



COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI

RELAZIONE CONCLUSIVA DEL COORDINATORE

DIBATTITO PUBBLICO

COLLEGAMENTO STRADALE VELOCE TRA
L'AUTOSTRADA A2 "DEL MEDITERRANEO" E LA
VARIANTE ALLA STATALE 18 AD AGROPOLI



Sommario

1. Premessa. Quadro normativo ed obiettivi del dibattito pubblico.....	2
2. Approccio metodologico	2
3. Attori e ruoli del percorso del dibattito pubblico.....	4
4. Stakeholder analysis e stakeholder engagement	5
4.1. <i>Stakeholder analysis</i>	5
4.2. <i>Stakeholder engagement</i>	6
5. Il Sistema degli eventi e gli strumenti di comunicazione	7
5.1 <i>Il sistema degli eventi</i>	7
5.1.1 <i>Evento di lancio</i>	7
5.1.2 <i>Incontri territoriali</i>	7
5.1.3 <i>I sopralluoghi</i>	8
5.1.4 <i>Open Space Technology</i>	8
5.1.5 <i>Evento finale</i>	8
5.2 <i>Gli strumenti di comunicazione</i>	9
5.2.1 <i>Logo e immagine coordinata</i>	9
5.2.2 <i>Materiale grafico e di stampa</i>	9
5.2.3 <i>Ufficio Stampa</i>	9
5.2.4 <i>Social network</i>	10
5.2.5 <i>Realizzazione di una piattaforma digitale</i>	10
5.2.6 <i>Link per approfondimenti</i>	11
6. I numeri del dibattito pubblico	11
7. I temi emersi	13
7.1 <i>Overview</i>	13
7.2 <i>I principali punti di vista esposti nel corso degli incontri</i>	13
7.3 <i>I contributi scritti degli stakeholder</i>	16
7.4 <i>I contributi brevi</i>	25
8. Conclusioni: dai contributi spunti per nuove alternative.....	26
Elenco Allegati.....	28

1. Premessa. Quadro normativo ed obiettivi del dibattito pubblico

Ispirato al modello francese del *débat public*, il dibattito pubblico è il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico che ha lo scopo di accrescere il coinvolgimento delle comunità locali nei processi di realizzazione delle grandi opere infrastrutturali e che si svolge nelle fasi iniziali di elaborazione progettuale dell'opera.

Il dibattito pubblico è entrato nell'ordinamento italiano con l'art. 22 del decreto legislativo 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici) che prevede l'obbligo per le amministrazioni di ricorrere ad una procedura di dibattito pubblico per la realizzazione di grandi opere infrastrutturali e di architettura di rilevanza sociale, aventi impatto sull'ambiente, sulle città e sull'assetto del territorio, distinte per tipologia e soglie dimensionali.

Il D.lgs. 36/2023 ha introdotto nell'ordinamento il Codice dei contratti pubblici in attuazione dell'articolo 1 della legge 21 giugno 2022, n. 78, recante delega al Governo in materia di contratti pubblici e, con efficacia dal 1 luglio 2023, l'art. 40, rubricato "Dibattito pubblico", ha innovato la disciplina dell'istituto rimandando, tra l'altro, in attesa dell'entrata in vigore di un apposito regolamento all'allegato I.6 di disciplinare: a) i casi in cui il dibattito pubblico è obbligatorio; b) le modalità di partecipazione e di svolgimento del dibattito pubblico; c) le modalità di individuazione e i compiti del responsabile del dibattito pubblico; d) gli eventuali contenuti ulteriori della relazione iniziale e di quella conclusiva del procedimento di dibattito pubblico.

Il dibattito pubblico sulla realizzazione del Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli è stato regolato dalla norma vigente alla data di indizione e, quindi, dal citato articolo 22 del Codice dei Contratti e dalle disposizioni attuative del D.P.C.M. 10 maggio 2018, n. 76 che ha:

- ⇒ individuato le opere soggette alla procedura di dibattito pubblico e ha definito le modalità di svolgimento e i tempi di conclusione della stessa;
- ⇒ istituito la Commissione nazionale per il dibattito pubblico definendone composizione e funzioni;
- ⇒ disciplinato le modalità di indizione, svolgimento e conclusione del dibattito pubblico nonché il ruolo e i compiti del coordinatore e le funzioni e i compiti dell'amministrazione aggiudicatrice o dell'ente aggiudicatore.

In coerenza con la normativa menzionata e con le linee guida emanate dalla Commissione Nazionale Dibattito pubblico, il dibattito pubblico è stato diretto a:

- ⇒ realizzare un confronto aperto e trasparente con il territorio sull'opera pubblica, attraverso un sistema integrato di procedure di coinvolgimento delle comunità interessate;
- ⇒ contribuire a migliorare la qualità della progettazione dell'opera pubblica;
- ⇒ contribuire a semplificare l'esecuzione dell'opera attraverso scelte ponderate.

La presente relazione nel suo proseguo andrà a descrivere il percorso realizzato dal dibattito pubblico per il perseguimento degli obiettivi sopra illustrati in coerenza con la normativa vigente.

2. Approccio metodologico

Per il raggiungimento degli obiettivi prefissati per il dibattito pubblico è stato attuato un approccio *bottom-up* basato su due sistemi di azioni per agire sul territorio in maniera sinergica:

- a) Sistema degli incontri;
- b) Sistema di comunicazione e concertazione continua.

Il sistema degli incontri ha disegnato un percorso di eventi programmati e diretti sia a garantire un'ampia e diffusa informazione ai cittadini ed al sistema degli attori territoriali, sia ad assicurare contributi qualificati al dibattito attraverso il coinvolgimento degli attori territoriali.

Nell'organizzazione degli eventi, è stata privilegiata una strategia che ha puntato sulla qualità e sull'azione partecipativa degli interessati, favorendo la realizzazione di incontri facilitati, mirati, in modo da non disperdere attenzione, risorse ed energie dei partecipanti.

Dopo una serie di incontri preliminari con gli enti e le istituzioni territoriali, si è proceduto con l'organizzazione di un evento lancio – conferenza stampa con l'obiettivo di presentare alla collettività il Dossier di Progetto e tutte le sue caratteristiche tecniche.

Contestualmente gli stakeholders (istituzioni, associazioni, enti e giornalisti) sono stati informati sull'avvio del percorso di dibattito pubblico, sugli strumenti di comunicazione e accesso al dibattito e sul programma degli eventi previsti.

Gli eventi successivi sono stati organizzati seguendo altre tipologie di approccio metodologico:

- *territoriale*: con interventi diretti e capillari sui territori di riferimento. Gli incontri si sono svolti in quattro sedi istituzionali (Altavilla Silentina, Albanella, Eboli e Capaccio Paestum) e hanno coinvolto in totale i sei Comuni situati all'interno dell'area interessata dall'intervento;
- *tematico*: al termine degli incontri territoriali si è tenuto un evento incentrato su un approccio di tipo tematico. Nello specifico, l'Open Space Technology, organizzato a Capaccio Paestum presso il NEXT – Ex Tabacchificio, ha avuto il compito di analizzare l'intervento sul territorio dal punto di vista di alcuni specifici temi (Patrimonio culturale e paesaggistico; Trasporti e mobilità; Ambiente e territorio; Economia e imprese). L'iniziativa, dunque, ha coinvolto gli stakeholders e i cittadini dell'intera area interessata dall'intervento. I partecipanti, in base alle proprie conoscenze, esigenze di partecipazione, competenze e professionalità hanno scelto su quali specifici argomenti intervenire.

Inoltre, su richiesta di imprese e stakeholder sono stati effettuati, dal Coordinatore - accompagnato dal suo staff - e dai tecnici di Anas S.p.A., alcuni sopralluoghi per meglio rilevare alternative o contributi al progetto anche acquisendo dati ed elementi su specifiche aree interessate dall'intervento. L'evento finale, tenutosi presso la sede della Giunta regionale della Campania alla presenza del Presidente della Regione, ha avuto, infine, il compito di restituire alla collettività gli esiti del lavoro fatto e dunque una sintesi conclusiva e il più possibile esaustiva e completa sul percorso di dibattito pubblico, sia dal punto di vista dei temi e dei contributi emersi che dal punto di vista delle fasi di andamento del dibattito stesso.

In tutti gli eventi organizzati non è mai mancata una ricca fase di confronto e interscambio con gli stakeholder e i cittadini presenti, volta a garantire, sin dal primo momento, un approccio costruttivo, di ascolto del territorio e di interscambio di dati e informazioni utili, in grado da un lato, di dare adeguate informazioni, risposte e motivazioni agli attori locali in merito alle scelte progettuali; dall'altro di intercettare le priorità e permettere ai tecnici di Anas S.p.A. di acquisire importanti dati, bisogni e necessità territoriali, di valutare obiezioni, modifiche, variazioni di progetto in base ad un importante lavoro di ascolto e confronto con chi vive quotidianamente il territorio.

Per fare da cornice e supporto a tale percorso si è proceduto ad affiancare un sistema di concertazione e comunicazione in grado di coprire gli spazi lasciati vuoti dalla “puntualità” degli eventi, assicurando una informazione costante e “luoghi” di interazione e confronto sempre aperti (sito web, social, comunicazione alla stampa, ecc.) per dare un contributo al dibattito pubblico.

Il percorso comunicativo e divulgativo ha previsto una specifica analisi dello scenario di riferimento, dei target group coinvolti e di strumenti e metodi efficaci per raggiungere gli obiettivi preposti. Fra gli obiettivi generali di comunicazione quello principale è stato di informare in maniera adeguata e capillare la popolazione sulle caratteristiche del progetto per la realizzazione dell'opera (i dati, le statistiche, l'iter e le modalità di realizzazione, le alternative, i tempi, ecc.).

Inoltre, un intento primario è stato anche quello di dare la possibilità ad un pubblico vasto e differenziato (cittadini, attori del sistema sociale ed economico, enti, ecc.) di partecipare al dibattito pubblico, rendendo aperto e visibile il processo di interazione e confronto.

Altro obiettivo è stato quello di favorire un dialogo costruttivo, cogliendo i contributi positivi, ma anche le critiche, ascoltando le esigenze del territorio, valorizzando un patrimonio di “conoscenza informale”, per avviare un confronto volto al perfezionamento dell'idea progettuale.

Dopo la realizzazione di un concept visivo e un'immagine coordinata identificativa del progetto, si è proceduto all'attivazione di vari strumenti di comunicazione.

Sono stati contemplati strumenti di divulgazione offline e online, diretta e indiretta, tradizionale e non tradizionale per operare non solo una massima e capillare diffusione delle informazioni, raggiungendo, in diversi momenti, più utenti possibili, ma anche per favorire un confronto continuo e costante offrendo numerose possibilità di interazione e dibattito. A questo proposito sono stati utilizzati strumenti di comunicazione tradizionali (brochure cartacea, carrette, manifesti, locandine, roll up, pannelli grafici per la consultazione, ecc.) a supporto degli eventi organizzati; contestualmente è stato attivato un ufficio stampa che ha seguito in modo costante e puntuale le fasi di andamento del dibattito, operando un'azione di coordinamento e collaborazione con altri uffici stampa degli enti coinvolti e di Anas S.p.A.

Per quanto riguarda gli strumenti di comunicazione online, i social media (Facebook, Twitter, YouTube) e la piattaforma web hanno avuto un ruolo centrale nelle azioni informative e di confronto, costituendo un importante punto di riferimento per il percorso di dibattito e i suoi contenuti.

La piattaforma www.dibattitopubblico2agropoli.it è stata uno strumento di informazione ed interazione completo, dove è stato possibile consultare documenti e contenuti multimediali sul progetto di realizzazione della tangenziale, la disciplina del dibattito pubblico, iter procedurali, news ed eventi.

3. Attori e ruoli del percorso del dibattito pubblico

Il dibattito pubblico sul collegamento stradale veloce A2 – SS18 – Agropoli ha coinvolto tutti i soggetti previsti dal D.P.C.M. 10 maggio 2018, n. 76 secondo i ruoli assegnati dalla suddetta norma. Anas S.p.A. è il soggetto attuatore dell'opera pubblica che:

- ha elaborato il dossier di progetto dell'opera, scritto in linguaggio chiaro e comprensibile, fornendo le informazioni sull'intervento e sulle alternative progettuali esaminate nella prima fase del progetto di fattibilità;
- ha partecipato in modo attivo agli incontri e alle attività previste dal dibattito pubblico e fornito il supporto necessario per rispondere ai quesiti emersi nel corso del dibattito pubblico;
- valuterà i risultati e le proposte emersi nel corso del dibattito pubblico e redigerà un dossier conclusivo.

