza del pubblico sui problemi ambientali e il sostegno alle decisioni adottate.”*

Il rispetto e l'effettività del principio partecipativo, oltre a garantire la completezza dell'istruttoria e l'eshaustività delle valutazioni riservate all'Amministrazione, rispondono a un preciso impegno assunto dall'allora Comunità europea con la sottoscrizione, il 25 giugno 1998, della convenzione di Aarhus, ratificata il 17 febbraio 2005, sull'accesso alle informazioni, la partecipazione del pubblico ai processi decisionali e l'accesso alla giustizia in materia ambientale, che fissava, quale obiettivo prioritario, quello di garantire il diritto di partecipazione del pubblico alle attività decisionali in materia ambientale, per contribuire a tutelare il diritto di vivere in un ambiente adeguato ad assicurare la salute e il benessere delle persone. (considerando 18 e 19 della medesima Direttiva).

In tale contesto devono essere lette e interpretate le disposizioni in materia di partecipazione e consultazione del pubblico fissate dal D.lgs. n. 152/2006 e, nella specie, dall'art. 24, a norma del quale *“l'avviso al pubblico, predisposto dal proponente, è pubblicato a cura dell'autorità competente ai sensi e per gli effetti di cui al comma 1, e ne è data comunque informazione nell'albo pretorio informatico delle amministrazioni comunali territorialmente interessate”* (art. 24, comma 2, del D.lgs. n. 152/2006).

La norma è chiarissima nel prevedere che dell'avviso al pubblico debba essere data informazione mediante affissione all'albo pretorio informatico del Comune interessato.

Al fine di garantire la massima pubblicità e, dunque, la massima partecipazione degli interessati, la disposizione impone una specifica forma di pubblicazione, individuando nell'Amministrazione Comunale, quale Ente più prossimo agli amministrati, il soggetto pubblico idoneo a garantire la più immediata e capillare diffusione dell'avviso al pubblico e, dunque, delle informazioni e dei riferimenti essenziali del procedimento di VIA.

L'avviso al pubblico deve indicare, tra l'altro, *“i termini e le specifiche modalità per la partecipazione del pubblico”* (art. 24, comma 2, lettera e), del D.lgs. n. 152/2006).

La specificità, l'eshaustività e la correttezza delle informazioni inerenti alle modalità e ai termini di partecipazione al procedimento viene individuato dalla norma quale irrinunciabile presupposto per garantire l'effettività del diritto del pubblico e, in specie, degli interessati, di esaminare compiutamente il progetto e i documenti per presentare osservazioni.

In coerenza con tale impostazione, la norma individua nella pubblicazione dell'avviso al pubblico il giorno dal quale decorre il termine di sessanta giorni entro il quale chiunque abbia interesse può esercitare le prerogative fissate dalla norma e, nella specie, presentare osservazioni.

Sulla base dei principi e delle disposizioni richiamati, è evidente che ove l'avviso al pubblico sia errato o incompleto tale termine non inizi a decorrere.

Qualora, invece, la pubblicazione non abbia avuto luogo o comunque sia avvenuta in modo errato e incompleto, il termine potrà iniziare a decorrere validamente soltanto nel momento in cui il proponente e le Amministrazioni interessate abbiano adempiuto compiutamente alle disposizioni fissate dalla disciplina vigente.

Pertanto, ove l'avviso sia errato o incompleto, il termine non inizia a decorrere.

Così come, nel caso in cui dell'avviso pubblico sia stata data tardivamente notizia sull'albo pretorio del Comune interessato, il termine di sessanta giorni dovrà decorrere soltanto dall'effettiva, corretta, pubblicazione.

Ogni altra interpretazione si pone in aperto contrasto con la disciplina applicabile, dando origine ad arbitrarie violazioni del diritto del pubblico di partecipare al procedimento di VIA.

Come anticipato, nel caso di specie:

- l'avviso al pubblico indicava, per la presentazione delle osservazioni, un indirizzo pec errato;
- tale avviso non è mai stato affisso all'albo pretorio del Comune di Massa;
- una qualche informazione del procedimento di VIA che qui ci occupa è stata data mediante una parziale e lacunosa pubblicazione sull'albo pretorio del Comune soltanto il 5 maggio 2021.

Tanto è vero che la pubblicazione in parola, sull'albo pretorio del Comune di Massa, è stata disposta dal 5 maggio 2021 al 4 luglio 2021, dunque per sessanta giorni.

È la stessa Amministrazione a dimostrare di essere ben consapevole che il termine entro il quale gli interessati possono esercitare le loro facoltà partecipative è di sessanta giorni e che tale termine decorre dalla pubblicazione, rispettivamente, sul sito *web* dell'autorità competente e dell'Amministrazione comunale interessata ai sensi dei commi 1 e 2 dell'art. 24 del D.lgs. n. 152/2006.

Diversamente opinando, ove l'informazione mediante affissione all'albo pretorio del Comune non fosse ancorata a un termine certo, risulterebbe svuotata e privata di ogni efficacia in sede applicativa.

