

	COMUNE DI MASSA	Via Porta Fabbrica, 1, 54100 Massa – Tel. 0585.4901 – Fax 0585.41245 Codice fiscale 00181760455 – Partita iva 00181760455 www.comune.massa.ms.it
	SETTORE URBANISTICA <i>Unità Operativa Pianificazione Territoriale</i>	

ALLEGATO 6

PARZIALE VARIANTE AL PRGC PER LA REALIZZAZIONE DI NUOVE ROTATORIE, LA MODIFICA DEL TRACCIATO DI UN TRATTO DI VIA GORIZIA E LA RIPERIMETRAZIONE DELL'AREA DELL'OSPEDALE UNICO DELLE APUANE

RELAZIONE DI SINTESI

DELLA VALUTAZIONE INTEGRATA DEGLI EFFETTI TERRITORIALI, AMBIENTALI, SOCIALI ED ECONOMICI E SULLA SALUTE UMANA



Dirigente del Settore: arch. Venicio Ticciati

Responsabile del Procedimento: arch. Lorenzo Tonarelli

Progettazione: arch. Venicio Ticciati, arch. Silvano Vita, arch. Lorenzo Tonarelli

Dicembre 2007

Indice:

1	Premessa.....	3
2	Valutazioni territoriali, ambientali, sociali ed economiche e sulla salute umana	3
3	Verifica di fattibilità e di coerenza.....	4
4	Motivazione delle scelte fra soluzioni diverse.....	5
5	Definizione del sistema di monitoraggio	5
6	Rapporto ambientale	5

1 Premessa

Nel presente documento vengono descritte tutte le fasi del processo di valutazione svolte in corrispondenza con l'attività di elaborazione della variante di cui trattasi. Questa è collegata ad una serie di procedimenti di varianti urbanistiche finalizzate allo snellimento del traffico attraverso la realizzazione di rotatorie e modifiche alla viabilità del territorio comunale. Ciascuna di queste varianti, di per sé, interessa piccole aree adiacenti alla viabilità pubblica senza comportare incremento dell'uso del suolo, aumento del carico urbanistico né riduzione della dotazione complessiva degli standards. Tuttavia, prese nel loro insieme, tali varianti producono effetti che non si limitano soltanto al ristretto ambito interessato dagli interventi, ma che si ripercuotono su una più ampia parte del sistema della viabilità. Si è, perciò, ritenuto opportuno applicare a ciascun procedimento la procedura di valutazione integrata con modalità semplificata (art. 11 DPGR 9/2/2007 n. 4/R) e di sottoporre all'intero processo di valutazione il quadro generale degli interventi previsti. Di conseguenza nei singoli procedimenti sono stati presi in considerazione solo gli effetti territoriali, ambientali, economici, sociali e sulla salute umana che possono derivare dalla variante stessa. Mentre, sul quadro generale degli interventi previsti, si è attivata anche la partecipazione del pubblico ai sensi dell'art. 12 del citato DPGR, così da consentire una valutazione complessiva e acquisire suggerimenti e contributi indispensabili per un percorso partecipato alla formazione delle varianti.

2 Valutazioni territoriali, ambientali, sociali ed economiche e sulla salute umana

L'area interessata dalla variante è quella prospiciente il percorso di via Gorizia compreso tra via Mattei e via Bondano, dove è prevista la realizzazione del nuovo ospedale unico e tra via Mattei e via San Leonardo, dove è previsto l'allargamento stradale. L'area è caratterizzata da ampie zone verdi circondata da un edificato sparso di tipo prevalentemente residenziale. Si prevede che la realizzazione dell'ospedale determini un incremento del traffico che sarà regolato attraverso le rotatorie su via Mattei e su via Bondano. L'accesso all'ospedale è facilitato dalla previsione del nuovo tracciato di via Gorizia che permette di allontanare il traffico dalla struttura sanitaria, con effetti positivi sia dal punto di vista delle emissioni in atmosfera dei gas di scarico dei veicoli a motore che dell'inquinamento acustico. Questo consente, inoltre, di evitare interferenze all'interno dell'area stessa e garantendo la flessibilità necessaria per la differenziazione degli accessi.

L'allargamento di via Gorizia nel tratto compreso tra via Mattei e via San Leonardo consente la

realizzazione di una valida alternativa per raggiungere l'ospedale sia dal centro che dalla zona di costa, alleggerendo il traffico su via Mattei.

Con l'attuazione della variante, rispetto alla soluzione prevista nel vigente PRGC, ci si attende un miglioramento delle condizioni di vivibilità della zona ed una valorizzazione del luogo dal punto di vista paesaggistico.