Per lo svolgimento del ruolo assegnato, Anas S.p.A. ha coinvolto diverse figure professionali interne ed esterne sia con funzioni tecniche che con funzioni legate ai processi di comunicazione. Strategic Team of Planning, esecutrice del servizio di coordinamento del dibattito pubblico ha proceduto a:

- progettare le modalità di svolgimento del dibattito pubblico ed elaborare il documento di progetto del dibattito pubblico, stabilendo i temi di discussione, il calendario degli incontri e le modalità di partecipazione e comunicazione al pubblico;
- valutare, ritenendole non necessarie, eventuali integrazioni e modifiche al dossier di progetto;
- favorire il confronto tra tutti i partecipanti al dibattito e far emergere le posizioni degli attori territoriali;
- definire e attuare il piano di comunicazione e informazione al pubblico, organizzare ed aggiornare il sito Internet del dibattito pubblico;
- redigere la presente relazione conclusiva del dibattito pubblico.

Tali attività sono state realizzate da un gruppo di lavoro composto dalle seguenti figure professionali:

- Coordinatore dibattito pubblico;
- Esperto in progettazione, organizzazione e gestione di processi partecipativi negoziati;
- Esperto in Comunicazione e informazione pubblica sia tradizionale che telematica;
- Esperta in organizzazione e gestione di eventi pubblici;
- Staff Project manager.

Il percorso è stato seguito dalla Commissione Nazionale per il Dibattito pubblico che ha tra i propri compiti quello di monitorare il corretto svolgimento della procedura di dibattito pubblico e il rispetto della partecipazione del pubblico, nonché che sia assicurata la necessaria informazione durante la procedura.

4. Stakeholder analysis e stakeholder engagement

4.1. Stakeholder analysis

La mappatura degli stakeholder è stata condotta attraverso una analisi desk del territorio di riferimento e mediante l'utilizzo dei seguenti criteri:

Responsabilità – soggetti verso i quali il progetto ha, o potrebbe avere, responsabilità in termini di sviluppo e coesione sociale, tutela e promozione ambientale, sviluppo turistico;

Influenza – gli stakeholder con potere di influenza o di decisione;

Vicinanza/Prossimità – soggetti con cui si interagisce maggiormente in ragione della loro presenza nel territorio di riferimento;

Dipendenza – gli stakeholder che, direttamente o indirettamente, dipendono dalle attività e dall'operatività del progetto;

Rappresentatività - gli stakeholder che, attraverso la regolamentazione o per consuetudine e cultura, possono legittimamente farsi portavoce di istanze o interessi collettivi;

Intento politico e strategico – i soggetti con cui il progetto direttamente o indirettamente ha a che fare per via delle proprie politiche e scelte inclusi coloro che possono fornire indicazioni su tematiche e rischi emergenti.

Una prima analisi ha individuato sul territorio: i soggetti istituzionali, quelli operanti nel sistema dei trasporti, le associazioni di categoria, i sindacati, i rappresentanti degli utenti, gli enti di tutela e promozione ambientale, le agenzie di sviluppo, i gestori di parchi ed aree protette, gli enti del terzo settore, le imprese maggiormente rappresentative, e gli ordini professionali.

Un'ulteriore riflessione sull'identificazione degli stakeholder è stata fatta in base alla capacità di influenza e quella di interesse che essi sono in grado di esercitare.

La capacità di influenza dei singoli portatori di interesse è stata determinata in relazione alla loro: dimensione, rappresentatività, risorse attuali e potenziali, conoscenze e competenze specifiche, collocazione strategica, mentre il "livello di interesse" è stabilito da due fattori: l'incidenza del progetto rispetto alla sfera di azione e agli obiettivi del portatore di interesse individuato e dalle iniziative di pressione che gli stakeholder possono mettere in campo per promuovere o rivendicare i propri interessi o per favorire una propria partecipazione al processo decisionale.

Incrociando in una tabella influenza e interesse sono state ottenute tre categorie di stakeholder:

La matrice di rilevanza

	POTERE / INFLUENZA	
	BASSA	ALTA
INTERESSE	Stakeholder marginale Rilevanza = B Categorie trascurabili	Stakeholder appetibile Rilevanza = M/A Categorie che è opportuno coinvolgere
	Stakeholder debole Rilevanza = M/A Categorie che è doveroso coinvolgere	Stakeholder essenziale Rilevanza = A Categorie che è indispensabile coinvolgere

RILEVANZA: B=BASSA | M/A=MEDIO-ALTA | A=ALTA

Stakeholder essenziale è necessario coinvolgerlo in quanto ha forte capacità di intervento sulle decisioni (spesso coincide con un attore istituzionale);

Stakeholder appetibile: è opportuno coinvolgerlo perché elemento di pressione o opinion leader in grado di influenzare l'opinione pubblica;

Stakeholder debole: è doveroso coinvolgerlo perché soggetto che non ha mezzi per poter esprimere con forza i propri interessi (coincidono spesso con i destinatari del progetto).

a) gli *stakeholder essenziali*, cioè coloro che è necessario coinvolgere perché hanno alto interesse e alta influenza rispetto al progetto;

b) gli *stakeholder appetibili*, cioè coloro che opportuno coinvolgere poiché hanno basso interesse ma alta influenza;

c) gli *stakeholder deboli*, cioè coloro che hanno alto interesse ma bassa influenza.

La matrice utilizzata per valutare il coinvolgimento degli stakeholder è la “matrice di rilevanza” che valuta, in combinazione tra loro, gli elementi di Potere/Influenza e

Interesse di ogni stakeholder.

Per costruire la matrice sono state considerate, per ogni stakeholder, le variabili “interesse” e “potere/influenza”.

Per la variabile del “potere/influenza” si è attribuito a ciascuno stakeholder un livello basso, medio o alto in relazione a quanto, per esempio, può o potrebbe essere in grado di influenzare l'impostazione e il raggiungimento degli obiettivi del progetto; ed a quale potere ha su impostazione, esecuzione e risultati del progetto.

Per la variabile dell’“interesse” si è attribuito, un livello basso, medio o alto in relazione a quanto il progetto può potenzialmente influire sugli obiettivi o sulle attività propri di quello stakeholder.

I valori (alto/medio/basso) attribuiti ad “interesse” e “potere/influenza”, si collocano nella matrice di rilevanza.

Basso interesse e bassa influenza fanno di uno stakeholder un attore marginale, il cui coinvolgimento è trascurabile; che probabilmente andrà solo monitorato nel tempo per vedere se il suo atteggiamento e il suo ruolo non muti nel tempo.

Alto interesse ed alta rilevanza impongono invece il necessario coinvolgimento dell'attore, che sarà individuato come stakeholder essenziale per la sua forte capacità di intervento sulle decisioni: quasi sempre in questa categoria si collocano gli attori istituzionali.

Gli altri due incroci assegnano una rilevanza medio/alta allo stakeholder.

Interesse alto ma capacità d'influenza bassa fanno dell'attore, uno stakeholder debole, a cui va posta grande attenzione perché si tratta di un oggetto che non ha mezzi per poter esprimere con forza i propri interessi, che tuttavia sono appunto alti nel progetto: quasi sempre questi soggetti coincidono con i destinatari del progetto stesso, per es. con l'utenza non organizzata.

Influenza alta ma interesse basso attribuiscono ugualmente un grado di rilevanza medio/alta al soggetto, facendone uno stakeholder appetibile, ovvero un soggetto che è opportuno coinvolgere perché elemento di pressione o opinion leader in grado di influenzare l'opinione pubblica.

La stakeholder analysis è stata integrata da una conflict analysis attraverso un processo di analisi desk (contesto socioeconomico ed ambientale, analisi delle rassegne stampa, interviste ad attori territoriali) che ha individuato i principali temi di conflitto legati prevalentemente a fattori di natura ambientale, paesaggistica e produttiva, e gli attori (individui, gruppi e istituzioni) coinvolti.

Una volta completata l'analisi integrata degli stakeholder e dei conflitti è stato possibile definire una strategia di gestione con lo scopo di aumentare il coinvolgimento del territorio, dei portatori di interessi e dei cittadini.

4.2. Stakeholder engagement

Lo stakeholder engagement rappresenta il processo di coinvolgimento di tutti i soggetti potenzialmente interessati nei processi decisionali riferiti a determinate attività.

Secondo i più diffusi modelli, sui cui l'attività svolta si è basata (standard AA1000 SES), lo stakeholder engagement è stato strutturato intorno al principio dell'inclusività, ossia nell'individuazione dei diversi punti di vista dei portatori di interesse e si è basato sulla comprensione del perché coinvolgere ossia dell'obiettivo che si vuole raggiungere, su quali temi coinvolgere e chi includere nel processo di coinvolgimento. Tale risultato è stato raggiunto grazie ad alcuni fondamentali step:

- Pianificazione del coinvolgimento. Approcci trasparenti, coordinati, partecipativi e inclusivi creano un ambiente favorevole;
- Inclusione degli attori nel processo di attuazione. La loro partecipazione attraverso un impegno regolare e obbligatorio è uno degli esempi di processi trasparenti e formali per coinvolgere le diverse categorie di soggetti;
- Creazione di spazi multi-stakeholder dedicati ed inclusivi, formali e informali, dove favorire il dialogo e la collaborazione;
- Promozione della sensibilizzazione. Sensibilizzare è il punto di partenza per informare la collettività: il coinvolgimento attivo moltiplica la portata dell'azione generando approcci nuovi e opportunità mai valutate prime;
- Programmazione delle consultazioni. Sfruttare l'esperienza dei diversi stakeholder è fondamentale per raggiungere tutti;
- Coinvolgimento di tutte le componenti della società, cittadini compresi. Lavorare con tutti gli attori rappresentativi è un modo efficace per raggiungere le diverse parti e massimizzare la portata del coinvolgimento;
- Riconoscimento delle competenze degli altri. Individuando metodi efficaci per interagire con gruppi diversi.

Gli step sopra elencati sono stati la base di partenza per il coinvolgimento di tutti quei soggetti pubblici e privati che a vario titolo potevano portare al dibattito pubblico il proprio punto di vista.

Le attività di sensibilizzazione sul tema e su questo tipo di iniziativa hanno visto il coinvolgimento in prima battuta della Regione Campania, della Provincia di Salerno e dei sei Comuni interessati dal

tracciato dell'intervento che sono stati incontrati preliminarmente al fine di presentare il dibattito pubblico quale strumento di informazione, discussione e confronto pubblico, di sensibilizzare i sindaci alla collaborazione per la migliore riuscita del progetto di dibattito pubblico, di integrare l'analisi desk del sistema degli stakeholder e della correlata mappa dei conflitti potenziali.

A seguire, la realizzazione degli eventi, organizzati dalla seconda metà di aprile alla prima decade di giugno, ha visto la partecipazione attiva dei Comuni interessati soprattutto nel coinvolgimento degli stakeholder e dei cittadini. Infatti, i siti web istituzionali hanno ospitato sulla loro home page il Dossier di progetto, il progetto di dibattito pubblico ed i link al sito web Anas S.p.A. ove è contenuta tutta la documentazione progettuale e promosso gli eventi. Inoltre, gli enti locali hanno dato massima evidenza, sia mediante ulteriori pubblicazioni sui siti istituzionali, che invitando personalmente (tramite mail o altri strumenti di comunicazione rapida) i soggetti maggiormente interessati all'argomento in questione.

Per ogni evento è stata attuata la metodologia individuata dal team del dibattito pubblico per coinvolgere il maggior numero di soggetti e nello specifico è stata ideata la locandina e l'invito all'evento, è stata inviata una mail di invito dalla casella di posta elettronica dedicata al progetto di dibattito pubblico a cui è seguito un reminder prima di ogni evento.

Inoltre, è stata data diffusione degli eventi sui canali social del dibattito pubblico (Facebook e Twitter) e ogni incontro, ad eccezione dell'OST realizzato a Capaccio Paestum, è stato trasmesso in streaming sulla pagina Facebook proprio per dare massima visibilità ad ogni momento del percorso e per coinvolgere quanto più possibile il sistema degli stakeholder territoriali.

5. Il Sistema degli eventi e gli strumenti di comunicazione

5.1 Il sistema degli eventi

5.1.1 Evento di lancio

Momento iniziale del percorso del dibattito pubblico, tenutosi ad Agropoli "Cineteatro E. De Filippo" il 17 aprile 2023, ha avuto l'obiettivo di presentare all'intero territorio il progetto di fattibilità del collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli e le alternative proposte, fornendo l'occasione a tutti i soggetti interessati, di conoscere gli aspetti che caratterizzano il progetto.

L'evento è stato molto partecipato e dopo l'introduzione, a cura del Coordinatore e del gruppo di lavoro, circa gli obiettivi, le caratteristiche e tutti gli strumenti attivati dal dibattito, i tecnici di Anas S.p.A. hanno illustrato le ragioni del progetto e le tre alternative proposte. A seguire molti dei presenti in sala hanno portato il proprio punto di vista e primo contributo alla discussione. Per dare massima diffusione all'evento, lo stesso è stato trasmesso in diretta streaming come tutti i seguenti incontri territoriali. Inoltre, a supporto delle attività, è stato prodotto specifico materiale (brochure, carpete, roll up, pannelli espositivi)

5.1.2 Incontri territoriali

Sono stati organizzati quattro incontri mirati ad una maggiore capillarizzazione dell'informazione e del confronto, aventi un taglio più colloquiale e diretto ad informare i cittadini ed il sistema degli attori locali (istituzionali e socioeconomici).

