



COLLEGAMENTO  
STRADALE VELOCE  

---

A2 - SS18 - AGROPOLI

# I CONTRIBUTI SCRITTI DEGLI STAKEHOLDER

---





COLLEGAMENTO  
STRADALE VELOCE  

---

A2 - SS18 - AGROPOLI

# **ALDO GUARRACINO**

## **GRUPPO CONSILIARE UNITI PER CAMBIARE ALBANELLA**

---



Condivido le finalità dell'opera per le motivazioni  
espressamente illustrate, costituirne, ovviamente, una  
trasformazione importante del nostro territorio e con  
tale comporta un fatto di lavoro in termini di  
consumo del suolo, di rispetto ambientale, di inquinamento  
ecc.

Occorre spendere tutte le energie massime al fine di  
ottenere il miglior risultato facendo il minor peggio possibile  
non solo in termini economici ma anche ambientali ecc.

Pertanto utile valutare una quarta ipotesi allegata alla  
presente che attraverso il nostro territorio per all' futuro  
rispetto alle proposte stimoli per le seguenti motivazioni:

- a) consumo di suolo agricolo di minor peggio.
- b) Si avvicina alle aree ritenute fertili e il loro  
collegamento all'autostrada.

#### Altre osservazioni

##### \* Lotti FUNZIONALI

- 1) Uscita Ponte Borizzo andrebbe rinominata:  
USCITA ALBANESE.
- 2) Giusto indennizzo dei beni espropriati tenendo conto che  
oltre al valore di mercato esistono dei valori anche morali  
che non possono essere stimati.
- 3) Assoluta urgenza di una riorganizzazione straordinaria della  
visibilità interna con particolare riguardo alle S.P. M. Torre  
di Boecadesfridi - Ponte Borizzo che ad eccezione di alcuni tratti  
è abbandonata da più di mezzo secolo.

Atto Garofalo (consiglieri comunali della Unione Com.



**MEDIA DI VEICOLI  
GIORNALIERI**

**20.299** INVERNO  
**25.520** ESTATE



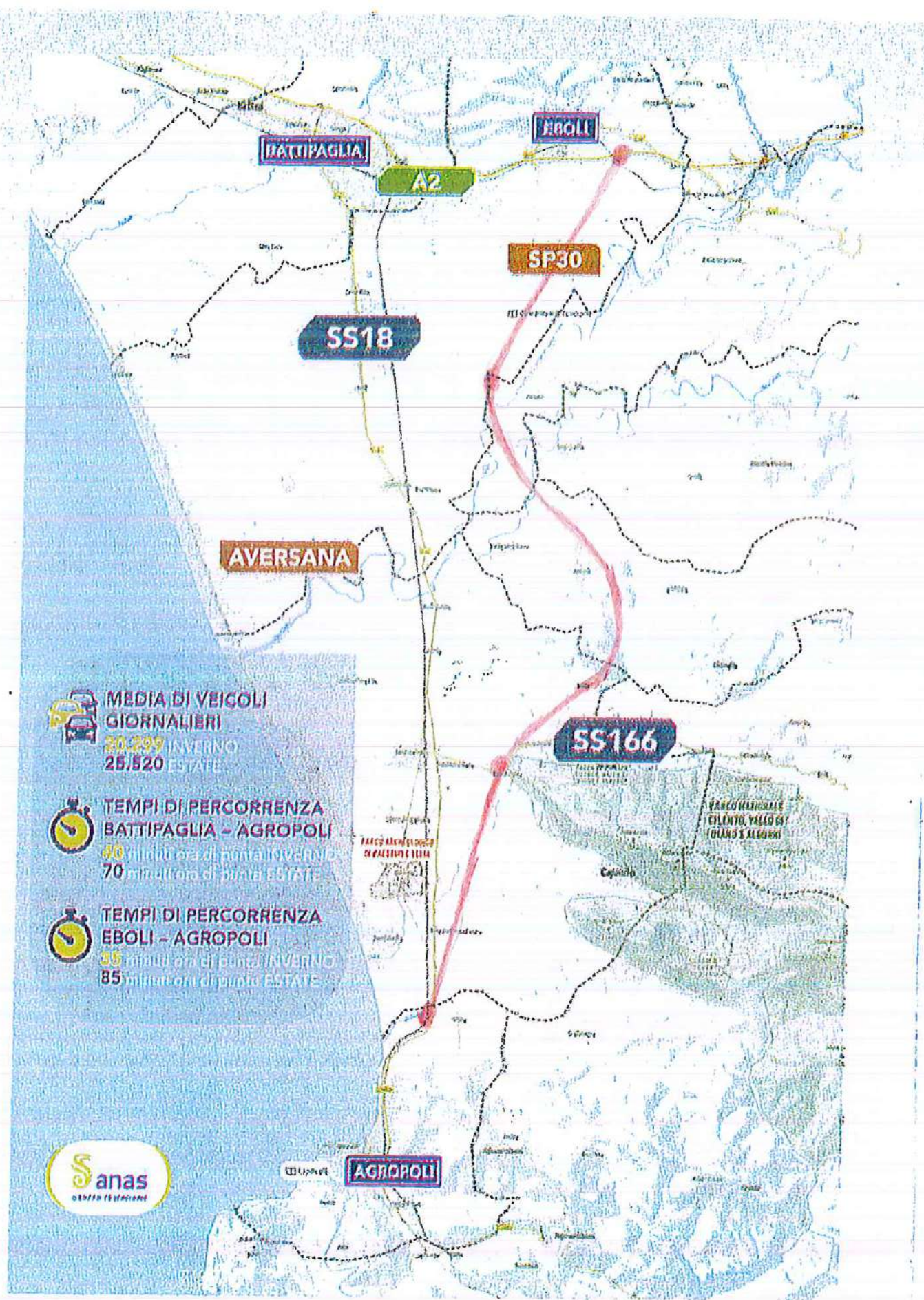
**TEMPI DI PERCORRENZA  
BATTIPAGLIA - AGROPOLI**

**40** minuti ora di punta INVERNO  
**70** minuti ora di punta ESTATE



**TEMPI DI PERCORRENZA  
EBOLI - AGROPOLI**

**35** minuti ora di punta INVERNO  
**85** minuti ora di punta ESTATE







COLLEGAMENTO  
STRADALE VELOCE  

---

A2 - SS18 - AGROPOLI

**ARCH. LUIGI GINO DELLI  
PRISCOLI**  
**COMPONENTE COMITATO**  
**ARTICOLO 9 - NO BRETELLA**

---



## **PROPOSTA ALTERNATIVA** al progetto di fattibilità tecnico economica: “Collegamento veloce tra l'autostrada A2 del Mediterraneo e la variante alla SS 18 ad Agropoli”

### **Premessa**

La costruzione dell'infrastruttura viaria nel nostro Paese ha avuto un ruolo decisivo nella composizione della forma urbana della città e del territorio.

A cominciare dalla prima metà del secolo scorso, in occasione della costruzione delle prime autostrade Italiane, un nuovo orientamento metodologico trasferisce la localizzazione delle infrastrutture fuori dagli insediamenti. Per cui l'infrastruttura assume, di fatto, la funzione di mero canale di comunicazione, in grado di unire una origine e una destinazione a velocità costante.

Il concetto di separazione dell'infrastruttura dalle aree edificate viene ripreso nei primi anni '50 con il piano del Ministro Romita, e avvalorato anche dalla spinta di nuove forme di pensiero provenienti dal dibattito urbanistico dell'epoca, come ad esempio, le nuove gerarchie stradali di Le Corbusier.

Con questo approccio metodologico verranno realizzati km di assi viari che taglieranno i segni riconoscibili della campagna italiana: provocando fratture insanabili; numerose forme di frammentazioni in contesti fisici e relazionali; la perdita di occasioni di sviluppo che non potranno essere più riprese e, nel contempo, sulle città si tracceranno nuovi confini, i quali determineranno uno squilibrio della crescita della città.

L'allontanamento dell'infrastruttura dagli insediamenti sembrava potesse risolvere le problematiche connesse alla crescita urbana a ridosso delle strade, ma niente di tutto ciò è avvenuto. Nel frattempo la città cresceva di dimensione e l'idea di considerare le strade come elemento della composizione architettonica del territorio fallisce inesorabilmente a causa delle articolate vicende che hanno caratterizzato l'urbanistica italiana.

Lo scenario odierno è segnato dal ritardo e dalle emergenze della rete infrastrutturale che portano spesso a risolvere situazioni di congestione con ragionamenti estremi e che non trovano riscontro sulle realtà territoriali. Le soluzioni più banali sono orientate verso la semplicistica realizzazione di nuovi corridoi di collegamento, anziché focalizzare l'attenzione verso soluzioni innovative di valorizzazione della mobilità.

## Descrizione dei luoghi

Il progetto di fattibilità dell'ANAS si colloca 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 urbana 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.

I segni della crescita policentrica sono facilmente individuabili lungo il tratto più interessato, compreso tra la città di Battipaglia e il Bivio di Santa Cecilia. Gli insediamenti delle nuove funzioni hanno determinato una nuova struttura urbano – territoriale, con una morfologia multipolare dell'area de quo. In essa si localizzano residenze, servizi specializzati, servizi alla persona e la grande distribuzione commista di zone utilizzate all'uso agricolo (*continuum urbano rurale*).

Le località di Cioffi e Santa Cecilia fanno parte del comune di Eboli. Esse sono sorte lungo la SS18 con un grado di relazione molto scarso a causa della barriera infrastrutturale.

Infine, l'attraversamento nel territorio di Capaccio Paestum con la presenza della località di Ponte Barizzo, della zona industriale e delle svariate aziende presenti lungo il tracciato viario, che rappresentano le eccellenze della filiera agricola e della produzione lattiero – casearia della Piana di Paestum. La località di Ponte Barizzo è caratterizzata dagli insediamenti a cortina ad uso residenziale e commerciale, anch'essi stretti e limitati dalla grande scala rappresentata dall'infrastruttura passante: assenza di disegno di suolo e di servizi alla mobilità attiva (marciapiedi, attraversamenti, ecc.), scarso valore paesistico e ambientale.

Altresì, sulla SS18 si innestano varie strade provinciali a servizio delle innumerevoli funzioni localizzate nell'ambito dell'area metropolitana. In particolare, la (SP195) di collegamento con l'area industriale di Battipaglia e Eboli; la (SP30) che unisce il comune di Eboli con la litoranea (SP175) e che a sua volta intercetta la (SP317), di collegamento con le aree situate ad est dell'area metropolitana, quali i borghi di Matinella, Cerrelli e Borgo Carillia.

## I valori ambientali

In una prospettiva di paesaggio sostenibile, inteso come sistema vivente ed ecologico è possibile organizzare una piattaforma per determinare nuovi paradigmi della trasformazione territoriale, attraverso una pianificazione urbanistica che valuti la maglia dei sistemi ecologici del territorio e ne rappresenti dettagliatamente azioni e progetti in chiave unitaria.

Il valore degli ecosistemi di un territorio sono di fondamentale importanza per la dotazione di servizi che riescono a fornire ai suoi abitanti, quali la pesca; il cibo; gli animali; le materie prime; la regolazione della qualità dell'aria e del clima; l'impollinazione; la mitigazione di eventi distruttivi causati dai bruschi cambiamenti climatici, ecc..

Da un rapporto del 2010 dell'Agenzia Europea dell'ambiente emerge che i territori dotati di maggiori servizi ecosistemici sono capaci di recuperare più velocemente i danni causati dai cambiamenti climatici a cui stiamo andando incontro (forti piogge, elevate temperature, ecc.). I servizi ecosistemici rappresentano il capitale naturale del territorio: più alti sono i livelli di capitale naturale maggiore è la capacità di rigenerarsi da eventi climatici avversi.

Tra il 2001 – 2005 le Nazioni Unite, con una spesa di 24 milioni di dollari, ha conferito ad oltre 1360 scienziati di tutto il mondo l'incarico di valutare il livello dei servizi ecosistemici sul pianeta: "Millennium Ecosystem Assessment" (Valutazione dell'Ecosistema del Millennio). Il rapporto del 2005 illustra un quadro poco incoraggiante per la continua perdita di servizi ecosistemici sul nostro pianeta, quantificabili con percentuali economiche significative. Per esemplificare, si riportano solo alcune raccomandazioni del rapporto, fondamentali per ridurre il degrado dei servizi degli ecosistemi:

1. *Introdurre degli incentivi per i proprietari terrieri quale ricompensa ad una gestione della terra che protegga i servizi dell'ecosistema, vantaggiosi per la società, quali la qualità dell'acqua e l'immagazzinamento del carbonio;*
2. *Includere una solida gestione dell'ecosistema in tutte le politiche di pianificazione territoriale e riconoscere legalmente il principio di appartenenza delle risorse naturali alle comunità locali.*

In Italia è stato stimato che i valori dei servizi ecosistemici valgono miliardi di euro. Si riportano alcuni valori di SE desunti dal "Rapporto sullo stato del capitale naturale" del Ministero dell'ambiente (2018). Si stima che il valore del servizio ecosistemico



dell'impollinazione agricola, vale circa 200 milioni di euro l'anno; il servizio ecosistemico per la depurazione dell'acqua, vale circa 1 miliardo di euro; il servizio ecosistemico della qualità degli habitat, vale circa 13,5 miliardi.

L'urbanizzazione delle aree agricole rischia di prefigurare scenari poco incoraggianti con la progressiva perdita di biodiversità, dei valori paesaggistici, della capacità di prevenzione e mitigazione a seguito di eventi climatici dannosi.

Dal dossier dell'ANAS si evince che l'alternativa 2 sottrarrebbe al comune di Capaccio Paestum un consumo di suolo pari a ha 266,22, equivalenti a oltre 370 campi di calcio! Un dato che farebbe crollare l'economia e il capitale naturale di un intero territorio!

### **Gli effetti indotti dall'infrastruttura**

La valutazione degli effetti indotti dalle infrastrutture di trasporto è una tematica che trova applicazione nelle analisi di breve periodo, per lo più quelli che hanno effetti diretti sul sistema del traffico e degli spostamenti. Le valutazioni si limitano sui parametri sui quali direttamente agisce l'infrastruttura. Sono meno sistematiche le analisi sugli effetti indiretti delle infrastrutture di trasporto, cioè quelle che riguardano le modificazioni complessive del sistema territoriale. Nel rapporto territorio – infrastruttura non esiste una casualità diretta di tipo deterministico né univoca (le medesime politiche determinano effetti diversi in differenti contesti). Gli effetti si manifestano in un periodo solitamente lungo. Sul lungo periodo possono svilupparsi strutture urbane per poli in corrispondenza degli svincoli con destinazioni industriali, della logistica, dello stoccaggio di materiali, ecc..

Una rete di trasporto poggianti sull'automobile apre molto spazio e favorisce l'urbanizzazione diffusa con residenze e usi misti.

L'esistenza di una relazione tra trasporti e trasformazioni territoriali è stata provata storicamente, teoricamente e empiricamente, ma risulta anche difficile prevedere esattamente le direzioni dei processi di trasformazione (Giuseppe Di Giampietro, Anna Moretti – Valutazione degli effetti territoriali di nuovi interventi infrastrutturali 1986).

Le risultanze dello scenario futuro risultano incerte e imprevedibili, ma gli usi e le funzioni che si localizzeranno in corrispondenza degli svincoli provocheranno brani di marcata periferia urbana commiste all'utilizzazione degli usi agricoli. Verosimilmente si localizzeranno

in prossimità degli svincoli strutture a supporto della logistica, aree per lo stoccaggio di materiale, assistenza per le auto, ecc., devastando completamente l'identità e i valori paesaggistici ed ecosistemici del territorio.

## **Proposta**

In ordine a quanto sopra esposto, invitiamo la Spett.le ANAS di optare per l'**ALTERNATIVA 0**, in quanto non riteniamo giusto che le future generazioni trovino la devastazione dei territori. Le azioni di decongestione per una fluidità del traffico dovrà interessare la SS18; strutturata e integrata all'interno di un sistema economico pulsante e che attende di essere assistito.

Le criticità del tracciato della SS.18 sono da ricercare proprio all'assenza di una pianificazione urbanistica e dei trasporti unitaria, la quale avrebbe sicuramente valutato e normato gli effetti indotti dall'infrastruttura nel lungo periodo sui sistemi ambientali, insediativi, ecologici e della mobilità.

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.

