

**Oggetto: Autostrada A12 Livorno/Civitavecchia - Completamento del tratto Cecina Civitavecchia**  
*Infrastruttura strategica di preminente interesse nazionale le cui procedure sono regolate dall'art. 161 del D. Lgs. 163/2006. Procedimento di approvazione del progetto definitivo con valutazione di impatto ambientale, formazione dell'intesa Stato-Regione in merito alla localizzazione ambientale, dell'opera e dichiarazione di pubblica utilità ai sensi degli art.li 165, 166 comma 2, 167 comma 5 e 183 del D. Lgs. 12 aprile 2006 n. 163. **Espressione Parere in merito alla localizzazione***

In riferimento al procedimento di approvazione del progetto definitivo nominato in oggetto, a seguito della nota trasmessa da Società Autostrada Tirrenica p.a. (SAT) in data 29 novembre 2016 prot. n. SAT/RM/1976, preso atto della nota inviata dal Settore Infrastrutture di Trasporto Strategiche e Cave della Regione Toscana del 07 dicembre 2016 relativa alla richiesta di espressione di parere di conformità delle opere nei confronti degli strumenti di pianificazione territoriale vigenti dell'area protetta, si esprime di seguito il parere di competenza dell'Ente Parco Regionale della Maremma.

**Premesso:**

- che il Piano per il Parco, redatto ai sensi dell'art. 12 comma 7 della Legge 6 dicembre 1991, n°394 e dell'articolo 13 della legge regionale 16 marzo 1994 n°24 e approvato con deliberazione del Consiglio Direttivo n°61 del 30 dicembre 2008, prevede la localizzazione del corridoio tirrenico e le modalità attuative ad esso connesse;
- Quanto ciò premesso, in relazione alla proposta progettuale in esame, **rileva le criticità di seguito esposte ed argomentate.**

Si sottolinea che, in tutto il progetto, si fa riferimento agli impatti prodotti dal singolo tracciato, non considerando sufficientemente l'impatto dell'intervento nel suo complesso che risulta essere sensibilmente superiore alla somma degli impatti dei singoli interventi, sia per la conservazione e tutela degli habitat cui il parco è deputato sia per la garanzia di uno sviluppo socio economico sostenibile del territorio ivi compreso.

Si evidenzia, oltre a quanto puntualmente di seguito relazionato, che il progetto definitivo presentato risulta **non conforme** alle specifiche prescrizioni ed indicazioni fornite dalla Regione Toscana con deliberazione GR n°916 del 04 novembre 2013 "indirizzi per la redazione del progetto definitivo Autostrada A 12 Rosignano - Civitavecchia".

In particolare:

- mancano approfondimenti circa la verifica delle distanze minime delle infrastrutture;



- mancano approfondite considerazioni in merito agli eventi alluvionali;
- mancano verifiche in merito alla riduzione del rischio idraulico;
- mancano studi approfonditi per un valutazione complessiva della nuova opera proposta (tracciato autostradale più complanari ed opere accessorie) in particolare gli indicatori idrologia, idraulica, componenti naturali, antropiche, rapporti con pianificazione urbanistica, paesaggio, impatto archeologico, cantierabilità;
- non sono state apportate le modifiche progettuali richieste riguardo ai collegamenti della viabilità secondaria (era infatti richiesto di riportare ad una viabilità C1 le complanari che sono, invece, ancora previste di 7.00 mt e pertanto non possono essere considerate soddisfacenti).

Si invita pertanto ad una verifica di coerenza puntuale del progetto sia rispetto alle indicazioni della Regione, sia per quanto espressamente previsto dal Piano del Parco.

### **1) Contrasto con il vigente Piano per il Parco**

Riguardo al tratto specifico di attraversamento del Parco della Maremma, si ravvisa che nella progettazione ricevuta, ed in particolare nella relazione paesaggistica, (capitolo 1.3 - analisi dei livelli di tutela) nell'elenco dei piani considerati non compare il Piano del Parco che rappresenta lo strumento pianificatorio cogente per l'area protetta e che detta linee specifiche per l'area contigua.

Il vigente Piano per il Parco, redatto ai sensi dell'art. 12 comma 7 della Legge 6 dicembre 1991, n°394 e dell'articolo 13 della legge regionale 16 marzo 1994 n°24, è stato approvato con deliberazione del Consiglio Direttivo n°61 del 30 dicembre 2008. Il Piano (articolo 2 comma 1) *“costituisce attuazione dell'articolo 13 della L.R. n. 24/1994 sostituisce tutte le disposizioni di cui al Piano Territoriale di Coordinamento approvato il 26/07/1977 con deliberazione del Consiglio Regionale n. 431, ai sensi dell'art. 5 della L.R.T. n° 65/1975 - Istituzione del Parco naturale della Maremma “.*

Nella Fase 1 - screening delle incidenze - paragrafo 2.1.1.1 dello studio di impatto ambientale (SIA) - valutazione di incidenza, viene testualmente affermato che *“Il tracciato stradale si trova a ridosso e parzialmente all'interno del confine del sistema di SIC/ZPS/SIR di cui alla zona dei Monti dell'Uccellina e pianure circostanti, in gran parte ricompresi all'interno dell'area protetta - ai sensi della Legge 394/91 - Parco Regionale della Maremma, e quindi interni all'area contigua del Parco stesso . . .”*; **in realtà il tratto insistente nell'area del Collecchio del Comune di Magliano in Toscana, dal Km 10 + 920,00 circa al Km 12 + 380,00 circa, ricade all'interno dell'area protetta.**