Ogni incontro è stato aperto, dopo i saluti istituzionali, dal Coordinatore del dibattito pubblico che ha illustrato l'iter del percorso del dibattito e gli strumenti di comunicazione e condivisione attivati. Successivamente, a cura di Anas S.p.A. sono state illustrate le ragioni del progetto, gli aspetti tecnici dell'opera con le tre alternative progettuali, l'impatto del progetto sulla qualità della vita e sull'economia dei territori, l'analisi trasportistica e quella costi/benefici.

La seconda parte degli incontri, moderata dal Coordinatore, è stata dedicata al confronto tra i tecnici di Anas S.p.A. e gli stakeholder, con vari interventi da parte di istituzioni, associazioni di categoria, enti, cittadini. Ogni incontro è stato trasmesso in diretta sui social di progetto per permetterne la massima divulgazione.

Di ogni evento, altresì, è stata data ampia diffusione sia sulla stampa locale anche con il supporto degli enti locali che hanno pubblicato il materiale riferito al dibattito pubblico ed agli incontri sulle

pagine web istituzionali e attraverso i propri canali informativi e di contatto nonché attraverso la stampa locale ed i canali di comunicazione social e web del dibattito.

Gli esiti degli incontri territoriali sono sintetizzati ed esposti nel successivo paragrafo “I temi emersi”.

Di seguito si riportano data e luogo dei quattro eventi territoriali:

- Primo incontro territoriale: 27 aprile 2023, Altavilla Silentina “Auditorium A. Casagrande”
- Secondo incontro territoriale: 28 aprile 2023, Albanella “Palazzo Spinelli”
- Terzo incontro territoriale: 3 maggio 2023, Eboli “Istituto Tecnico Agrario Statale G. Fortunato”
- Quarto incontro Territoriale: 10 maggio 2023, Capaccio Paestum “NEXT ex Tabacchificio SAIM”

5.1.3 I sopralluoghi

Un ulteriore momento di confronto partecipato sono stati i sopralluoghi che si sono tenuti il giorno 11 maggio su richiesta di aziende ed enti locali al fine di meglio esporre ai tecnici di Anas S.p.A. alternative o contributi al progetto partendo proprio dai siti interessati, anche acquisendo dati ed elementi ulteriori su una specifica area dell’itinerario progettuale.

Nello specifico i sopralluoghi sono stati richiesti dal Comune di Eboli proprio per rappresentare le criticità di un tracciato che incide profondamente sul territorio e sul settore agricolo ebolitano e da aziende agricole e zootecniche, aree di produzioni serricole, aziende produttrici di biogas site nei Comuni di Eboli e Albanella.

Attraverso la verifica dei luoghi interessati dai tracciati proposti, i tecnici di Anas S.p.A. hanno potuto meglio comprendere alcune posizioni di critica e preoccupazione espresse nel corso degli incontri territoriali da imprese e cittadini.

5.1.4 Open Space Technology

A conclusione dei tavoli territoriali svolti presso i Comuni situati all’interno dell’area interessata dall’intervento e dei sopralluoghi richiesti da amministrazioni ed imprese, è stato organizzato un evento secondo il modello dell’Open Space Technology, tenutosi a Capaccio Paestum presso il “NEXT ex Tabacchificio SAIM” il 23 maggio 2023.

Si è trattato di un momento di condivisione nel quale viene incoraggiata la partecipazione attiva di tutti i soggetti interessati alla realizzazione dell’opera attraverso la creazione di uno “spazio aperto” che ha consentito ai partecipanti di esporre le proprie idee e condividere differenti punti di vista divenendo ciascuno responsabile del risultato del lavoro collegiale.

L’evento è stato suddiviso in una prima parte plenaria durante la quale sono state spiegate “le regole” dell’incontro, presentati i temi trattati nei diversi tavoli e invitati i partecipanti ad iscriversi a ciascun tavolo; successivamente ed in contemporanea si sono svolti i quattro tavoli tematici con focus su: 1. Patrimonio culturale e paesaggistico; 2. Trasporti e mobilità; 3. Ambiente e territorio; 4. Economia e imprese.

I quattro temi trattati sono stati scelti sulla base delle principali tematiche emerse nel corso di tutti gli eventi precedenti all’OST e dai contributi degli stakeholder nel frattempo pervenuti al Coordinatore del dibattito pubblico. E pertanto, si è ritenuto utile approfondire determinati aspetti che suscitavano maggiore interesse ed attenzione presso i soggetti coinvolti.

L’incontro si è poi concluso con un breve momento di restituzione di quanto emerso nei tavoli a cura dei facilitatori.

5.1.5 Evento finale

L’evento di chiusura del dibattito pubblico si è tenuto presso la sede della Giunta della Regione Campania (Napoli “Palazzo S. Lucia) l’8 giugno 2023 alla presenza del Presidente Dott. Vincenzo De Luca.

Si è trattato di un momento di restituzione dei lavori operati nel corso dei mesi precedenti. L’incontro introdotto dall’Ing. Luca Cascone, Presidente della Commissione regionale Lavori Pubblici, è proseguito con l’intervento del Coordinatore che ha tracciato un bilancio dell’andamento del dibattito pubblico analizzando attività svolte e i temi trattati, osservazioni e proposte emerse dal confronto e dell’Arch. Faillace di Anas S.p.A. che ha brevemente rappresentato le prime riflessioni di tipo tecnico emerse dal confronto con i territori.

L'evento è stato trasmesso in diretta sui social di progetto per permetterne la massima divulgazione e partecipazione.

5.2 Gli strumenti di comunicazione

5.2.1 Logo e immagine coordinata

Attraverso un adeguato studio del concept basato sull'analisi del contesto di riferimento, il target group, i valori da veicolare e gli obiettivi da raggiungere, sono stati realizzati un logo e un'immagine coordinata del dibattito pubblico, in modo da rendere efficace, chiaro, e distintivo il progetto di dibattito. L'identità visiva è stata applicata e declinata sui diversi supporti e strumenti di comunicazione da quelli stampati (roll up, carpete, locandine, brochure, manifesti, fogli firma, tavole grafiche, documenti, ecc.) a quelli online (grafiche sito web e social, inviti elettronici, slide, video, ecc.).

Sono inoltre stati realizzati testi comunicativi e didascalici per esplicitare gli strumenti e le finalità del progetto, anch'essi adattati ai diversi strumenti di comunicazione.

5.2.2 Materiale grafico e di stampa

L'adattamento grafico, il supporto nella stesura di testi e contenuti, l'impaginazione e la stampa hanno rappresentato il processo preliminare alla realizzazione di ogni materiale grafico che è stato prodotto a supporto degli eventi e delle attività del progetto di dibattito. Nello specifico sono state realizzate due tipologie di materiali per la stampa e per l'online.

In totale, per la promozione e comunicazione del dibattito e a supporto di tutti gli eventi organizzati, sono stati stampati i seguenti materiali:

- n. 2 roll up "istituzionali" esposti in occasione degli eventi organizzati e utilizzati come sfondo per le interviste;
- n. 4 roll up, con gli itinerari delle alternative progettuali (con dati e percorsi includenti le progettualità proposte ma anche l'alternativa 0, ovvero la non realizzazione dell'opera), esposti in occasione degli eventi;
- n. 1.000 brochure esplicative di progetto, per fornire un supporto sintetico, immediato e diretto sul dossier di progetto e sulle iniziative del dibattito, in occasione degli eventi;
- n. 5 pannelli di progetto per l'evento tematico;
- n. 400 carpete;
- n. 2.000 stampe con vari contenuti di progetto;
- n. 15 manifesti per la promozione degli eventi;

Per quanto riguarda l'online è stata realizzata la seguente tipologia di materiali:

- Grafiche per la piattaforma web;
- Locandine e inviti elettronici;
- Testi per comunicazioni alla stampa;
- Grafiche per i social media;
- Grafiche per i video e le videointerviste;
- Slide e altri supporti online in occasione degli eventi.

5.2.3 Ufficio Stampa

Un ufficio stampa specifico è stato attivato durante l'intero arco del progetto per fornire un supporto continuativo e costante a tutte le attività del dibattito pubblico, attraverso la realizzazione di comunicati alla stampa riguardanti servizi, eventi, notifiche o altre attività.

L'obiettivo primario è stato quello di assicurare la massima copertura possibile sulla stampa locale in merito al processo di dibattito pubblico.

In accordo e in collaborazione con Anas S.p.A. e gli Enti coinvolti si è proceduto con un lavoro di divulgazione in grado di favorire la partecipazione diretta e indiretta di attori istituzionali, stakeholder e cittadini.

I mezzi hanno riguardato la carta stampata operante sul territorio provinciale, le televisioni e radio locali e i siti web di informazione che si riferiscono al territorio interessato.

I rapporti con la stampa sono stati continui e diretti in modo da poter fornire tutte le informazioni e i chiarimenti utili relativi al progetto.

Tutti gli eventi del dibattito pubblico sono stati accompagnati dalla redazione e diffusione di comunicati e note stampa ad hoc, con l'obiettivo di informare i media con regolarità sulla programmazione degli incontri e su quanto accaduto durante gli eventi.

La diffusione dei comunicati ha fornito contenuti relativi al progetto e ai diversi momenti di confronto.

5.2.4 Social network

La presenza sui social media di progetto è stata attiva e costante, con un racconto puntuale e dinamico che ha favorito anche occasioni di confronto e dibattito da parte degli utenti.

I canali social hanno avuto l'obiettivo di essere un punto di riferimento specifico per le attività progettuali ed essere complementari e rafforzativi per la comunicazione dei contenuti e dei soggetti coinvolti (promotori e proponenti).

Il progetto ha previsto la creazione e l'implementazione di contenuti social sui canali:

- YouTube (dove sono state pubblicate tutte le dirette degli eventi);
- Facebook (pagina istituzionale del progetto sul social media sulla quale sono stati pubblicati diversi tipi di contenuti afferenti al sistema di eventi e agli strumenti di accesso al dibattito);
- Twitter (account ufficiale di progetto attraverso il quale sono stati pubblicati diversi tipi di contenuti afferenti al progetto).

5.2.5 Realizzazione di una piattaforma digitale

La piattaforma digitale è stata creata per avere una panoramica il più possibile esaustiva e completa del processo di dibattito pubblico. Nello specifico si possono trovare tre macrocategorie di contenuti:

- Informazioni relative al processo di dibattito pubblico;
- Informazioni relative al progetto di realizzazione del collegamento veloce "A2-Agropoli";
- Informazioni relative agli eventi organizzati e alle modalità di accesso al dibattito.

La sezione home rappresenta una panoramica sintetica dei contenuti del sito web, con una call to action per la partecipazione al dibattito pubblico attraverso i vari strumenti proposti e una panoramica sulle sezioni "contributi" ed "eventi".

La sezione dedicata al dibattito pubblico esplicita la normativa e disciplina del dibattito stesso, nonché la modalità di svolgimento, la sua durata e il processo di divulgazione e analisi dei risultati. La sezione comprende inoltre informazioni utili in merito al ruolo del Coordinatore del dibattito e a quello della Commissione Nazionale del dibattito pubblico.

La sezione dedicata al progetto rappresenta una panoramica dinamica ed interattiva per l'utente che esplicita, in maniera comunicativa, con l'ausilio di statistiche, immagini e animazioni, il progetto di realizzazione dell'opera, dalle ragioni alle alternative, sino all'iter progettuale. La pagina web prevede inoltre una sezione di approfondimento dove poter scaricare ulteriori materiali integrativi: ulteriori alternative proposte durante il percorso di dibattito; cartine grafiche con le alternative di percorso; documenti, grafiche e materiali di progetto prodotti.

La sezione news comprende i comunicati stampa, avvisi e notifiche in merito al percorso di dibattito pubblico corredati di foto, gallery e altri riferimenti.

La sezione eventi rappresenta un approfondimento completo e ricco di dati e informazioni in merito alla realizzazione degli otto eventi del dibattito. In ciascun singolo evento si possono trovare informazioni testuali, locandine, registrazioni dell'evento e slide e approfondimenti, report fotografici delle iniziative, ecc. Inoltre, in ogni singolo evento, è stato possibile per gli utenti, iscriversi per confermare la propria presenza tramite un apposito form per la conferma di partecipazione.