La costruzione di una strada deve avere un significato diverso da quello a cui siamo abituati a percepire. Bisogna sforzarsi a configurare progetti innovativi con una elevata valenza architettonica dei luoghi e degli interni, usando tipologie appropriate in relazione ai contesti che attraversa: la "Strada Parco" organizzata con filari di alberi, aree verdi per attività sportive e ricreative, boulevard, reti specializzate per una mobilità attiva, che sia di supporto anche a una utenza debole (marciapiedi, piste ciclabili, ecc.); la "Strada attrezzata e dei servizi con controviali dedicati" che possa servire le attività commerciali e la grande distribuzione; la "Strada Urbana" in grado di integrarsi con le aree residenziali e residuali della città, ecc..

Alla luce di un denso dibattito culturale in atto e in ordine ad una nutrita letteratura specialistica, è possibile estrapolare numerosi spunti progettuali in cui l'infrastruttura cessa di assumere solo un ruolo specialistico o di funzione (canale della comunicazione) e comincia a relazionarsi con l'unità di suolo: restituendo occasioni di riqualificazione a varie scale a tutto quel tessuto sociale ed economico attivo lungo le arterie.

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.

Pertanto proponiamo:

- l'opportunità di organizzare un tavolo tecnico nel quale implementare alternative progettuali nell'ottica della "RETE ESISTENTE": SS18 e relativi tracciati provinciali;
- 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 (controviali, rotatorie a più corsie, valorizzazione paesistica dei luoghi, aree parcheggio, piste ciclabili, ecc.);
- l'attivazione dei processi di pianificazione urbanistica e dei trasporti in una prospettiva sistemica;
- un approccio metodologico - progettuale che si ispiri ai principi della SOSTENIBILITA' e, altresì, che volga lo sguardo in una prospettiva attiva della TRANSIZIONE ECOLOGICA.

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







COLLEGAMENTO  
STRADALE VELOCE  

---

A2 - SS18 - AGROPOLI

# AZ. AGRICOLA PACIFICO ANGELA

---



**Alla cortese attenzione**

**del coordinatore del Dibattito Pubblico "Collegamento veloce A2-Agropoli" –  
Dott.ssa Borruso**

**e di tutti i Tecnici Anas incaricati**

Siamo una famiglia di **imprenditori agricoli residente** nel Comune di **Albanella** che intende dare il proprio contributo personale (e non solo) in merito alla possibile realizzazione del Collegamento veloce A2- Agropoli sopra menzionato.

Il comune di Albanella è un territorio la cui principale economia è di tipo agricola e circa la metà della popolazione attiva trova impiego proprio nel settore primario. Nell'area pianeggiante che comprende la frazione di Matinella (ma non solo) troviamo una prevalenza di aziende agricole zootecniche, principalmente bufaline, che producono (e in alcuni caso trasformano) il pregiato latte di bufala alla base della tanto rinomata Mozzarella di Bufala Campana a marchio DOP.

Queste aziende agricole, di dimensioni medio-grandi, non solo danno slancio a tutta una filiera agroalimentare e casearia, ma sono alla base di un indotto economico che va dalla vendita di mangimi e/o foraggi, alla trasformazione del latte in mozzarella (caseifici), alla vendita di sementi e concimi, passando per le attività volte alla manutenzione di macchine agricole e di mungitura.

Inoltre, assicurano lavoro ormai non solo stagionalmente, ma 12 mesi all'anno, sia a cittadini stranieri che autoctoni.

Le stabulazioni attuali, nel corso degli ultimi decenni, si sono adeguate, sulla base di normative comunitarie e nazionali, a standard di **biosicurezza** (si considerino ad esempio, il sistema di tracciabilità della materia prima e la recente iscrizione degli allevamenti al sistema Classyfarm) e, negli ultimi 10 anni circa, di **benessere animale**, al fine di garantire a questa specie allevata il miglior trattamento possibile che garantisce, a sua volta, migliori performance di produzione, rendendo il management di un'azienda zootecnica sempre più sensibile nei confronti di tematiche di benessere, minore sfruttamento del suolo e inquinamento ambientale. A tal



proposito, si veda **“Allegato I- Relazione sanitaria”** a cura della **Dott.ssa Spoleto Claudia**, consulente veterinario aziendale.

È peraltro aumentato il numero di imprenditori agricoli di età inferiore ai 40 anni che decidono di intraprendere questa strada e Albanella ne è un esempio, con un gran numero di giovani a capo o con posti di rilievo in un'azienda zootecnica.

La realizzazione del collegamento veloce A2/Agropoli potrebbe in piccola parte risolvere i problemi di congestione di traffico sulla tanto discussa SS18 (affermazione tutta da verificare, considerando che la Piana del Sele è collegata da altre importanti arterie non completate e che potrebbero, al contrario, dare un contributo notevole alla fluidità del traffico se messe in sicurezza e/o ampliate).

Dallo studio di fattibilità tecnico-economica, emerge come la preferenza tra le tre alternative proposte dall'Anas, sia la n°2 .

La suddetta alternativa però è quella che risulta più sacrificante per il territorio di Albanella soprattutto in termini di impiego dei suoli agricoli espropriati, di attività economiche divise a metà dal passaggio della strada e in termini di impatto ambientale.

**Le conseguenze poi sono ancora maggiori se si parla di demolizioni di abitazioni o parti di abitazioni o addirittura di demolizioni di fabbricati che ospitano attività produttive.**

**Gravissimo il fatto che nel nostro caso specifico, l'esproprio insieme di un fabbricato di azienda zootecnica, di una struttura abitativa e di terreni ad uso agricolo gravano su un solo proprietario.**

Da titolari di un'attività economica che va avanti e si è perfezionata da circa 30 anni, crediamo sia lecito porci delle domande, a cui siamo certi non avere risposte ma che speriamo possano far riflettere gli ideatori dell'opera in questione.

Un'attività economica all'attivo, facente parte di una fondamentale filiera per il territorio Albanella e non solo, verrà mai economicamente valutata in maniera congrua al suo valore effettivo, che consta non solo di un bene fisico come può essere il fabbricato, ma anche di:

- **capi bufalini**, ciascuno con un proprio valore economico che il management stesso ha contribuito a far raggiungere;
- **macchine agricole**
- **attrezzature per la mungitura**, che è l'attività principale di questo genere di produzione;

- **software gestionali** di migliaia di euro all'acquisto
- **terreni** espropriati facenti parte integrante dell'azienda, alla base della produzione di foraggio a km 0 e necessario allo smaltimento dei reflui prodotti (secondo la normativa regionale vigente).
- **Posti di lavoro**
- **Investimenti precedenti e in corso in strutture di risparmio energetico ???**

E ancora: ammesso che l'indennizzo economico derivante dal processo di esproprio, sia congruo e sufficiente a poter delocalizzare la suddetta attività, al netto di tutte le componenti sopra citate (ipotesi che resta comunque improbabile), può l'azienda essere delocalizzata in altro loco?

La risposta, da imprenditore che conosce le dinamiche alla base dell'efficienza di questo genere di attività è NO!

E lo è per i motivi di seguito elencati e opportunamente motivati nell' "**Allegato I- Relazione sanitaria**":

- Non reperibilità di suolo agricolo dove poter delocalizzare;
- Terreni nelle immediate vicinanze della bretella (impatto ambientale : inquinamento ambientale e acustico)
- Non facile adattabilità del capo bufalino a cambiamenti di tipo ambientali e non solo, con conseguente ingente perdita economica pari alla totale cessazione dell'attività.

La realizzazione della suddetta bretella, inoltre, non comporterà danni irreversibili soltanto alla nostra azienda, ma, siamo certi, a un intero comparto che grazie alla presenza di altri allevamenti presenti in zona e ubicati nelle immediate vicinanze dell'opera, ha ragione di esistere. Perciò, ci chiediamo, siamo certi che le prospettive di sviluppo tanto paventate durante gli incontri pubblici da chi è a favore dell'opera, siano realistici per il comune di Albanella e per i suoi residenti? Siamo certi che il beneficio comune, in questo caso, sia da porre al di sopra del "sacrificio" dei pochi?



Siamo certi che i restanti "molti" avranno un effettivo ritorno in termini economici e sociali in seguito alla realizzazione dell'opera?

A tal proposito, si invita a prendere visione dell' **"Allegato II- La tutela della proprietà privata nella Convenzione europea dei ditti dell'uomo"** che, speriamo possa dare uno spunto di riflessione per dare risposta alle domande di cui sopra.

La nostra posizione non è di negazione del problema del traffico sulla SS18, problema che di fatti esiste soprattutto in alcuni periodi dell'anno e che avrebbe spinto il Consorzio di scopo ad affidare la realizzazione di un progetto all'Anas. Al contrario, siamo consapevoli sia del problema, sia del fatto che sussistono arterie esistenti (come già detto sopra) la cui incompletezza contribuisce a creare il problema e la cui manutenzione, messa in sicurezza e completa realizzazione aiuterebbe a risolvere.

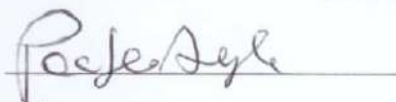
Laddove non ci siano le condizioni di realizzare uno scenario del genere (completamento delle esistenti), come chiestoci da Voi stessi in sede sia di incontro pubblico che di sopralluogo, proponiamo una proposta di variante all'Alternativa 2 – Si veda **"Allegato III- Relazione tecnico- descrittiva e proposta alternativa al percorso alternativo 2"** a cura del Dott. Atrigna Antonio, tecnico geologo, che è stata precedentemente già trasmessa a mezzo pec in data 16/05/23.

Certi di un Vs gentile riscontro, speriamo che quanto sopra scritto (allegati compresi) possa essere valido motivo di rivalutazione dell'Alternativa2 così come concepita e che possano darvi uno spunto per trovare una soluzione il cui rapporto costi/benefici sia davvero equilibrato e non sia sacrificante solo per un territorio a favore invece dell'ipotetico sviluppo di altri.

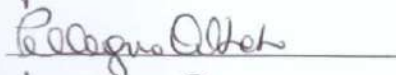
Cordialmente,  
Azienda Agricola Pacifico Angela

AZIENDA AGRICOLA  
PACIFICO Angela  
Via Biscione - MATINELLA  
ALBANELLA (SA)  
C. Fisc. PCF NGL 60S69 A717Q  
Partita IVA 0302639 063 8

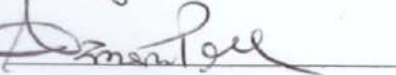
Pacifico Angela



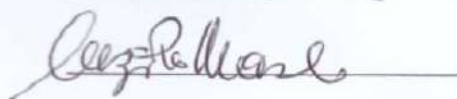
Pellegrino Alberto



Pellegrino Armando



Mascolo Nunzia



## ALLEGATO I- RELAZIONE SANITARIA

Ai tecnici /progettisti Anas

In questa relazione vorrei porre alla vostra attenzione dei concetti che negli ultimi anni sono diventati i perni del sistema zootecnico e non solo: **benessere animale e One Health**

**One Health** significa letteralmente "una sola salute" e riconosce che salute delle persone e salute dell'ecosistema sono legate indissolubilmente e richiedono approcci e sforzi globali per progettare e implementare programmi, politiche, norme e ricerche in cui diversi settori cooperino per raggiungere migliori risultati per la salute pubblica.

Tale concetto è stato sviluppato per rispondere alla diffusione di gravi malattie infettive e zoonosi attraverso un approccio integrato alla salute e si è poi allargato fino a comprendere l'ambiente nel suo complesso dal momento che le persone, l'ambiente e l'economia formano tutti parte dello stesso sistema. Le persone, infatti, non possono vivere bene se l'ambiente e l'economia versano in cattive condizioni.

L'approccio "One Health", che si va sempre più affermando, è inoltre una strategia mondiale per implementare le collaborazioni interdisciplinari e la comunicazione in tutti gli aspetti della salute umana, animale e ambientale per migliorare la salute dell'ecosistema e di tutti gli esseri viventi.

Tale approccio inclusivo, oggi indispensabile per rispondere efficacemente ai problemi di sanità pubblica e alle minacce causate dagli effetti della globalizzazione e del cambiamento climatico, presuppone la necessità di interpretare il bisogno di salute secondo il modello un solo Pianeta, una sola salute che costituisce oggi il principio per l'elaborazione di un'efficace azione a protezione della salute pubblica, della sostenibilità delle produzioni e della tutela ambientale.

La sostenibilità, l'integrazione, l'interazione, la reciproca dipendenza, la collaborazione sono i determinanti dell'approccio One Health.

La salute di persone, animali e piante, e quella più in generale degli ecosistemi, sono profondamente interconnesse. Tanto che ogni cambiamento nelle relazioni e nei rapporti di forza può favorire lo sviluppo e la diffusione di nuove malattie. L'approccio integrato "One Health" mira proprio a tutelare il benessere di tutti gli esseri viventi e dei luoghi in cui vivono, attraverso programmi sostenibili e condivisi.

Secondo l'Organizzazione mondiale della sanità (OMS), circa il 60 per cento delle malattie infettive emergenti segnalate a livello globale sono zoonosi, ossia infezioni trasmissibili agli esseri umani da altre specie animali. Inoltre, negli ultimi tre decenni sono stati rilevati almeno 30 agenti patogeni, prima del tutto sconosciuti. Non sembra dunque essere completamente casuale che, soprattutto dalla fine del Novecento in poi, si siano diffuse malattie infettive trasmesse da vettori. Gli allevamenti intensivi, l'abuso del suolo, la perdita di biodiversità, i cambiamenti climatici e le alte densità degli insediamenti urbani umani sono fattori che favoriscono direttamente o indirettamente la diffusione di malattie ed epidemie.



A ottobre 2022, Berlino ha ospitato un incontro organizzato da alcune delle principali organizzazioni internazionali impegnate in ambito sanitario, da cui è emerso un documento dal titolo "One Health Joint Plan of Action" (OHJPA). Si tratta di un piano di sostegno all'attuazione di politiche con approccio "One Health" per affrontare i rischi sanitari a livello globale, nazionale e regionale, come le pandemie. Gli obiettivi sono da realizzare in tempi brevissimi, già entro il 2026.

L'Organizzazione delle nazioni unite per l'alimentazione e l'agricoltura (FAO), l'Organizzazione mondiale della sanità animale (OIE) e l'OMS hanno realizzato una guida per un approccio "One Health" a livello globale. Qui hanno individuato sei punti cardine da perseguire:

- lo sviluppo di sistemi alimentari sostenibili
- la salvaguardia della natura
- la disponibilità di acqua pulita
- una rapida transizione energetica
- la costruzione di città inclusive, sicure e sostenibili basate su una raccolta di informazioni mediante check list specifiche per ogni specie animale, con inserimento dei dati
- sicurezza

Questo sistema è stato promosso e potenziato dal Ministero della Salute, allo scopo di procedere gradualmente nel tempo alla costruzione di un sistema di categorizzazione del rischio degli allevamenti in ambito di sanità pubblica veterinaria.

La piattaforma raccoglie ed elabora dati relativi a biosicurezza, benessere animale, parametri sanitari e produttivi, alimentazione animale, consumo di farmaci e lesioni rilevate al macello.

I dati provengono dall'attività del controllo ufficiale, dai sistemi informativi e banche dati in uso (Bdn, Sanan, Ricetta elettronica, ecc.), e dall'attività in autocontrollo dell'operatore attraverso il veterinario aziendale che è, uno degli attori fondamentali del sistema e riveste il ruolo più innovativo e sfidante.

**ClassyFarm** fornisce, dunque, all'allevatore una fotografia costante dell'allevamento in termini di salute e benessere degli animali e di consumo reale dei farmaci veterinari. L'operatore può verificare le aree di miglioramento della propria strategia aziendale e decidere quali misure attuare per ridurre il livello di rischio del proprio allevamento, anche attraverso il confronto con altri allevatori della stessa area geografica e/o nazionale.

Per quanto accennato sopra (e per tanto altro) mi sembra assurdo come in un Comune come quello di Albanella si possa pensare ad un'opera che, se da un lato incrementa il turismo e la viabilità verso zone limitrofe, dall'altro porta ad uno **sconvolgimento di ecosistemi** già esistenti di aziende zootecniche funzionanti ed avviate con standard elevati di **benessere animale**, terreni agricoli in fase di trasformazione per il **biologico**, **sistemi alternativi** per diminuire il consumo di elettricità.

