

- Al Ministero dell'Ambiente e della tutela del territorio e del mare
Direzione Generale per le valutazioni e autorizzazioni ambientali
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 ROMA
MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
- Alla Regione Toscana
Via di Novoli, 26
50127 FIRENZE
REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0002032 DVA del 31/01/2017
- Al Sig.Sindaco del Comune di Orbetello
Piazza del Plebiscito,1
58015 Orbetello (GR)

AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO: Completamento A12 – Cecina – Civitavecchia

Tratto: GROSSETO SUD – ANSEDONIA, Lotto 4 e Lotto 5B

PROCEDIMENTO DI APPROVAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO CON VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE, FORMAZIONE DELL'INTESA STATO – REGIONE IN MERITO ALLA LOCALIZZAZIONE DELL'OPERA E DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA' AI SENSI DEGLI ARTT.165 – 166 COMMA 2, 167 COMMA 5 E 183 D.LGS. 12 APRILE 2006 N.163

Oggetto: Osservazione di cui all'avviso SAT del 01.12.2016.

Il sottoscritto Alfredo Velasco nato a Orbetello il 29 Marzo 1950 residente a Orbetello Via Trasvolatori Atlantici N. 39, in qualità di Capogruppo del Gruppo Consiliare Movimento 5 Stelle di Orbetello

In riferimento al Progetto di:

AUTOSTRADA A12 LIVORNO – CIVITAVECCHIA

PROGETTO DEFINITIVO: Completamento A12 – Cecina – Civitavecchia

Tratto: GROSSETO SUD – ANSEDONIA, Lotto 4 e Lotto 5B

Osserva quanto segue riguardo al lotto 5B:

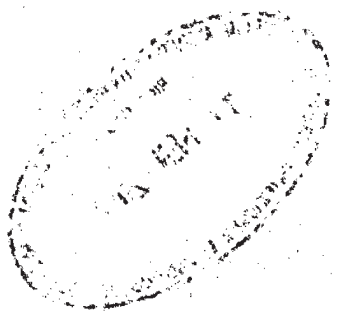
PREMESSO CHE:

Ad un primo esame, necessariamente rapido visto il rapido, quasi travolgente, succedersi degli eventi, risaltano le seguenti problematiche, che si espongono da nord a sud:

- 1) Le quote stradali che stanno tra i 3 metri e mezzo e 4 metri sopra le attuali quote dell'Aurelia costituiscono uno stravolgimento totale dei punti di vista e soprattutto trasporti paurosi di quantità troppo importanti di materiale terroso, provocano una disconnessione del



AL



territorio (in questo primo tratto vi sarà la necessità di spostare il Collettore Orientale, che accoglie le acque alte e basse, verso monte a causa dell'allargamento della Aurelia in quel senso). Le complanari di soli 5 metri di larghezza costituiscono una viabilità parziale e ridicola per una vera alternativa al traffico soggetto a pedaggio.

- 2) Il grande svincolo di Fonteblanda che insieme al cantiere andrà ad occupare svariati ettari di terreno (circa 24 ettari tra svincoli, raccordi e modifiche del fosso Bufalareccia) modifica profondamente il paesaggio, come è pur possibile vedere da vari rendering (tutti molto ruffiani), allegati al progetto (vedere i rendering); le acque termali dell'Osa saranno messe in crisi, e, certo non si potrà dire a priori nulla di rassicurante finché non ne avremo le prove a posteriori rischiando quindi una favorevolissima opportunità per il nostro territorio; Galleria e piloni fino in pianura: addio alla nostra strada appoggiata alle colline!

Poi Campo Regio attraversata e modificata con una fascia di quasi un centinaio di metri tra strade, piste, argini, fossi e lavori vari. La dislocazione di detta fascia autostradale è tutta all'interno della Cassa di Espansione togliendo alla Cassa di Espansione stessa oltre 42 ettari di superficie per circa un milione di metri cubi di espansione.

Il progetto prevede, proseguendo, alti rilevati fino a 5/6 metri sopra il piano di campagna e si arriva su piloni da 6/7 metri di altezza in su fino all'attraversamento dell'Albegna.