Dal punto di vista urbanistico e di compatibilità con il Piano per il Parco, viene riepilogato il quadro di pianificazione nella zona d'intervento:



#### **AREA PROTETTA - articolo 25 NTA: aree di recupero ambientale (D7)**

1. Sono le aree di cava o i siti compromessi da attività antropiche e/o soggetti a forme di abbandono. Nel sistema della Rete Ecologica ricadono nelle AREE CENTRALI - CORE AREAS o in ZONE CUSCINETTO - BUFFER ZONES. Tali aree sono costituite dai seguenti ambiti:

##### **D.7.5. Fascia S.S. Aurelia-Ferrovia**

Si tratta di una fascia di territorio ricompresa tra la Ferrovia Tirrenica e la S.S. Aurelia, che corrono pressoché paralleli in direzione Nord-Sud, e confinante verso nord con l'area della Stazione di Alberese e verso sud con l'area del Collecchio. E' un'importante area di transizione che ha ormai perduto le connotazioni storiche ed ambientali originarie in stato di semiabbandono e che, come l'area della Stazione di Alberese, sarà interessata dal previsto corridoio tirrenico, ma il cui ruolo di cerniera tra Parco ed Area Contigua risulta di rilevantissima importanza sia funzionale, che paesistica ed ecologica. L'area ricade in parte in Area Contigua ed in parte, davanti al Collecchio, nel Parco ed è ricompresa in Comune di Magliano in T. **Per tale area, in occasione della eventuale costruzione del previsto "corridoio tirrenico", deve essere prevista la redazione di un "Piano di Recupero" di iniziativa privata ai sensi dell'art. 28 della L. 5 agosto 1978 n. 457 coordinato dall'Ente Parco (Ente Parco in accordo con la Provincia, il Comune di Magliano in T. e la Società costruttrice del Corridoio Tirrenico) e che preveda, oltre alle necessarie opere di integrazione ambientale e paesistica della nuova infrastruttura viaria anche la realizzazione di un'ampia zona di connessione di tipo artificiale (fascia di sovrappasso e/o interrimento in trincea dell'Aurelia) nell'area tra il Collecchio e il Set-aside del Collecchio. Nello stesso Piano di Recupero dovranno essere previsti collegamenti funzionali sia per il transito di mezzi agricoli che per la percorribilità pedonale e ciclabile degli itinerari turistici con incremento dell'offerta di servizi turistici ai visitatori nel Parco. Dovranno inoltre essere messi in atto interventi per garantire la realizzazione di corridoi ecologici al fine di consentire il collegamento tra l'area protetta e l'area contigua da parte della fauna selvatica.**

#### **AREA CONTIGUA - articolo 42 Direttive: Territorio aperto (Aree di recupero ambientale G6)**

1. Sono le aree di cava o i siti compromessi da attività antropiche e/o soggetti a forme di abbandono. Nel sistema della Rete Ecologica ricadono in aree di CORRIDOIO DI CONNESSIONE- ECOLOGICAL CORRIDOR o in ZONE CUSCINETTO - BUFFER ZONES. Tali aree sono costituite dai seguenti ambiti:

##### **G.6.3 Fascia S.S. Aurelia-Ferrovia**

Si tratta di una fascia di territorio ricompresa tra la Ferrovia Tirrenica e la S.S. Aurelia, che corrono pressoché paralleli in direzione Nord-Sud, e confinante verso nord con l'area della Stazione di Alberese e verso sud con l'area del Collecchio. E' un'importante area di transizione che ha ormai perduto le connotazioni storiche ed ambientali originarie in stato di semiabbandono e che sarà interessata dall'ipotesi di realizzazione del corridoio tirrenico che si sviluppa immediatamente a nord della fattoria del Collecchio, ma il cui ruolo di cerniera tra Parco ed Area Contigua risulta di rilevantissima importanza sia funzionale, che paesistica ed ecologica. **L'area ricade in parte in Area Contigua ed in parte, davanti al Collecchio, nel Parco** ed è ricompresa in Comune di Magliano in T. Per tale area, in occasione della costruzione dell'eventuale corridoio tirrenico, deve essere prevista la redazione di un "Piano di Recupero" di iniziativa privata ai sensi dell'art. 28 della L. 5 agosto 1978 n. 457 coordinato dall'Ente Parco (Ente Parco in accordo con la Provincia, il Comune di Magliano in T. e la Società costruttrice del Corridoio Tirrenico) e che preveda, oltre alle necessarie opere di integrazione ambientale e paesistica della nuova infrastruttura, anche la realizzazione di un'ampia zona di connessione di tipo artificiale (fascia di sovrappasso e/o interrimento in trincea dell'Aurelia) nell'area tra il Collecchio e il Set-aside del Collecchio con mantenimento dell'area del set-aside come fascia di naturalizzazione spontanea. Nello stesso Piano di Recupero dovranno essere previsti:

1. collegamenti funzionali per il transito di mezzi agricoli
2. collegamenti funzionali per la percorribilità pedonale e ciclabile degli itinerari turistici con incremento dell'offerta di servizi turistici ai visitatori nel Parco, in conformità con le previsioni del progetto di realizzazione del corridoio Tirrenico.
3. corridoi faunistici di connessione tra Parco ed Area Contigua (sottopassi come tunnel, canali sotterranei, ecc. o sovrappassi come ponti verdi, ecodotti, etc.).