**Inoltre, si è pensato alla possibilità di spostare gli allevamenti in altre zone...** Certamente si possono creare nuovi allevamenti. Ma dove? Il Comune di Albanella è già saturo, ci sono vincoli per la costruzione vicino corsi d'acqua, c'è bisogno di terreni per lo smaltimento dei liquami che sono già pochi, figuriamoci se vengono destinati alla costruzione di nuove strade.

Inoltre l'**inquinamento** che ne deriverebbe andrebbe ad impattare sul livello di benessere degli animali e quindi sul prodotto finale. La produzione di mozzarella DOP che segue dei rigidi schemi verrebbe messa a rischio.

Per non parlare, infine, dell'aspetto economico: quanto costa costruire un allevamento ex novo? E gli investimenti fatti su quelli esistenti? Il mancato reddito? La minore produzione derivante dallo stress che gli animali subiscono dovendo abituarsi a nuovi spazi, attrezzature, rumori e tanto altro?

Sono tutti quesiti a cui si chiede risposta. Ma, in modo particolare, come possiamo andare avanti nella direzione del One Health se dobbiamo fare ancora opposizione per questa costruzione ad alto impatto ambientale?

Dott.ssa Spoleto Claudia- Medico Veterinario

**Dott.ssa CLAUDIA SPOLETO**

*Medico Veterinario - Iscr. Albo N. 1191*

*Via C.A. Dalla Chiesa, 19 A/2*

84047 Capaccio (SA) - Cell. 368.7150244

Partita IVA 05664731212



## ALLEGATO II

### **La tutela della proprietà privata nella Convenzione europea dei diritti dell'uomo**

L'art. 1 del Primo Protocollo allegato alla Convenzione europea dei diritti dell'uomo, siglato a Parigi il 20 marzo 1952, contiene tre disposizioni distinte ma collegate: il diritto al rispetto dei beni di proprietà privata; le condizioni di legittimità dell'espropriazione per pubblica utilità; il diritto degli Stati di disciplinare l'uso dei beni in relazione all'interesse generale o per assicurare il pagamento delle imposte o di altri tributi o ammende.

La discussione sul significato di proprietà privata nella Convenzione non può che essere fatta a partire dall'interpretazione giurisprudenziale che ne ha dato la Corte dei Diritti, che si sofferma più sulla nozione di bene che su quella di diritto, facendo coincidere la nozione di bene con tutti gli interessi sostanziali, che non siano "teorici o illusori, ma concreti ed effettivi".

In questo modo la Corte conferma una propria idea di bene, e quindi di proprietà, autonoma rispetto alla qualificazione giuridica data dagli ordinamenti interni, relativamente a quella medesima fattispecie. Si ha, così, conferma della libertà interpretativa adottata dalla Corte, che amplia il concetto di bene tutelato, e quindi di proprietà, muovendosi in maniera autonoma rispetto agli ordinamenti nazionali, utilizzando i principi comuni degli Stati membri, solo ove siano utili alla ricostruzione di una nozione autonoma del concetto di bene e, dunque, della stessa fattispecie proprietaria.

La giurisprudenza della Corte si affina nel tempo, trovando ulteriori argomentazioni rispetto alla formula normativa della limitazione del diritto proprietario. Secondo la Corte, vi è violazione dell'art. 1 sia quando l'espropriazione è avvenuta in maniera illegittima, sia quando non vi sia stata determinazione dell'indennità o anche quando vi sia espropriazione di fatto.

La prima sentenza significativa sul concetto di espropriazione è la famosa *Sporrong e Lönroth e, Svezia* 23 settembre 1982, che concerne un vincolo rinnovato per oltre 23 anni dal Comune di Stoccolma sui beni dei ricorrenti. Si configura altresì un'espropriazione di fatto nel caso *Loizidou e Turchia* 18 dicembre 1996, ove gli occupanti turchi dell'isola di Cipro impediscono di fatto alla ricorrente di accedere alla sua proprietà, quando si priva il coltivatore diretto del 60 % della sua proprietà senza che l'indennità sia adeguata all'utile del lavoro che il ricorrente perde con l'espropriazione (*Lallement e, Francia* 11 aprile 2002) o quando le previste realizzazioni sociali, per le quali era avvenuto l'esproprio, non vengano realizzate (*Motais de Narbonne e, Francia* 2 luglio

2002); oppure ancora quando l'indennità viene pagata con estremo ritardo e senza tener conto del fatto che tutto il fondo, anche per la parte non espropriata, è inutilizzabile (Tsirikakis c. Grecia 17 gennaio 2002).

Purtroppo, è facile rivedersi ed immedesimarsi in ciascuno dei ricorrenti, protagonisti delle suindicate vicende giudiziarie, i quali hanno dovuto interpellare la Corte di Strasburgo al fine di ricevere il giusto riconoscimento al proprio diritto di proprietà.

In virtù di quanto sin qui detto ed ampiamente argomentato nel corso di questa trattazione, è d'obbligo, ribadire, con fermezza, ancora una volta, che "l'opera" così come prospettata, oltre a ledere il diritto di proprietà di tanti altri agricoltori che praticano un'agricoltura di qualità, non porta alcun beneficio al territorio, impattando notevolmente sull'ambiente e sul tessuto economico.

Bisognerebbe, piuttosto, riflettere prima di agire, violando l'altrui diritto di proprietà, senza che vi sia un reale ed effettivo vantaggio per la collettività.

Non a caso, la Corte di Strasburgo, in più occasioni, ha ribadito che la violazione del diritto al godimento pacifico dei beni deve trovare un giusto equilibrio tra le esigenze dell'interesse generale della comunità e quelle della protezione dei diritti fondamentali dell'individuo. L'onere di garantire l'effettivo esercizio di questi diritti può comportare obblighi positivi per lo Stato che, necessariamente, deve adottare le misure necessarie per proteggere il diritto di proprietà.

In estrema sintesi, l'opera della Corte è tesa ad affermare la riconducibilità del diritto di proprietà al catalogo dei diritti inviolabili dell'uomo.





## Studio tecnico ed ambientale

□ Progettazioni geologiche  
□ Cartografia e GIS  
□ Geognostica  
□ Ingegneria Naturalistica  
□ Consolidamenti

□ Geofisica  
□ Pozzi  
□ Analisi di laboratorio  
□ Dissesti del suolo  
□ Sondaggi in sito

Via Socrate, 20 Loc. S.Cecilia 84025 Eboli (SA)  
Cell. 333/4032246 e-mail: [antonio.atrigna@libero.it](mailto:antonio.atrigna@libero.it)  
P.IVA: 03861110652

### COMUNE DI ALBANELLA (SA)

**OGGETTO:** Relazione Tecnico-descrittiva e proposta alternativa  
al percorso alternativo 2.

**COMMITTENTE:** Azienda agricola ad indirizzo  
zootecnico PACIFICO ANGELA

**LOCALITA':** BISCEGLIE, 13

**DATA:** MAGGIO 2023

AZIENDA AGRICOLA  
PACIFICO Angela  
Via Bisceglie - MATINELLA  
ALBANELLA (SA)  
C. Fisc. PCF NGL 60869 A717Q  
Partita IVA 0303839 063 8

*Angela Pacifico*

IL TECNICO

Dr. Geol. Antonio Atrigna



*Antonio Atrigna*

**STUDIO TECNICO**  
**Dr. Geol. Antonio Atrigna**  
**Relazione tecnico-descrittiva**

Il sottoscritto Dr. Geol. Antonio Atrigna, con studio sito alla località S. Cecilia di Eboli e regolarmente iscritto all'Ordine dei Geologi della Regionale Campania con il n° 2114, riceve incarico dalla Sig.ra Pacifico Angela, nata a Battipaglia (SA) il 29/11/1960, codice fiscale PCF NGL 60S69 A717Q, in qualità di titolare dell'Azienda Agricola ad indirizzo zootecnico sita in via Bisceglie, n. 13 del comune di Albanella con Partita I.V.A. numero 03038390658 e Codice ASL IT 003 SA 026, per redigere la presente relazione tecnico-descrittiva e darvi una proposta alternativa al percorso alternativo 2.

Il **"complesso agricolo ad indirizzo zootecnico"** è sito in via Bisceglie, n. 13 del comune di Albanella, (SA), ed è specializzato nell'allevamento di bufale per la produzione di latte crudo, in area a destinazione prevalentemente agricola-zootecnica. Il centro aziendale è riportato nel comune di Albanella al foglio 7 particella n° 947, 1184, 991 e 992 con entrostante strutture zootecniche. Al fianco all'azienda produttiva vi è l'abitazione della Sig.ra Pacifico Angela, come meglio riportata al foglio 7 particella n° 946.

L'allevamento di bufale, è costituito da una consistenza media annuale di circa 300 bufale con un fatturato lordo mensile di circa 70.000 euro al mese. Il percorso Alternativo 2, comporterà all'azienda, l'abbattimento della propria abitazione e dell'azienda zootecnica con chiusura totale dell'attività produttiva.

Il percorso Alternativo 2, solo nel tratto di Matinella, oltre queste strutture e queste attività ci saranno anche altri fabbricati e attività che saranno abbattuti, in particolare nei pressi dell'intervento è presente uno stoccaggio e smistamento di gas (azienda Dipogas). Come evidenziato nel sopralluogo congiunto, eseguito in data 11/05/2023 da parte dei tecnici dell'Anas e dei coordinatori del dibattito pubblico incaricati, il percorso recherà danni irreparabili all'azienda zootecnica e all'abitazione della Sig. ra Pacifico Angela, per tale motivo si è consigliato, un percorso alternativo che come visionato dai tecnici, non recherà danni alle abitazioni e alle attività zootecniche (vedi ortofoto allegata percorso alternativo consigliato). Del che è relazione in merito all'incarico conferitomi e dalle vigenti normative in materia.

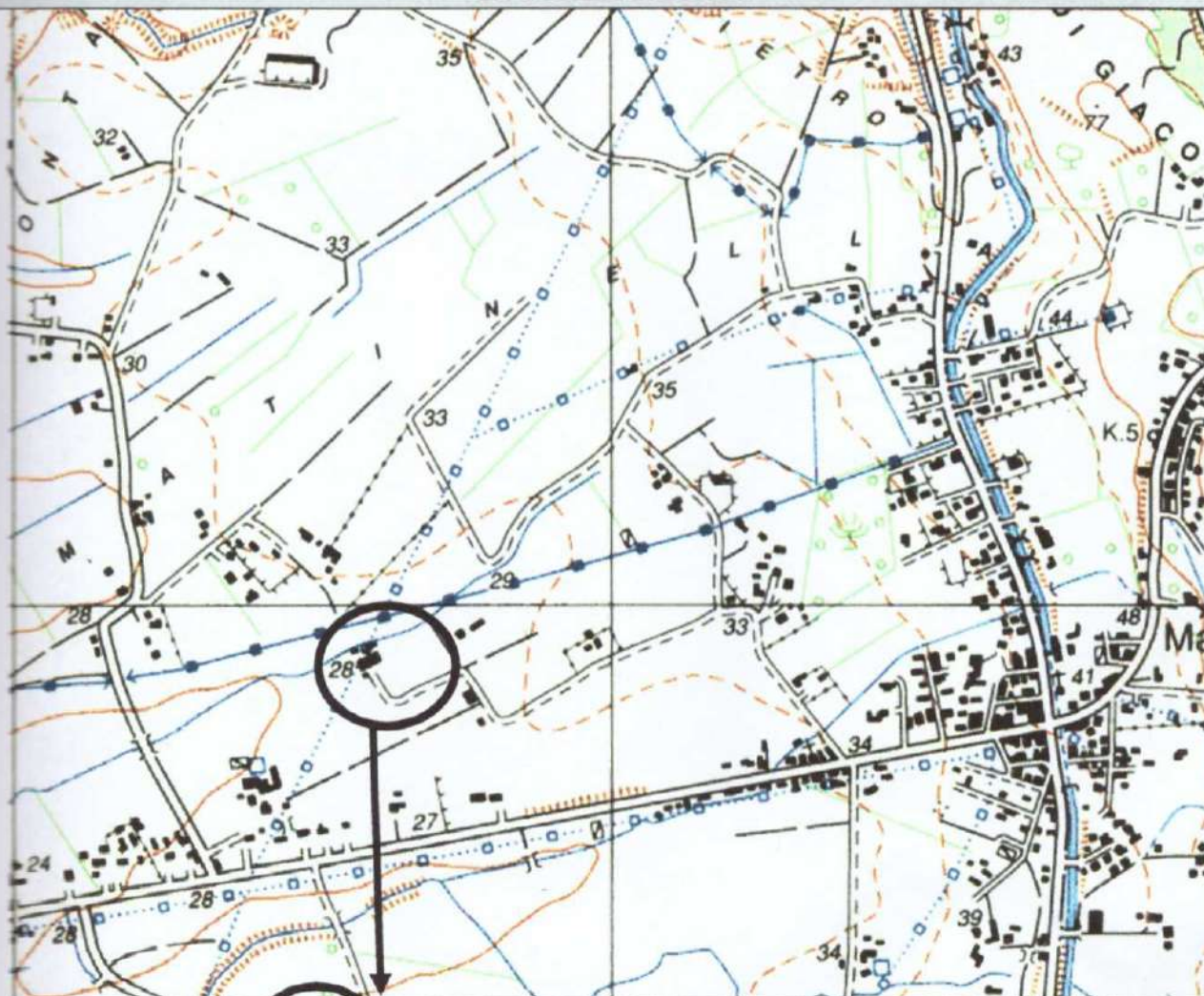
Eboli, Maggio 2023

IL TECNICO

Dr. Geol. Antonio ATRIGNA







UBICAZIONE DEL CENTRO AZIENDALE







**PERCORSO ALTERNATIVO SUGGERITO**

Azienda





COMUNE DI ALBANELLA: Foglio 7 particella n° 947, 1184, 191 e 192 con entrostante strutture zootecniche. Al fianco all'azienda produttiva vi è l'abitazione della Sig.ra Pacifico Angela, come meglio riportata al foglio 7 particella n° 946.



COLLEGAMENTO  
STRADALE VELOCE  

---

A2 - SS18 - AGROPOLI

# AZIENDE AGRICOLE COMUNE DI EBOLI

---





## **Collegamento stradale veloce tra**

### **l'autostrada A2 "del Mediterraneo" - variante alla statale 18 - Agropoli**

Avendo preso visione degli elaborati progettuali relativi al collegamento stradale in oggetto, in rappresentanza di numerose aziende agricole ubicate nel Comune di Eboli, con la presente vogliamo a manifestare la ferma opposizione alle tre alternative proposte per una serie di motivazioni:

- La soluzione proposta devasta decine e decine di aziende agricole che rappresentano la ricchezza economica della Piana del Sele. L'agricoltura della Piana del Sele, ed in particolare nelle zone intercettate dal percorso delle due alternative proposte nel territorio del Comune di Eboli, può essere definita, senza ombra di dubbio, tra le più avanzate a livello europeo. Vengono effettuate, soprattutto in serra ma anche in pieno campo, coltivazioni ortofrutticole altamente intensive, quali baby leaf, lattughe, peperoni, pomodori, cavolo rapa, fragola, meloni, angurie, etc; frutteti sia in serra che in pieno campo (pesco, nettarine, kiwi, albicocche, clementine, mandarini, limoni, etc.) e ortive in pieno campo, quali scarola, radicchio, pomodoro da mensa, peperone, melone, anguria, mini anguria e ancora altro.
- Inoltre, molte sono le aziende bufaline che producono latte per la trasformazione di mozzarella.
- Numerose produzioni vengono effettuate con il metodo di coltivazione "biologica", e alcuni prodotti hanno ottenuto il marchio IGP.
- Esistono poi stabilimenti di condizionamento e confezionamento dei prodotti ortofrutticoli che vengono commercializzati in tutta Europa ed anche in altri continenti.
- Tutta l'economia del territorio si regge su tali produzioni, che oltre a creare indotto per svariati settori, garantiscono occupazione a migliaia di lavoratori e quindi interesse famiglie.
- Le alternative proposte avrebbero, dunque, un impatto devastante non solo per tali aziende, ma per tutta l'economia del territorio, altresì produrrebbero effetti sociali con ripercussioni gravissime anche in termini di occupazione, in quanto molte di queste aziende, che possono senza ombra di dubbio essere paragonate ad un sistema industriale vero e proprio, sarebbero messe in condizione di non poter continuare a produrre: oltre alla sottrazione di un quantitativo di suolo fertilissimo all'attività agricola, molte aziende verrebbero praticamente divise in due, rendendo impossibili ed economicamente insostenibili le operazioni culturali da praticare.
- È inimmaginabile ipotizzare aziende a coltivazione intensiva divise in due da una strada a doppia carreggiata su un rilevato di 6-8 metri, che, oltre ad ostacolare il normale deflusso delle acque, provocherebbe variazioni microclimatiche notevolissime, soprattutto in relazione all'ombreggiamento e all'arieggiamento. Per colture come la rucola, lo spinacino, i lattughini l'arieggiamento è di fondamentale importanza, anzi, è la condizione "sine qua non" per la coltivazione, e, un rilevato di tali dimensioni,

renderebbe non coltivabile una superficie almeno di 100/150 metri a destra e a sinistra del percorso. Per non parlare poi delle coltivazioni biologiche che sarebbero assolutamente impossibili da coltivare, in quanto oltre ad amplificare tali effetti microclimatici, avrebbero un impatto negativo e devastante per le emissioni dei gas di scarico derivanti dal traffico veicolare.