A questo punto conviene notare quanto riportato a pag.80/81 "paragrafo 4.4.9 Affiancamento alla linea ferroviaria -Campo Regio" in cui, dopo aver fatto dotte valutazioni sui cedimenti della Ferrovia che si trova su un rilevato di m.2/3 di altezza, si arriva a concludere che **"Sulla base di quanto sopra discusso, un eventuale avvicinamento dei nuovi rilevati autostradali alla già "compromessa" linea ferroviaria Pisa-Roma comporterebbe ulteriori cedimenti totali e differenziali indotti sui binari, sia in direzione trasversale (indotti dalla presenza di rilevati di nuova costruzione) sia in direzione longitudinale (indotti da variazioni di altezza e distanze dei rilevati di nuova costruzione e da variazioni stratigrafiche). In un contesto di questo genere risulta molto complicato effettuare una verifica rappresentativa di compatibilità dei livelli trasversali e degli sghembi dei binari, da contenersi in pochi millimetri in accordo alla normativa RFI, nonché discernere in fase di esercizio i cedimenti a cui risulterà naturalmente sottoposto il rilevato ferroviario da quelli indotti dalla costruzione dei nuovi rilevati. Si evidenzia che ulteriori cedimenti potranno essere indotti, a prescindere dalla presenza dei nuovi rilevati autostradali, da oscillazioni naturali o da prelievo idrico della falda acquifera. In ragione di tutto quanto sopra, ogni**

valutazione in termini di livelli trasversali e sghembi dei binari richiede l'adozione di una opportuna cautela e di opportuni coefficienti di sicurezza.

In ragione delle geometrie (altezza e larghezza) dei rilevati di nuova costruzione si ritiene fortemente raccomandabile mantenere una sufficiente distanza di sicurezza tra i rilevati autostradali e quelli ferroviari, distanza fissata in 25 m."

Ci domanderemo poi quando arriveremo a parlare della posizione dei rilevati autostradali dietro i capannoni di Campolungo che fine fanno queste considerazioni sui cedimenti ferroviarie autostradali rispetto alle distanze qui "fortemente" raccomandate.

- 3) Il grande attraversamento a monte della Cittadina di Albinia con quel curvone e lo svincolo pieno zeppo di raccordi che addirittura rinchiudono alcune aziende agricole addirittura all'interno dei vari rami dello svincolo stesso, parcellizzando le stesse in modo da mettere in crisi la minima attività produttiva (La superficie complessiva interessata dai lavori sarà di circa 30 ettari); e che dire della quota della grande curva su piloni che attraversa l'Albegna? L'altezza sul livello del fiume è addirittura di oltre 11 metri: in grado di non farci più vedere le forme del nostro territorio da una visuale costiera e neppure da quella collinare; però, ci saranno ancora complanari da ben 5 metri di larghezza, ulteriori sovrappassi, o sottopassi, costituenti una ennesima complicazione di carattere paesaggistico, economico, funzionale, ambientale, archeologico, ecc..
- 4) Passando di là da Albinia, dove, l'autostrada progettata sta rigorosamente a monte della ferrovia, si passerà dietro i capannoni di Campolungo: ad una distanza di trenta (30) metri dalla Ferrovia come prescrive l'art.49 del DPR 753/1980? Ci mancherebbe altro, si passa ad una distanza > di 6 metri e si passerà ad una distanza dai capannoni di ben 8,50 metri anziché 30 oppure 60 metri (ricordiamoci del disastro di Viareggio emerso anche a causa della estrema vicinanza tra gli insediamenti civili e la ferrovia). Quindi vale il concetto che chi costruisce vicino ad una ferrovia o ad una autostrada deve stare ad una distanza minima di 30 metri, o 60 metri, invece se fanno una autostrada dopo che hai costruito tu, l'autostrada ti può passare dentro casa o molto vicino! Oppure troppo vicino alla Ferrovia! Ci sembra un atteggiamento un po' troppo sproporzionato; roba da ricorso al TAR! Ricordiamo le considerazioni emerse sulle distanze fortemente raccomandate dalla SAT stessa riguardanti i cedimenti dei rilevati ferroviari e quelli autostradali!
- 5) Dopo aver infranto tutte le norme del mondo si passa addirittura sopra i fabbricati. Qui le distanze non valgono più! Si rade tutto al suolo: le abitazioni, il paesaggio, l'archeologia,

l'ambiente, la natura in tutti i vari modi espressa. Si salvaguarda solo la topa bianca, quella rappresentata dalla zona della Sipe-Nobel, che nelle planimetrie ufficiali è appunto rappresentata con una topa di colore bianco! Ora noi non ce l'abbiamo con la Sipe-Nobel. No! Ce l'abbiamo con l'atteggiamento di chi coi deboli fa il forte e coi forti nemmeno li tocca. E non ci sarà mica stato qualche concordamento di percorso?

