

ORSO, DE SANCTIS: "ANCORA ZERO ECODOTTI E RIMEDI SULLA STATALE DOVE E' STATO INVESTITO CARRITO"

21 Settembre 2023



CASTEL DI SANGRO - "Tutti giustamente a dolersi delle morti degli orsi in Abruzzo, poi però il punto dove è morto investito Carrito, sulla strada Statale 17 è tuttora privo delle necessarie misure di prevenzione per evitare il ripetersi di un nuovo incidente, nonostante altri orsi frequentino la zona, anche femmine con cuccioli al seguito (vedi foto scattata domenica scorsa, allegata). Inoltre le poche recinzioni installate in altri punti non rispondono alle caratteristiche costruttive, a partire dall'altezza, ritenute necessarie a livello internazionale per fronteggiare orsi, cinghiali e cervi".

Con queste parole l'ecologista Augusto De Sanctis interviene rispetto all'incidente a gennaio sulla statale 17 all'altezza di Castel di Sangro (L'Aquila) in cui un'auto ha investito e ucciso l'orso Juan Carrito, il più confidente dei 4 cuccioli dell'orsa Amarena, nati nel 2020.

"Domenica scorsa dovendomi recare a Pizzone per l'assemblea per contrastare il progetto Enel che rischia di intaccare pesantemente proprio una delle aree più importanti per l'orso, a conferma che la tutela della specie è appunto spesso retorica, ne ho approfittato per svolgere un approfondito sopralluogo lungo la Statale 17, dove sono morti investiti diversi orsi negli ultimi anni, tra cui appunto Carrito. Voglio raccontare la mia esperienza alla luce delle indicazioni degli scienziati che si occupano del rischio stradale e fauna", prosegue De Sanctis.

"Lungo i 36 km della trafficata statale, ci sono solo due interventi con posizionamento di reti di esclusione a bordo strada che coprono poche centinaia di metri, una bassissima percentuale del tratto in questione. Il primo, realizzato un anno fa a Castel di Sangro dall'ente Parco nazionale d'Abruzzo, Lazio e Molise pur essendo fuori dal territorio di sua competenza e anche grazie a fondi di associazioni benefattrici che hanno aiutato l'ente pubblico, vede una rete alta solo 2,00 metri, senza alcuna porzione inclinata per evitare che gli animali si arrampichino e con bordo inferiore retto da un filo di ferro che con ogni evidenza non può reggere la spinta di animali come i cinghiali".

"Questi con il tempo possono creare buchi direttamente nella rete o, scavando, sotto di essa dove poi possono passare anche gli orsi vanificando lo scopo dell'iniziativa. Per evitare di esprimere mie opinioni faccio riferimento esclusivamente a studi scientifici e linee guida di istituzioni con vasta esperienza sul tema. Ad esempio, le stesse linee guida del governo spagnolo che, almeno teoricamente, fanno da riferimento al progetto Life "Safe crossing" attuato da alcuni enti abruzzesi, ricordano che 'le recinzioni convenzionali per grandi mammiferi possono non essere sufficienti per gli orsi, per cui specifiche reti da orso devono essere installate dove sono presenti. L'altezza deve essere di 3 metri con 80 cm posti ad angolo di 45

gradi in senso opposto alla strada. La base della recinzione deve essere interrata dall'altro lato per prevenire che l'orso scavi'.

"Il concetto è ripetuto per i cinghiali; 'la base interrata per 20 cm. Questo tipo di recinzione è opportuna per il cinghiale, una specie con ampia distribuzione e dense popolazioni in molte regioni'. Anche l'associazione dei gestori delle autostrade statunitensi sostiene che: 'Se le specie target sono capaci di arrampicare (e.g. Orso nero, Puma) possono essere necessarie recinzioni più alte (e.g. 3,0 m)'".