In considerazione di quanto sopra esposto, **il progetto definitivo appare essere in netto contrasto con le norme tecniche di attuazione vigenti relative al corridoio tirrenico (articolo 25 zona territoriale omogenea D.7.5) che prevedono espressamente l'obbligatorietà della redazione di un "Piano di Recupero" di iniziativa privata ai sensi dell'art. 28 della L. 5 agosto 1978 n. 457 coordinato dall'Ente Parco (Ente Parco in accordo con la Provincia, il Comune di Magliano in T. e la Società costruttrice del Corridoio Tirrenico).**

## **2) Valutazione di incidenza ambientale (VINCA): screening delle incidenze**

L'intero lavoro inerente la valutazione di incidenza ambientale (VINCA) relativo alla esecuzione del lotto 4 dell'Autostrada A 12 si basa sul presupposto di realizzare un adeguamento di una infrastruttura esistente, quando invece il progetto presentato è da ravvisarsi come una vera e propria nuova opera: per detto motivo lo stesso lavoro di VINCA risulta limitato al solo screening delle incidenze, trattando pertanto, in maniera assolutamente inadeguata e superficiale, gli effettivi impatti e le conseguenti misure di mitigazione e compensazione da attuare, quando invece sarebbe stato necessario effettuare una valutazione d'incidenza ambientale in grado di valutare esaustivamente gli impatti indotti, determinando contestualmente le azioni di mitigazione e di compensazioni ritenute più efficaci ed adeguate. Dalla conclusione dello screening medesimo, riportata al paragrafo 2.3, si precisa infatti testualmente quanto segue:” *Non sono attese incidenze negative significative a carico della rete Natura 2000. Ciò in ragione soprattutto del carattere di adeguamento strutturale di un'opera viaria già esistente e funzionante sul territorio. Il progetto non determina sostanziali variazioni di tracciato e prevede l'introduzione di nuovi presidi ambientali a tutela del territorio attraversato che il tracciato attualmente esistente non dispone (trattamento acque prima pioggia). Visto il Progetto in esame, visti i presidi ambientali progettati e vista la documentazione di cantierizzazione, e a condizione che gli adeguamenti indicati nel presente documento per le tratte interne o prossime a SIC/ZPS siano realizzate a regola d'arte, si dichiara che non sono attesi effetti negativi significativi a carico della rete Natura 2000*”.

L'elaborazione della Valutazione d'Incidenza elaborata secondo specifica normativa vigente in materia, al fine di valutare e verificare eventuali incidenze significative sia sui siti attraversati sia sui siti limitrofi al progetto, era per altro prevista nelle conclusioni dello SIA del progetto, dato che lo stesso si colloca in aree ricadenti nella Rete Natura 2000. La relazione VINCA allegata, invece, è come suddetto null'altro che uno screening, insufficiente per valutare e verificare eventuali incidenze significative sia sui siti attraversati sia sui siti limitrofi al progetto.



Risulta pertanto inaccettabile quanto riportato a conclusione dello screening, ovvero che: *“Non sono attese incidenze negative significative a carico della rete Natura 2000. Ciò in ragione soprattutto del carattere di adeguamento strutturale di un’opera viaria già esistente e funzionante sul territorio. Il progetto non determina sostanziali variazioni di tracciato e prevede l’introduzione di nuovi presidi ambientali a tutela del territorio attraversato che il tracciato attualmente esistente non dispone (trattamento acque prima pioggia). Visto il Progetto in esame, visti i presidi ambientali progettati e vista la documentazione di cantierizzazione, e a condizione che gli adeguamenti indicati nel presente documento per le tratte interne o prossime a SIC/ZPS siano realizzate a regola d’arte, si dichiara che non sono attesi effetti negativi significativi a carico della rete Natura 2000”*.

In conseguenza di queste valutazioni risultano altrettanto insufficienti gli interventi di mitigazione proposti sia per il passaggio della fauna, sia per l’inquinamento acustico che per quello luminoso. Appare inoltre quantomeno limitativo parlare di interventi a protezione dell’avifauna con *“siepi arboree - arbustive lungo entrambe le carreggiate del tracciato di progetto”* (interventi che al contrario dovrebbero essere evitati in quanto, secondo quanto noto in letteratura, provocano avvicinamento degli uccelli all’infrastruttura e aumentano la possibilità di mortalità da investimento) ed *“il recupero di un’area residuale di dimensione contenute mediante la formazione di prato e l’impianto di alberi isolati”* come opere di mitigazione dell’impatto previsto nel tratto in cui il tracciato attraversa la Zona di Protezione Speciale IT51A0036 *“Pianure del Parco della maremma”*, dove nello stesso ambito è inoltre individuato il Parco Naturale della Maremma.

### **3) Rischio idraulico**

Il progetto definitivo non tiene conto dell’effettivo rischio idraulico derivante dalla realizzazione della sede autostradale e delle complanari, soprattutto alla luce dei recenti eventi alluvionali registrati nel territorio interessato dal passaggio della stessa autostrada. Non sembra infatti che siano state eseguite le necessarie verifiche idrauliche, anche in relazione alle opere di riassetto idraulico previste dalla Regione Toscana in molti punti del territorio interessato dal tracciato.