- Ogni anno i nostri clienti, sia nazionali che esteri vengono a visitare le nostre aziende, ed acquistano i nostri prodotti anche perché constatano la salubrità dei luoghi di coltivazione, e non sappiamo come potrebbero reagire alla presenza di una siffatta arteria stradale al centro delle nostre coltivazioni.
- Altro aspetto da considerare è legato agli investimenti effettuati nelle aziende attraversate o lambite dai percorsi proposti, che, soprattutto nel caso delle serre, preponderanti in questi territori, sono notevolmente superiori al valore del terreno stesso. Attualmente, la realizzazione di un ettaro di serra, comprendendo la viabilità interna, il sistema di sgrondo delle acque e gli impianti di irrigazione, richiede un investimento compreso tra i 200.000 e 250.000 euro, senza considerare che, pur volendo, non sarebbe possibile realizzare nuove serre, in quanto in molte zone è interdetta la costruzione di nuovi impianti perché la capacità di smaltimento idrico è esaurita.
- Inoltre, per le aziende biologiche, sarebbe in ogni caso impossibile continuare l'attività in altre ubicazioni, in quanto la tecnica agronomica in biologico richiede un periodo di conversione dei terreni compreso tra due e tre anni, arco di tempo durante il quale sicuramente i clienti finali avranno trovato altri fornitori in zone di produzione diverse.

Stiamo per assistere all'ennesimo disastro ambientale, sociale, economico ed occupazionale ai danni della comunità della Piana del Sele e chiaramente della sua popolazione, parliamo infatti di una vera e propria autostrada sopraelevata con tanto di viadotti e gallerie.

Per tutti i motivi suddetti, pur riconoscendo che esiste un problema di collegamento tra l'autostrada A2 ed il Cilento dovuto all'intensità del traffico, riteniamo assolutamente improponibili ed inaccettabili le alternative proposte, e vi invitiamo a cercare altre soluzioni più sostenibili a livello ambientale, economico e sociale.

Ci riserviamo comunque di presentare in tempi brevi una relazione puntuale e dettagliata redatta da un agronomo esperto.

Eboli, 03 maggio 2023

*Redo Felice* *Piero P. d. H.* *Felice W.*  
*Salvatore* *Giuseppe* *Vito A.*  
*Stefano* *Andrea* *Luigi M.*  
*Antonio* *Antonio*  
*Stefano* *Antonio*



COLLEGAMENTO  
STRADALE VELOCE  

---

A2 - SS18 - AGROPOLI

# AZIENDE AGRICOLE EBOLI AGRONOMO CARMINE MAISTO

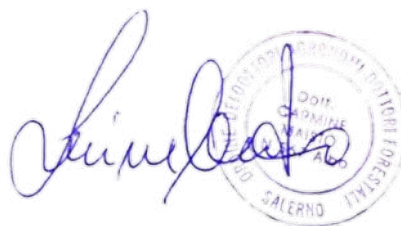
---



**Studio agronomico**  
**Sugli impatti che avrebbe la realizzazione dell'attuale**  
**progetto di un collegamento stradale veloce tra**  
**l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla**  
**statale n. 18 ad Agropoli sulle aziende agricole e sulla**  
**filiera agroalimentare della Piana del Sele ed in**  
**particolare del territorio del comune di Eboli**

Pontecagnano Faiano, li 23/05/2023

dott. agronomo Carmine Maisto





## 1) Premessa e incarico

I Sig.ri Paolo Mellone, nato a Salerno il 28/06/1957, Anna Marra, nata ad Eboli il 22/11/1948, Giuseppe Citro nato a Salerno il 16/11/1978, Alfonso Cavaliere, nato a Eboli il 26/11/1992, Michele Palumbo, nato a Montecorvino Rovella il 03/12/1948, Vito Busillo, nato a Eboli il 15/10/1965, Alex Consoli, nato a Seriate (BG) il 01/01/1993, Girolamo Mirra, nato a Pescina (AQ) l'11/11/1987, titolari di aziende agricole tutte ubicate in Comune di Eboli (SA), a seguito della presentazione, da parte di ANAS, del progetto di **“collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale n. 18 ad Agropoli”**, presentato nel corso dei dibattiti pubblici e visionabile sul sito ANAS, verificato che le diverse alternative progettuali presentate prevedrebbero il passaggio della strada attraverso le loro proprietà e che tale ipotesi causerebbe grave danno all'integrità sia delle loro aziende che dell'intero territorio circostante di grande valenza agricola e paesaggistico/naturalistica, hanno conferito al sottoscritto dott. agronomo Carmine Maisto, iscritto all'Albo dei dottori agronomi e dottori forestali di Salerno al n. 567, l'incarico di :

**“Redigere uno studio agronomico che verifichi gli impatti che avrebbe la realizzazione del progetto di collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale n. 18 ad Agropoli, così come presentato da ANAS, sulle aziende agricole dell'area interessata con particolare riferimento al territorio del comune di Eboli”**

Il sottoscritto, eseguiti sopralluoghi in tutta l'area, verificata la documentazione relativa al progetto della strada, verificati i dati catastali, ed attinte tutte le notizie utili al mandato conferitomi, redige la presente relazione che si compone delle seguenti parti:

- Introduzione;
- Il contesto territoriale e le strutture produttive agricole;
- L'opera progettata;
- Impatto delle opere progettate sul settore agricolo;
- Descrizione degli impatti e dei danni;
- Conclusioni;

## **Introduzione**

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".

Tale tratto di territorio è interessato dal progetto di realizzazione del collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale n. 18 ad Agropoli, che prevede la realizzazione di uno svincolo di collegamento con l'autostrada A2 e l'attraversamento della zona pianeggiante del comune di Eboli fino alla località Fiocche, ove la strada attraverserà il fiume Sele per portarsi in territorio di Serre, Altavilla Silentina, Albanella, Capaccio e Agropoli.

La nuova infrastruttura presenta una lunghezza di circa 34,7 km di cui circa 25 Km con una piattaforma stradale di tipo B (due corsie per senso di marcia di 3,75 m e banchine laterali da 1,75 m, per una larghezza complessiva pari a 22,00 m), mentre i restanti 10 Km di manutenzione ordinaria (pavimentazione, segnaletica, barriere) di una categoria stradale di tipo C secondo il D.M. 05/11/2001.

Sono state previste tre alternative di tracciato, che differiscono tra loro nel tratto di strada di tipo B, per poi unificarsi nel tratto finale sulla strada di tipo C. Un'ulteriore quarta ipotesi di tracciato alternativo è stata progettata a seguito dei vari incontri avuti nel corso del dibattito pubblico.

In ogni caso, 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 tratti su rilevato, trincea e tratti su viadotto.

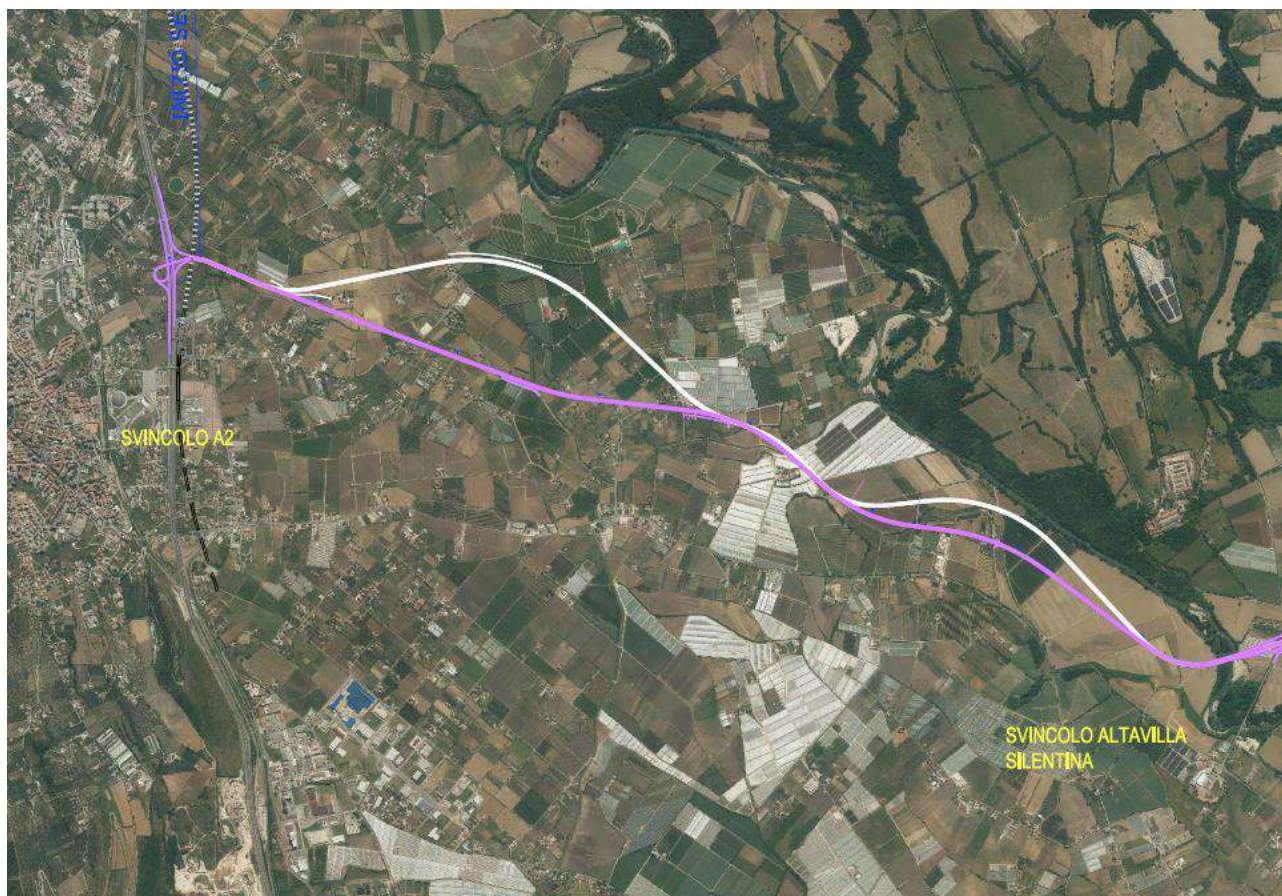


Figura 1 Ipotesi di tracciato della bretella in territorio di Eboli

La tipologia di strada progettata, che prevede rilevati di altezze variabili tra 4 e 8 metri, viadotti e trincee 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.

In particolare il sistema produttivo agricolo locale comprende diverse filiere tra cui quello ortofrutticole con la presenza di importanti organizzazioni di produttori che associano diverse aziende, filiera zootecnica con aziende di produzione e di trasformazione operanti nel settore bufalino e filiera olivicola olearia con produzione di assoluta eccellenza. Molte sono le aziende che operano con metodi di produzione biologici e/o integrati certificati e quasi tutte aderiscono ai disciplinari di certificazione di qualità quali *global gap*, *brc – ifs* per aziende alimentari, certificazioni necessarie per poter accedere ai canali commerciali della GDO (Grande distribuzione organizzata). Le denominazioni di origine presenti sul territorio sono: per la filiera olivicola il Marchio Dop Colline Salernitane, per la filiera Zootecnica-Lattiero-Casearia il Marchio DOP Mozzarella di Bufala

Campana, per la filiera ortofrutticola il marchio Carciofo di Paestum I.G.P., Rucola della piana del Sele I.G.P.,

Le aziende agricole committenti costituiscono un'importante rappresentanza delle tipologie produttive della zona interessata e dell'intera Piana del Sele:

Trattasi 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.

Il mandato conferitomi è quello di verificare ed analizzare gli specifici impatti che, nella malaugurata ipotesi si dovesse procedere con l'attuale idea progettuale, subirebbero le loro aziende e l'intera filiera agricola dell'areale interessato.

## **Il contesto territoriale le strutture produttive agricole**

Come già accennato nell'introduzione, il contesto territoriale ove sono situate le aziende committenti è di assoluto valore agricolo, naturalistico e paesaggistico.

Ci troviamo all'interno del sistema territoriale Piana del Sele che rappresenta uno dei territori di maggiore valenza agricola di tutto il territorio regionale e nazionale.

Difatti in questo contesto si sono sviluppati veri e propri comparti produttivi agricoli ed agroalimentari competitivi sui mercati a livello nazionale ed internazionale come quello delle produzioni di baby leaf destinate alla I gamma ed alla IV gamma.

In particolare, lo specifico tratto del comune di Eboli, interessato dalle diverse ipotesi di tracciato proposte da ANAS, rappresenta, all'interno del più ampio contesto della Piana del Sele, una zona che presenta un più spinta caratterizzazione ed intensivazione degli ordinamenti produttivi, con notevoli investimenti fondiari che consentono una più elevata redditività rispetto ad altri contesti agricoli presenti sui territori limitrofi.

Se esaminiamo i dati riferiti all'intero sistema territoriale rurale della Piana del Sele così come riportati dal 6° censimento dell'agricoltura abbiamo questa composizione media aziendale:

Per quanto riguarda l'utilizzazione del suolo, l'ordinamento produttivo prevalente nel territorio della Piana del Sele (STR 24) è quello a seminativi, che caratterizza il 68% della SAU, con poco più di 19.600 ettari, tale superficie rappresenta il 42% della superficie a seminativo della provincia. Seguono le coltivazioni legnose agrarie, con il 23% della SAU, e i prati e pascoli permanenti (l'8%). Tra le coltivazioni legnose spicca quella dell'olivo destinato alla produzione di olio, con una superficie di 4.091,8 ettari (62% del totale delle colture legnose); l'80% di tale

superficie si concentra nelle aree collinari e in quelle relativamente rilevate delle pianure alluvionali dei comuni di Serre, Eboli, Albanella e Altavilla Silentina.

Nel STR Piana del Sele si concentra il 95% della coltivazione di nettarina della provincia, l'82% di actinidia, il 72% di quella di albicocco e il 63% di pesco. La maggior parte della superficie a fruttiferi è localizzata nelle aree di pianura terrazzata e alluvionale dei comuni di Eboli, Battipaglia e Pontecagnano, caratterizzate da ordinamenti specializzati intensivi

Nella categoria dei seminativi prevalgono le ortive, per una superficie di circa 8.000 ettari, che costituiscono il 41% della SAU complessiva a seminativi del Sistema e rappresentano il 75% della superficie orticola provinciale. Si concentrano nelle aree di pianura terrazzata, alluvionale e costiera dei comuni di Eboli (50%), Capaccio (18%), Battipaglia (16%). La coltivazione orticola è praticata sia in "in piena aria" (64%) che in "coltura protetta" (36%). Quota delle superfici orticole in coltura protetta sono destinate alla coltivazione di prodotti di IV gamma, tale coltivazione in continuo sviluppo sta diventando il fiore all'occhiello dell'orticoltura della provincia e della regione. Segue per estensione superficiale la coltivazione di foraggere avvicendate (7.480 ettari), che caratterizzano i territori di Capaccio, Eboli ed Altavilla Silentina, sia nelle aree interessate da depressioni retrodunari che nelle aree morfologicamente depresse della pianura alluvionale interna. In tale categoria predomina la messa in coltura di erbai di mais a maturazione cerosa e dei prati avvicendati di erba medica. La superficie boschiva annessa alle aziende agricole si estende per circa 1.633,05 ettari (circa il 2% rispetto al totale provinciale), ed è localizzata in prevalenza nei comuni di Capaccio e Eboli. I comuni che rientrano in questo Sistema territoriale ricadono nell'areale di produzione di alcuni prodotti tipici campani che rappresentano importanti realtà agricole della nostra regione. Si ricordano in particolare i marchi DOP: "Olio extra vergine di oliva Colline Salernitane", "Caciocavallo Silano" (per i comuni di Albanella, Altavilla e Capaccio), "Fico bianco del Cilento" (nei comuni di Albanella e Altavilla), oltre ai due marchi IGP "Carciofo di Paestum" e "Melannurca Campana". Tutto il territorio della provincia di Salerno costituisce l'areale di produzione delle DOP "Mozzarella di Bufala Campana" e "Ricotta di Bufala campana". Nel Sistema ricadono 3.153 aziende irrigue, con superficie irrigata pari a 14.799,9 ettari pari al 51% della SAU complessiva del STR. Le principali fonti di approvvigionamento irriguo sono quella consortile (81%), cui segue l'utilizzo di acque sotterranee presenti in prossimità dell'azienda (12%). Il sistema di irrigazione prevalente è quello ad aspersione (65% di superficie irrigata) seguito, con il 20%, dalla microirrigazione e, con il 13%, dall'irrigazione per scorrimento superficiale ed infiltrazione laterale.