"Il secondo intervento, realizzato recentemente a monte di Pettorano sul Gizio, vede sì il posizionamento di una rete ancorata ai pali in maniera un po' più solida dell'altra, per il tramite di funi d'acciaio orizzontali, ma l'altezza è addirittura minore, solo 1,85 m. (foto). Anche qui la rete non è interrata alla base per evitare lo scavo al di sotto né ha una porzione posta ad angolo di 45 gradi al vertice. Quando si protegge una strada bisogna ovviamente tener conto non solo dell'orso ma anche delle altre specie potenzialmente problematiche, come Cinghiale, Lupo e Cervo presenti lungo la statale 17 e oggetto di numerosi incidenti. Vi sono studi con comparazione dell'efficacia tra reti a varie altezze (1,50 m; 1,80 m, 2,00 m; 2,40 m.): solo da 2,40 metri in su i cervi di solito non riescono a saltare. Il documento spagnolo già citato indica in 2,20 metri l'altezza minima per i cervi", specifica l'ecologista De Sanctis.

"Scrivono i ricercatori in un altro studio: 'Quando si cerca di escludere o contenere un animale, la sua taglia, la sua intelligenza e l'abilità fisica deve essere considerata (Fitzgerald, 1972). In molti casi una rete alta 2,40 metri proteggerà da cervi tranquilli in un terreno piatto (Fitzwater, 1972, Falck et. al. 1978, Duffy et al 1988); comunque, cervi che corrono o stressati sono capaci di superare questa altezza (Arnold and Verme 1963, Sauer 1984). Questo suggerisce che una rete alta 3,00 metri può essere più appropriata in terreni scoscesi (è proprio il caso della SS.17, vedi foto allegata, ndr) dove il pendio può far decrescere la reale altezza oppure dove bisogna ottenere la completa esclusione degli animali (Kaneene et. al 2002)'".

"Una rete troppo bassa che permette l'ingresso di animali sul sedime stradale potrebbe pure peggiorare il livello di rischio di un tratto di strada perché una volta entrato e incontrando la rete sul bordo opposto l'animale potrebbe vagare per più tempo sulla strada per cercare un posto più comodo per uscire. In sintesi, i due tratti di rete realizzati sulla SS.17 non appaiono rispettare le caratteristiche costruttive ritenute necessarie a livello internazionale per mettere in sicurezza un tratto di strada. Lungo la SS.17 ci sono poi alcuni costosi dissuasori con allarme con sensori di presenza che, oltre a coprire altre, pochissime, centinaia di metri non devono aver convinto gli stessi enti che li hanno installati visto che a Castel di Sangro le reti sono state messe proprio dove vi era uno di questi congegni che quindi verrà spostato. Solo i cartelli monitori sono molto frequenti; peccato che tutti gli esperti del settore li ritengano di scarsa o nulla efficacia, se non per poter dire di aver fatto qualcosa in caso di incidente".

"Invece le bande di allerta sonora (ad esempio, l'asfalto scarificato), usate estesamente e con successo negli Stati Uniti per ridurre gli incidenti stradali di ogni tipo, anche in stati con forti precipitazioni nevose, sono posizionate esclusivamente nelle gallerie della statale per segnalare la linea di mezzeraia ma incredibilmente non sono usate nei vicini tratti all'aperto a rischio per segnalare punti con pericolo di attraversamento di animali selvatici dove rallentare. Magari davanti alla retorica si può provare fastidio quando qualcuno prova a riportare alla realtà dei fatti. Sono stato recentemente in vacanza in Francia: nel solo tratto di autostrada da Marsiglia a Aix en Provence ho contato ben tre enormi ecodotti (foto) da milioni di euro (che sarebbero utilissimi alle Cinque miglia, per rimanere sulla SS.17). Altri ne ho visti su diverse arterie francesi, come a Narbona (foto). Il confronto quindi è impietoso; auspico che alcuni enti scelgano il silenzio, permettendo ai loro amministratori di dimostrare con i fatti e non con le vuote parole la dedizione al loro ufficio e magari anche l'amore per l'orso", conclude De Sanctis.