Appare necessario un approfondimento degli studi idraulici e l’individuazione, in corrispondenza delle aree a Pericolosità idraulica molto elevata, di tipologie stradali capaci di minimizzare l’effetto barriera (tratti in rilevato) e mantenere la continuità dei bacini idrici minori.

### **4) Autostrada e complanari: economia sostenibile, turismo e mobilità dell’area protetta**

Il progetto di tracciato assieme alla viabilità secondaria, così come proposto, rischia di rappresentare un elemento di forte criticità con ripercussioni e ricadute negative sull’economia locale,



data la vocazione agricola e turistica connessa alla presenza dell'area protetta, risultando quindi in contrasto con quanto la stessa Giunta Regionale prevede per le aree parco regionali, chiamate sempre più a conciliare la tutela della natura con uno sviluppo turistico sostenibile.

Il progetto presentato da SAT costituisce nei fatti una cesura longitudinale dei sistemi insediativi ed agricoli attualmente sviluppati lungo l'Aurelia e da essa connessi. Tale sistema insediativo policentrico è riconducibile alla invariante III del Piano di Indirizzo Territoriale con valenza di Piano paesaggistico della Regione Toscana. Il progetto risulta carente nell'individuazione di una organica e funzionale viabilità locale originando non trascurabili criticità relativamente alla fruizione dell'area protetta e agli spostamenti per chi vi abita e vi lavora.

Nel tratto compreso tra Grosseto sud e Fonteblanda, infatti, andrebbero a sparire le uscite verso Montiano, Rispescia, Molinaccio, Valle Maggiore, San Donato, Cupi, e Collecchio; per chi proviene da Grosseto, l'unica possibilità di arrivare all'interno del territorio compreso nell'area protetta sarebbe utilizzando la strada prevista come mobilità secondaria che, come detto precedentemente, risulta assolutamente insufficiente ed in contrasto con quanto previsto dalla delibera GR n°916 del 04 novembre 2013.

L'unico svincolo previsto da progetto risulta quello di Alberese, utilizzabile solo come uscita autostradale per chi proviene da Sud, o come ingresso in autostrada ma solo in direzione Sud. Tutto questo sacrificerebbe l'accesso al Parco della Maremma e creerebbe un enorme disagio per tutte le aziende che vi operano, i cittadini che vi abitano e vi lavorano, i turisti che lo frequentano.

Inoltre, dato che l'unica possibilità prevista per gli spostamenti da e per Grosseto sarebbero le strade complanari indicate nel progetto per la viabilità secondaria, si creerebbero anche problemi di scambio tra auto private, mezzi pesanti ed autobus, dato che tali strade risultano, assolutamente inadeguate sia per la conformazione (in alcuni tratti nemmeno asfaltate), sia per la sicurezza (la larghezza del nastro stradale va da un massimo di 7 metri sino a ridursi a 5 metri per strade a doppio senso di circolazione).

Il progetto proposto, quindi, anziché portare benefici e garantire una circolazione appropriata alle esigenze di mobilità sia attuali sia di sviluppo futuro che, auspichiamo, potrebbe avere il Parco della Maremma in termini di flussi turistici, andrebbe a creare forti criticità e impatti di grave entità per molte delle aziende presenti lungo il tracciato, ed in generale per tutte le aziende a vocazione agricola e turistica presenti nel tratto compreso nel territorio del Parco nei comuni di Grosseto, Magliano in Toscana ed Orbetello.

Le complanari previste in progetto, inoltre, in molti tratti corrono adiacenti al tracciato autostradale ed andrebbero dunque ad amplificare i problemi di collegamento ecologico, che già



esistono per l'attuale asse stradale, tra l'area protetta e contigua, a monte ed a valle dell'attuale Aurelia.

Infine, ma non per importanza, la realizzazione prevista dell'area di pedaggio a Fonteblanda, nel Comune di Orbetello, produrrebbe un forte impatto sia in termini di consumo di territorio che di sostenibilità sociale per gli spostamenti sistemici dei locali residenti.

Peraltro le direttive della Regione Toscana in merito alle attività che i Parchi regionali sono tenuti a seguire per quanto riguarda lo sviluppo turistico, riportate nel documento di indirizzo annuale per gli Enti Parco regionali (Deliberazione GR n°974 del 12 ottobre 2015) e ribadite anche per l'anno 2017, riportano testualmente: *“1. di individuare azioni che, nell'ambito della tutela della natura e della biodiversità, privilegino e potenzino la valorizzazione del territorio sotto l'aspetto economico e sociale, anche al fine di consentire forme più efficaci di autofinanziamento dell'ente e di perseguimento degli obiettivi di crescita economico-culturale delle comunità interessate facendo riferimento ai contenuti del PAER con particolare riferimento all'obiettivo B1 “Aree protette e Biodiversità” e al progetto speciale “Parchi e Turismo”.*

Si ritiene pertanto necessario modificare la conformazione della viabilità complanare prevista così da avere caratteristiche riconducibili alla categoria C1 (Strade provinciali) o in alternativa mantenere - sul tracciato autostradale - gli attuali svincoli di accesso o almeno la gran parte.