Rispetto ai dati riportati dal 6° censimento, che riguardano l'intero territorio della Piana del Sele, si è eseguito un focus sull'area interessata dalle quattro alternative proposte da ANAS per limitatamente al territorio di Eboli, di riferimento per il gruppo di aziende agricole committenti.

E' stata presa in esame un'area compresa tra la zona di svincolo sull'A2 e la località Fiocche, per una larghezza media di circa 900/950 metri che comprende l'area interessata dalle quattro alternative di percorso e sono state verificate le tipologie di colture suddividendole in seminativi, coltivazioni legnose agrarie ed orticole in coltura protetta in modo da confrontare i dati con quelli caratterizzanti l'intera piana del Sele.

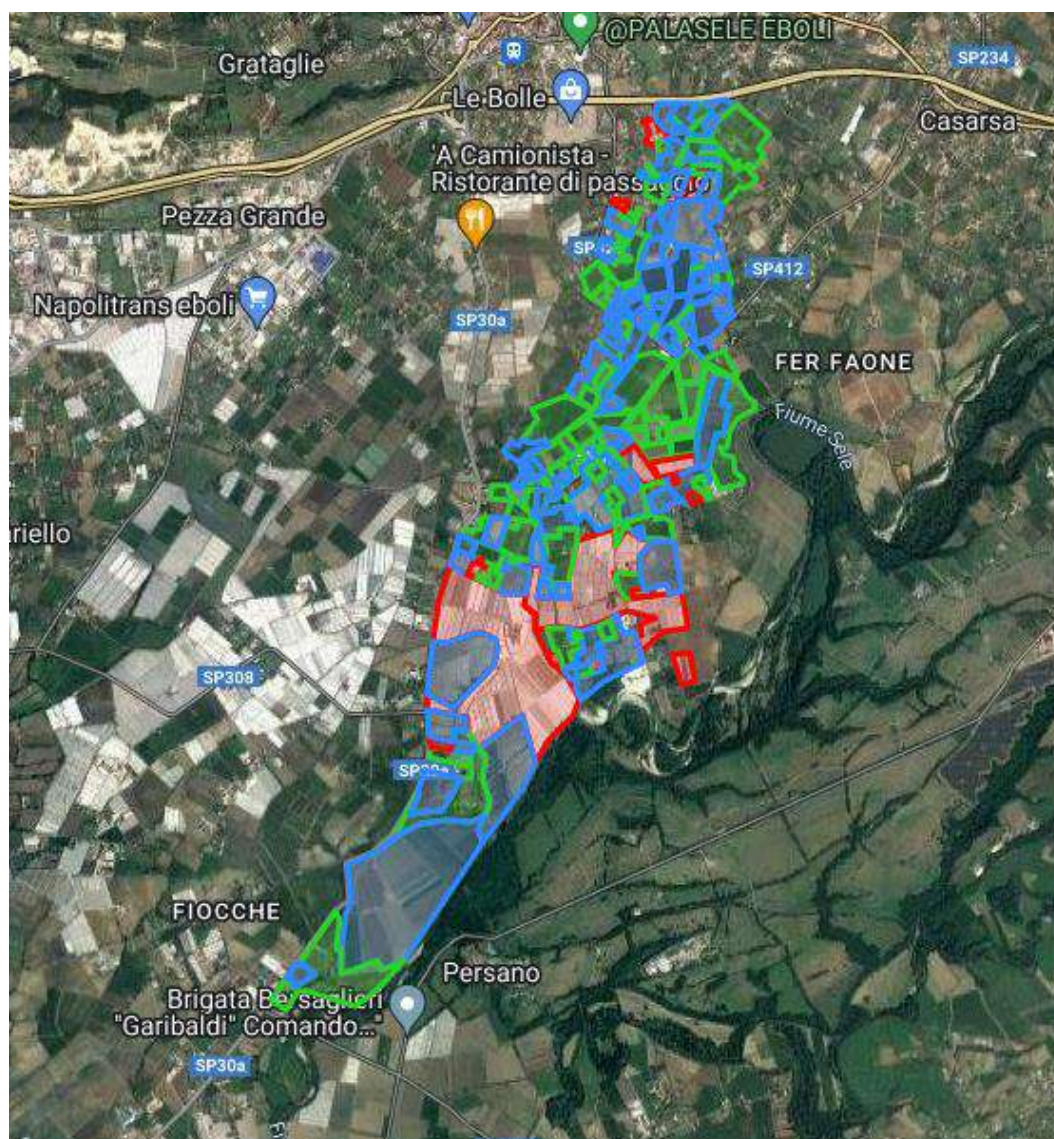


Figura 2 Zona oggetto di analisi lungo i tracciati previsti da ANAS. In azzurro i seminativi, in verde le colture arboree ed in rosso gli impianti serra

La tabella che segue, riporta i risultati acquisiti:

Tipologia	Superficie Ha	Percentuale rispetto alla SAU
Seminativi pieno campo	320	47%
Colture arboree	200	30%
Colture in serra	156	23%
<b>Totale SAU</b>	<b>676</b>	<b>100</b>
Altre superfici non agricole	100	Percentuale SAU/SAT
<b>Totali</b>	<b>776</b>	<b>87%</b>

Da quanto si evince dalla tabella, rispetto ai dati generali riferiti 6° censimento, la struttura rurale del il territorio interessato al progetto è maggiormente indirizzata verso colture ad elevato reddito, conseguito attraverso un elevato livello di investimenti in strutture e tecnologie favoriti anche da finanziamenti europei recati attraverso i Piani di Sviluppo Rurale susseguitisi nell'ultimo decennio.

Per quanto riguarda i terreni a seminativo le colture più praticate sono le orticole in pieno campo sia primaverili-estive (pomodoro, peperone, melone, anguria...ecc) che autunno-vernine (scarole, finocchio, cavolfiore, lattuga). Le tecniche colturali sono notevolmente avanzate e prevedono l'utilizzo di teli pacciamanti, impianti di microirrigazione collegati ad impianti di fertirrigazione, con utilizzo anche di strumenti e macchine di agricoltura di precisione. Va precisato che la presenza abbondante di acqua, il particolare clima locale e la fertilità dei suoli consentono di effettuare anche tre cicli colturali annuali di orticole.

Tra le colture erbacee sono presenti anche superfici destinate a colture foraggere collegate agli allevamenti bufalini, in particolare erbai primaverili estivi- (mais da insilaggio o erbai misti) o autunno-vernini (loietto, erbai misti di cereali e leguminose).

Importante in zona è la presenza di aziende ad ordinamento produttivo orticolo in ambiente protetto da serre/tunnels. In particolare la piana del Sele si è distinta negli ultimi anni nella coltivazione degli ortaggi baby leaf come rucola, lattughino, spinacino, valerianella, ed altre essenze. Attualmente la Piana del Sele rappresenta il più importante distretto produttivo del sud Italia per le insalatine da IV gamma, dimensioni davvero importanti, in termini economici, di superfici investite e innovazione tecnica. Il recente riconoscimento della denominazione IGP Rucola da parte dell'Unione Europea, così come la presenza sul territorio di aziende leader nella produzione e commercializzazione di ortaggi ad alto contenuto in servizio, fanno di questa e altre baby-leaf un'agrofiliera di qualità dell'agricoltura del nostro Paese.



Trattasi di un settore che necessita di importanti investimenti, in termini sia di strutture che di macchinari

Tra le coltivazioni arboree troviamo coltivazioni frutticole altamente specializzate. Tra le più praticate in zona vi sono le drupacee in generale (pesco, albicocco e susino) con particolare riferimento a varietà precoci e precocissime, anche allevate in serra e/o sotto impianti di protezione dalla grandine, l'actinidia (*Actinidia deliciosa*, *Actinidia chinensis*) con impianti ultraspecializzati, a doppia pergoletta dotati di impianto di irrigazione localizzato e, in alcuni casi, di protezione con rete antigrandine. Negli ultimi anni è stata rilanciata l'agrumicoltura con la realizzazione di nuovi impianti specializzati, tutti dotati di irrigazione localizzata, con particolare riferimento alla produzione di limoni (anche in ambiente protetto) e mandaranci.

Tra le arboree è presente anche l'olivicoltura anche se trovandoci nella parte pianeggiante del territorio, trattasi per lo più di piccoli impianti e/o di piante di olivo poste ai margini dei campi,

### L'opera progettata

Come già descritto in premessa il progetto presentato da ANAS prevede la realizzazione di una strada di collegamento veloce di tipo B una lunghezza di circa 34,7 km di cui circa 25 Km con una piattaforma stradale di tipo B (due corsie per senso di marcia di 3,75 m e banchine laterali da 1,75 m, per una larghezza complessiva pari a 22,00 m), mentre i restanti 10 Km di manutenzione ordinaria (pavimentazione, segnaletica, barriere) di una categoria stradale di tipo C secondo il D.M. 05/11/2001.

L'ANAS, inoltre, ha previsto quattro alternative che differiscono leggermente nel tracciato ma che non modificano la tipologia di opera, che prevede, nel tratto interessato dalla aziende agricole dei committenti, la realizzazione di rilevati, viadotti e trincee come da grafico e tabelle allegate:

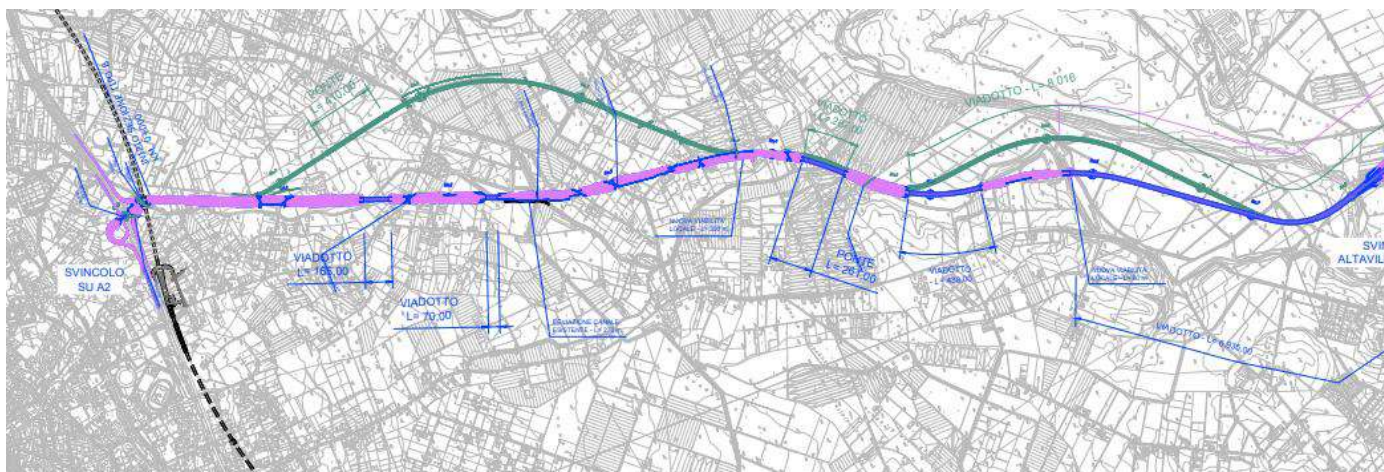


Figura 3 Tratto di attraversamento del territorio di Eboli

Alternativa1	lungh.m	%
Svincoli	6	

Galleria		
Rilevato	15300	40%
Trincea	3500	9%
Viabilità Di Ricucitura	3103	8%
Manutenzione Ordinaria Tipo C	7946	21%
Viadotto/Ponte/Cavalcavia	8329	22%

Alternativa 2	lungh.m	%
Svincoli	6	
Galleria	750	
Rilevato	16600	45%
Trincea	3500	10%
Viabilità Di Ricucitura	1440	4%
Manutenzione Ordinaria Tipo C	7946	21%
Viadotto/Ponte/Cavalcavia	6786	18%

Alternativa 3	lungh.m	%
Svincoli	6	
Galleria		
Rilevato	14000	37%
Trincea	2500	7%
Viabilità Di Ricucitura	2445	7%
Manutenzione Ordinaria Tipo C	7946	21%
Viadotto/Ponte/Cavalcavia	10529	28%

La tipologia di strada progettata, ovviamente, influenza molto l'impatto che l'opera potrà avere sul territorio circostante ed in particolare sulle attività agricole, le cui produttività e redditività economica sono intrinsecamente in connessione con l'ambiente circostante in un rapporto mutualistico in cui un elemento influenza l'altro.

## Rilevati:

gran parte del tratto di strada di tipo B che attraverserà il territorio agricolo dei diversi comuni sarà realizzato su rilevato secondo lo schema tipo presentato da ANAS:

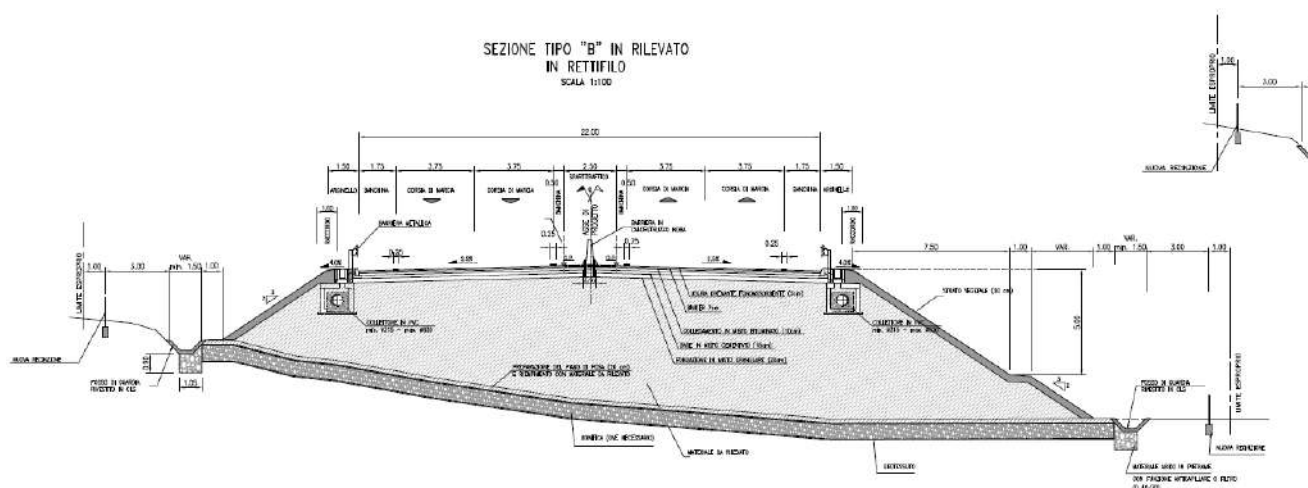


Figura 4 Sezione tipo del rilevato

Da quanto si legge dai grafici di progetto presentati da ANAS e dalla relazione descrittiva i tratti in rilevati avranno un'altezza variabile da 4 a 7 metri per una larghezza complessiva di circa 50 metri.