Noi però la pensiamo così: almeno salvate la vita a quelle bellissime e storicizzate costruzioni per di più abitate da gente per bene che non ha commesso delitti per essere così punita dagli eventi.

Voglio ricordare che la delibera della Regione Toscana n.916 del 2013, ribadita nel Protocollo d'Intesa del 13 Maggio 2015, a questo proposito riporta, tra l'altro, che "per il passaggio ad Orbetello Scalo, in fase di progettazione definitiva siano ulteriormente sviluppati gli elementi di riqualificazione ambientale dell'intervento, garantendo la massima mitigazione dell'interferenza con gli insediamenti anche verificando le possibilità di allungamento della galleria artificiale".

Qual è la garanzia di massima mitigazione dell'interferenza con gli insediamenti?:

LA DEMOLIZIONE!

E conviene qui subito avvertire la Comunità che, leggendo molti dei moltissimi elaborati costituenti il progetto, non si trova il minimo cenno a questo sfacelo della demolizione di numerose palazzine storiche, per di più abitate, presenti nell'isola compresa tra i due rami dell'Aurelia in corrispondenza della Ex Sipe-Nobel!

- 6) Ma ecco che lì vicino si va in galleria! E che galleria, ma non preoccupiamoci: Il tutto sarà compensato dalle barriere antirumore che saranno alte rispetto alle quote del terreno attuale di ben 7 metri. Anche qui sfacelo del paesaggio e del territorio, dell'archeologia e dell'ambiente, messa in crisi dell'idraulica del territorio senza la benchè minima garanzia di smaltimento delle acque in modo corretto rispetto all'eventuale ricettore che è la Laguna di Orbetello, non un botro qualsiasi di collina, ma un'area e un sito di delicatissima e importantissima qualità, come tutti ben sanno!
- 7) Si arriverà quindi ad Ansedonia in modo piano e piacevole occupando tutta la sede attuale della Aurelia con ben due svincoli uno a Nord Ansedonia e l'altro a sud Ansedonia occupando anche qui solo qualche decina di ettari di terreno archeologicamente rilevanti che verranno buttati via dai lavori. Beninteso le complanari saranno, a seconda dei tratti, da una larghezza

di metri 5 fino anche a 7 metri, ma risultano assolutamente insufficienti a costituire quella vera alternativa di percorsi non autostradali in un tratto progettato a pedaggio.

- 8) Per quanto riguarda gli aspetti archeologici la relazione denominata - Verifica preventiva di interesse archeologico (Elaborato ARC001 – 2) e le due tavole annesse (ARC002 – 2 e ARC003 – 2) esplicano in modo inequivocabile la valenza, e, quindi, i rischi archeologici connessi con la eventuale realizzazione della autostrada. In pratica che cosa è contenuto in questi elaborati? Il contenuto è semplicemente l'evidenza della presenza umana archeologicamente valevole che porta la Archeologa che l'ha stilata a concludere in termini di non fattibilità della autostrada stessa. In tali elaborati si evidenzia un potenziale archeologico con poche zone a valutazione 7 a zone a valutazione 8 e molta parte a valutazione 9 e 10. E 10 è il massimo! Il 9 è collocato tra Campo Regio, all'altezza del Voltoncino, e sino a dopo lo svincolo a sud di Albinia! E indovinate dov'è collocato il 10? Tra le Quattro Strade e Ansedonia, naturalmente passando da Orbetello Scalo. Cioè, nei punti di maggiore trasformazione, e maggiormente impattanti da tutti i punti di vista, si fanno le opere più terribili: quelle a maggiore criticità da tutti i punti di vista.
- 9) Ora, poiché noi siamo propensi al fatto che l'autostrada non la vogliamo per niente, ma vogliamo solo la messa in sicurezza dell'Aurelia in sito, tenendo pure conto che i lotti 2 e 3 (quelli a nord di Grosseto, anche in provincia di Livorno) pur approvati nel progetto definitivo, il loro inizio risulta condizionato alla approvazione (quella che riguarda la parte sud di Grosseto cioè Grosseto stessa Magliano e Orbetello) del progetto definitivo dei lotti, appunto, 4 e 5b, direi che le popolazioni possano pretendere dai loro Sindaci che essi rappresentino al meglio le criticità, qui espresse solo in forma sintetica e non esaustiva, in modo che il nostro Governo si renda conto che questa opera "romperà" questo bellissimo, complicatissimo, ma allo stesso tempo affascinante e pieno di risorse, territorio, che, per nulla sente il bisogno di una autostrada e, specialmente di una autostrada così concepita, che diviene un elemento di disgregazione e distruzione di un tessuto socio-economico-archeologico-naturalistico-ambientale, pure debole, e che andrebbe irrobustito con ben altre iniziative.