##### **5) Corridoi ecologici**

L'incremento della sezione del corridoio stradale composto dal tracciato vero e proprio, dalle complanari, dalle opere accessorie e dagli spazi interstiziali costituisce un significativo aggravio della cesura trasversale dei sistemi ambientali, ecologici e antropici già presente.

L'aggravio di tale disconnessione, oltre ad incidere negativamente sulla qualificazione degli ambienti attraversati, indurrebbe significativi effetti alla stessa infrastruttura.

In considerazione delle alte densità di fauna selvatica che caratterizzano le aree attraversate dal tracciato, è lecito prevedere frequenti fenomeni di attraversamento ed ingresso nella carreggiata da parte di fauna selvatica che possono comportare un aggravio del rischio - già oggi presente - di attraversamenti lungo l'asse stradale con impatti e conseguenze sulla sicurezza viaria (si tengano presenti anche i recenti casi verificatisi sul tracciato della A11).

Sia per le incidenze sugli spostamenti della fauna sia per per il mantenimento della funzionalità della struttura agricola delle aree attraversate, che pure costituisce un habitat essenziale per molte specie, è necessario individuare tipologie stradali e dispositivi che aumentino il grado di permeabilità dell'infrastruttura e che garantiscano sicurezza al transito.



Un evidente limite del progetto definitivo presentato è quello di non aver previsto, nei tratti caratterizzati da alte densità di fauna, così pure in quelli con forti connessioni da un punto di vista agricolo e turistico, soluzioni che consentirebbero la totale permeabilità alle specie animali di ogni tipo oltre che un efficace dispositivo di salvaguardia idraulica, quali tratti su viadotto di modeste altezze in sostituzione del rilevato in terra.

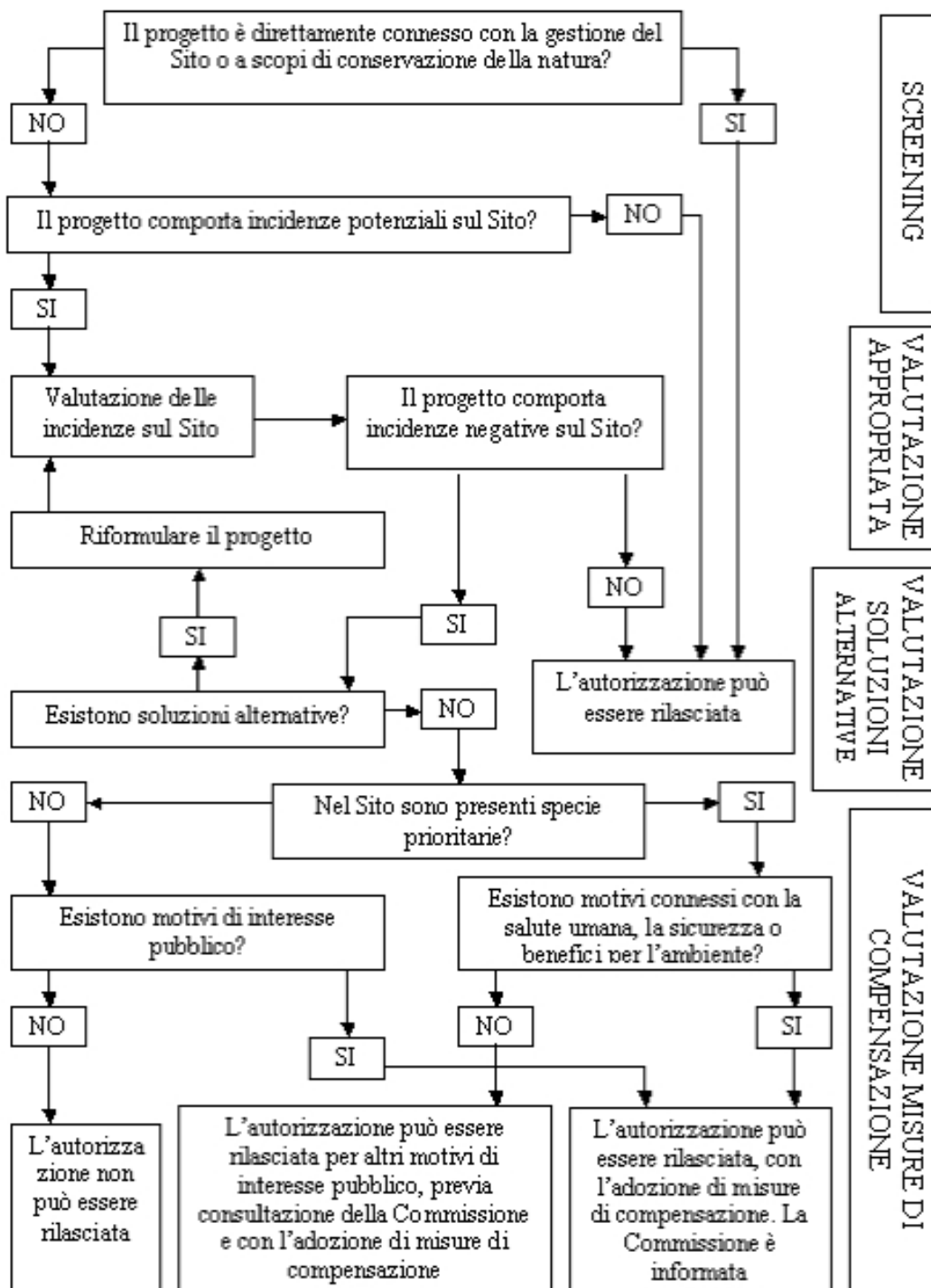
Nei punti dove questa tipologia non risultasse realizzabile, potrebbero essere realizzate barriere laterali con canalizzazioni e sottopassi ecologici con caratteristiche tecniche idonee, e conformi a quelli già realizzati in Toscana sulla Strada Provinciale 40 in prossimità della Riserva Naturale di Orti-Bottagone (documento tecnico: Scoccianti C., 2008 - "*Sollevare una strada su viadotto per costruire un grande corridoio ecologico. Il caso della Riserva Naturale Oasi WWF Orti Bottagone, Piombino, Livorno.* WWF Ricerche e Progetti - Provincia di Livorno, Grafica Metelliana srl. VII+50 pp. 23 fig.).