3 Verifica di fattibilità e di coerenza

Il Comune di Massa è dotato di un PRGC approvato dalla Giunta Regionale con deliberazione n. 10603 del 20/10/1980, nonché di un Piano Regolatore del Consorzio Zona Industriale Apuana approvato con deliberazione della GRT n. 821 del 6/02/1980 e successiva variante approvata con deliberazione della GRT n. 3464 del 19/04/1995. La Giunta Comunale con deliberazione n. 357 del 22/12/2206 ha avviato il procedimento di formazione del Piano Strutturale. Nel documento di avvio l'Amministrazione pone tra gli obiettivi primari il miglioramento della qualità della vita dei cittadini anche attraverso la razionalizzazione del traffico veicolare. La realizzazione delle rotatorie, consentendo l'eliminazione degli impianti semaforici e l'esclusione di soluzioni di continuità nella circolazione veicolare, rappresenta un'azione conseguente a tali obiettivi.

Il PTC vigente individua l'area in oggetto come facente parte del "Sistema territoriale Massa-Carrara" e dell'ambito di paesaggio della "Pianura costiera". Le tipologie di risorse interessate sono "Città ed insediamenti urbani" - con particolare riferimento alla componente "Insediamento urbanizzato costiero" - ed "Infrastrutture". Il PTC individua la statale Aurelia, il viale litoraneo ed il sistema della viabilità con andamento perpendicolare alla costa, tra cui l'asse di cui trattasi, quali invarianti strutturali per cui la possibilità di intervento deve essere finalizzata al miglioramento dell'accessibilità e della permeabilità complessiva del territorio attraversato e la riqualificazione, architettonica e funzionale, dell'infrastruttura.

Il PIT colloca la zona di nostro interesse nell'invariante strutturale "città policentrica toscana", per cui valgono le prescrizioni e le direttive di cui agli artt. 4, 8 e 9 delle Norme di Piano, con particolare riferimento ai criteri per gli interventi sulla mobilità e alle misure di fluidificazione del traffico veicolare.

Nella valutazione della variante non sono emersi elementi d'incongruenza con lo strumento provinciale e regionale.

4 Motivazione delle scelte fra soluzioni diverse

La unica soluzione alternativa individuata è la cosiddetta “opzione zero” che prevede il mantenimento della situazione attuale di cui si è deciso il superamento per le motivazioni di cui al punto 2.

5 Definizione del sistema di monitoraggio

In fase di esercizio delle rotatorie verranno monitorati i flussi di traffico incidenti sulle rotatorie in vari periodi di tempo con particolare attenzione alle ore di punta.

6 Rapporto ambientale

Aria.- Nella zona interessata dalla variante troviamo fonti di rumore dovute alle attività industriali ed al traffico. La presenza del semaforo amplifica il problema del rumore da traffico soprattutto per quanto riguarda i tempi di attesa ed i processi di arresto e ripartenza dei veicoli.

Per quanto riguarda l'inquinamento atmosferico, le principali cause delle emissioni inquinanti presenti nel territorio comunale provengono dall'uso dei combustibili fossili per la mobilità, il riscaldamento degli edifici e per la produzione industriale. La riduzione delle emissioni in atmosfera è perseguibile, pertanto, attraverso la diminuzione dell'utilizzo di fonti energetiche non rinnovabili. La fluidificazione del traffico riduce i consumi di carburante e di conseguenza le emissioni inquinanti.

Acqua.- I maggiori fenomeni d'inquinamento idrico sono dovuti all'escavazione e alla lavorazione del marmo lungo l'asta del Frigido, alle attività industriali presenti nella zona industriale e in maniera diffusa nella zona di pianura alla forte pressione urbana.

Per quanto riguarda la realizzazione degli interventi di cui trattasi non sono emerse particolari situazioni di criticità e non si prevedono modificazioni della situazione in atto.

Suolo.- Le rotatorie previste sono localizzate nella zona di pianura ad una quota di circa 1,00 m sul livello del mare ad una distanza di circa 700 m dalla linea di costa. La zona delimitata dal Fosso Lavello, dal Fiume Frigido, dalla via Aurelia e dalla linea di costa è individuata tra le aree di bonifica di interesse nazionale di cui alla L. 426/1998 “Nuovi interventi in campo ambientale”. I nostri interventi interessano aree incluse in tale perimetrazione per cui in fase di progettazione esecutiva occorre rispettare la specifica normativa.

Città e sistema degli insediamenti.- L'area dove è stata individuata la localizzazione del nuovo ospedale unico è caratterizzata da un'ampia zona verde circondata da un edificato sparso di tipo

prevalentemente residenziale servito da strade, ad eccezione di via Mattei, strette e inadeguate per il traffico odierno. La parte posta a mare di via Gorizia è soggetta alle norme del PAI in quanto zona a pericolosità idraulica elevata.

Rischio sismico.- L'intero territorio comunale è classificato in zona 3S di pericolosità sismica.

Vincoli sovraordinat.- L'area è interessata dalla tutela paesaggistica ai sensi del D.lgs. n. 42/2004 "Codice dei beni culturali e del paesaggio" relativamente a via Casola ed al tratto terminale di viale Mattei in quanto rientrano nella perimetrazione della zona litoranea. Questa è, infatti, tutelata con D.M. del 10/12/1953 e D.M. 21/10/1968 in quanto oltre a costituire un grandioso quadro naturale dominato dall'imponente catena delle Alpi Apuane, presenta un caratteristico aspetto di valore estetico e tradizionale.