L'area contribuisci/contributi è stata concepita per la realizzazione di due principali fasi: un sondaggio multi-step che ha permesso in modo facile e veloce a 76 utenti di dare un contributo al dibattito pubblico, attraverso una serie di domande a risposta multipla e a risposta aperta, dove è stato possibile, inoltre, caricare allegati ad integrazione del proprio contributo.

La sezione, inoltre, si è arricchita in corso d'opera, di tutti i contributi pervenuti a mezzo mail, tramite il form "scrivi al coordinatore" o raccolti in occasione degli eventi.

Per una maggiore efficacia, soprattutto nello scambio di informazioni, alla concertazione "in presenza" si è affiancata la piattaforma digitale come fondamentale supporto per la condivisione delle

informazioni e lo sharing dei contributi provenienti dai soggetti coinvolti nel dibattito pubblico. La piattaforma, dunque, ha promosso l'utilizzo di una metodologia di "concertazione asincrona", ovvero una metodologia di interazione pensata per soggetti che, per vari motivi (lavoro, fuso orario, familiari, ecc.) non possono essere presenti nello stesso momento. In tal modo si è potuto fare ricorso a strumenti di coordinamento asincroni quali, ad esempio: gli aggiornamenti, la condivisione dei documenti online, la possibilità di commentare e di inviare contributi al dibattito.

5.2.6 Link per approfondimenti

Sito web: <https://www.dibattitopubblicoa2agropoli.it/>

Pagina facebook: <https://www.facebook.com/dibattitopubblicoa2agropoli>

Pagina twitter: <https://twitter.com/DPA2agropoli>

Canale Youtube: <https://www.youtube.com/channel/UCt2ahR8K0P327e4SplNRnmQ>

Fotogallery degli incontri: <https://www.dibattitopubblicoa2agropoli.it/eventi/>

Video degli incontri: <https://www.youtube.com/@DibattitoPubblicoA2Aagropoli/videos>

Rassegna stampa: <https://www.dibattitopubblicoa2agropoli.it/rassegnastampa/>

6. I numeri del dibattito pubblico¹

Sono stati sei i diversi strumenti di accesso al dibattito pubblico:

- partecipazione diretta agli eventi;
- invio di contributi alla mail del Coordinatore;
- percorso multi-step sul sito con una serie di domande a risposta multipla e a risposta aperta;
- tre strumenti social attivati (Facebook, Twitter, YouTube).

Per quanto riguarda il sistema degli eventi: dopo i due incontri preliminari sono stati sette gli eventi organizzati (un evento di presentazione, quattro incontri territoriali, un evento tematico, un evento finale) a cui si aggiunge una giornata di sopralluoghi avvenuti su specifica richiesta di amministratori, cittadini e imprenditori fra Eboli e Albanella.

I registrati agli eventi sono stati oltre 500 per la maggior parte cittadini, seguiti da amministratori e rappresentanti delle istituzioni e da altri stakeholder (associazioni e rappresentanti di categoria).

Sono state 240 gli stakeholder invitati a partecipare al dibattito (con uno o più rappresentanti) e oltre 2.500 gli inviti elettronici inviati.

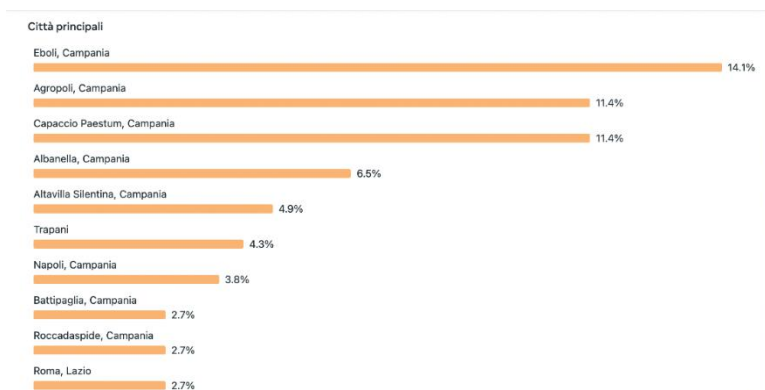
Oltre 20 le ore totali di diretta streaming degli eventi organizzati e più di 200 gli articoli stampa sul dibattito rilevati dall'ufficio stampa.

I numeri della pagina Facebook dimostrano che il dibattito è stato molto seguito su questo social media.

La copertura organica della pagina "dibattito pubblico A2-Agropoli" conta 11.019 utenti.

Le visite alla pagina Facebook sono state 3.546; mentre le visualizzazioni delle dirette Facebook sono 7.419; la copertura dei post di Facebook: 4.097.

Le città principali di provenienza dell'utenza che ha seguito il Dibattito sono Eboli, Agropoli, Capaccio Paestum, Albanella e Altavilla Silentina, ovvero i comuni-target del progetto di dibattito pubblico.

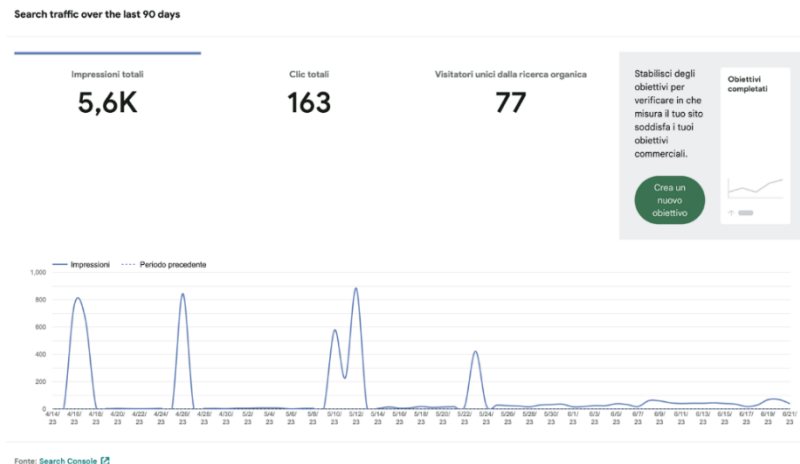


¹ Dati aggiornati al 22 giugno 2023

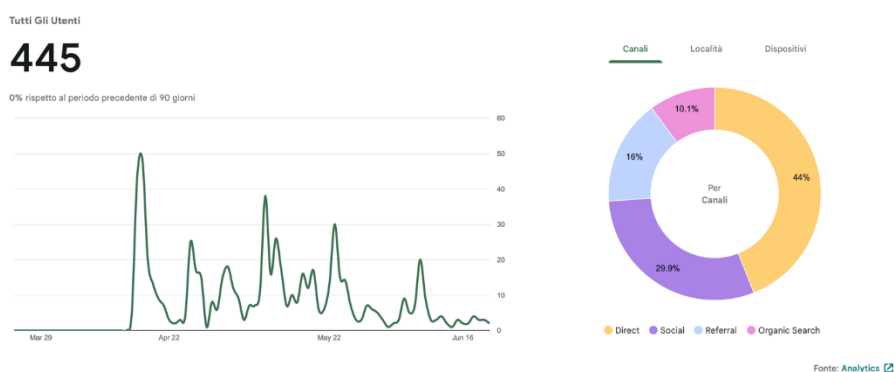
Tutti i post relativi alla promozione dei primi eventi pubblici del dibattito sono stati sponsorizzati per garantire la massima diffusione nei territori coinvolti dal progetto della tangenziale.

La copertura a pagamento, cioè il numero di persone che hanno visualizzato le inserzioni almeno una volta è di 6.270. L'impression a pagamento (numero di volte in cui le inserzioni sono state visualizzate sullo schermo) è di 15.373.

Il sito web: www.dibattitopubblicoa2agropoli.it ha registrato 5.600 impression totali (visualizzazioni) con una media di 2 minuti e 40 secondi di durata delle sessioni ed una frequenza di rimbalzo di 44,21%.



Gli utenti hanno raggiunto il sito prevalentemente tramite un canale di traffico diretto (Direct) ovvero con un traffico generato dagli utenti che hanno digitato l'URL del sito direttamente nella barra di indirizzo del browser.



Le pagine più visitate sono state la home page, la sezione eventi e la sezione progetto.

Quali sono le pagine visitate dai tuoi utenti?

Pagina	Visualizzazioni di pagina
/	625
/eventi/	272
/progetto/	256
/contribuisci/	158
/2023/04/08/open-space-tecnology/	116
/dibattito-pubblico/	84
/grazie/	73
/2023/04/08/3-incontro-territoriale/	58
/2023/04/08/4-incontro-territoriale/	55
/2023/04/08/evento-di-lancio/	54

Infine, per quanto riguarda tipologia e numeri dei contributi pervenuti: sono 76 quelli registrati dal sondaggio multi-step nell'area Contribuiti del sito; 26 sono i contributi comprensivi di allegati pervenuti alla mail del coordinatore; mentre sono stati registrati 90 interventi dal vivo da parte di cittadini e stakeholder in occasione degli eventi pubblici.

7. I temi emersi

Nei paragrafi precedenti è stato descritto il percorso del dibattito pubblico comprendente il sistema degli eventi e della comunicazione. Di seguito, invece, viene esposta la sintesi dei temi emersi nell'ambito di tale percorso sia con riferimento agli esiti degli incontri che ai contenuti dei contributi scritti degli stakeholder.

7.1 Overview

Il dibattito è stato caratterizzato da una pluralità di opinioni emerse sia nel corso degli incontri che dai numerosi contributi scritti pervenuti al Coordinatore.

Contraddistinto da una significativa presenza di cittadini e comitati spontanei, il dibattito ha registrato posizioni diverse e, spesso, discordanti derivanti da visioni differenti sul contributo dell'opera allo sviluppo del territorio con particolare riferimento ai temi dell'ambiente, della viabilità, del patrimonio culturale, del turismo e delle attività produttive.

È emersa con chiarezza la preoccupazione circa il rispetto dei fragili equilibri naturali e territoriali della Piana del Sele così come la necessità di tutelare l'esistenza e il futuro sviluppo delle attività produttive in special modo agricole e zootecniche che caratterizzano il principale elemento dell'economia cilentana.

Numerose riflessioni degli stakeholder si sono concentrate sulla necessità di trovare soluzioni alternative al consumo di suolo previsto dalla realizzazione dell'opera anche, a titolo esemplificativo, attraverso il completamento e potenziamento della rete viaria esistente.

Appare, infine, opportuno sottolineare come i rappresentanti di Anas S.p.A. che hanno partecipato a tutti gli incontri, abbiano preso atto delle diverse proposte avanzate dai partecipanti e dato un primo riscontro alle questioni e temi posti specificando, al contempo e laddove necessario rispetto agli argomenti trattati, come l'azione del soggetto attuatore soggiaccia a limiti sia di competenze che di risorse finanziarie disponibili.

7.2 I principali punti di vista esposti nel corso degli incontri

I numerosi interventi registrati nel corso degli incontri, visionabili integralmente sul canale Youtube del dibattito pubblico, hanno evidenziato alcune posizioni rappresentate dai diversi stakeholder partecipanti che vengono sinotticamente esposti per una più agevole lettura.

Punti di condivisione
<ul style="list-style-type: none"> ✓ È concorde l'esigenza di intervenire per ridurre il carico di traffico sulla SS 18 ancorché, per chi si è espresso in maniera contraria all'opera, ciò possa essere effettuato con interventi alternativi sulla viabilità esistente e/o con investimenti sulla mobilità sostenibile. ✓ Da più parti è stata rappresentata la necessità di armonizzare l'opera con la vision e le strategie individuate dal Masterplan-PIV Litorale Salerno Sud di recente approvazione da parte della Giunta regionale che comunque contiene la previsione dell'opera.

Le posizioni espresse dagli enti locali ²
<ul style="list-style-type: none"> ✓ I Comuni di Agropoli, Altavilla Silentina, Capaccio Paestum si sono espressi favorevolmente alla realizzazione dell'opera adottando tutti gli accorgimenti necessari per ridurre il sacrificio dei diversi interessi in campo. ✓ Il Comune di Albanella, sebbene favorevole alla realizzazione dell'opera, ha fatto rilevare come l'alternativa 2 comporti significative criticità per il suo territorio e le attività produttive che vi operano. ✓ Il Comune di Eboli, pur riconoscendo la necessità di decongestionare la rete viaria esistente, è contrario alla realizzazione secondo le tre alternative proposte sia perché ritenute non sufficientemente idonee a risolvere i problemi di viabilità sul territorio comunale, sia in ragione della valutazione, da parte dell'Ente, degli effetti negativi diretti ed indiretti sulle attività agricole e zootecniche. Ritiene che tale problematica possa essere risolta anche con una strada a due corsie, cioè di categoria C e ha proposto di considerare l'opportunità di cedere la SP 30 per valutare un suo eventuale adeguamento. ✓ Alcuni Comuni dell'area cilentana, seppur non direttamente coinvolti dalla realizzazione dell'opera, hanno partecipato agli incontri esprimendosi favorevolmente ritenendo l'opera capace di supportare la crescita del comparto turistico e il contrasto all'isolamento e spopolamento delle aree interne anche in relazione alle sinergie con l'aeroporto Salerno – Costa d'Amalfi.