La presenza di una fascia asfaltata così ampia, tenendo conto del corridoio autostradale sommato alla complanare che in molti punti corre adiacente al tracciato, potrebbe porre seri problemi in termini di sicurezza, considerando anche le aree in cui le densità della fauna selvatica sono maggiori. L'assenza di corridoi mirati allo spostamento della fauna selvatica, stimata puntualmente nelle densità territoriali dei vari ambiti ed habitat dell'area protetta, potrebbe tradursi in un sensibile aggravio del rischio - già oggi presente - di attraversamenti lungo l'asse stradale con impatti e conseguenza sulla sicurezza viaria.



**6) Osservazioni sullo studio di impatto ambientale (allegato 5)**

La valutazione di incidenza si arresta alla prima fase "FASE 1 (SCREENING)" dell'iter e afferma che non ci sono incidenze potenziali del progetto sul sito. Tuttavia questa affermazione non appare supportata e fa riferimento ad una documentazione non aggiornata e ad una bibliografia datata.



*Potenziali incidenze sull'integrità del sito*



Tra le potenziali incidenze sull'integrità del sito non vengono esaminate: 1) sottrazione di habitat; 2) degradazione e frammentazione di habitat; 3) limitazione dei movimenti degli individui sul territorio; 4) isolamento genetico delle popolazioni ai due lati dell'opera; 5) aumento del tasso di mortalità.

#### 1) sottrazione di habitat.

Nello screening, parlando degli habitat interni ai perimetri SIC e ZPS che verranno distrutti, si afferma che: "*si tratta prevalentemente di superfici agricole*" e "*la vegetazione lungo il tracciato è prevalentemente costituita da vegetazione di carattere antropico o comunque di carattere secondario*".

Tuttavia il Sito IT51A0036, denominato "Pianure del Parco della Maremma", presenta al suo interno, ed è stato istituito anche per la loro tutela, un gran numero di specie di uccelli proprie degli ambienti agricoli riportate nel Formulario Standard Natura 2000 - IT51A0036 (aggiornato al 12/2015) e non considerate nello Screening.

Si evince dallo Screening, che riporta la data luglio 2016 (rivisto settembre 2016), come esso NON menzioni né habitat né specie riportate nel Formulario NATURA 2000 - IT51A0036 del dicembre 2015 e come esso faccia riferimento alla versione precedente del Formulario risalente del giugno 2002, ossia di ben oltre un decennio antecedente e che non può in nessun modo rispecchiare la situazione attuale. Questa non correttezza formale e sostanziale presuppone quantomeno l'adeguamento dello screening al Formulario attuale.

Riferendosi ad una versione obsoleta del Formulario e non tenendo in considerazione le specie e gli habitat elencate nel Formulario in essere, lo screening non può di fatto giungere alla conclusione che, allo stato attuale, non ci siano potenziali incidenze sull'integrità del sito. La sottrazione di habitat prevista dal progetto dovrebbe prevedere azioni di compensazione tese a rinaturalizzare una superficie di habitat almeno equivalente a quella dell'habitat sottratto.

#### 2) degradazione e frammentazione dell'habitat

L'autostrada, così come presentata nel progetto proposto, va a costituire una barriera praticamente invalicabile per gran parte della fauna vertebrata di grandi e piccole dimensioni. Attualmente già l'attuale SS1 Aurelia e la ferrovia costituiscono una barriera che interferisce con gli spostamenti degli animali, ed in particolare con gli spostamenti degli ungulati (tra le aree boschive del Parco Regionale della Maremma e quelle immediatamente ad est dell'Aurelia in prossimità degli abitati di Alberese scalo e Collecchio). Essendo le aree boschive ad est dell'Aurelia aperte all'attività venatoria (che innesca movimenti di specie oggetto di caccia), si verifica tra queste e l'area protetta del Parco un intenso scambio di individui (Figura 2). In particolare l'area di Collecchio, da studi

specifici realizzati dal Parco della Maremma, risulta essere l'area con la maggiore densità di ungulati di tutto il Parco (cfr. Relazione tecnica aprile 2016 Dott. Francesco Ferretti).