Tali considerazioni risultano ancor più pregnanti nel caso di specie in cui, a fronte di un procedimento di particolare complessità, anche alla luce delle dimensioni degli elaborati progettuali e dei documenti nei quali si articola lo studio di impatto ambientale, una compressione del termine di sessanta giorni comporterebbe un'illegittima obliterazione del diritto degli interessati di esaminare compiutamente il progetto e la relativa documentazione al fine di presentare osservazioni.

Tanto è vero che gli odierni osservanti sono venuti a conoscenza del procedimento di VIA mediante casuali ricerche sul *web*.

Nella specie, uno degli odierni osservanti, Carlo Massa, è venuto per primo a conoscenza del procedimento quando oramai erano già decorsi svariati giorni dall'arbitrario termine del 15 aprile 2021, mentre i restanti ne hanno avuto contezza all'approssimarsi del termine del 14 giugno 2021, con conseguente impossibilità di esaminare compiutamente il progetto e di esercitare i propri diritti e le proprie facoltà partecipative.

Per questi motivi, in via preliminare, si chiede a Codesto Spettabile Ministero della Transizione Ecologica:

- di disporre al proponente di procedere alla rettifica e alla ripubblicazione dell'avviso al pubblico di cui al comma 2 dell'art. 24 del D.lgs. n. 152/2006, secondo le modalità previste dalla norma;
- di garantire che il termine di sessanta per l'esame del progetto e la presentazione di osservazioni

In subordine, nella denegata e non creduta ipotesi in cui venga disattesa l'istanza appena indicata, di prorogare il termine per l'esame del progetto e la presentazione di osservazioni quantomeno fino al 4 luglio 2021, facendo dunque decorrere il termine di sessanta giorni di cui all'art. 24, comma 3, del D.lgs. n. 152/2006 dall'affissione dell'irrituale comunicazione relativa al procedimento in parola sull'ambo pretorio del Comune di Massa.

In ossequio ai generali principi di collaborazione e buona fede che informano i rapporti tra privato e pubblica Amministrazione, si fa presente, tuttavia, che tale istanza formulata in via subordinata non costituisce in alcun modo acquiescenza poiché, ove non venisse ripubblicato l'avviso al pubblico con le forme, i contenuti e le modalità di cui all'art. 24 del D.lgs. n. 152/2006, un eventuale provvedimento finale sarebbe irrimediabilmente illegittimo.

Sempre in via preliminare, si evidenzia e si rileva che il Comune di Montignoso, ovvero sia il Comune limitrofo a quello in cui ricade l'intervento, peraltro ricadente a ridottissima distanza dal confine che delimita i territori di competenza dei due enti locali, è stato estromesso da qualsivoglia garanzia ed istituto partecipativo.

È dunque evidente che, anche ai sensi dell'art. 23 del D.lgs. n. 152/2006, l'Amministrazione procedente debba garantire la partecipazione del Comune di Montignoso, evidentemente interessato dagli impatti dell'intervento.

3. L'irragionevolezza della richiesta di VIA limitata soltanto al primo lotto

Come si evince dagli elaborati presentati da Anas S.p.a. e, in particolare, dall'elaborato T00IA10AMBRE01, inerente allo studio di impatto ambientale (S.I.A.), rubricato "*analisi di sostenibilità delle alternative – relazione*", l'intervento relativo alla variante in esame è suddiviso in tre lotti.

Nella specie, nel paragrafo 1.1.1, dedicato all'*evoluzione dell'iniziativa progettuale*", si dà conto dell'approvazione del progetto preliminare da parte dell'Amministrazione comunale, con Deliberazione della Giunta Comunale n. 53 del 22 febbraio 2014, chiarendo che l'intervento era ed è suddiviso in tre lotti.

Sennonché, come risulta testualmente dall'ultimo periodo del paragrafo in esame, *“ANAS ha deciso di procedere stralciando il solo primo lotto Canalmagro-Stazione e procedendo alla progettazione definitiva e allo Studio di Impatto Ambientale dello stesso”*.

La scelta del proponente è manifestamente irragionevole e deve condurre, di per sé sola, all'archiviazione del procedimento o comunque alla definizione della presente VIA con un provvedimento negativo.

Non sussiste, infatti, alcuna ragione tecnica, logica, procedimentale e giuridica che possa giustificare l'arbitraria scelta di Anas S.p.a. di assoggettare a VIA soltanto il primo lotto.

La scelta del proponente impedisce sia di valutare gli impatti effettivamente generati dall'intervento nel suo complesso, sia di garantire l'integrale realizzazione della variante e, dunque, anche dei lotti successivi.

L'irragionevole e illegittima parcellizzazione della VIA prospettata da Anas S.p.a. lascerebbe nell'assoluta incertezza l'effettiva conclusione dell'opera pubblica, nella sua interezza.