Le posizioni espresse dai rappresentanti delle attività produttive
<ul style="list-style-type: none"> ✓ I rappresentanti del comparto turistico sono favorevoli alla realizzazione dell'opera per consentire un facile accesso all'area cilentana. ✓ I rappresentanti delle imprese agricole e zootecniche e le loro associazioni di categoria sono contrari alla realizzazione dell'opera secondo le tre alternative previste in ragione delle valutazioni effettuate sulla sottrazione di suolo alle attività, della limitazione all'espansione delle aziende, del frazionamento dei fondi, degli effetti indiretti sulla produttività (alterazione microclimi, inquinamento acustico, effetti sugli insetti impollinatori, alterazioni delle produzioni biologiche, etc.).

Le posizioni espresse da enti, associazioni e cittadini
<ul style="list-style-type: none"> ✓ I rappresentanti delle associazioni ambientaliste e dei comitati spontanei che hanno partecipato sono contrari all'opera in relazione ai ritenuti effetti sul paesaggio, sull'ambiente e sulle produzioni agricole. ✓ I cittadini intervenuti hanno espresso posizioni divergenti tra: coloro che ritengono l'opera strategica per la valorizzazione del territorio e la qualità della vita dei residenti, e coloro che, invece, sostengono che i benefici dell'intervento sono sbilanciati rispetto alle criticità ambientali e produttive determinate.

² Per una completa analisi delle posizioni espresse dagli enti locali si rimanda a quanto esposto nel seguito della presente relazione in merito alla proposta presentata dai Comuni di Capaccio Paestum, Altavilla Silentina, Agropoli, Albanella e Serre

Anche in esito ai lavori dei tavoli tematici si ritiene utile integrare l'esposizione dei temi emersi secondo dei focus per ciascuna delle aree che hanno caratterizzato l'O.S.T.

Ambiente e territorio
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Preoccupazione e, in alcuni casi posizioni contrarie, ha destato il rapporto tra l'opera, l'ambiente ed il paesaggio, anche con riferimento agli indicatori esposti nell'analisi costi-benefici di progetto, alla previsione di consumo di suolo nonché agli effetti diretti e indiretti sulla biodiversità. ✓ È stata espressa da più parti la contrarietà ad una strada di tipo B che incide in maniera significativa sull'ambiente ed il territorio, preferendo recupero di tratti stradali già esistenti. ✓ Gli effetti attesi di decongestionamento del traffico sono visti come un elemento positivo per la qualità della vita dei residenti e per contrastare lo spopolamento delle aree interne. ✓ Occorre affrontare la discussione in un approccio di Area Vasta e multi-tematico che ricerchi una soluzione in grado di ridurre al minimo le criticità per i diversi interessi istituzionali, ambientali, economici e sociali coinvolti. ✓ Occorre valutare i rischi di tipo idraulico e idrogeologico della Piana del Sele soprattutto in corrispondenza dei territori di Altavilla Silentina ed Eboli.

Trasporti e mobilità
<ul style="list-style-type: none"> ✓ Opera importante che si va ad innestare su un più ampio sistema di opere finanziate per la mobilità sul territorio, fornendo supporto a tutti i tipi di flussi turistici ed alla mobilità dei residenti. ✓ Lo svincolo previsto dalle tre alternative sul territorio di Eboli non determina vantaggi per il traffico ebolitano ed il Comune ha richiesto specifiche modifiche anche in coerenza agli strumenti urbanistici vigenti. ✓ Il tema della mobilità riveste carattere strategico e andrebbe affrontato secondo un approccio territoriale complessivo valutando anche che è possibile ottenere importanti risultati sulla fluidità del traffico e sulla sicurezza, intervenendo sulla viabilità esistente, sull'educazione al rispetto dei limiti di velocità e del codice della strada o realizzando interventi alternativi sulla mobilità sostenibile. ✓ Capaccio Paestum è la porta del Cilento: l'opera riveste dunque un'importanza strategica per migliorare l'accessibilità al territorio dei flussi turistici, compresi quelli di prossimità

Economia e imprese
<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'opera con alcuni accorgimenti darebbe un importante supporto alla logistica delle produzioni locali e delle aree industriali di Eboli e Battipaglia, anche riducendo i tempi di percorrenza che impongono l'utilizzo agli autotrasportatori del doppio autista (elemento negativo per i costi di trasporto). ✓ L'opera attraversando il territorio, secondo le tre alternative proposte, incide sui terreni agricoli e sulle aziende zootecniche determinando effetti negativi diretti, connessi alla sottrazione terreno e al frazionamento delle aree produttive, ed indiretti legati alla possibile variazione dei microclimi, alle barriere al deflusso delle acque su coltivazioni biologiche ed IGP. ✓ Il consumo del suolo per la realizzazione dell'intervento è percepito come superiore a quello occupato dall'infrastruttura, in quanto occorre tenere conto sia dei limiti posti a possibili future espansioni delle aziende, che dalle notevoli difficoltà di recuperare le produttività perdute o dismesse a causa dei limiti determinati dai rapporti tra terreni seminativi e capi di allevamento e dalle norme che regolano la realizzazione di nuove serre.

Patrimonio culturale e turistico
<ul style="list-style-type: none"> ✓ L'opera è ritenuta importante per continuare a puntare sulla crescita del brand Cilento e sull'attrattiva turistica di questa parte di territorio, su cui ancora incidono negativamente i tempi di percorrenza, anche in sinergia con l'aeroporto Salerno – Costa d'Amalfi. ✓ Occorre porre attenzione alla fragilità delle aree archeologiche che rappresentano un unicum e uno dei principali attrattori turistici del Cilento. ✓ Nella realizzazione dell'opera occorre analizzare e tenere conto delle diverse tipologie di turismo (viandanti del Grand Tour, escursionisti giornalieri, villeggianti stagionali, etc.) per comprendere le reali esigenze di mobilità del territorio e adottare le corrette strategie. ✓ La realizzazione dell'opera deve integrarsi con la vision e le strategie individuate dal Masterplan-PIV Litorale Salerno Sud di recente approvazione da parte della Giunta regionale al fine di attualizzare l'intervento con le rinnovate esigenze del territorio

7.3 I contributi scritti degli stakeholder

Il dibattito pubblico ha registrato anche numerosi contributi scritti pervenuti sia da stakeholder istituzionali e del partenariato economico e sociale che da singoli cittadini. I paragrafi che seguono espongono sinotticamente tali contributi per la cui integrale consultazione si rimanda ai documenti riportati in allegato.

In via preliminare si ritiene di dover segnalare che il Comune di Altavilla Silentina, con nota a firma del Responsabile del Settore 2 “Servizi e sviluppo del territorio”, ha ritenuto di segnalare il sistema dei vincoli, previsti dalle tavole dell'Autorità di Bacino Regionale Campania Sud, nell'area ove ricade lo svincolo di progetto di Altavilla Silentina.

Aldo Guarracino – Consigliere comunale

Le premesse: Condivide le finalità dell'opera che costituisce una trasformazione importante del territorio pur comportando un prezzo da pagare in termini di consumo del suolo, di impatto ambientale, di inquinamento, etc.

La proposta: propone che il tracciato che ricade sul territorio comunale di Albanella venga spostato più all'interno rispetto a quanto prospettato da Anas S.p.A. Inoltre, propone che l'uscita Ponte Barizzo venga denominata “Uscita Albanella”; Propone, altresì, che venga proposto un giusto indennizzo dei beni espropriati tenendo conto non solo del loro valore di mercato ma anche di quanto rappresentano in termini affettivi e morali. Ritiene, infine, di assoluta urgenza la manutenzione straordinaria della viabilità interna con particolare riguardo alla S.P. 11 Serre di Roccadaspide - Ponte Barizzo.

I benefici prospettati:

- Consumo di suolo agricolo di minore pregio
- Agevolare il collegamento delle aree interne con l'autostrada

Arch. Luigi Gino Delli Priscoli, componente del comitato Articolo Nove - No Bretella

Le premesse: In un'ampia premessa di carattere tecnico generale viene data una descrizione del territorio di riferimento e delle sue caratteristiche evidenziando, tra l'altro, come il progetto di fattibilità dell' Anas S.p.A. si collochi a margine di un ambito territoriale i cui caratteri assumono i tratti riconoscibili di un'area metropolitana in continua crescita, i cui frammenti provengono dal nucleo centrale della città di Battipaglia, e si dispongono lungo l'asse della SS18, la quale rappresenta la spina centrale della viabilità urbane ed extraurbana della Piana del Sele e della Piana di Paestum. Lungo i margini del tracciato viario si localizzano una serie di insediamenti con una intensità più compatta a nord e più rada verso sud; fino a raggiungere il comune di Capaccio Paestum e di Agropoli.

La proposta:

- optare per l'alternativa 0 per impedire la “devastazione” dei territori. Le azioni di decongestione per una fluidità del traffico dovrà interessare la SS18. Prevedere “semplicisticamente” un nuovo corridoio della velocità significa non voler affrontare le problematiche di un'intera area metropolitana che continuerà a crescere sotto gli impulsi delle attività economiche;
- organizzare un tavolo tecnico nel quale implementare alternative progettuali nell'ottica della “rete esistente”: SS18 e relativi tracciati provinciali e attivare processi di pianificazione urbanistica e

dei trasporti in una prospettiva sistemica che si che si ispiri ai principi della sostenibilità e, altresì, che volga lo sguardo in una prospettiva attiva della transizione ecologica;

- il raggiungimento della “valorizzazione del rapporto fra l’infrastruttura e la morfologia del territorio”, attraverso il disegno di suolo a scala locale senza interruzione del traffico passante nell’ottica delle esperienze di urban design affermatesi a livello nazionale e internazionale.

I benefici prospettati: una progettazione attenta ai contesti insediativi e sensibile alla morfologia dei luoghi eleva i livelli di sicurezza della strada: restituendo tracciati con un traffico fluido a basse/medie velocità e in grado di stabilire una guida interattiva in un contesto di elevato valore paesistico.

Agronomo Carmine Maisto (in rappresentanza di un gruppo di aziende agricole di Eboli)

Le premesse: Le aziende agricole dei committenti sono tutte ubicate in Comune di Eboli, nel tratto pianeggiante del territorio comunale sulla destra idrografica del Fiume Sele, che va dal tracciato dell’autostrada A2 presso la località denominata “Pascara” fino alla località “Fiocche” seguendo in parte l’alveo del torrente/canale “Telegrafo”. Si tratta di aziende singole ed associate ad organizzazioni di produttori specializzate in particolare nel settore dell’ortofrutta con produzioni biologiche, integrate e convenzionali di orticole tradizionali in ambiente protetto ed in piano campo, orticole da sfalcio tipo baby leaf destinate alla IV gamma in ambiente protetto, produzioni frutticole tipo kiwi, pesche, nettarine, albicocche, susine, fragole e ciliegie, produzioni agrumicole quali limoni, arance e mandaranci. Le alternative presentate, pur differendo in parte per la localizzazione del tracciato, nel tratto che attraversa il territorio Ebolitano, della lunghezza di circa 8 Km, prevedono tutte la realizzazione di una strada di tipo B, con viadotti e trincee che modificherà sostanzialmente le caratteristiche del territorio attraversato, costituendo un elemento di notevole impatto, immerso in un sistema intensivo agricolo e agroindustriale in connessione profonda con le peculiarità paesaggistico/naturalistiche del territorio e dotato di forte vivacità imprenditoriale con produzioni ortofrutticole (in piano campo ed in coltura protetta), zootecniche e olivicole di alto pregio e che si fregiano di denominazioni di origine certificate, esportate in tutto il mondo.

La proposta: Si richiede di valutare eventuali alternative progettuali che prevedano un minore consumo di suolo, valorizzando il reticolo stradale esistente, arrecando così meno danno all’intero agroecosistema.

I benefici prospettati:

- la tutela di agroecosistemi così complessi ed attività agricole di così alto valore che sono indissolubilmente legate al contesto territoriale in cui sorgono e in cui hanno modellato nei secoli il paesaggio.
- La tutela di suolo agricolo di elevata fertilità in un contesto di aree naturali ricche di biodiversità e del valore di mercato delle aziende;
- Impatto positivo sull’ottenimento e mantenimento degli standards qualitativi previsti dai diversi disciplinari di riferimento per le certificazioni di prodotto e di processo.