## Trincea

Alcuni tratti del tracciato saranno realizzati in trincea secondo lo schema tipo riportato nella figura 5:

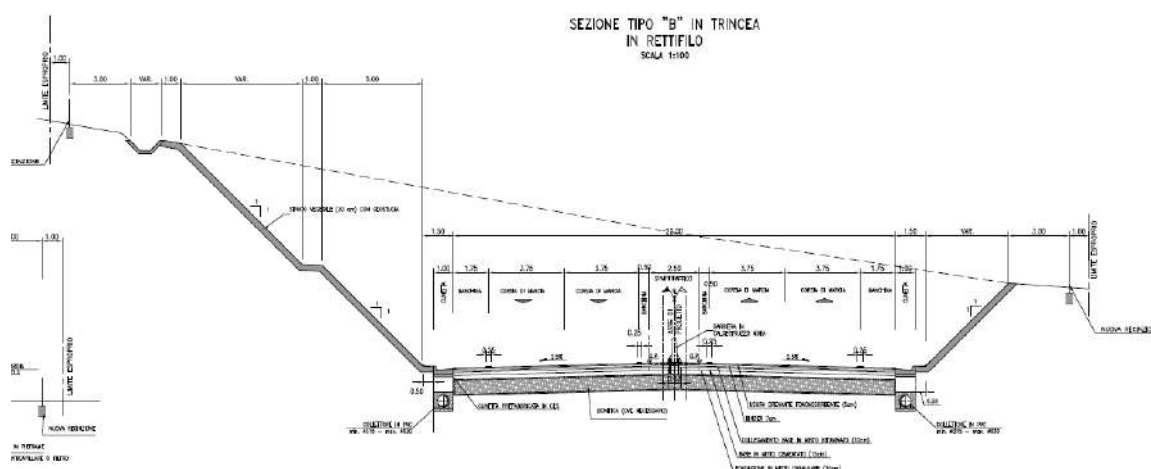


Figura 5 Sezione tipo Trincea

Da quanto si legge dai grafici di progetto presentati da ANAS e dalla relazione descrittiva i tratti in trincea avranno una profondità fino a circa 7 metri.

### Viadotti

Il progetto è caratterizzato dalla presenza di nuovi viadotti anche di lunghezza considerevole. Essendo una strada di tipo B si è scelto di progettare due viadotti affiancati. L'altezza sarà variabile con tratti di altezza superiore ai 10 metri.

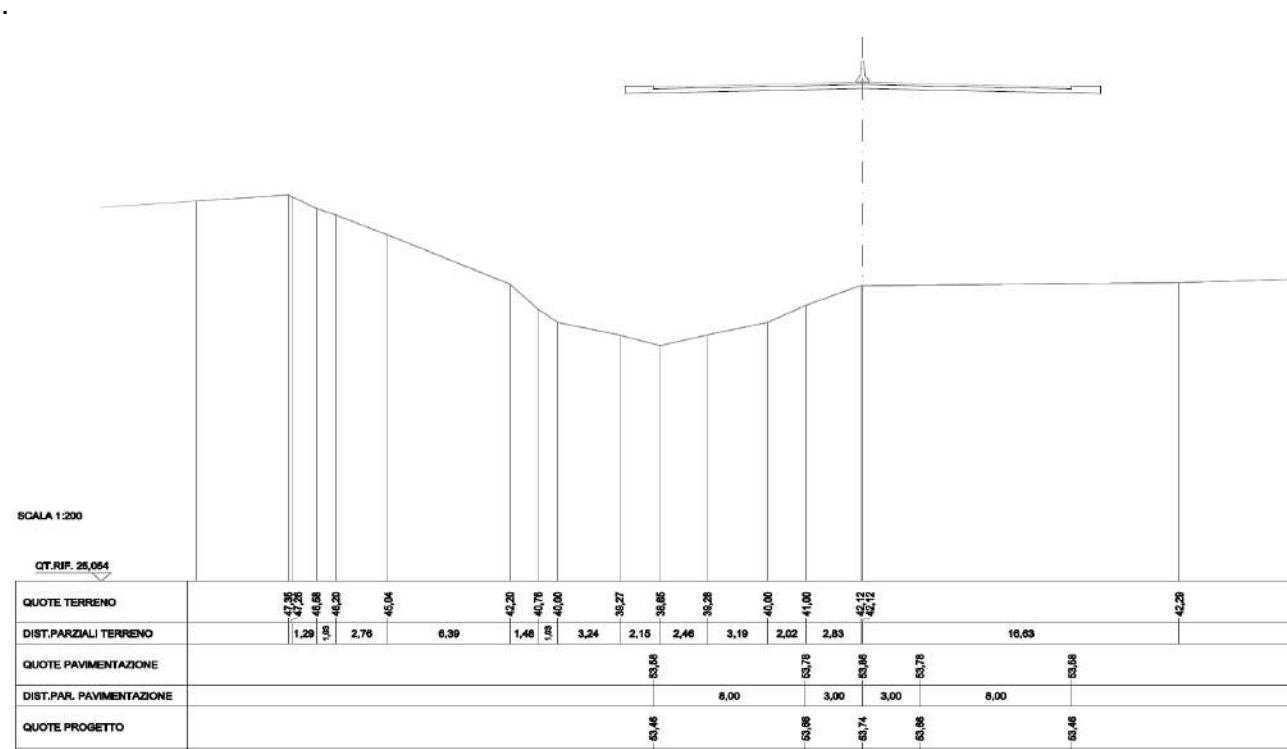


Figura 6 Sezione di un tratto in viadotto

### Impatto delle opere progettate sul settore agricolo

Non vi è dubbio che la realizzazione del progetto presentato da ANAS e la conseguente sottrazione di rilevanti superfici agricole, causerà danni ed impatti negativi di notevole entità.

Al fine di evidenziare i diversi impatti che un’opera così progettata può produrre alla filiera agroalimentare ed in particolare quella relativa ai comparti produttivi presenti nell’area interessata dal presente studio, sono state selezionate le tematiche relative al comparto agricolo sulle quali l’opera andrà ad incidere mettendo a confronto, in una matrice di impatto, l’ipotesi di progetto prevista da ANAS e una eventuale opzione alternativa che prevede il potenziamento della rete viaria esistente.

Le tematiche affrontate sono:

- Consumo di suolo agricolo: non vi è dubbio che l'opera sottragga solo agricolo di elevata fertilità oltre che suoli destinati ad aree naturali particolarmente ricche di biodiversità (aree sic e zps della riserva Foce Sele Tanagro);
- Valore di mercato delle aziende: l'opera, per come progettata, oltre a sottrarre suolo produttivo comporterà la divisione in due o più corpi di numerose delle aziende agricole presenti con importante decremento di valore delle intere aziende;
- Redditività aziendale: la sottrazione di terreno, la divisione in più corpi delle aziende inciderà direttamente sulla PLV (produzione lorda vendibile) e sulla loro redditività attraverso un incremento dei costi di produzione;
- Occupazione: le aziende interessate sono a carattere intensivo, con elevato fabbisogno di manodopera. L'opera inciderà in maniera importante anche sulla diminuzione complessiva di ore di lavoro agricolo e quindi sull'occupazione;
- Sostenibilità delle produzioni: l'aumento di traffico veloce concentrato lungo una sola arteria avrà impatto sulla qualità complessiva dell'ambiente e determinerà la presenza di residui di sostanze inquinanti sulle produzioni agricole. Inoltre va considerato che la realizzazione di un tale manufatto comporterà modifiche microclimatiche con conseguenze sulla sanità delle produzioni;
- Certificazioni di qualità e dei processi produttivi: la aziende agricole moderne, per confrontarsi sui mercati nazionali ed internazionali deve seguire dei restrittivi standard di qualità. Difatti la quasi totalità delle aziende agricole presenti sul territorio è in possesso di certificazioni di qualità riguardanti i diversi aspetti della produzione: certificazioni di sistema (norme ISO), di prodotto (composizione chimica, valori nutrizionali, proprietà organolettiche), di processo (produzione biologica o integrata), di processo/prodotto (dop, global gap);
- Carico di bestiame delle aziende zootecniche: la diminuzione di terreni determina anche un effetto diretto sul carico di bestiame dovuto sia alla diminuzione di alimenti che alla diminuzione di terreni necessari allo smaltimento dei reflui zootecnici (letame e liquame) provenienti dagli allevamenti ma anche di digestato proveniente da impianti di biogas pure presenti lungo i tracciati progettati;
- Rete di deflusso delle acque meteoriche: fondamentale per un corretto governo del territorio ma anche per una efficace gestione agronomica nelle singole aziende è la possibilità di controllare in maniera corretta il deflusso delle acque meteoriche. Tale necessità si farà sempre più pressante nel futuro a causa dei cambiamenti climatici che mostrano con sempre maggior frequenza i loro effetti.

La matrice predisposta mette a confronto l'impatto (con gradualità da lieve a medio a grave) che un'opera del tipo di quella proposta dal progetto presentato da ANAS ed attualmente oggetto del



dibattito pubblico, avrebbe sulle diverse componenti più sopra descritte, rispetto all'ipotesi alternativa di potenziamento e completamento della rete viaria già esistente:

Tematica di riferimento	ALTERNATIVE	
	Bretella di progetto ANAS	Potenziamento rete stradale esistente
Consumo di suolo agricolo		
Valore di mercato delle aziende		
Redditività aziendale		
Occupazione		
Sostenibilità delle produzioni		
Certificazioni di qualità		
Certificazine di processi produttivi		
Carico di bestiame aziende zootecniche		
Rete di deflusso delle acque meteoriche		
Impatto lieve		
Impatto medio		
Impatto grave		

## Descrizione ed analisi degli impatti

**Consumo di suolo agricolo:** la realizzazione di un'arteria veloce di tipologia B comporterà un consumo diretto di suolo stimato dal piano di esproprio di ANAS in:

Superfici da espropriare = 719.630 mq

Superficie da asservire/convenzionare = 362.585 mq

Superficie in occupazione temporanea = 80.905 mq

In totale le superfici direttamente interessate dall'opera sono pertanto di 1.163.120 mq pari a 116,31 Ha.

Di contro, il potenziamento della rete viaria esistente, limiterebbe il consumo di suolo ad una frazione sicuramente inferiore ed eviterebbe ulteriore frammentazione del territorio e delle aziende agricole. Il consumo di suolo comporta effetti a cascata sull'intero comparto agricolo che si riverberano sull'intero territorio e sulle popolazioni in esso residenti.

Il consumo di suolo, infatti, non comporta solo un impoverimento di terreni fertili e quindi di produzione agricola ma determina una grossa frammentazione del paesaggio, alla quale seguono danni su piante ed animali, ma anche sui diversi ecosistemi e sull'assetto idrogeologico con aumento delle aree impermeabilizzate in una zona già di per se fragile da punto di vista idrogeologico.

In secondo luogo, provoca un vero e proprio danno ad un aspetto fondamentale della nostra cultura e società, ovvero il paesaggio inteso come percezione umana e identità culturale.

Una forte frammentazione si riflette anche nella creazione di aree isolate ed emarginate con impatti importanti anche sugli aspetti sociali.

La perdita di superfici naturali o agricole non ha soltanto evidenti effetti negativi sull'ambiente e sui diversi ecosistemi, ma determina anche una crescente frammentazione delle aree edificate. Perciò, anche se il consumo di suolo in determinati spazi non ci sembra particolarmente allarmante (poiché

ridotto in termini di superficie), dobbiamo considerare comunque che questa sua configurazione frammentaria determina un danneggiamento generale della connettività ecologica e della qualità dei paesaggi e compromette le funzionalità dei suoli.

### **Valore di mercato delle aziende agricole**

La sottrazione diretta di superficie alle aziende agricole esistenti sul territorio non rappresenta solo un danno diretto con perdita di valore relativa al solo valore di mercato del suolo sottratto. La frammentazione delle aziende e la sottrazione di suolo in generale comporta infatti un effetto sull'intero valore aziendale e quindi anche sulla parte residua.

Il danno derivante dalla perdita di valore della proprietà causata dalla sottrazione della superficie espropriata e dalla diminuzione di valore della residua proprietà è espressamente previsto dal DPR 327/2001 all'art. 40 così come modificato dalla intervenuta sentenza della Corte cost. n. 181 del 10 giugno 2011, ed all'art 33 ove è riconosciuta la diminuzione di valore del bene nel caso di esproprio parziale.

Difatti la perdita patrimoniale subita per la sottrazione di una parte rilevante dei terreni costituenti le aziende, consiste nel danno diretto e cioè la perdita di valore dovuta alla sottrazione del bene per espropriazione e nel danno indiretto e cioè la perdita di valore che subisce la parte residua del fondo a seguito della sottrazione della superficie espropriata ed alla imposizione di vincoli su altre parti. Entrambi queste tipologie di danno concorrono a formare l'indennità espropriativa a norma degli art. 33 e 40 del dpr 327/2001.

Posto che a norma dell'art 40 del dpr 327/2001 l'indennità di esproprio corrisponde con il valore di mercato dei terreni espropriati (oltre alla indennità di coltivazione che spetta ai titolari quali coltivatori diretti o IAP e alla conseguente indennità di occupazione prevista dall'art. 50 del TU), la stima della perdita di valore della parte residua del fondo, riconoscibile a norma dell'art. 33 del TU, andrà ricercata applicando il criterio di stima cosiddetto del Valore Complementare.

Si possono definire complementari i beni il cui impiego è reciprocamente condizionato e quelli il cui uso congiunto consente di ottenere nel complesso un'utilità superiore da quella ottenibile dall'impiego separato dei beni stessi.

La stima del valore complementare è, pertanto, l'espressione della differenza tra il valore di mercato dell'intero bene economico e quello della parte residua considerata separata e vendibile in modo disgiunto.

Il modello di stima risulta pertanto:

$$V_{comp} = V_m - V_r$$

dove:

$V_{comp}$  = valore complementare della porzione da valutare

$V_m$  = valore di mercato dell'intero bene

Vr = valore di mercato del bene residuo

## **Redditività delle aziende**

La sottrazione di terreno ed il frazionamento delle aziende comporta conseguenze molto impattanti sulla redditività delle aziende stesse in termini di perdita di reddito, perdita di opportunità, e danni diretti alle produzioni agricole e alle strutture aziendali. la prevista indennità di coltivazione, calcolata attraverso i VAM non potrà mai coprire tutta una serie di elementi negativi che rimarranno a carico delle aziende espropriate.

La redditività, infatti, è legata, da un lato, al pregio delle coltivazioni che consentono produzioni di elevata qualità e quantità e dall'altra dai bassi costi di produzione che derivano dalla possibilità di avere unità produttiva in unico corpo con estensioni notevoli, meccanizzabili, irrigui, dotati di ottima viabilità interna, anche condotti con metodo biologico e altre certificazioni. Non vi è dubbio che il passaggio della bretella, così come progettata, costituirà un elemento distruttivo per le capacità produttive dell'azienda, per le sue possibilità di produrre reddito e per le sue opportunità di sviluppo.

E' da mettere in conto un aumento dei costi aziendali dovuto sia alla divisione aziendale in più corpi che all'impatto sulle economie di scala delle aziende stesse. Come già riferito, infatti, il territorio della Piana del Sele, ed in particolare del comune di Eboli, ospita imprese agricole di dimensioni maggiori rispetto alla media provinciale e regionale e la tendenza all'accrescimento delle dimensioni ed alla aggregazione in organizzazioni di produttori è tutt'ora in corso. Un'opera così impattante rischia di incidere negativamente su tali aspetti economici in quanto difficilmente le aziende presenti potrebbero sopperire attraverso l'acquisto di altri terreni delle medesime caratteristiche e nella stessa zona. A titolo di esempio le aziende che operano in regime di agricoltura biologica difficilmente potrebbero trovare immediatamente disponibili altri terreni già in possesso di certificazione bio e sarebbero costrette a diminuire per diverse annualità i quantitativi prodotti. Altro caso particolare è quello delle aziende che operano in coltura protetta da serre tunnels. Difatti in regione Campania è operante la Legge Regionale sugli impianti serricoli n° 8/95 modificata dalla Legge Regionale n°33/2012 ed il Regolamento Regionale 6 dicembre 2013, n. 8. Tali normative, ai fini del rilascio delle autorizzazioni alla realizzazione di nuovi impianti, hanno reso obbligatoria la preventiva autorizzazione da parte del Consorzio di Bonifica territorialmente competente per quanto concerne gli aspetti idraulici anche in assenza di specifiche prescrizioni degli strumenti urbanistici. Attualmente nel territorio di Eboli, ove è prevista la realizzazione della bretella, è di competenza del consorzio di Bonifica Destra Sele e vengono rilasciate poche autorizzazioni solo in aree molto limitate, in quanto buona parte dei bacini idrografici relativi ai diversi corsi d'acqua e canali di scolo risultano saturi o prossimi alla saturazione. Ciò renderebbe molto difficile se non impossibile lo spostamento dell'attività in altre parti del territorio.