Infatti, anche volendo accedere all'incomprensibile prospettazione di Anas S.p.a., che pretenderebbe di limitare la VIA soltanto al primo lotto dell'infrastruttura lineare che qui ci occupa, si arriverebbe alla conclusione paradossale per la quale ove emergessero impatti insostenibili nella seconda VIA, relativa al secondo lotto, sarebbe preclusa la conclusione dell'opera.

È evidente che una tale prospettazione sia palesemente illogica e si ponga in aperto contrasto con i principi sui quali si fonda la valutazione di impatto ambientale.

Tale procedimento è preordinato alla valutazione complessiva e contestuale valutazione degli impatti e degli effetti ambientali, paesaggistici e socio-economici dell'intervento.

In seno alla VIA, l'Amministrazione è chiamata a una ponderazione tra i benefici attesi e gli impatti negativi generati dal progetto.

Alla luce di tale finalità, l'esercizio della discrezionalità tecnica tipica di tale procedimento non può prescindere da una valutazione complessiva del progetto e, in particolare, degli effetti e degli impatti previsti, considerati integralmente e nella loro globalità.

Per questa ragione, la parcellizzazione del progetto arbitrariamente scelta da Anas S.p.a. è incompatibile con le finalità della VIA, non consente la corretta ed esaustiva valutazione degli impatti e degli effetti dell'intervento, non dà alcuna garanzia – o meglio, lascia nell'assoluta incertezza – riguardo all'integrale realizzazione dell'opera.

La scelta del proponente è dunque affetta da un duplice profilo di irragionevolezza.

Da un lato, preclude, infatti, una reale e attendibile valutazione degli impatti, dall'altro lato demanda a un'ulteriore VIA – o forse, nell'impostazione di Anas S.p.a., addirittura a due successivi procedimenti di VIA – l'assentibilità dell'intervento.

Se è ipotizzabile che l'iter autorizzativo a valle di un progetto sia suddiviso in lotti, certo è che la VIA, a monte delle successive autorizzazioni, deve essere unica e unitaria per l'intero intervento.

Coniando un principio applicabile al presente procedimento, il Consiglio di Stato ha concluso statuendo l'illegittimità del provvedimento finale di VIA favorevole poiché, in un caso esattamente analogo a quello in esame, l'Amministrazione “*non ha espresso alcuna specifica motivazione circa l'aspetto relativo alla sottrazione del progetto, così come originariamente ideato dai proponenti, alla valutazione complessiva degli impatti ambientali, mediante la parcellizzazione dell'intervento unitario in due interventi separati, divenuti oggetto di due parallele procedure di VIA*” (Cons. Stato, Sez. Quarta, 18 aprile 2019, n. 2523).

Muovendo da tale principio, ma ancor prima, dalla disciplina di legge e dai principi generali che governano la materia, è del tutto illogico e irragionevole che il proponente pretenda di sottrarre un progetto unitario, quale è quello della cosiddetta *variante Aurelia*, da un unico procedimento di VIA.

Tale arbitraria, immotivata e illogica scelta del proponente deve condurre all'archiviazione del procedimento o comunque, in ogni caso, all'opposizione di un diniego.

Anche nel merito, l'eventuale realizzazione del solo primo lotto, in assenza di una ponderazione degli impatti e degli effetti prodotti dall'intervento valutato nel suo complesso, potrebbe comportare la realizzazione di un tratto di strada statale (Opa – svincolo del cimitero di Turano) che si andrebbe a innestare su una viabilità urbana già fortemente compromessa e priva delle caratteristiche tecniche imposte per le strade statali (categorie C1 e C2).

Dunque, la sola realizzazione del primo lotto, oltre a risultare del tutto illogica e irragionevole, avrebbe certamente effetti fortemente negativi sulla viabilità esistente, che il SIA non ha in alcun modo considerato.

Per questa ragione, la VIA non può certo essere limitata al solo primo lotto e, comunque, anche volendo seguire l'arbitraria impostazione del proponente, il presente procedimento deve concludersi con un provvedimento negativo, anche in ragione degli impatti dei quali si è dato conto.

Peraltro, negli elaborati e nelle relazioni del SIA si dà conto, espressamente, della verifica di assoggettabilità a VIA in esito alla quale la Provincia di Massa Carrara, con Determinazione

Dirigenziale n. 3723 del 26/10/2013 aveva disposto di sottoporre a VIA il progetto della *Variante Aurelia SS1*, riferendosi chiaramente all'intero progetto, comprensivo dei tre lotti.

Come il procedimento di verifica di assoggettabilità e la relativa determinazione finale si riferivano all'intero progetto, ugualmente il successivo procedimento di VIA deve avere il medesimo oggetto, ricomprendendo l'intervento nella sua integralità.

Un eventuale provvedimento positivo si porrebbe in aperto contrasto con la Determinazione della Provincia di Massa Carrara appena richiamata e dunque, anche per questo motivo, risulterebbe manifestamente illegittimo, ragione per la quale il presente procedimento deve essere archiviato o comunque, in ogni caso, concluso con un provvedimento negativo.