Azienda Agricola Pacifico Angela

Le premesse:

L’azienda agricola zootecnica è sita nel territorio del comune di Albanella e, insieme ad altre aziende agricole e soprattutto bufaline, dà non solo slancio a tutta la filiera agroalimentare e casearia ma a tutto l’indotto economico (vendita mangimi e foraggi, trasformazione del latte, vendita di sementi e concimi, manutenzione di macchine agricole e di mungitura). Pur consapevoli del problema del traffico sulla SS18, soprattutto in alcuni periodi dell’anno, non si può negare che le tre alternative proposte da Anas S.p.A. (e nel caso della ditta scrivente l’alternativa n. 2) “distruggerebbero” un intero settore produttivo, asse portante dell’economia del territorio soprattutto in termini di impiego dei suoli agricoli espropriati, di attività economiche frazionate dal passaggio dell’infrastruttura stradale e in termini di impatto ambientale.

La proposta:

Propone una variante all’alternativa n. 2, come da stralcio corografico allegato al contributo, che sposti il tracciato sul territorio di Albanella limitando i maggiori impatti negativi sul comparto agricolo.

I benefici prospettati:

Adottare una soluzione il cui rapporto costi/benefici sia equilibrato e non sacrificante solo per un territorio a favore invece dello sviluppo di altri.

Gruppo di Consiglieri comunali del Comune di Capaccio Paestum

Le premesse:

Le alternative prospettate da Anas S.p.A., seppur condivisibili nel fine, rischiano di incidere in maniera determinante e definitiva sugli equilibri naturalistici ed idrogeologici di un territorio già di per sé molto sensibile se si tiene conto della sua rilevanza paesaggistica, archeologica, agricola e zootecnica.

La proposta:

- Recuperare e definire l'attuale viabilità soprattutto la SS18 Tirrena inferiore e la Aversana;
- Sollecitare un tavolo di raccordo intercomunale con rappresentanti di categorie dei vari settori attivi che tenga conto delle necessità dei territori attraversati.

I benefici prospettati:

Dare soluzione al problema legato al traffico veicolare ma nel rispetto della natura dei territori che si intendono tutelare.

Diego Antonini

Le premesse:

Dopo aver analizzato le tre alternative proposte da Anas S.p.A. e le successive modifiche intervenute, si ritiene essenziale valorizzare alcuni aspetti connessi alla realizzazione dell'opera e nello specifico:

- il minor impatto ambientale possibile, anche mediante il riuso/riqualificazione della rete viaria esistente e mediante l'installazione di nuovi tracciati e/o manufatti in zone da riqualificare
- la modularità nella realizzazione dell'opera, tale che anche la realizzazione parziale dell'opera possa apportare benefici al territorio

La proposta:

- Nel tratto A2-Svincolo di Altavilla: si considerano indifferentemente i percorsi contenuti nell'ipotesi progettuale "1-A" oppure "2-A";
- Nel tratto Svincolo di Altavilla – Svincolo di Ponte Barizzo: si considera il percorso contenuto nell'ipotesi "1-A";
- Nel tratto Svincolo di Ponte Barizzo – Innesto SS.18.VAR: a partire dallo svincolo di Ponte Barizzo si propone la nuova costruzione di una sezione stradale di tipo B che, distaccandosi dal percorso tracciato nell'ipotesi progettuale "1-A", transitando a est dell'attuale tracciato della SS.18 e "alle spalle" degli abitati esistenti" e nella c.d. Area PIP (mai effettivamente decollata e instauratasi) si riconnette alla SS.18 VAR subito a sud dell'attuale rotatoria in località "Cerro" che smista il traffico della SS.18 tra l'abitato di Capaccio Scalo e la SS.18 VAR.
- Si propone il raddoppio, ovvero la trasformazione in sezione stradale di tipo "B", dell'attuale SS 18 VAR, nel tratto compreso tra l'innesto di cui al punto 3 e il punto in cui, sulla base dei progetti previsti è previsto il sezionamento in strada di tipo "C". Sulla SS.18 VAR adeguata a tipo "B" dovrebbero essere previsti gli svincoli di Capaccio Scalo (nei pressi della SS.166), Paestum (nei pressi del edificando sottopassaggio ferroviario), Agropoli – Zona industriale, adeguando gli attuali svincoli.

I benefici prospettati:

Le proposte presentate hanno lo scopo di abbattere notevolmente l'impatto ambientale dell'opera e il consumo di suolo grazie alla riqualificazione di una parte di rete viaria esistente.

Fondazione "Angelo Vassallo Sindaco pescatore"

Le premesse:

L'opera inciderà negativamente sullo sviluppo che il territorio si è dato a partire dal 1953, anno della riforma agraria, e che si basa sul lavoro di operatori, commercianti, famiglie e piccoli imprenditori e, soprattutto, è stata pensata senza il coinvolgimento preventivo del territorio.

La proposta:

Collegare la “Fondovalle Calore” a Vallo della Lucania affinché quest’ultimo diventi il centro del Cilento e non partire dalla periferia del Cilento. Vallo si troverebbe al centro della superstrada attuale e da qui il traffico si può agevolmente spostare a sud verso Sapri e a nord verso Agropoli.

I benefici prospettati:

- Accettazione dell’opera da parte del territorio;
- Risparmio di finanziamenti;
- Risposta coerente con tutto il territorio

Francesco Cavaliere

Le premesse:

Le tre ipotesi dell’Anas S.p.A., a differenza di quanto espresso nel titolo dell’opera, accrescerebbero notevolmente il traffico verso Agropoli già oggi congestionata dal traffico sia urbano che di attraversamento durante tutto l’arco dell’anno. Il progetto di Anas S.p.A. non prende in considerazione il mezzo pubblico (né viario né ferroviario) ma soltanto i flussi automobilistici secondo una politica di sviluppo della rete stradale ormai desueta. La rete stradale italiana come quella della provincia di Salerno è densamente sviluppata per cui l’apertura di nuove strade rischia di accrescere la congestione per il richiamo di ulteriori traffici. Il progetto di una strada deve partire dalla lettura del territorio del bacino di utenza che non è solo quello dei comuni attraversati.

La proposta:

Si propone un tracciato alternativo così delineato: Pontecagnano, Aeroporto, Litoranea, Agropoli sud. I flussi veicolari, sarebbero assistiti da adeguati tabelloni elettronici per segnalare i tempi di percorrenza per le varie destinazioni, e si ripartirebbero “naturalmente” tra i due assi SS 18 e litoranea mettendo fine all’attuale congestione. Un provvedimento locale, inoltre, potrebbe essere il potenziamento della rotatoria tra l’uscita di Agropoli sud e la statale 267 a meno che da tali rilevamenti scaturisse la necessità di ristrutturare la statale 267 portandola da due a quattro corsie fin dove questo sarebbe necessario.

I benefici prospettati:

Si eviterebbe un inutile e non conducente consumo di suolo.

Geom. Fernando Vicidomini

Le premesse:

L’infrastruttura non servirà unicamente il segmento Eboli/Agropoli, ma l’intera area a sud di Salerno liberando la città, da quell’”esagerato ed assurdo traffico” proveniente da Paestum, Agropoli e Cilento tutto, nel periodo dell’anno che va dal 25 aprile alla fine di settembre. Il problema traffico che caratterizza la città di Salerno, si ripete con la medesima entità anche per la città di Battipaglia e per la città di Eboli. La progettata arteria servirà l’intero territorio che va da Salerno a Sapri/Maratea e con gli svincoli di Altavilla Silentina e di Albanella produce benefici anche al traffico proveniente dai paesi di Roccadaspide, Castel S. Lorenzo, Felitto, Aquara, Castelvita, Bellosguardo ed altri paesi limitrofi.

La proposta:

L’ipotesi alternativa, alla progettata arteria interessa unicamente l’ultimo tratto del “progettato collegamento A2 Eboli/Agropoli” (con inizio nei pressi della località Cerro e/o a ridosso della S.S. 166 Capaccio Scalo/Roccadaspide per terminare nel territorio di Agropoli).

Nello specifico: l’ultimo tratto, dell’ipotizzato tracciato previsto dall’Anas S.p.A., che interessa per gran parte il comune di Capaccio Paestum (indicativamente, raggiunge il 20/25% dell’intero percorso) è posizionato parallelamente ed a brevissima distanza dall’attuale S.S. 18 con inizio in località Rettifilo (di Capaccio Paestum) e termina ad inizio del comune di Agropoli, ove si completa anche la progettata arteria. Si tratta di un’area immune da qualsiasi intrusione urbanistica: case, aziende, impianti produttivi ed altro ancora, sono ubicate a notevole distanza da codesto asse viario pertanto, si potrebbe pensare di ampliare l’esistente S.S. 18 (con la realizzazione di una doppia corsia per ogni senso di marcia) dalla località Cerro in direzione Agropoli evitando la realizzazione dell’ultimo tronco stradale progettato che dalla località Rettifilo ad Agropoli, “interferisce” con la

S.S. 166 Capaccio Scalo/Roccadaspide "abbraccia" le colline di Capaccio, "attraversa" il fiume Capo di Fiume ed il fiume Solofrone.

I benefici prospettati:

- evitare un percorso parallelo ed a breve distanza dall'attuale S.S. 18 consentirebbe;
- importante riduzione dei costi per la realizzazione della progettata arteria;
- notevole riduzione dei tempi per la realizzazione della stessa;
- eliminazione di eventuale impatto ambientale della costruenda arteria;
- l'importo di spesa non utilizzato per la non realizzazione dell'ultimo tratto dell'arteria potrebbe essere reinvestito nell'ammodernamento della S.S.18" con inizio dalla località Cerro del comune di Capaccio Paestum per poi raggiungere Agropoli e Vallo della Lucania (tratto di strada teatro di tantissimi incidenti autostradali, anche mortali).

Gruppo consiliare "Insieme per Albanella"

Le premesse:

Un'opera così grande potrebbe migliorare il nostro territorio ma lo modificherebbe in maniera radicale sia in termini positivi portando un impatto economico in tutti i settori sia negativamente impattando notevolmente sull'ambiente. L'alternativa ritenuta più sostenibile è la n. 1 perché incide meno sulle realtà locali evitando l'abbattimento di case e insediamenti produttivi.

La proposta:

Sarebbe preferibile, invece di potenziare la mobilità su gomma, puntare su spostamenti collettivi e mobilità alternativa.

I benefici prospettati:

Abbattimento dell'inquinamento e tutela ambientale e produttiva.

De Marco Giuseppe

Le premesse:

L'alternativa n. 2 è considerata la meno impattante rispetto alle alternative 1 e 3 ma presenta comunque delle criticità in particolare nel tratto del territorio di Capaccio Paestum, in relazione alla straordinaria rilevanza delle aree interessate per l'ecosistema, per lo stravolgimento dell'edificato-urbanistico e per l'interazione del valore materiale ed immateriale. Le criticità riguardano nello specifico l'impatto dell'imponente opera ed in particolare gli effetti della struttura in termini di tracciato (in rilevato e viadotti), che spacca in due e devasta gran parte del territorio condizionando il campo visivo, la funzionalità operativa di gran parte delle aziende agricole coinvolte e l'abitato-urbanistico interessato.

La proposta:

Viene proposto un tracciato alternativo esposto nel contributo integralmente allegato. La revisione proposta dell'alternativa 2 consentirebbe la realizzazione dell'opera anche a minori costi rispetto alle previsioni della stessa alternativa "2", stante l'eliminazione dal progetto revisionato di interventi riguardanti gallerie, molteplici viadotti e molte parti in rilevato, il quasi nullo impegno di nuovo suolo, l'irrilevante/nullo impegno sull'edificato da demolire/danneggiato e non da meno l'inutile svincolo di Paestum, il tutto con soluzioni progettuali meglio sostenibili nel contesto del territorio che puntano al recupero/adeguamento dell'esistente viabilità provinciale (421) e statale (SS18)

I benefici prospettati:

Le indicazioni proposte nella grafica contenuta nel contributo allegato, adeguatamente inserite nel contesto dello studio di revisione del progetto alternativa "2" da parte di Anas S.p.A., oltre a ridurre l'impatto dell'opera sul territorio consente una realizzazione senza particolare consumo di nuovo suolo.

Marianna Matrone – Componente Comitato art. 9 – No Bretella

Le premesse:

La mobilità a sud di Salerno è un tema complesso che richiede analisi approfondite ed aggiornate e soluzioni condivise. Non si nega il problema ma non si può perseguire una soluzione che arrechi danni irreversibili sia in termini ambientali sia di tipo produttivo.

La proposta:

- Considerare l'alternativa 0 come "un punto di partenza";
- Completare l'Aversana e canalizzarla già da Salerno e Battipaglia che è il collegamento più naturale con l'Aeroporto di Pontecagnano;
- Completare il progetto di rifunionalizzazione della SS 18 che è stata realizzata solo per la parte delle rotonde e non delle complanari;
- Completare la "Fondovalle Calore";
- Cantierizzare il progetto dello svincolo di Eboli inserito nello strumento urbanistico comunale;
- Rinunciare al progetto e costituire un tavolo tecnico partecipato per i sindaci di tutti i territori a sud di Salerno e i rappresentanti degli interessi diffusi.