Inoltre per quanto attiene la diminuzione di reddito futuro e di perdite di opportunità, la giurisprudenza italiana si è espressa negativamente in quanto ha ritenuto che *“l'indennità di espropriazione non possa superare in nessun caso il valore determinabile con l'applicazione del criterio legale, senza che abbia rilievo il reale pregiudizio che il proprietario od altro titolare di minore diritto di godimento risentono come effetto dal non potere ulteriormente svolgere, mediante l'uso dello stesso immobile, la precedente attività”*.

Purtuttavia va sottolineato che la giurisprudenza della Corte Europea dei Diritti dell'Uomo (CEDU), in contrapposizione con la giurisprudenza italiana, ha sempre riconosciuto e tutelato tutti i diritti dei cittadini che siano sacrificati, sia in maniera diretta che indiretta, dalla espropriazione. La citata giurisprudenza europea ha stabilito, in particolare, che tutti i cittadini hanno diritto ai sensi della convenzione di vedersi riconosciuto (e garantito) **l'integrale ristoro e risarcimento** di tutti i danni da determinarsi nella misura della loro effettiva consistenza, ivi espressamente compreso il "danno aziendale" (consistente nella cessazione e/o riduzione dell'attività) prodotto all'imprenditore quale conseguenza diretta dell'espropriazione.

## Occupazione

Le conseguenze sull'occupazione sono ad oggi difficilmente quantificabili. Questo perché, come già detto nei precedenti punti, gli effetti non saranno solo riferibili e proporzionali alle superfici direttamente oggetto di esproprio ma potrebbero estendersi in conseguenza degli effetti a cascata che interesseranno le intere strutture aziendali.

Se consideriamo solo la perdita di giornate di manodopera agricola relative alla sottrazione di superficie espropriata e/o asservita, pari a circa 110 Ha e calcoliamo le ore di lavoro in funzione delle colture prevalenti e prendendo a riferimento le tabelle manodopera della Regione Campania (*Circolare sulla definizione dei valori di riferimento per la determinazione dei fabbisogni di lavoro, necessari per l'espletamento delle attività agricole, di cui all'art. 2135 del Codice Civile. Tabelle per branche di attività e metodologia di calcolo del fabbisogno di lavoro, in attuazione della Delibera di Giunta n 339/2008 “Riconoscimento dello status di Imprenditore Agricolo Professionale (I.A.P.) e relative attività di certificazione e di controllo*) è possibile impostare il seguente calcolo:

Frutteti/agrumeti/oliveti Ha 110 x 30% = Ha 33 x 800 ore/ettaro/anno = 26.400 ore (pari a circa 4000 giornate)

Seminativi (orticole e foraggere) Ha 110 x 47% = Ha 52 x 1.000 ore/ettaro/anno = 52.000 ore (pari a circa 8.000 giornate)

Ortaggi in serra = Ha 110 x 23% = 20 Ha 5.000 ore/ettaro/anno = 100.000 ore (pari a circa 15.384 giornate)

**Totale giornate lavorative a rischio = 27.384 gg/anno**



Che corrispondono a circa 100 Unità Lavorative agricole a tempo pieno.

Il numero così calcolato non tiene conto di eventuali ulteriori effetti negativi che sicuramente si innescherebbero a seguito degli altri impatti sulla struttura delle aziende e sulle produzioni.

### **Sostenibilità delle produzioni**

La sostenibilità delle produzioni agricole, intesa come capacità di mantenere un processo senza compromettere la possibilità per le generazioni future di goderne, è argomento in primo piano, essendo parte fondamentale degli obiettivi perseguiti della nuova Politica Agricola Comune Europea attraverso il Green Deal e la strategia From Farm to Fork che prevede obblighi vincolanti per la riduzione dell'uso dei fitofarmaci, aumento della salute dei suoli ed incremento dell'agricoltura biologica e attraverso il conseguimento degli obiettivi dell'agenda 2030.

L'analisi delle conseguenze che avrebbe l'opera proposta non può non tenere conto dei cambiamenti microclimatici che a seguito della realizzazione di un'opera di tale tipologia si determinerebbero su una fascia di terreni ben più ampia della superficie direttamente sottratta. La presenza di rilevati e viadotti di notevole dimensione, orientati in direzione nord – sud, comporterà diminuzione di illuminazione e di ventilazione sulla fascia di suolo limitrofa e possibile aumento dei fenomeni di ristagno idrico e di incremento dell'umidità relativa. Questi effetti si manifestano sulle produzioni agricole sia attraverso una diminuzione diretta di produzione che indiretta a causa dell'incremento delle malattie crittogamiche in grado di determinare danni importanti alle produzioni. Difatti le principali malattie crittogamiche vengono favorite dalla scarsa ventilazione e dall'aumento della umidità relativa dell'aria e dei terreni. Ciò comporterà la necessità di un maggiore apporto di fattori produttivi quali concimazioni e trattamenti fitosanitari che, oltre a comportare un danno economico alle aziende, come già descritto al punto relativo alla diminuzione di reddito, si traduce in una minore sostenibilità ambientale delle produzioni. Tale effetto è ancora più accentuato nelle tante aziende operanti con metodo di produzione biologico e integrato che rischiano di vedere compromesse le produzioni che dovessero trovarsi nelle vicinanze della bretella.

Anche la sottrazione di importanti superfici naturali, tra cui aree sottoposte alla direttiva Habitat (aree SIC e ZPS) ed aree protette (Riserva Regionale Sele Tanagro), comporterà una generale diminuzione del grado di biodiversità dell'area che avrà sicure conseguenze anche sulle produzioni agricole. Le aree naturali sono, difatti, un importante fattore di equilibrio ambientale che ha dirette conseguenze anche sulle attività e sulle produzioni agricole attraverso, ad esempio, la regolazione del microclima ed il mantenimento delle buone condizioni dell'entomofauna utile in agricoltura.

## **Certificazioni di qualità e di processo**

Gli impatti decritti nel precedente punto relativo alla sostenibilità hanno conseguenze dirette sulla possibilità di ottenere e/o mantenere gli standards qualitativi richiesti dalle certificazioni, siano esse di prodotto che di processo.

In particolare la perdita di superfici con certificazione biologica sarà difficilmente recuperabile per le aziende in quanto eventuali nuove superfici da certificare con lo stesso metodo biologico necessiterebbero di un periodo di due o tre anni di conversione con evidente perdita di benefici. Andrebbe anche considerato che l'eventuale sottrazione di superfici certificate farebbe diminuire gli importi dei contributi erogati ed erogabili ai sensi delle misure agroambientali previste dalla Politica Agricola Comunitaria. Inoltre le superfici che rimarrebbero coltivate con metodo biologico e che si troverebbero in una fascia contigua alla sede stradale di tipo B, possono essere soggette a particolari controlli e prescrizioni da parte degli enti di controllo a causa delle possibili contaminazioni da inquinanti, non escludendo neanche la possibilità di vedersi revocata la certificazione.

## **Carico di bestiame**

La diminuzione di superficie a disposizione delle aziende zootecniche non solo determina una contrazione delle produzioni foraggere necessarie per l'alimentazione delle mandrie ma riduce le superfici ove poter gestire i reflui zootecnici attraverso la loro corretta utilizzazione. Tale problematica è estesa anche all'utilizzazione dei digestati provenienti da impianti di produzione di biogas che pure sono presenti nell'area interessata dal passaggio della bretella.

Tale gestione si è fatta particolarmente articolata e complessa soprattutto nella Piana del Sele, a seguito della Direttiva Nitrati e della emanazione della Delibera di Giunta Regionale n. 585 del 16.12.2020 in che approva la *Disciplina per l'utilizzazione agronomica degli effluenti di allevamento, delle acque reflue e digestati e programma d'azione per le zone vulnerabili ai nitrati di origine agricola*". A seguito dell'applicazione di tale disciplina l'intera Piana del Sele è stata classificata come Zona Vulnerabile ai Nitrati con conseguente ridotta possibilità di utilizzo agronomico dei reflui e del digestato, influenzando il numero massimo di capi allevabili in azienda. Una ulteriore sottrazione di superfici avrebbe, quindi, sicuramente effetti estremamente negativi sul comparto zootecnico e relative produzioni di alta qualità.

## **Rete di deflusso delle acque meteoriche**

L'opera si inserisce in un contesto territoriale particolarmente fragile dal punto di vista idrogeologico. Attualmente la Piana del Sele è servita da una rete scolante non sempre sufficiente a supportare i volumi di acque meteoriche che raggiungono il suolo e tale condizione di insufficienza è destinata ad aumentare anche in considerazione dei cambiamenti climatici in atto che producono fenomeni sempre più intensi e frequenti.

L'inserimento in tale contesto di un'opera di così ampie dimensioni, che andrebbe praticamente a creare una sorta di barriera proprio all'interno del reticolo idrografico dei fiumi Sele e Calore, non potrà che aumentare il pericolo idraulico, anche in considerazione dell'impermeabilizzazione di un'ampia superficie agricola e naturale.

Si fa presente che buona parte del percorso attraverserà aree definite a rischio e pericolo idraulico elevato secondo il Piano Stralcio dell'Autorità di Bacino.

La realizzazione dell'opera ridurrebbe anche le superfici che si potrebbero destinare alla creazione di nuova rete idrica di scolo e di bacini di laminazione, sempre più necessari proprio in quel tratto di territorio ove la frequenza degli eventi alluvionali è molto elevata.

## **Conclusioni**

Da quanto esaminato ed illustrato nella presente relazione, il passaggio della bretella di collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla SS n. 18 ad Agropoli sul tragitto indicato dalla progettazione attualmente pubblicata comporterà il completo stravolgimento dell'attività agricola di numerose aziende interessate dal tracciato ed avrà un impatto importante sulla connessione tra le attività agricole della zona e le importanti aree naturalistiche protette che si trovano lungo il suo percorso.

Le pesanti ripercussioni sull'attività agricola del territorio che fin dai primi anni 60 è stato modellato con tenacia dalle istituzioni e dagli imprenditori locali in funzione di un sistema territoriale all'avanguardia sia per i cospicui investimenti effettuati con l'intervento di fondi pubblici e privati, sempre orientati alla qualità delle produzioni e alla conquista di nuovi mercati, che per la cura e l'attenzione della sostenibilità delle produzioni e della biodiversità, avranno esiti gravi e, in parte, imprevedibili allo stato attuale. Difatti, al di là delle valutazioni economiche prudenziali trattate in questa relazione, potrebbero arrivare fino a determinare il completo abbandono di numerose aziende, con perdita di valori e di produzioni agricole di qualità elevatissima che traggono il loro pregio anche e soprattutto dalla ricchezza naturalistica e paesaggistica dei luoghi in cui vengono prodotte.

Ci si chiede se, chi ha ideato il progetto prevedendo il passaggio della bretella in quel punto, ne abbia colto l'importanza agricolo/paesaggistico/naturalistica, ed abbia tenuto in debito conto delle pesanti ricadute ambientali ed economiche di quella scelta. Ci si chiede se si siano valutate

con attenzione eventuali alternative che prevedano un minore consumo di suolo, valorizzando il reticolo stradale esistente, arrecando così meno danno all'intero agroecosistema. Dovrebbe far riflettere che il danneggiamento e la scomparsa di agroecosistemi così complessi ed attività agricole di così alto valore non potrà mai più essere ripristinato né potrà essere trasferito e realizzato in altro posto. Diversamente da altre attività economiche umane, che sarebbero facilmente trasferibili e delocalizzabili, certe produzioni agricole sono indissolubilmente legate al contesto territoriale in cui sorgono e in cui hanno modellato nei secoli il paesaggio.

Tutto ciò premesso si riportano, in maniera riassuntiva, le determinazioni cui si è pervenuti in virtù delle analisi elaborate in merito alla realizzazione dell'opera così progettata:

- 1) Importante consumo di suolo agricolo di elevata fertilità in un contesto di aree naturali ricche di biodiversità;
- 2) Ingente danno patrimoniale alle aziende interessate derivante dalla sottrazione delle superficie aziendali con conseguente riduzione del valore di mercato e possibile compromissione della redditività aziendale che, in alcuni casi, può arrivare a complete dismissioni aziendali;
- 3) Rilevante impatto sociale con oggettiva riduzione di giornate lavorative e accentuazione di fenomeni legati ad una accentuazione del conseguente disagio socioeconomico;
- 4) Elevato impatto ambientale con fenomeni legati al diverso microclima che verrà a crearsi, alle interferenze con il reticolo di canali e aree destinate allo deflusso delle acque e, infine, alla presenza nelle vicinanze di importanti siti naturalistici.
- 5) Impatto negativo sull'ottenimento e mantenimento degli standards qualitativi previsti dai diversi disciplinari di riferimento per le certificazioni di prodotto e di processo.

Ciò è quanto, in fede e serena coscienza posso affermare a conclusione dell'incarico ricevuto.

Pontecagnano Faiano, 23/05/2023

dott agronomo Carmine Maisto





COLLEGAMENTO  
STRADALE VELOCE  

---

A2 - SS18 - AGROPOLI

# CONSIGLIERI COMUNALI DI CAPACCIO PAESTUM

---



I sottoscritti Consiglieri Comunali del Comune di Capaccio Paestum, intendono, con il presente documento, esprimere spunti di riflessione, nella delicata fase di consultazione popolare, in riferimento alla progettualità della rete a scorrimento veloce di collegamento fra Eboli ed Agropoli.

Le problematiche evidenziate a monte della proposta progettuale, sono notevoli ma non irrisolvibili.

Tuttavia la soluzione proposta finisce per diventare peggiore del male: ciò che si prospetta, impatta un territorio molto sensibile se si tiene conto che si tratta di territori:

- Di grande rilevanza paesaggistica
- Di grande rilevanza agricola
- Di grande rilevanza zootecnica
- Ai margini del parco nazionale del Cilento Vallo di Diano ed Alburni
- Di grande rilevanza archeologica (Paestum sito Unesco)

Un'opera impattante su territori di tal genere, di fatto incide in maniera determinante e definitiva sui suoi equilibri naturalistici ed idro geologici.

Un'opera che invade territori prevalentemente dediti ad attività di agro zootecnia, finisce per sottrarre suolo agricolo, devastarlo, e sottrarre suolo dedito al pascolo ed indispensabile alle operazioni di spandimento dei reflui zootecnici.

Dunque nel mentre si intende dar impulsi alle economie del territorio, velocizzando le condizioni di accessibilità, di fatto si finisce per minare alla loro stessa stabilità che si avvale di superfici di pascolo e colture, e di salubrità dei suoli.

L'attuale viabilità si avvale di reti in parte obsolete ( ss18 Tirrena inferiore ) in parte incomplete (la strada Aversana )

La vera rete di collegamento all'aeroporto è costituita dalla strada Aversana: questa manca di uno sbocco efficace alla SS18 e di un collegamento all'autostrada ed alla tangenziale di Salerno in direzione nord.

La ss18 Tirrena inferiore si avvale di un tracciato ormai obsoleto e con tratti cittadini con una molteplicità di accessi, che fanno da imbuto al traffico veicolare quotidiano- Utile e possibile un suo allargamento ed una revisione delle immissioni nelle aree ad alta densità urbana.

Soluzioni queste che sono ampiamente compatibili con le cifre previste nella progettualità della nuova rete e rispondenti alla natura dei territori che si intendono tutelare.

Per altro negli altri incontri tenuti sul territorio si sono evidenziate condizioni di criticità molto simili a quelle che evidenziamo col presente documento.

Vogliamo pertanto sollecitare ad un tavolo di raccordo intercomunale, con rappresentanti di categorie dei vari settori attivi, che tenga conto delle precipue necessità dei territori attraversati, ripensando l'intera progettualità e rivalutando soluzioni idonee e non impattanti.

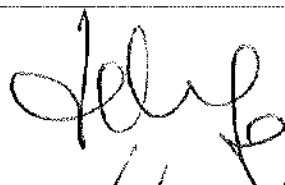
Riteniamo di depositare tale documento agli atti dell'incontro pubblico che in data odierna si tiene nel territorio di Capaccio Paestum.

Sarà nostra cura depositare agli atti del prossimo consiglio comunale di Capaccio Paestum, questo documento ed inviarne copia ai presidenti di Consiglio Comunale di tutti i Comuni interessati dall'attraversamento dell'opera, perché ne diano informazione ai rispettivi Consigli Comunali.