In conclusione:

- il primo lotto, oggetto del presente procedimento di VIA, è privo di autonoma funzionalità;
- peraltro, il proponente non si è curato in alcun modo di dimostrare l'autonoma funzionalità di tale lotto, anche singolarmente considerato;
- al contrario, è probabile che la realizzazione del solo primo lotto comporti un peggioramento complessivo della situazione esistente, ivi comprese le condizioni del traffico;
- è del tutto illogico e irragionevole parcellizzare la VIA, limitandola al solo primo lotto;
- anche la Provincia di Massa Carrara, concludendo il procedimento di assoggettabilità, ha disposto l'assoggettamento a VIA dell'intero intervento;
- peraltro, la sottoposizione a VIA del solo primo lotto comprometterebbe l'integrale realizzazione dell'opera ovvero, nella migliore delle ipotesi, non darebbe alcuna garanzia al riguardo.

Ragione per la quale il procedimento deve essere archiviato o comunque concluso negativamente

4. La mancata valutazione dell'opzione zero

Dall'esame dell'elaborato T00IA10AMBRE01, inerente allo studio di impatto ambientale (S.I.A.), rubricato "*analisi di sostenibilità delle alternative – relazione*", emerge che, come espressamente dichiarato e ammesso dal proponente al primo periodo del paragrafo 3.1.1, "*l'alternativa di non intervento viene esclusa a priori dall'analisi delle alternative*".

In tal senso, la giurisprudenza ha avuto modo di affermare, a più riprese, che "*la valutazione di impatto ambientale non si sostanzia in una mera verifica di natura tecnica circa la astratta compatibilità ambientale dell'opera, ma implica una complessa e approfondita analisi comparativa tesa a valutare il sacrificio ambientale*

imposta rispetto all'utilità socio economica, tenuto conto anche delle alternative possibili e dei riflessi sulla c.d. opzione zero" (ex multis, Cons. Stato Sez. IV Sent., 24/03/2016, n. 1225; Cons. Stato Sez. V, 11/07/2016, n. 3059).

L'omessa valutazione sul punto è il classico elemento dal quale, senza entrare in alcun modo nel merito dell'azione e della discrezionalità amministrativa, è possibile dedurre la manifesta irragionevolezza del provvedimento finale.

Tale conclusione rappresenta un approdo mai messo in discussione, tanto nella vigenza dell'art. 22 del D.lgs. n. 152/2006, quanto in seguito alla novella introdotta con il D.lgs. 16 giugno 2017, n. 104, che ha apportato innovazioni significative alla disciplina in materia di valutazione di impatto ambientale.

Nella versione previgente, l'art. 22, comma 3, lettera d), indicava, quale contenuto necessario del SIA, *“una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal proponente, ivi compresa la cosiddetta opzione zero, con l'indicazione delle principali ragioni della scelta, sotto il profilo dell'impatto ambientale”*.

Il nuovo art. 22, alla lettera d) del terzo comma, impone al proponente di indicare nel SIA *“una descrizione delle alternative ragionevoli prese in esame dal proponente, adeguate al progetto ed alle sue caratteristiche specifiche, compresa l'alternativa zero, con l'indicazione delle ragioni principali alla base dell'opzione scelta, prendendo in considerazione gli impatti ambientali”*.

Tale modifica è stata imposta dalla necessità di adeguare il decreto ambiente alla nuova *direttiva VIA* e, in particolare, di dare attuazione, nell'ordinamento interno, alla previsione dettata dall'art. 5, par. 1, della Direttiva 2014/52/UE, oggi recepito con la nuova lettera d) del comma 3 dell'art. 22 del D.lgs. n. 152/2006.

La versione vigente dell'art. 22, pur ponendosi in continuità con un principio generale che da sempre caratterizza la VIA, ha reso ancor più stringente l'onere del proponente di descrivere le alternative prese in considerazione, ivi compresa l'alternativa zero, indicando le ragioni idonee a motivare la convenienza dell'opzione proposta.

In primo luogo, è opportuno mettere in luce che, con il nuovo art. 22, non è più sufficiente una descrizione sommaria delle principali alternative prese esame, ma è richiesta una descrizione dettagliata delle alternative ragionevoli – di tutte le alternative - prese in considerazione.

Ciò significa che il proponente ha l'onere:

- di prendere in esame diverse alternative ragionevoli;

- riportarle e descriverle tutte nel SIA in modo preciso e puntuale.

Viene espunto, dunque, il riferimento alla sommarietà della descrizione e si impone al soggetto che chiede l'avvio della VIA di prendere in considerazione diverse alternative fattibili, ragionevoli, adeguate al progetto e alle sue caratteristiche specifiche.

La nuova disposizione rende dunque ancor più centrale e decisivo tale contenuto necessario del SIA.