I benefici prospettati:

Risolvere i problemi legati alla fluidità del traffico tutelando allo stesso tempo il territorio e i suoi molteplici aspetti (ambientale, produttivo, etc.)

Emanuele Sica – Presidente Consiglio comunale di Capaccio Paestum

Le premesse:

Le tre alternative presentate da Anas S.p.A. rappresentano tre soluzioni di percorso su un unico progetto che si differenziano secondo parametri costi/benefici e tempi di realizzazione senza considerare l'impatto che la realizzazione dell'opera avrà sui territori, l'ambiente, il paesaggio, e le ricadute sui sistemi produttivi.

La proposta:

- Realizzare delle complanari o dei sottopassi nei punti della SS18 di maggiore e frequente congestione del traffico;
- Completare l'Aversana collegandola a nord con la tangenziale di Salerno, e quindi con l'autostrada, e a sud realizzando quell'ultimo tratto di collegamento con Capaccio Paestum;
- Migliorare e potenziare la Litoranea, promuovendola come arteria alternativa per quanti amano godere della natura durante il percorso;
- Realizzare lo svincolo autostradale sulla zona industriale di Eboli/Battipaglia;
- Completare la Fondovalle Sele - Calore

I benefici prospettati:

Decongestionamento del traffico come minori effetti negativi sul territorio, l'ambiente e sistemi produttivi.

Legambiente Campania

Le premesse:

Gli obiettivi di impatto climatico zero entro il 2050 fissati dall'Unione Europea impongono una trasformazione del settore dei trasporti per ridurre del 90% le emissioni di gas a effetto serra.

Il trasporto ferroviario è considerato il più sostenibile e pertanto quello che dovrebbe essere maggiormente sviluppato anche in integrazione con la mobilità pulita.

Il trasporto su strada incide negativamente anche sul fronte sicurezza colpendo non soltanto le utenze vulnerabili (pedoni, ciclisti, disabili, bambini e anziani) ma anche gli stessi automobilisti e motociclisti.

Si ritiene indifferibile ridefinire le quote delle differenti modalità di trasporto puntando su una mobilità in prevalenza incentrata sul Trasporto Pubblico Locale e su quello condiviso a basso impatto ambientale procedendo con la moderazione traffico, la messa in sicurezza delle infrastrutture, l'adozione di innovazioni tecnologiche.

"Pur ritenendo legittima e condivisibile qualsiasi aspettativa di risoluzione dei problemi di congestionamento della SS18" si ritiene che l'intervento non possa essere considerato progetto prioritario di rilevanza regionale anche alla luce di altre esigenze del territorio.

La proposta:

L'opzione strategica alle alternative presentate da Anas S.p.A. dovrebbe riguardare diversi percorsi e/o l'utilizzo di infrastrutture esistenti, per cui come prima opzione va considerata una soluzione "do minimum", consistente nella sola riqualificazione/ammodernamento della/e infrastruttura/e esistente/i. Il progetto specifico, dunque, dovrebbe essere identificato a valle della valutazione di tutte

le opzioni strategiche e tecniche possibili, tenendo conto del contesto del territorio e delle tecnologie disponibili. Allo scopo vanno considerate alternative che perseguano la migliore integrazione e intermodalità tra i sistemi di trasporto, che ad esempio contemplino il potenziamento del trasporto ferroviario in assetto intermodale con bus, taxi, bike sharing, car sharing presso le stazioni di destinazione del Cilento.

A ciò si potranno aggiungere sistemi intelligenti di indirizzamento dei flussi veicolari.

I benefici prospettati:

Valutare le effettive opzioni strategiche e tecniche possibili anche attraverso una analisi di prefattibilità “consentirà di tenere conto dei riferimenti sovraordinati cogenti connessi al perseguimento della mobilità sostenibile a contrasto dei cambiamenti climatici, assicurando la diligenza del buon padre di famiglia nell'utilizzo del denaro pubblico per la risoluzione delle problematiche di mobilità evidenziate dalla proposta progettuale.”

Avv. Giovanni Licinio

Le premesse:

Le alternative presentate da Anas S.p.A. non perseguono gli scopi prospettati anzi si considera l'opera inutile poiché è possibile ottenere risultati migliori con l'adeguamento e la razionalizzazione della rete stradale esistente; impatta negativamente sulle ricchezze economiche, ambientali storico, archeologiche, culturali, paesaggistiche e sulle identità del territorio interessato; è costosa; è dannosa a causa dei previsti espropri; aumenta l'inquinamento; è in contrasto con le soluzioni di decongestionamento del traffico.

La proposta:

Coniugare l'alternativa zero (ossia non realizzare l'opera) con le soluzioni adottate nel Masterplan approvato dalla Regione Campania, che prevede un sistema di mobilità sostenibile attraverso:

- la rete costituita dalla metropolitana leggera da Salerno al Cilento collegata all'aeroporto di Pontecagnano;
- l'adeguamento della SP175 litoranea, della SP417 Aversana e, come proposto dal Comune di Eboli, della SP30;
- la riqualificazione/adeguamento della SS18;
- il metrò del mare;

Attivare un tavolo tecnico – istituzionale allargato a coloro che hanno partecipato al dibattito pubblico presentando osservazioni.

I benefici prospettati:

Un approccio più moderno e sostenibile allo sviluppo del territorio in linea con le nuove strategie dettate dal Masterplan.

Associazione Cilento Lento

Le premesse:

L'Associazione ritiene l'opera inutile, dannosa e costosa nonché in netto contrasto con il Masterplan ideato dall'Arch. Stefano Boeri commissionato dalla Provincia di Salerno e dalla Regione Campania.

La proposta:

- L'ampliamento della SS18 con complanari, sovrappassi e sottopassi agli incroci;
- La sistemazione dell'Aversana con la realizzazione di uno svincolo a Salerno che la collega all'autostrada e il prolungamento della stessa fino a Capaccio Scalo con la realizzazione di un ponte sul fiume Sele;
- La messa in sicurezza della litoranea da Capaccio fino a Salerno;
- L'allargamento delle strade provinciali 318 e 30 che attraversano la Piana di Paestum da Agropoli ad Eboli.

I benefici prospettati:

Tutela del territorio e rispetto dell'ambiente e delle produzioni locali.

Lucido Di Gregorio e altri firmatari non decifrabili

Le premesse:

L'opera è ritenuta dannosa ed inutile poiché le attuali soglie di frequentazione turistica dell'area cilentana resterebbero invariate. Le alternative proposte da Anas S.p.A. sono varianti all'unico asse stradale proposto e non delle alternative strutturali. Si riscontra un rilevante impatto ambientale e territoriale sia in termini di consumo di suolo che di implicazioni territoriali legate alle caratteristiche dei luoghi.

La proposta:

Non realizzare l'opera.

I benefici prospettati:

Non chiaramente esplicitati.

Arch. Giuseppe Di Giampietro

Le premesse:

Si ritiene che lo studio di fattibilità tecnico economica sia supportato da dati e rilevazioni concentrati su determinati periodi dell'anno e/o porzioni di territorio interessato.

L'opera e le alternative proposte da Anas S.p.A. sollevano dubbi sulla sua efficacia. A partire dalla esigenza di dovere consumare importanti livelli di aree agricole intensive ad alto rendimento. Inoltre, puntando solo sulla nuova opera rimarrebbero irrisolti e senza interventi tutti i problemi sulla SS18, di sicurezza stradale, dotazione di spazi per le utenze deboli (pedoni, ciclisti, anziani, bambini), promiscuità di traffico locale e passante, che non sarebbero risolti dalla nuova strada, utile solo per traffico di attraversamento, stagionale e logistico.

La proposta:

Sono possibili e auspicabili diverse soluzioni alternative o complementari.

Per la riqualificazione e ampliamento della SS18:

- Una strada di tipo D, urbana di scorrimento, o boulevard alberato con ampliamento della SS18 ad una sezione di 28-32 m, con distinzione del traffico passante e traffico locale, doppio o quadruplo filare alberato, protezione degli attraversamenti, convogliamento alle intersezioni degli accessi, con strada di servizio, adeguati spazi ciclopedonali, miglioramenti delle intersezioni con aumento delle corsie in entrata sulle rotatorie.
- Una strada di tipo E, urbana di quartiere e di tipo C, extraurbana secondaria, con tipologia 2+1 corsie per l'attraversamento ciclopedonale, per la svolta a sinistra o il sorpasso alternato, e progettazione differenziata nei diversi contesti, sulla sede stradale della SS18 esistente.

Proposta di un nuovo tracciato per una strada di tipo B, extraurbana principale a 2+2 corsie e carreggiate separate, esterna all'urbanizzato si suggeriscono le seguenti variazioni:

- Variazioni di tracciato, tali da avvicinare il più possibile il tracciato al sistema insediativo già urbanizzato e aumentare il numero di svincoli per l'accesso, in modo da servire all'area, sia per il traffico passante di lunga percorrenza, sia come tangenziale interurbana per il traffico locale e di servizio.
- Variazione della tipologia di svincoli e intersezioni, a livelli sfalsati, con rotatoria a uno o due ponti, per permettere il facile accesso e raccordo dalla rete locale a quella principale di scorrimento e viceversa, e distinguere il traffico passante da quello di raccordo alla rete locale.

I benefici prospettati:

Garantire un asse stradale principale che serva sia le esigenze del traffico, di lunga e breve percorrenza, sia lo sviluppo del territorio, la sicurezza stradale, la qualificazione paesaggistica e ambientale della strada

Consorzio di Bonifica Destra Sele

Le premesse:

La tipologia di strada progettata modificherà sostanzialmente le caratteristiche del territorio attraversato, costituendo un elemento di notevole impatto, immerso in un sistema intensivo agricolo e agroindustriale in connessione profonda con le peculiarità paesaggistico/naturalistiche del territorio e con il suo assetto idrogeologico e con la rete idrologica ed idraulica gestita direttamente dal

consorzio Destra Sele. L'opera impatterà anche con il sistema di adduzione delle acque irrigue e con la rete di scolo presente e ciò avrà sicuro impatto sulle tante aziende agricole servite dal Consorzio attraverso la sua rete.

Ricorda altresì il sistema dei rischi idraulici e idrogeologici che caratterizzano l'area.

La proposta:

Valutare diverse alternative alla strada in progetto che, pur con la medesima finalità, siano meno impattanti con il territorio e abbiano minori interferenze con l'assetto idraulico ed idrogeologico esistente in tema di:

- Consumo di suolo ed impermeabilizzazione di ampie aree
- Interferenza con la rete di scolo superficiale
- Impatto su aree inondabili
- Interferenza con la rete irrigua di adduzione
- Interferenza i sistemi di regimazione delle acque nelle aziende agricole

I benefici prospettati:

Utilizzare una soluzione tecnica che eviti lo stravolgimento delle attività agricole interessate dal tracciato ed interferenze sul reticolo idrografico esistente e sugli schemi idraulici in essere degli impianti irrigui Castrullo e Fio.

Ordine degli Avvocati di Vallo della Lucania

Le premesse:

Favorevoli alla realizzazione dell'opera che consente di risolvere il problema dell'isolamento e dello spopolamento

La proposta:

Non chiaramente esplicitata.

I benefici prospettati:

Miglioramento della qualità della vita e delle attività lavorative e professionali

Italia Nostra

Le premesse:

L'attività progettuale necessita di approfondimenti ad opera di professionalità di settore nel campo ambientale e paesaggistico oltre che nel campo geologico, geomorfologico e idrogeologico.

L'opera si contraddistingue per il consumo di suolo e in ragione di ciò si sarebbe dovuto approfondire il tema legato al riassetto e recupero della viabilità esistente.

L'opera si intende realizzare in un'area di pregio ambientale con un impatto importante sul territorio. Inoltre, le alternative progettuali non trovano coerenza con le indicazioni previste dall'Agenda 2030 per lo sviluppo sostenibile.

Tutto ciò porta all'essere contrari alla realizzazione dell'opera.

La proposta:

Radicale bocciatura del progetto proposto da Anas.

I benefici prospettati:

Assenza degli impatti negativi dell'opera riportati nelle premesse ed in maniera completa nel documento integralmente allegato.

Astrid Galli

Le premesse:

- storicamente prioritario accesso al Cilento è stata l'area a sinistra del Sele, lungo la S.S.18;
- la Piana del Sele è attraversata da numerose strade comunali e provinciali, le quali abbisognano di un intervento organico di recupero;
- altri interventi stradali sono stati progettati e/o realizzati negli ultimi anni al fine di facilitare l'accesso all'aeroporto Costa d'Amalfi come, per esempio, il completamento della SP417 Aversana;
- il Codice degli Appalti all'Allegato I.5, a fini di tutela erariale, considera prioritari gli interventi di manutenzione e/o recupero del patrimonio esistente.