Sottoscrivono



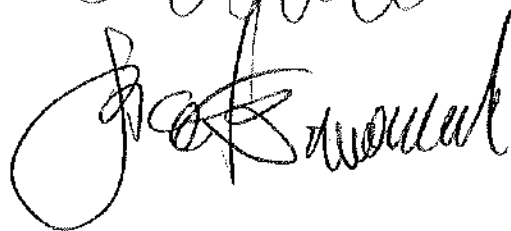
SIEA VINCI GUERRA



FRANCESCO LILLO



FRANCESCO LILLO



FRANCESCO LILLO



COLLEGAMENTO  
STRADALE VELOCE  

---

A2 - SS18 - AGROPOLI

**DIEGO ANTONINI**

---





## **Proposta alternativa bretella A2-Agropoli**

Dopo aver partecipato agli incontri del dibattito pubblico,

Viste le alternative proposte originariamente e in seguito alle modifiche sollecitate e accolte dall'ANAS in seguito al dibattito pubblico

Ritenuto fondamentale valorizzare ulteriormente i seguenti principi e criteri:

- 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
- modularità nella realizzazione dell'opera, tale che anche la realizzazione parziale dell'opera possa apportare benefici al territorio

si invia la proposta di tracciato indicata nella tavola allegata, che di seguito verrà sommariamente illustrata.

1. TRATTO A2-SVINCOLO DI ALTAVILLA: Si considerano indifferentemente i percorsi contenuti nell'ipotesi progettuale "1-A" oppure "2-A"
2. TRATTO SVINCOLO DI ALTAVILLA – SVINCOLO DI PONTE BARIZZO: Si considera il percorso contenuto nell'ipotesi "1-A"
3. 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 rotonda in località "Cerro" che smista il traffico della SS.18 tra l'abitato di Capaccio Scalo e la SS.18 VAR. Nella tavola allegata, questo tratto è disegnato con una linea rossa continua
4. "RADDOPPIO" 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. Nella tavola allegata, questo tratto è disegnato con una linea rossa tratteggiata.

Confidando che la proposta possa ottenere la Vostra Attenzione, si porgono cordiali saluti.

Diego Antonini





COLLEGAMENTO  
STRADALE VELOCE  

---

A2 - SS18 - AGROPOLI

# FONDAZIONE ANGELO VASSALLO

---







## PER IL PRINCIPIO DI LEGALITA': LA BRETELLA! Le nostre considerazioni per una soluzione equilibrata---

Più si discute e più sorgono dubbi su come è nata questa idea, chi l'ha partorita e quale procedimento è stato seguito. L'ANAS compare come autore, Proponente e committente, fino a questo momento, e l'ANAS infatti con i suoi funzionari compare nelle discussioni. Noi ci siamo posti una semplice domanda per sciogliere il nodo più importante della scelta di questa opera: quali studi e analisi sono state fatte per giungere a questa soluzione, a questa idea di tagliare in linea retta un territorio nato e sviluppato nel rispetto della sua vocazione ambientale? Quale piano si è seguito come scelta prioritaria dell'investimento? Quale colore politico ha deciso di impegnare questa grande massa di investimento. Notizie che non troviamo nella relazione preliminare di progetto. In questa, normalmente dovremmo trovare richiamati gli atti a fondamento. Nonostante il legislatore si sforzi, da qualche tempo, di disporre che il danaro pubblico deve seguire un processo chiaro nel percorso amministrativo, a fare, anche velocizzato, ancora assistiamo a composizioni di pacchetti poco chiare, incomplete nello studio delle condizioni reali dei luoghi, degli obiettivi e del prevedibile risultato. Eppure parliamo di soldi pubblici, di tutti. Domanda a cui non trovo risposta convincente. È un progetto preliminare, o idea progetto, si dice. Ma secondo legge e disposizioni in materia il cittadino deve essere messo in condizione di sapere chi ha deciso, perché e con quanti soldi pubblici. E soprattutto dovrebbe saperlo prima di cominciare a toccare natura, territorio, ambiente di vita. Invece non è così, almeno finora. Da qui siamo partiti per capire e per esprimere la nostra opinione. Qualcuno dirà: troppo tardi, l'idea è già progettuale, per cui dobbiamo dire se siamo favorevoli o contrari. Siccome noi siamo abituati a ragionare secondo la scuola del diritto pubblico, penetriamo nelle carte e nella proposta scritta e pubblicata e manifestiamo le nostre perplessità sulla idea proposta. Tecnicamente lasciamo ai professionisti il compito di argomentare le ragioni dell'idea sbagliata, dei costi, della enormità di questo investimento, diluito nell'arco del tempo indefinito (il fondovalle Calore è l'esempio, cominciata quando nacque mio figlio che ora ha 50 anni, ancora è là ad attendere finanziamenti). Tecnicamente vuol dire un piano economico finanziario che ogni buona amministrazione è portata a fare per garantire quel famoso principio dimostrativo: Costi benefici che significa: Se questa opera torna utile alla comunità, in termini produttivi di rapporti sociali, economici e finanziari, tenendo conto che dal 1953, anno della riforma agraria, il territorio si è proiettato verso uno sviluppo consolidato di operatori, commercianti, famiglie, piccoli imprenditori etc. Il ponte di cemento e materiali speciali costituiranno certamente un colpo pesante su tutto il settore, con tutte le conseguenze sul futuro del territorio attraversato. Sono queste analisi che i tecnici, i buoni tecnici avrebbero dovuto analizzare nella progettazione dell'opera. Se sono insorti dubbi nella stessa committenza, vuol dire che lo studio non poggia su basi certe.

Ma noi vogliamo evidenziare un aspetto che fino a questo momento non è stato sollevato, che invece, a nostro avviso, costituisce l'asse portante di tutta la questione:

Perché il territorio viene interpellato a cose fatte e non prima, quando l'idea è venuta fuori dal carciofo? Eppure il problema del traffico in questo tratto e in un certo periodo dell'anno è a conoscenza di tutti e l'ANAS, Ente pubblico del settore, dovrebbe averli a disposizione, per anno, per





mezzo mese e stagione. Perché se ne parla nel periodo a ridosso di quello estivo, 40, 50 giorni, e non se ne parla più negli altri 10 mesi, quando il tratto si percorre normalmente e senza ingorghi? Allora se il problema c'è e di importanza, andava affrontato in termini diversi? Bene allora facciamo un passo indietro per capire meglio il problema.

L'ANAS è un'azienda pubblica dello Stato, insieme alle ferrovie, una SPA, nata per scopi che troviamo negli atti istitutivi dal 1946. L'ANAS costruisce e interviene per conto dello Stato su tutto ciò che riguarda le strade statali e autostradali (concessioni, affidamenti etc., un settore in cui si muove la più grande fetta delle risorse pubbliche, a cui è interessato tutto il bosco e sottobosco imprenditoriale e circondariale. Un mondo in cui gli appetiti escono fuori dalla legalità, almeno per idea; un mondo complesso difficilmente da controllare. Il lavoro manuale tanto decantato, l'occupazione dei lavoratori è poca cosa, insignificante in termini di economia, basta leggere il quadro economico dell'opera. Orbene se l'ANAS è un'azienda pubblica dello Stato, come tale è obbligata a fare piani e programmi di intervento, tracciando le reti per necessità e priorità. In questo piano risulterà questo impegno prioritario, oppure la bretella Eboli Agropoli è una idea estemporanea, che ormai siamo abituati a sentire ad ogni occasione politica?

Se quindi questa opera è prevista nel piano aziendale, perché non è stato sentito il territorio prima di progettare, invece di metterlo di fronte a cose fatte? E ancora si dice che un gruppo di tecnici ANAS è stato incaricato del progetto, ma dagli atti non troviamo niente di questa decisione. (Chi ha deliberato e perché ha deliberato. È atto collegiale o decisione di chi?) Parliamo di un Ente pubblico che deve agire secondo regole pubbliche.

E dal momento che è un Ente pubblico che impegna soldi pubblici, prima di affidare l'incarico ai suoi tecnici, pagati con soldi pubblici, non era il caso di impegnare la somma già distribuita per un concorso di idee, per cercare e vagliare la migliore soluzione? Non sarebbe stato più opportuno per l'Ente pubblico far venire la soluzione dal territorio e dalle capacità professionali che vi vivono, vi operano e vi studiano? Non sarebbe stato più corretto mettere in competizione idee progettuali di tutta la scienza della scuola tecnica? Anche per compensare il territorio delle perdite subite? Invece è stata praticata e forse volutamente la peggiore delle soluzioni: imporre un progetto di dubbia realizzazione, che inciderà negativamente sull'equilibrio sociale, politico e ambientale del territorio, per una spesa prevista sulla carta che diventerà imprevedibile in corso di realizzazione.

Una strada a scorrimento veloce verso Agropoli, e poi? Cosa accadrà nel territorio del parco? La esistente rete stradale del Cilento sarà in grado di diluire il traffico che ANAS dice di forte intensità? L'ANAS si è posto il problema del PUT altrove, Piano urbanistico del traffico all'interno del territorio del parco?

A nostro avviso questa idea va assolutamente archiviata e ripreso il discorso alternativo che viene suggerito e consigliato dal territorio, ripartendo dal concorso di idee sul progetto, coinvolgendo studi e professionali presenti, magari con la stessa università di Salerno. Per un progetto condiviso, di rispetto ambientale, culturale, sociale, di prospettiva futura per lo sviluppo economico.

Ultimo appunto: come mai non è stata seguita la norma di cui all'art. 34 del Tuel 267 ACCORDO DI PROGRAMMA che al 1 comma stabilisce: 1. Per la definizione e l'attuazione di opere, di interventi o





La nostra Proposta, come già preannunciata dal Presidente della Fondazione Dario Vassallo è quella di collegare la fondovallo Calore a Vallo della Lucania, in modo da far diventare Vallo della Lucania 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. Tutto ciò per la buona pace del territorio, risparmio di finanziamenti e risposta coerente con tutto il territorio del Parco.

X la fures one  
as front fine



COLLEGAMENTO  
STRADALE VELOCE  

---

A2 - SS18 - AGROPOLI

**FRANCESCO CAVALIERE**

---



## **Partecipazione al dibattito pubblico del 10 maggio 2023 presso l'ex tabacchificio di Capaccio**

Vorrei fare una premessa che non è né politica né tecnica ma permettetemi di chiamarla culturale. Oggi più che mai dobbiamo fare le cose che servono. Fare pur di fare non è saggio, non è prudente, non è la logica del buon padre di famiglia.

Purtroppo, siamo nella tempesta della logica del fare specialmente nella provincia di Salerno. Molto spesso "Fare" fa rima con "affare". Quindi quando si parla di fare dobbiamo chiederci è un **fare per il bene comune o un fare per l'utile di pochi?**

Ho lavorato per molti anni alla cassa del mezzogiorno, ho cercato di seguire la logica del bene comune. In quel tempo la logica della spesa pubblica era di fare tutto quello che il politico locale di turno chiedeva con l'alibi che **al mezzogiorno serve tutto**, qualunque cosa, quindi interventi a pioggia, opere incompiute, opere prive di manutenzione, opere inutili, duplicazione di opere, opere esuberanti.

A me pare che **questa logica a distanza di decenni viva ancora**, si è insediata anche nella provincia di Salerno, e non è cosa buona.

### **Qual è il piano di sviluppo economico per Agropoli, per il Cilento e per la piana del Sele?**

Le proposte dell'ANAS rientrano nei piani urbani ed extraurbani del traffico previsti dal vigente codice della strada all'articolo 36?

#### **La provincia di Salerno ha provveduto ad adottare il piano del traffico per la viabilità extraurbana?**

Questo piano è previsto dal vigente codice della strada. Il testo unico sull'ordinamento degli enti locali affida alle provincie le "funzioni amministrative di interesse provinciale che riguardino vaste zone intercomunali" e tra queste la viabilità e i trasporti.

**Il Comune di Agropoli ha provveduto a dotarsi del Piano Urbano del Traffico (PUT)?** Il PUT è obbligatorio per "i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti, i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale."

Le tre ipotesi dell'ANAS, dal titolo "collegamento veloce", accrescerebbero notevolmente il traffico verso Agropoli già oggi congestionata dal traffico sia urbano che di attraversamento durante tutto l'arco dell'anno.

Il progetto dell'ANAS 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. Questo è dimostrato da recenti ed autorevoli studi in materia. Oltretutto le previsioni di sviluppo del traffico sulle arterie stradali prese in considerazione si basano su proiezioni di crescita che sono in contrasto con la decrescita registrata nell'ultimo decennio e che fa pensare invece a un'ipotesi di aumento della vendita di automobili.

I media ci hanno detto che 17 milioni di italiani si sono spostati per il fine settimana del 25 Aprile. Quanti di questi italiani hanno percorso l'autostrada del sole verso il sud? quanti di questi sono usciti agli svincoli di Salerno, Pontecagnano, Battipaglia ed Eboli? Di questi quanti hanno avuto come meta il Cilento? E quanti di questi hanno percorso la s.s. 18 e quanti la litoranea Salerno-Agropoli (s.p. 175)? Quanti chilometri di coda, infine, ci sono stati in uscita ad Agropoli sud.

Questo è il tipo di domande alle quali dovrebbe rispondere il progetto dell'ANAS per la realizzazione della bretella cosiddetta "Eboli-Agropoli sud" i cui lavori in realtà vanno oltre fino al Comune di



Torchiara...dove “la bretella” si connette alla rete urbana di due piccoli comuni (Torchiara e Prignano).

Il progetto di una strada non può limitarsi allo studio geometrico (tracciato planimetrico, altimetrico e carreggiata stradale). Deve partire dalla lettura del territorio del bacino di utenza che non è solo quello dei comuni attraversati.

La statale 18 oggetto negli ultimi anni di interventi su molti incroci attraverso rotatorie andrebbe ulteriormente razionalizzata intervenendo nei nodi più critici (svincolo di Santa Cecilia e tangenziale di Battipaglia).

Il progetto Anas prevede una spesa di Circa 1.549 milioni di euro di cui un 1.054 milioni sono i lavori a base d'appalto e 410 milioni circa sono somme cosiddette a disposizione della stazione appaltante da usare per imprevisti, interferenze (?), espropri, monitoraggi, oneri d'investimento (?) etc.

Il tracciato considerato il più conveniente dall'ANAS presenta un'incidenza percentuale sul totale dei lavori di circa il 33,0 % (335 milioni di euro) per la realizzazione di rilevato stradale dell'altezza di 12 m e un'incidenza del 43,0 % (428 milioni di euro) di viadotto in acciaio con pile dell'altezza di 12 m.

L'insieme di queste due voci incide per circa il 75% e cioè per un importo di circa 750 milioni.

Un tracciato alternativo come quello appena accennato (Pontecagnano, Aeroporto, Litoranea, Agropoli sud) eviterebbe questo spreco di danaro.

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. Non ci sarebbe più l'attuale congestione.

Per evitare formazione di coda allo svincolo di Agropoli sud andrebbero fatti gli opportuni rilevamenti per verificare quanti veicoli proseguono sulla statale 18 verso Casal Velino e quanti si innestano sulla statale 267 verso Santa Maria di Castellabate.

Un provvedimento locale 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. L'alto Cilento beneficia già oggi di una sorta di raccordo anulare che ha i vertici in Agropoli sud, Santa Maria di Castellabate, Casal Velino, Agropoli sud che con un minimo di razionalizzazione potrebbe offrire un migliore livello di servizio.

I tecnici dell'Anas nella presentazione ad Agropoli hanno detto più volte che sono soliti ascoltare gli utenti locali. Allora dovrebbero sapere che il 90% degli automobilisti agropolesi, negli spostamenti da e per Salerno, usano la litoranea e non la s.s. 18.

Per quale motivo? L'ANAS è in grado di dare una risposta a questa ed alle altre domande che abbiamo posto?

Chiedo all'Anas, alla Provincia e a tutti qui presenti, di considerare la mia proposta di tracciato come alternativa 0 e di svilupparla al pari delle altre.

Per tornare al futuro la crescita ci sarà se gli amministratori pubblici avranno rispetto del bene comune, eviteranno consumo inutile di territorio. Fare gli appalti solo perchè lo chiedono le imprese non dà sviluppo.

**Vi auguro buone giornate che siano spese per la custodia e nella cura del bene comune!**