Ebbene, nel SIA che qui ci occupa il proponente ha ammesso di aver arbitrariamente escluso la valutazione dell'opzione zero.

Invero, tale valutazione risulta ancor più necessaria e decisiva nel procedimento che qui ci occupa, dal momento che la VIA in esame riguarda un'infrastruttura stradale e persegue una diversa articolazione e organizzazione del traffico veicolare.

La previsione dell'opzione zero e la comparazione dell'alternativa progettuale proposta con l'opzione zero costituisce dunque un presupposto indispensabile e un elemento caratterizzante della VIA.

Ove, infatti, si stesse ragionando di una VIA inerente a un impianto per la produzione di energia da fonti rinnovabili, potrebbe presentare un qualche profilo di logicità una comparazione sintetica fra l'intervento proposto e l'alternativa di non realizzarlo, dalla quale deriverebbe la mancata produzione dei quantitativi di energia prospettata e, dunque, risulterebbe certamente vanificata la finalità dell'intervento.

Non così per la VIA di un'infrastruttura viaria, nella quale la comparazione fra il progetto proposto e l'opzione zero è imprescindibile per valutare la concreta efficacia dell'intervento e, in specie, la rilevanza e l'effettività dei benefici attesi rispetto agli impatti e ai sacrifici richiesti e imposti ai privati interessati.

Nel caso di specie, nella valutazione dell'opzione zero, il proponente avrebbe dovuto espressamente indagare, descrivere e contemplare le possibili alternative, in materia di viabilità e organizzazione del traffico, attuabili anche in assenza di qualsivoglia nuovo intervento infrastrutturale.

A titolo esemplificativo, l'opzione zero avrebbe potuto e dovuto prevedere l'ipotesi di utilizzo della tratta autostradale A-12 per la circolazione dei mezzi pesanti.

Invece, le valutazioni inerenti ai volumi di traffico nemmeno prendono in considerazione il parametro inerente all'origine-destinazione dei traffici dei mezzi pesanti.

Proprio nella ponderazione fra l'opzione zero e l'intervento proposto sarebbe stato onere ed è onere del proponente dimostrare che la soluzione prospettata costituisce l'unica realmente efficace, in grado di apportare significativi miglioramenti, ben più rilevanti dei sacrifici imposti.

Invece, non solo il proponente ha intentato l'istanza di VIA soltanto per una minima parte dell'intervento, ma – addirittura – ha omesso l'effettiva comparazione con l'opzione zero, così impedendo ulteriormente una concreta valutazione circa l'efficacia del progetto presentato.

5. I dati del traffico presi in considerazione nel SIA

Al fine di valutare la situazione esistente e i risultati attesi, sarebbe stato ed è fondamentale compiere uno studio approfondito del traffico, della mobilità e dell'organizzazione della viabilità nel territorio di riferimento.

È infatti evidente che per valutare la situazione *ante operam* e gli effetti attesi *post operam* non si possa prescindere da un accurato e attendibile studio del traffico.

Senonché, dall'esame degli elaborati dello studio di impatto ambientale si evince chiaramente che:

- non è mai stato condotto un reale studio del traffico;
- il proponente ha omesso totalmente l'esame della situazione *ante operam*, basandosi sulle risultanze di piani datati, superati e certamente inattendibili;
- di conseguenza, non sussiste alcun elemento tale da motivare la necessità o anche semplicemente l'opportunità dell'intervento;
- così come, per stessa ammissione del proponente, i benefici e i miglioramenti *post operam* sono del tutto aleatori e incerti.

Nella relazione rubricata "*Analisi di sostenibilità delle alternative*", al paragrafo 1.3.2 "*i dati del traffico*", il proponente ammette chiaramente che "*il piano urbano del traffico e della mobilità del Comune di Massa (anno 2010) costituisce la principale fonte di dati input utilizzati per il presente studio trasportistico*" (cosiddetto PUT-PUM).

Nella medesima relazione Anas S.p.a. specifica che sono stati presi in considerazione i risultati di analisi basate sulla "*situazione viabilistica risalente all'anno 2010*".

A tal proposito, è emblematica l'asserzione contenuta nel paragrafo 1.3.2.2, in base alla quale, il proponente chiarisce che "*in assenza di dati sui flussi di traffico direttamente rilevabili in sito a causa*

dell'emergenza sanitaria Covid 19 e relativi Decreti Ministeriali emanati a partire da Marzo 2020 e ritenuti inattendibili eventuali rilievi nei periodi immediatamente post emergenza, la procedura di calibrazione è stata condotta sulla base dei risultati delle analisi contenute nel PUT-PUM del Comune di Massa”.

È evidente che non si possa in alcun modo condurre uno studio di impatto ambientale e una conseguente valutazione di impatto ambientale di un'infrastruttura stradale in assenza di un puntuale e attendibile esame inerente ai dati del traffico.

Il proponente, con tesi prive di pregio, tenta di giustificare tale grave e radicale omissione invocando gli effetti dell'emergenza sanitaria e i conseguenti provvedimenti limitativi adottati.