L'autostrada quindi, in fase di esercizio, avrebbe un effetto sul sito Natura 2000 IT51A0016 (Monti dell'Uccellina) in quanto costituirebbe una barriera tra esso e l'area boscosa ad est dell'Aurelia. Il fatto che non ci sia sovrapposizione tra il sito IT51A0016 (Monti dell'Uccellina) e l'opera, e che le condizioni vengano definite di "contiguità marginale" (vedi par. 2.2.2. All. 5) non esclude in nessun modo che non ci siano impatti significativi sul sito stesso che di fatto viene separato dalle altre aree boschive contigue con importanti conseguenze sulla funzionalità dell'ecosistema forestale.

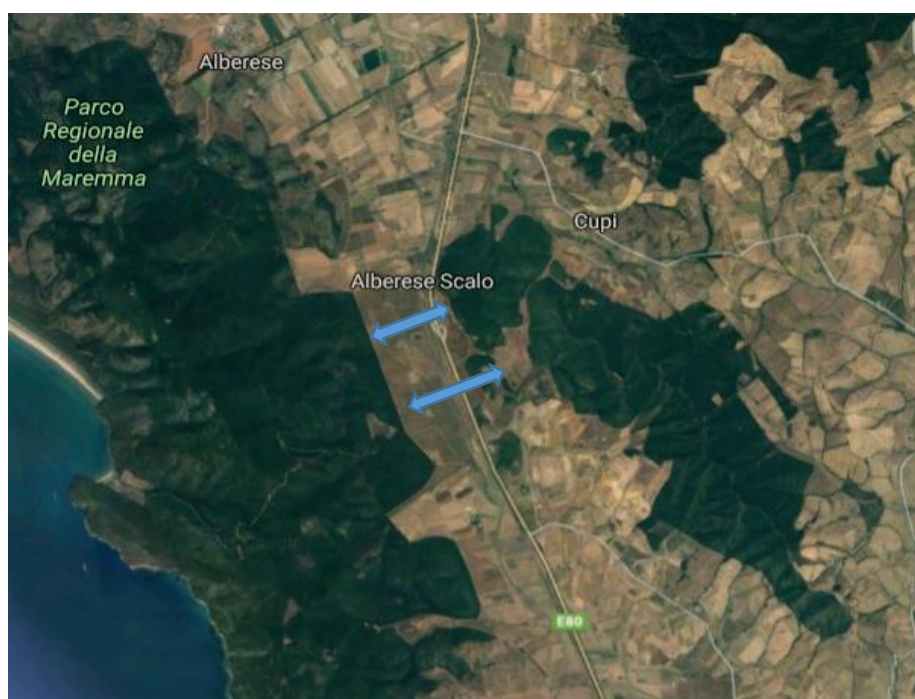


Figura 2 - direttrici di comunicazione potenziali di ungulati e lupo tra le aree boschive del Parco della Maremma e quelle ad Est dell'Aurelia.

### 3) limitazione dei movimenti degli individui sul territorio.

L'Autostrada aumenta in modo significativo l'effetto barriera già provocato dalla SS1 Aurelia; detto *effetto barriera* limita il libero movimento delle specie, e quindi la loro dispersione sul territorio e l'accesso alle risorse indispensabili per la sopravvivenza. La statale attualmente costituisce una barriera che mette in pericolo la vita degli animali che la attraversano ma non impedisce i loro movimenti tra una parte e l'altra della carreggiata non essendo delimitata da reti o altra barriere. L'autostrada invece prevede recinzioni su entrambi i lati tese specificamente a limitare l'ingresso di animali selvatici ed è quindi implicito come le due tipologie stradali mostrino effetti barriera completamente differenti e non assimilabili. L'attuale Aurelia mette in pericolo la sopravvivenza degli



individui ma non ne limita i movimenti, cosa che invece provocherebbe l'autostrada. Questa limitazione costituisce quindi una incidenza sul sito IT51A0036 (Pianure del Parco della Maremma) attraversato dall'opera e sul sito IT51A0016 (Monti dell'Uccellina) in quanto lo isolerebbe dalla matrice ambientale circostante interrompendo i collegamenti tra la costa e l'interno.

#### 4) Progressivo isolamento genetico delle popolazioni residenti nei due lati stradali.

L'isolamento genetico delle popolazioni rappresenta una diretta conseguenza dell'effetto barriera causato dall'opera; sul lungo termine infatti la mancanza di scambi di individui tra le popolazioni separate dall'autostrada avrebbe come conseguenza l'arresto dei flussi genici a seguito del processo di isolamento. La conseguenza diretta di questa nuova situazione di isolamento sarebbe l'inincrocio e il conseguente decadimento delle popolazioni. Questa potenziale tipologia di impatto non appare analizzata all'interno dello screening.

#### 5) Aumento del tasso di mortalità degli individui.

Come già menzionato l'autostrada, se non corredata di opportune e adeguate opere di mitigazione, non ridurrebbe la probabilità di impatti con gli animali. Al contrario le recinzioni autostradali, una volta superate nel tentativo di attraversare l'opera produrrebbero un effetto di "canalizzazione" degli animali nella carreggiata con prolungato stazionamento degli animali nella sede stradale e conseguente aumento del rischio di impatto. La probabilità di impatto risulterebbe molto più alta anche e soprattutto delle maggiori velocità di percorrenza dell'Autostrada rispetto a quelle delle statale Aurelia, con conseguente allungamento delle distanze di arresto dei mezzi in corsa.