Tutto quanto sopra premesso si rileva quanto di seguito esposto:

Il tratto di autostrada che si propone nel comune di Orbetello (e Capalbio) è comunque fortemente impattante e mette seriamente in pericolo il nostro delicato assetto del territorio. Il tratto di strada

che ci viene proposto va a modificare la viabilità e ad incidere in maniera irreparabile sul nostro territorio a livello naturalistico, archeologico e turistico.

Se si prende in considerazione il codice dei beni culturali a riguardo di cui al D.Lgs.22 gennaio 2004, n. 42 recante il "Codice dei beni culturali e del paesaggio", il Patrimonio culturale è costituito dai beni culturali e dai beni paesaggistici che sono le cose immobili e mobili che, ai sensi degli articoli 10 e 11, presentano interesse artistico, storico, archeologico, etnoantropologico, archivistico e bibliografico e le altre cose individuate dalla legge o in base alla legge quali testimonianze aventi valore di civiltà.

Dalla PARTE SECONDA Beni culturali TITOLO I Tutela, Capo I Oggetto della tutela

Art. 10 Beni culturali

1. Sono beni culturali le cose immobili e mobili appartenenti allo Stato, alle regioni, agli altri enti pubblici territoriali, nonché ad ogni altro ente ed istituto pubblico e a persone giuridiche private senza fine di lucro, ivi compresi gli enti ecclesiastici civilmente riconosciuti, che presentano interesse artistico, storico, archeologico o etnoantropologico.

2. Sono inoltre beni culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge.

4. I beni del patrimonio culturale di appartenenza pubblica sono destinati alla fruizione della collettività, compatibilmente con le esigenze di uso istituzionale e sempre che non vi ostino ragioni di tutela.

PARTE TERZA BENI PAESAGGISTICI

TITOLO I Tutela e valorizzazione Capo I Disposizioni generali

Articolo 131 Paesaggio

1. Per paesaggio si intende il territorio espressivo di identità, il cui carattere deriva dall'azione di fattori naturali, umani e dalle loro interrelazioni.

2. Il presente Codice tutela il paesaggio relativamente a quegli aspetti e caratteri che costituiscono rappresentazione materiale e visibile dell'identità nazionale, in quanto espressione di valori culturali.

Sono beni paesaggistici gli immobili e le aree indicati all'articolo 134, costituenti espressione dei valori storici, le raccolte di musei, pinacoteche, gallerie e altri luoghi espositivi dello Stato, delle regioni, degli altri enti pubblici territoriali nonché di ogni altro ente e d istituto pubblico; [...]

a) le cose che interessano la paleontologia, la preistoria e le primitive civiltà;" [...]

h) i beni e gli strumenti di interesse per la storia della scienza e della tecnica aventi più di cinquanta anni, di cui all'articolo 65;"

3. Sono beni paesaggistici gli immobili e le aree indicati all'articolo 134,

"Articolo 134 Beni paesaggistici

Sono beni paesaggistici:

a) gli immobili e le aree di cui all'articolo 136, individuati ai sensi degli articoli da 138 a 141;

b) le aree di cui all'articolo 142;

c) gli ulteriori immobili ed aree specificamente individuati a termini dell'articolo 136

"Articolo 142 Aree tutelate per legge

1. Sono comunque di interesse paesaggistico e sono sottoposti alle disposizioni di questo Titolo:

a) i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;

b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;

c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;

d) le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;

e) i ghiacciai e i circhi glaciali;

f) i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;

i) le zone umide incluse nell'elenco previsto dal decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;

2. costituenti espressione dei valori storici, culturali, naturali, morfologici ed estetici del territorio, e gli altri beni individuati dalla legge o in base alla legge.