A prescindere dall'inconsistenza di tale ricostruzione, è evidente che non si possa in alcun modo assentire un'opera pubblica che richiede un considerevole investimento di risorse pubbliche e notevolissimi sacrifici per il territorio e i soggetti interessati sulla base di uno studio e dati del traffico risalenti al 2010.

Peraltro, dal momento in cui è stato redatto e approvato il PUT-PUM del Comune di Massa a quello in cui Anas S.p.a., nell'aprile 2021, ha chiesto l'avvio della valutazione di impatto ambientale, le condizioni della viabilità esistente sono notevolmente mutate, anche in conseguenza dell'introduzione di almeno tre rotatorie, ricadenti, rispettivamente, in piazza IV Novembre, ovverosia di fronte alla stazione ferroviaria, in Viale Roma e in Via Marina Vecchia.

Inoltre, stante la risalenza dei dati presi in considerazione dal proponente, è pacifico che il SIA non abbia preso in considerazione le innovazioni che, in oltre un decennio, hanno interessato il settore, quali – a titolo esemplificativo – l'introduzione di veicoli elettrici e ibridi.

È dunque pacifico che ogni conclusione e ogni rilievo inerente alla viabilità e ai flussi di traffico risulti manifestamente infondato e inattendibile.

Tale circostanza risulta di per sé stessa assorbente ai fini dell'archiviazione e, in ogni caso, del diniego con il quale deve essere definito il presente procedimento di VIA, poiché sarebbe ed è del tutto illogico e irragionevole, nonché contrario a ogni superiore ragione di interesse pubblico, un provvedimento favorevole che consenta di impegnare e sacrificare ingentissime risorse pubbliche e situazioni private senza alcuna certezza circa l'effettiva utilità dell'opera.

Con specifico riguardo ai benefici attesi, è il caso di evidenziare che, a fronte di lievissimi miglioramenti presso l'abitato di Turano – del tutto indimostrati e certamente non ricollegabili alla realizzazione del solo primo lotto – non risultano presi in considerazione e analizzati gli impatti “a valle” dell'opera, prodotti nella zona di Via 6 ponti e di Via Nara.

Nella specie, il SIA non valuta in alcun modo gli effetti sulla qualità dell'aria e sulla componente acustica generati dal cosiddetto *muro antideragliamenti* di cui è prevista la realizzazione fra l'infrastruttura stradale e la ferrovia esistente.

È pacifico che, in esito alla realizzazione dell'intervento, l'area indicata subirà un sensibile peggioramento dei livelli di inquinamento acustico e atmosferico.

L'omessa considerazione di tale fattore risulta particolarmente lesiva per due degli odierni osservanti, titolari, rispettivamente, di un'azienda agricola biologica (Giulia Lazzarotti, titolare dell'Azienda Il Carratore) e di una pizzeria, con annessa rivendita di generi alimentari (Alimentari e pizzeria Pieretti).

Entrambe le attività, ricadenti in Via 6 Ponti, subirebbero un pregiudizio particolarmente grave, mai preso in considerazione nel SIA.

Nella specie, l'azienda agricola subirebbe una grave compromissione della propria attività, con concreta possibilità di subire la revoca delle certificazioni di azienda biologica.

Chiariti i profili peculiari appena sintetizzati, in generale, è pacifico che anche tale carenza del SIA ne attesti l'assoluta inattendibilità.

6. Le ulteriori carenze del SIA e la concreta portata dell'intervento

La Provincia di Massa Carrara, con il provvedimento con il quale aveva disposto di sottoporre a VIA l'intervento (Determinazione Dirigenziale n. 3723 del 26/10/2013) evidenziava, tra l'altro, le criticità e gli impatti connessi con l'adeguamento della viabilità esistente – stazione ferroviaria, via Carducci – sulla quale gravitano aree residenziali, commerciali, scolastiche, fortemente urbanizzate, almeno quanto quelle del centro urbano di Massa che si intenderebbe sottrarre al traffico pesante indotto dall'attuale SS1.

Inoltre, il necessario adeguamento della viabilità esistente, al fine di rispondere ai criteri di classificazione della nuova arteria – a titolo esemplificativo, mediante la realizzazione di separatori di mezzera tra le due corsie - andrebbe a creare una vera e propria cesura urbana di cui non sono stati valutati gli effetti complessivi delle relazioni trasversali, in direzione mare-monti.

Peraltro, l'opera, nel tratto compreso tra la linea ferroviaria e l'ospedale "OPA", interessa un ambito periurbano in cui permangono caratteri rurali e di edilizia sparsa rispetto ai quali non sono stati valutati gli impatti di tipo relazionale e sociale.

In generale, dall'esame degli elaborati del SIA, emerge chiaramente che Anas S.p.a. ha trascurato plurimi elementi caratterizzanti lo stato di fatto e il progetto.