L'aumento dei tassi di mortalità avrebbero come conseguenza (impatto) implicita l'impoverimento dell'abbondanza delle popolazioni. L'impoverimento andrebbe a sommarsi all'isolamento e al degrado genetico creando una sommatoria di impatti con conseguente amplificazione dell'impatto generale.

Tra le classi animali a rischio inoltre, alcune come gli Anfibi e i Rettili risultano particolarmente esposte agli investimenti stradali. Gli Anfibi in particolare, vista la presenza di un reticolo idrico e di piccoli bacini per l'irrigazione danno luogo a spostamenti durante il periodo riproduttivo per convergere nelle aree di deposizione. Risulta quindi essenziale l'individuazione dei così detti "punti focali di attraversamento" utilizzati negli attraversamenti stradali. La valutazione dovrebbe prevedere una analisi pilota tesa a misurare il fenomeno delle collisioni sull'attuale tratto di Aurelia e permettere l'individuazione dei cosiddetti "punti focali di attraversamento". Allo stato attuale questo tipo di impatto non è oggetto di valutazione.



Oltre alle sopra citate interruzione della continuità ecologica, alterazione delle unità del paesaggio e alterazioni dei sistemi naturali a vari livelli compreso quello di popolazione, il rischio di collisione con gli autoveicoli causato dalla mancata valutazione dell'impatto con animali in attraversamento può concretamente far aumentare rischi per l'incolumità degli uomini. Questo impone quindi che lo studio di impatto ambientale arrivi alla FASE 4: definizione di misure di compensazione con lo scopo di ridurre localmente una parte significativa degli effetti negativi.

### ***Osservazioni sulle schede faunistiche.***

Rispetto alle sole tre schede faunistiche delle specie lupo, ghiandaia marina, cervone presentate nello screening, le stesse schede risultano fare riferimento a testi datati (p.e. Tucker e Heat 1994) che ad oggi risultano essere stati largamente aggiornati. In particolare si effettuano le seguenti osservazioni:

#### Lupo *Canis lupus*

Interazioni specie opera: si menziona che *"la specie ha mostrato in più occasioni (affermazione priva di riferimento bibliografico) di riuscire ad attraversare le infrastrutture lineari utilizzando qualsiasi passaggio minimamente adatto"* inclusi i tombini idraulici. Si omette che l'investimento su strada è di gran lunga (>50%) la più importanti causa di morte per questa specie in Italia (Lovari, S., et. al. 2007. Mortality parameters of the wolf in Italy. Journal of Zoology 272: 117-124.) e che quindi il rafforzamento dell'effetto barriera creato dalla nuova opera costituirebbe un impatto maggiore su questa specie.

#### Ghiandaia marina *Coracias garrulus*

Secondo lo screening *"non sono rilevate condizioni idonee alla riproduzione della specie negli ambiti direttamente interessati dal progetto nella ZPS"*. Al contrario indagini svolte in anni recenti dal Parco della Maremma hanno permesso che questa specie, attualmente in espansione, nidifica nell'area agricola compresa fra la statale Aurelia e le aree boschive dei Monti dell'Uccellina tra Stazione di Alberese e Fonteblanda; dovrebbero quindi essere considerati i potenziali impatti derivanti dalla realizzazione dell'opera infrastrutturale.

#### Cervone *Elaphe quatuorlineata*

La mancanza di informazioni circa la situazione attuale rende difficile ipotizzare che non siano *"attese trasformazioni sostanziali rispetto alla situazione attuale"*. Poiché questa specie è molto rara, la perdita di individui riproduttori di grandi dimensioni a causa di investimenti rappresenta un danno molto grave per la popolazione e il progetto dovrebbe garantire un miglioramento della situazione attuale che non appare favorevole a causa della altissima probabilità di essere investito durante



l'attraversamento della attuale sede stradale. Per questa specie come per le altre di rettili e anfibi a lenta deambulazione appaiono necessarie opportune opere di mitigazione che consentano l'attraversamento della sede stradale.

## **CONCLUSIONI**

Il progetto presentato risulta essere caratterizzato da numerose criticità in termini ambientali, sociali ed economici oltre a presentare difetti di natura procedurale (si vedano gli aspetti legati alla coerenza con il piano del parco, quelli relativi alla procedura di VIA individuata e quelli relativi alla VINCA).

I rilievi sopra esposti attengono in estrema sintesi alle disconnessioni territoriali che il progetto proposto indurrebbe nel complesso e vasto sistema territoriale attraversato.

Disconnessioni trasversali - quelle prodotte dall'effetto barriera dell'infrastruttura - e disconnessioni longitudinali - quelle create dall'eliminazione di una viabilità locale sul quale si regge un sistema insediativo policentrico - e che producono effetti negativi sensibilmente maggiori rispetto a quelli dichiarati nel progetto.

Ai fini del rilascio del nulla osta risulta dunque indispensabile la riformulazione del progetto definitivo secondo le indicazioni riportate puntualmente nel presente contributo, in particolare rispetto:

- alla coerenza con gli strumenti di pianificazione dell'Ente Parco e della Regione Toscana;
- ai contenuti e alla procedura di VIA;
- alla individuazione di una efficiente rete viaria locale;
- alla scelta delle tipologie delle sezioni stradali rispetto alla permeabilità ambientale.