Nella nostra Costituzione all'Art. 9:" La Repubblica promuove lo sviluppo della cultura e la ricerca scientifica e tecnica [cfr. artt. 33, 34].

Tutela il paesaggio e il patrimonio storico e artistico della Nazione."

Per quanto riguarda il comune di Capalbio il tracciato va a modificare e a distruggere un grandissimo patrimonio naturalistico e archeologico. Infatti il tratto interessato è quello compreso tra la Riserva Naturale del lago di Burano, il laghetto del Marruchetone, i Lagaccioli di Capalbio, lago di San Floriano, Valle d'Oro, la Citta di Cosa, LA villa Romana di Settefinestre, fino alla laguna di Orbetello.

Il nostro territorio Maremmano è un luogo ricco di storia naturalistico-archeologica che con la costruzione di questo tracciato si perderà irrimediabilmente. Qui non si tratta di preservare, conservare o promuovere piccole realtà che una volta documentate e tutelate tra le scartoffie degli scaffali di una biblioteca o di un museo possano essere ricordate, ma di preservare, conservare e promuovere un patrimonio che non è solo proprietà esclusiva del comune di Orbetello (o di Capalbio) e quindi dei loro cittadini, ma della comunità dell'intero Stato Italiano. Infatti per quanto riguarda il nostro patrimonio naturalistico in questo tratto si completa di dune, riserve naturalistiche, parchi (si pensi al Parco della Maremma) di aree archeologiche importantissime. La provincia di Grosseto è tra le più vaste d'Italia estendendosi sulla lunga fascia litoranea della Toscana Meridionale (130 km circa), di cui fanno parte le isole dell'Arcipelago Toscano, Giglio e Giannutri e il promontorio del monte Argentario. Dal punto di vista geologico i tipi litologici sono diversificati, si passa dalle antichissime arenarie del Carbonifero e dalle quarziti del Verrucano del Trias alle più recenti manifestazioni vulcaniche dell'Amiata, di Roccastrada e del Fiora. Molte le superfici costiere coperte da materiale alluvionale e sedimenti fluviali, come limi, argille e sabbie. L'eterogeneità ambientale determina diverse bioclimaticità, geomorfologicità e litologicità, con paesaggi con diversa biologia di specie di animali e vegetali. La sua conservazione e equilibrio è stato raggiunto in anni di scarsa antropizzazione e nella vocazione agrosilvopastorale del territorio maremmano.

Si evidenzia che dopo il 1996 sono state istituite ben 13 Riserve Naturali Provinciali ed un Parco Interprovinciale. E' stata approvata la Legge Regionale Toscana n.56/2000 in cui oltre alla tutela emerge l'importanza sul nostro territorio di specie e habitat di importanza europea. Vi sono anche SIC (Siti di Importanza Comunitaria), un Parco Nazionale, e un ANPIL ovvero Area Naturale Protetta di Interesse Locale. Come è possibile non prendersi cura di quello che si è tutelato fino ad adesso? Il lago di San Floriano è un biotopo igrofilo delimitato da argini artificiali con la presenza della *Nymphaea alba*, una pianta acquatica molto e sempre più rara a causa della distruzione del suo habitat: rientra nel SIC e ZPS. Il laghetto del Marruchetone è uno dei laghetti più interessanti per la conservazione della flora igrofila toscana come le piante acquatiche degli ambienti umidi come il "millefoglio d'acqua", rarissimo da trovare; rientra nel SIC e ZPS. I lagaccioli di Capalbio sono abitati da una ricchissima fauna di ambienti umidi, in particolare anfibi, rettili, insetti e uccelli; per le specie vegetazionali vi si trovano specie acquatiche della categoria Vulnerabili della lista rossa regionale: l'ombrellifera finocchio acquatico cicutario, la ranunculacea ranuncolo con foglie d'Ofioglosso; l'alismatacea mestolaccia comune unica stazione toscana. Riguardo l'Oasi di Burano essa si trova all'interno di un Sito d'Importanza Comunitaria (SIC IT51A0031) nel Comune di Capalbio ed

e una Zona di Protezione Speciale (ZPS IT51A0033) e RAMSAR. L'area è di 410 ettari e comprende un tratto di costa con duna sabbiosa, macchia e un lago salmastro. La flora comprendente oltre 600 specie, come il narciso di mare, santolina, ginepro coccolone, ginepro fenicio, mirto, fillirea, lentisco e quercia da sughero. La fauna è composta da 274 specie di uccelli, tra i quali morette, moriglioni, svassi, aironi, fenicotteri, molti rapaci, come il falco di palude, le albanelle, il falco pescatore, il falco lanario, e piccoli passeriformi come l'occhiocotto, la sterpazzolina e il beccamoschino e i mammiferi come l'istrice, il tasso, la volpe, la donnola, la faina e la rara puzzola.