Non si tratta, dunque, di entrare nel merito di valutazioni tecnico-discrezionali di esclusiva competenza dell'Amministrazione, bensì di rilevare tutte le carenze del SIA sintomatiche dell'inattendibilità dello studio presentato dal proponente.

Con riguardo alla delicata questione del rischio idraulico, Anas S.p.a. (pag. 131 e ss. della relazione relativa all'analisi di sostenibilità delle alternative) continua a far riferimento ad un assetto non più attuale, in quanto superato da eventi di assoluta rilevanza.

Anche in questo caso, il proponente continua a porre a fondamento della propria proposta un progetto preliminare del 2010, che non tiene conto in alcun modo di eventi particolarmente rilevanti, quali l'alluvione del 2012, in seguito alla quale il grado di rischio e di pericolosità di alcune aree è mutato (a titolo esemplificativo, l'area antistante il cimitero è stata qualificata come area a pericolosità idraulica P3).

Trascurando tali elementi decisivi, le soluzioni proposte appaiono del tutto superate e inconferenti. Muovendo dagli errati presupposti dei quali si è dato conto, il proponente, a pag. 209 della medesima relazione, giunge alla semplicistica conclusione in base alla quale *“realizzando un adeguato attraversamento idraulico del Fosso Magliano a monte della ferrovia (1 in figura precedente), non ci sarà la necessità di realizzare opere al fine della compatibilità idraulica. Dovrà invece essere realizzato uno scavo per il compenso dei volumi sottratti alla libera esondazione dal rilevato stradale, che potrà essere individuato nella cassa d'espansione di valle”*.

Stante la rilevanza degli interessi in gioco, che attengono alla tutela della sicurezza, della salute pubblica e della pubblica incolumità, certamente non può essere assentito un intervento basato su un'analisi dello stato di fatto carente e inattendibile.

Anche al fine di fornire un ulteriore elemento conoscitivo in seno al presente procedimento, è il caso di rilevare che il proponente non ha in alcun modo considerato il percorso della Via Francigena – sia pedonale che ciclabile – relativo alla tappa B13, punti 7 e 8, che interessa Via delle Gorine, nel territorio del Comune di Massa.

A tal proposito, è sufficiente evidenziare che, a riprova dell'importanza di tale percorso, l'Amministrazione ha provveduto a segnalarlo mediante apposita cartellonistica per facilitare i pellegrini.

L'attuale cartellonistica ricadrebbe proprio nei pressi del cosiddetto "ramo 1", in uscita con la rotonda R.02, prevista nel progetto presentato da Anas S.p.a, che andrebbe a interferire gravemente con il percorso della Via Francigena, creando anche gravi situazioni di pericolo per i pedoni.

Ebbene, nello stralcio grafico contenuto a pag. 24 della relazione in esame, il proponente omette totalmente di indicare e dunque di considerare tale tratto della Via Francigena, peraltro regolarmente validato dai soggetti competenti e oggetto di specifici investimenti e finanziamenti pubblici.

Tale omissione risulta particolarmente rilevante anche in relazione alle disposizioni contenute nei vigenti atti di governo del territorio e negli strumenti della pianificazione urbanistica e territoriale.

L'art. 43 della disciplina di piano del Piano Strutturale del Comune di Massa, ricomprende la Via Francigena nell'invariante delle testimonianze storiche, artistiche, culturali, paesaggistiche e naturali, rispetto alla quale viene individuata la funzione di testimonianza storica nonché di tipo culturale e turistico, con l'obiettivo di tutelarne e recuperarne le caratteristiche storiche e tipologiche.

È il caso di evidenziare che, al quinto comma del medesimo art. 43, dedicato alle risorse coinvolte nell'invariante, vengono ricomprese nell'ambito di applicazione della norma di piano, oltre alla Via Francigena, tutti i percorsi di interesse storico e paesistico quali la viabilità anteriore al 1823 nonché le tracce della viabilità e della centuriazione romana.

A tal proposito, il SLA non ha in alcun modo considerato alcune vie storiche, quali la Via Salicera, Via Renaccio, Via Turano, Via del Canale.

A titolo esemplificativo, la rotatoria prevista in Via Salicera andrebbe a compromettere irrimediabilmente una Via già censita nell'estimo del 1399.

Con spirito di piena e leale collaborazione, è il caso infine di evidenziare che la rotonda denominata R.02 e il ramo di strada denominato "ramo 1", in uscita da detta rotonda, vengono mantenuti inalterati rispetto al progetto preliminare.

Tuttavia, il progetto preliminare prevedeva tale soluzione al fine di consentire alla viabilità ordinaria locale di poter sfruttare la rotatoria per poter fare inversione di marcia, consentendo, dunque, lo spostamento sia in direzione "Viareggio" che in direzione "Massa".

Orbene, nella configurazione prevista nel progetto definitivo, sul quale è stata chiesta la VIA, tale soluzione funzionale non è in alcun modo contemplata e, dunque, tanto la rotonda R.02 quanto il Ramo 1 sono stati svuotati della loro funzione originaria.