La proposta:

Una soluzione più economica ed efficiente appare essere l'acquisizione alla gestione statale della SP417 e SP135, con realizzazione di un bypass in prossimità dello svincolo di Battipaglia. Ciò consentirebbe di evitare anche l'attraversamento di aree di particolare pregio naturalistico e paesaggistico, considerata la prossimità al Parco Nazionale del Cilento e la qualità del Fiume Sele di area SIC e, inoltre, consentirebbe un più agevole collegamento del Cilento all'Aeroporto Costa d'Amalfi.

I benefici prospettati:

- il recupero del patrimonio esistente e/o il completamento di opere incompiute con gli adeguamenti del caso, con superamento di interventi di manutenzione/completamento disomogenei;
- il più agevole collegamento con l'aeroporto Costa d'Amalfi;
- evitare di attraversare aree di pregio naturalistico e paesaggistico, prossime all'alveo del Sele, area SIC.

Antonio Grimaldi

Le premesse:

Consumo di suolo per la realizzazione dell'opera

La proposta:

Prendere in considerazione il tracciato, identificato in foto contenuta nel contributo integrale riportato in allegato, essendo tra l'altro il tracciato più breve, e ad impatto ambientale minore, in quanto parte da una zona bruttissima la cava di inerti.

Precisa che eventuali problemi di altimetria potrebbero essere risolti dai tecnici dell'Anas S.p.A..

I benefici prospettati:

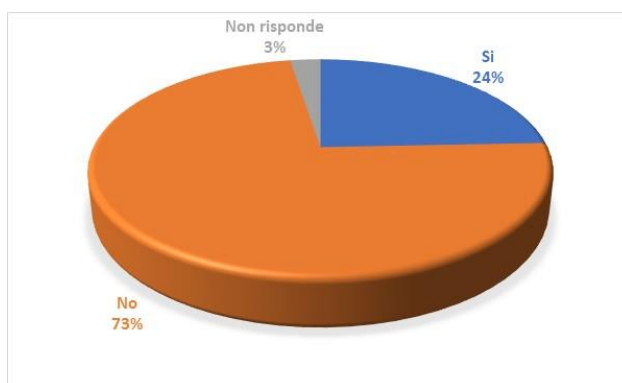
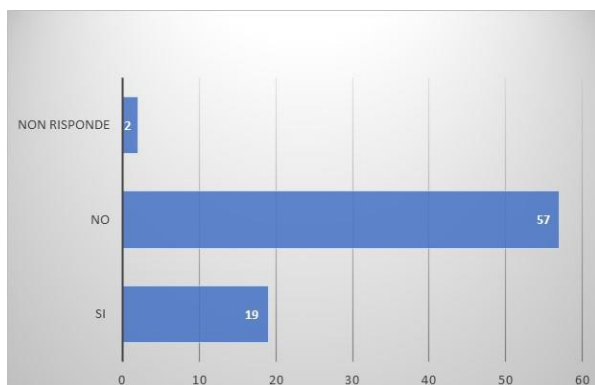
- numero inferiore di soggetti coinvolti nelle procedure di esproprio
- minore impatto ambientale

7.4 I contributi brevi

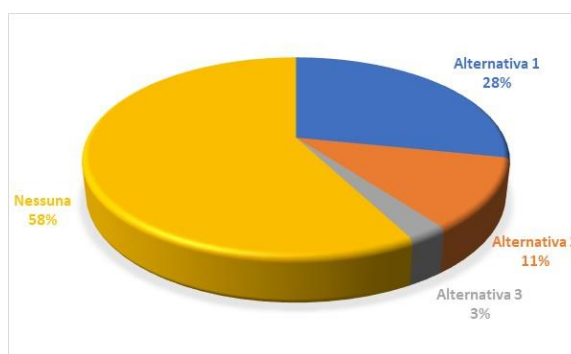
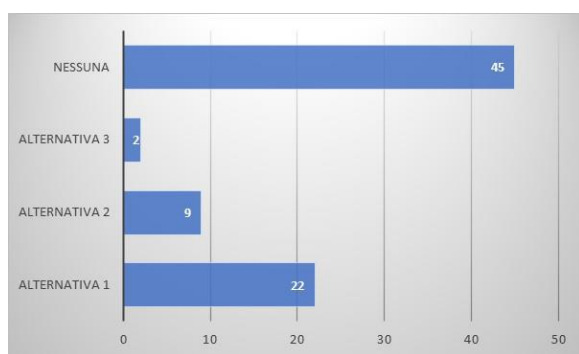
Tra le modalità di confronto ed ascolto del territorio previste dal progetto è stata attivata sul sito web del dibattito pubblico l'area "contribuisci/contributi", concepita sia per raccogliere, attraverso un percorso multi-step con una serie di domande a risposta multipla e a risposta aperta, le prime impressioni e pareri sulla realizzazione dell'opera e le sue ricadute sul territorio sia per trasmettere contributi brevi scritti al Coordinatore.

Dei contributi pervenuti attraverso il percorso multi-step si riportano di seguito i principali risultati. Al primo quesito "Sei d'accordo con l'opera" ed al secondo "Quali alternativa ritieni più utile" sono state rilevate 78 risposte, mentre al terzo "Quale aspetto ritieni maggiormente critico" le risposte sono state 76.

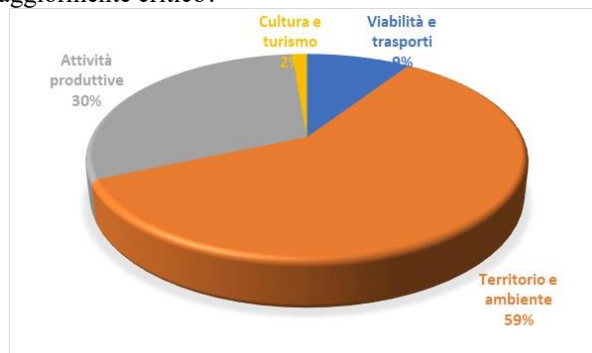
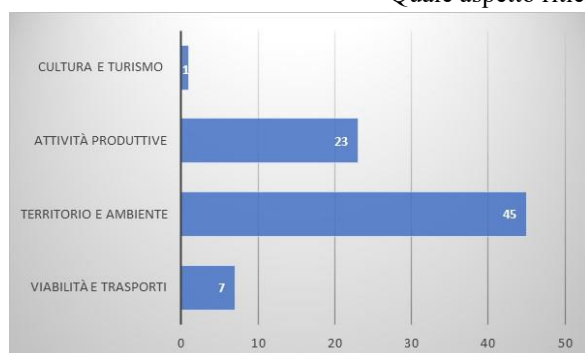
Sei d'accordo con l'opera?



Quale alternativa ritieni più utile?



Quale aspetto ritieni maggiormente critico?



In merito alle opinioni espresse sull'alternativa ritenuta più utile va rilevato che n. 11 partecipanti al sondaggio (14% c.a. dei partecipanti) hanno risposto “nessuna” indicando però nel campo di commento di preferire l'alternativa proposta da cinque dei sei Comuni interessati dall'opera poiché ridurrebbe al minimo il consumo di suolo, l'attraversamento delle aziende agricole e l'abbattimento di fabbricati privati.

Si allega alla presente relazione il documento con tutti i commenti riportati dagli utenti nel campo libero del percorso multi-step “Dicci la tua impressione”.

Sono pervenuti, inoltre, al Coordinatore quattro mail contenenti contributi brevi scritti (nel corpo della mail) che vengono integralmente riportati in allegato.

Il primo contributo pone l'attenzione sullo svincolo di Altavilla Silentina in prossimità della rotonda di Persano (sulla SP317) e sulla circostanza che tale tratto è soggetto alle piene del fiume Calore e propone di ubicare lo svincolo dopo borgo San Cesareo o nei dintorni di Matinella.

Il secondo contributo lamenta che le alternative progettuali non contemplano il recupero della viabilità esistente in modo complessivo e/o integrativo nel tracciato del collegamento in questione.

Il terzo contributo, premettendo l'importanza dell'opera per lo sviluppo del territorio, segnala comunque l'interferenza negativa, a livello paesaggistico, sul territorio capaccese. Suggerisce due soluzioni alternative tra di loro: connettere la nuova bretella alla statale 18 tra Capaccio scalo e Ponte Barizzo potenziandola fino ad Agropoli, oppure mantenere il percorso studiato ma rimuovere la statale 18 come sopraelevata e ridurla ad una strada a raso in modo che non impatti più sul territorio.

Il quarto contributo propone un raccordo che da Contursi Terme vada verso l'entroterra fino ad incontrare le strade provinciali che attraversano i territori di Serre, Altavilla, Giungano fino ad arrivare ad Agropoli.

8. Conclusioni: dai contributi spunti per nuove alternative

Il dibattito pubblico che ha evidenziato differenti punti di vista e posizioni e proposte diversificate e, a volte, contrapposte, ha dato occasione al territorio ed ai suoi stakeholder di confrontarsi, riflettere, rivalutare le proprie idee e, al contempo, ha dato importanti spunti di riflessione anche ai tecnici di

Anas S.p.a. per rivedere alcuni aspetti progettuali alla luce delle esigenze e delle preoccupazioni espresse durante gli incontri.

A seguito del confronto con il territorio e dei sopralluoghi effettuati si sono, quindi, già registrati i primi significativi risultati del dibattito pubblico.

I Sindaci di Capaccio Paestum, Albanella, Altavilla Silentina, Agropoli e Serre hanno condiviso una nuova ipotesi progettuale diretta a mitigare le criticità da loro rilevate dai contributi emersi nel corso degli eventi. La proposta è riportata integralmente nell'allegato "*Proposte alternative in corso di dibattito*" ed è inquadrata in una visione migliorativa dal punto di vista ambientale /paesaggistico, oltre che collocarsi in un discorso non trascurabile del risparmio sia economico che fisico proprio delle aree sottratte ad un'eventuale "utilizzo".

La proposta prevede varianti sui diversi territori comunali interessati dal tracciato stradale e nello specifico:

Agropoli: si è ipotizzato la realizzazione di un nuovo svincolo all'altezza della stazione ferroviaria di Agropoli – Castellabate;

Agropoli – Capaccio Paestum: Realizzazione di nuovo svincolo presso l'area industriale;

Capaccio Paestum:

- Località Spinazzo/Fuscillo: Realizzazione di una rotatoria, finanziata dal Comune di Capaccio Paestum;
- Svincolo di Paestum /realizzazione sottopasso: Adeguamento dello svincolo di Paestum, con la realizzazione di tratti di strada complanari nelle due direzioni;
- Svincolo Cafasso Borgonuovo "Polo Fieristico Next": Realizzazione di un adeguamento dello svincolo esistente con la realizzazione di tratti complanari;
- Svincolo Capaccio Scalo: Realizzazione dell'adeguamento dello svincolo e complanari;
- Nuovo svincolo e tracciato e rotatoria in località Cerro;

Altavilla Silentina-Serre: Tracciato con strada di categoria B fino allo svincolo di Persano-Altavilla Silentina quindi prosecuzione con accostamento al tracciato nel Comune di Eboli (categoria B) della SP 30;

Eboli:

- Modifiche al tracciato per evitare interferenze sulle aziende agricole;
- Svincolo per Eboli sulla bretella di progetto;

Tale proposta, seppur espressione della quasi totalità dei Comuni interessati dall'opera, rappresenta un contributo al dibattito che verrà valutato da Anas S.p.a. secondo quanto previsto dalla vigente normativa.

Anas S.p.A., dimostrando sensibilità e capacità di ascolto del territorio, sta già lavorando a due nuove ipotesi, intese come varianti delle alternative 1 e 2 di progetto, nel tratto da Eboli sino a Capaccio Scalo.

Nel corso dei primi incontri territoriali, ascoltando le ragioni e le esigenze del territorio e a seguito dei sopralluoghi effettuati nei territori di Albanella e Eboli, Anas S.p.A. ha avviato una prima fase di verifica di fattibilità di ulteriori tracciati che possano contemperare le esigenze locali con gli aspetti tecnici.

Il documento prodotto da Anas S.p.A. è integralmente riportato nell'allegato "*Proposte alternative in corso di dibattito*"

Partendo dalle premesse, che il Comune di Albanella ritiene migliorativo prevedere l'allontanamento dello svincolo di Altavilla dall'area PAI ed ha espresso una marcata preferenza per Alternativa 1 e che il Comune di Eboli propone un tracciato in affiancamento all'esistente SP30 unitamente alla riconfigurazione dello svincolo iniziale ed alla revisione dello svincolo esistente sulla A2, sono state formulate due ipotesi alternative denominate: 1 A e 2 A intese come varianti delle alternative 1 e 2 di progetto, nel tratto da Eboli sino a Capaccio Scalo.

Elenco Allegati

1. I contributi scritti degli stakeholder
2. Commenti percorso multi-step
3. Contributi brevi scritti
4. Proposte alternative in corso di dibattito