La Villa Settefinestre si trova fra Capalbio e Orbetello, situata nell'Etruria meridionale, non lontano dalla città e dal porto di Cosa (nei pressi dell'odierna Ansedonia), costituisce il miglior esempio finora noto della villa perfecta descritta da Varrone nel De re rustica. Sito archeologico di una villa di tipo schiavistico. Alcune tegole bollate L.S. indicano in Lucio Sestio, esponente di una ricca famiglia di proprietari terrieri del Cosano, il costruttore della villa, che fu edificata fra gli anni 40 e 30 del I sec. a.C. Nel periodo 1976-1981 sono state condotte delle campagne di scavo, sotto la direzione dell'archeologo Andrea Carandini. La città di Cosa è stata una colonia latina nel 273 a.c. e si estende su una superficie di 12 ha; divenne municipium al tempo della guerra sociale. La città fu costruita tra due alture: al suo interno oggi è ancora visibile il Foro, destinato all'attività politica, l'Acropoli, destinato al culto degli dei e possenti mura che cingono l'abitato. Cisterne per la raccolta delle acque piovane e il possente e ingegneristico porto.

Per quanto riguarda il territorio di Orbetello anch'esso è ricco di zone naturalistiche e archeologiche da tutelare assolutamente. Stiamo parlando di una cittadina che inizia la sua storia dall'epoca preistorica, diviene un centro medievale e capitale dello Stato dei Presidi. E cosa dire riguardo la laguna di cui fa parte? È una riserva di 1522 ha in cui al suo interno sono posti la Riserva Naturale Statale, il bosco di Patanella e l'isolotto di Neghelli. È compresa nella Zona umida di importanza Internazionale "Laguna di Orbetello" istituita a tutela della fauna ornitologica all'interno di un Sito d'Importanza Comunitaria (SIC IT51A0026) e Zona di Protezione Speciale (ZPS IT51A0026) e zona RAMSAR. Possiamo trovare il cavaliere d'Italia che ispirò, nel 1964, l'intervento di Fulco Pratesi e Hardy Reichelt per creare una delle prime Oasi WWF. L'Oasi di Orbetello, quindi, è un'oasi storica per il WWF e una delle più importanti e famose. Divisa dal mare dai Tomboli di Giannella e di Feniglia che uniscono la costa all'Argentario.

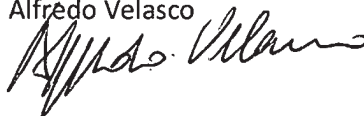
L'area, oltre ad essere di conformazione antica, è caratterizzata da un susseguirsi di diversi paesaggi: dal litorale sabbioso, i tomboli, la laguna salmastra e specchi di acqua dolce. È un ambiente fondamentale per la sosta e la nidificazione di molte specie di uccelli minacciate fenicotteri,

cavaliere d'Italia, airone bianco maggiore, airone cenerino, falco pescatore, mestoloni, spatole, avocette. Inoltre è l'unico sito riproduttivo della costa tirrenica per la sterna comune e il fratichello. Per quanto riguarda la flora ci sono le tipiche piante della macchia mediterranea: lentisco, fillirea, mirto, corbezzolo e la salicornia. All'interno boschetti di pioppi, sughere, frassini ed olmi.

Prevedere l'autostrada, con tutti i suoi connotati, comporta comunque una aggressione violenta al nostro paesaggio, al nostro patrimonio archeologico, al nostro assetto idrogeologico, compreso il rapporto con la laguna, pertanto si ritiene che l'unica scelta accettabile sia la messa in sicurezza dell'attuale Aurelia, con tutti gli ammodernamenti necessari, con l'eliminazione degli accessi a raso e si ritiene altresì che per i motivi oggettivi sopra indicati che il progetto non abbia in generale, ed in particolare, i requisiti per la sua approvazione e si chiede quindi che venga respinto.

In fede

Alfredo Velasco



Orbetello, 23 Gennaio 2017

Allegata copia della Carta d'Identità