Il progetto prevede, inoltre, la realizzazione di una pista ciclabile “*che si sviluppa in affiancamento alla viabilità di progetto per uno sviluppo complessivo di 560 m*” (pag. 22 del SIA), che, tuttavia, non risulta collegata a nessun'altra pista idonea al transito di velocipedi, risultando dunque del tutto inutile e pressoché inservibile.

Venendo infine a un aspetto essenziale della valutazione degli impatti ambientali, nessun elaborato del SIA si premura di compiere una puntuale, precisa ed esaustiva ricognizione fra gli interventi antropici, le attività e gli insediamenti esistenti, da un lato, e i miglioramenti attesi, dall'altro lato.

Tale omessa valutazione incide sia sull'interesse diretto e concreto degli odierni osservanti, tutti proprietari di immobili o titolari di attività incise dall'intervento in questione.

L'omessa ponderazione fra impatti e benefici attesi integra una palese, grave, carenza dello studio di impatto ambientale, dalla quale si evince, altresì, l'assenza di qualsivoglia significativo interesse pubblico alla realizzazione degli interventi.

È il caso di evidenziare come l'intervento in questione incida negativamente, andando a comprometterne totalmente la funzionalità, sulla stazione di servizio con distribuzione carburanti e GPL, gestita da ENI S.p.a.

Peraltro, è notorio che la società abbia di recente investito ingenti risorse, rinnovando la struttura, abilitando il distributore anche all'erogazione di GPL e, dunque, aumentando l'offerta di servizi sul territorio, con un presidio di primaria importanza per il contesto urbano di riferimento.

Si tratta dell'unica stazione di servizio che fornisce, sul territorio, GPL e, dunque, contribuisce a contenere gli impatti del traffico sulle matrici ambientali; anche di tale circostanza avrebbe dovuto tener conto il SIA e certamente deve tenere conto l'Amministrazione nella VIA.

Lo studio di impatto ambientale non considera in alcun modo la situazione della quale si è appena dato conto in estrema sintesi.

Nella prospettiva dell'interesse pubblico tutelato, è evidente che, a fronte di impercettibili e inesistenti miglioramenti, sia del tutto irragionevole e sproporzionato il sacrificio imposto ai privati, ivi compresi gli odierni osservanti, nonché l'impegno di ingentissime risorse pubbliche al fine di ristore il pregiudizio causato dalla realizzazione dell'opera.

7. Conclusioni

Per tutti questi motivi, in via preliminare, si insiste per la rinnovazione dell'avviso al pubblico da parte del proponente e per la concessione di un nuovo termine di sessanta giorni per l'esame del progetto, degli elaborati e di tutta la documentazione prodotta, nonché per la presentazione di osservazioni da parte di chiunque vi abbia interesse.

Come anticipato, infatti, gli odierni osservanti, in qualità di soggetti incisi dall'intervento e, dunque, titolari di una posizione qualificata e differenziata, hanno interesse sia a poter esaminare compiutamente la proposta formulata da Anas S.p.a., sia a garantire che ogni determinazione dell'Amministrazione procedente venga assunta a seguito di un'istruttoria completa ed esaustiva, che garantisca a tutti i soggetti a vario titolo interessati di poter garantire il proprio apporto collaborativo.

Nel merito, si insiste per l'archiviazione del procedimento di VIA e, in ogni caso, per la negativa conclusione dello stesso poiché è del tutto illogica e irragionevole la scelta del proponente di assoggettare a VIA soltanto il primo lotto dell'intervento.

In ogni caso, anche entrando nel merito, il solo primo lotto non porterebbe alcun beneficio e alcun miglioramento della situazione esistente, risultando probabili, semmai, significativi peggioramenti.

In ogni caso, anche seguendo la generica prospettazione del proponente, a fronte di benefici modestissimi e indimostrati – comunque derivanti dall'integrale realizzazione dell'opera e non certo dal solo primo lotto – la situazione esistente subirebbe impatti e sacrifici notevolissimi, in gran parte assolutamente ignorati o comunque non adeguatamente considerati nel SIA presentato da Anas S.p.a.

A tal proposito, è sufficiente ribadire che il proponente non ha in alcun modo valutato l'opzione zero e ha omesso qualsivoglia concreto ed approfondito esame del traffico, mutuando dati risalenti, superati e manifestamente inattendibili.

Per tutte queste ragioni, il presente procedimento di VIA deve essere archiviato e, in ogni caso, concluso con esito negativo.

Avv. Francesco Mazzoni

**FRANCESCO
O MAZZONI** Firmato digitalmente da
FRANCESCO MAZZONI
Data: 2021.06.14
22:55:38 +02'00'

Avv. Antonio De Prata

**ANTONIO
DE PRATA** Firmato digitalmente da
ANTONIO DE PRATA
Data: 2021.06.14
22:56:45 +02'00'