



COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI

GRUPPO CONSILIARE INSIEME PER ALBANELLA



Gruppo Consiliare INSIEME per Albanella

I Consiglieri Comunali, Giuseppe Capezzuto e Maria Teresa Cammarano, del Gruppo Consiliare "Insieme per Albanella", sentiti i cittadini in merito alla proposta dell'ANAS di realizzare un nuovo collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 e Agropoli **propone/osserva quanto segue:**

Un'opera così grande potrebbe migliorare il Nostro territorio, ma sicuramente lo modificherà in maniera radicale,

- **Positivamente:** portando un impatto economico in tutti i settori, comunque da verificare;
- **Negativamente:** impattando notevolmente sull'ambiente, stravolgendo il nostro territorio.

In questi giorni, con un gruppo di cittadini e tecnici, abbiamo percorso le tre ipotesi che riguardano il Comune di Albanella. La soluzione più sostenibile e più rapida per Albanella è la **n. 1**, ovvero quella che dalla rotonda di Persano percorre il tratto che gira intorno San Cesareo ai Confini con Ponte Barizzo per poi procedere verso Scigliati.

La soluzione scelta impatta meno sulle realtà locali, non bisogna abbattere case e/o insediamenti produttivi compresi quelli agricoli nei quali sono presenti migliaia di capi bufalini.

Non possiamo, però, non evidenziare gli aspetti negativi. Il primo problema che emerge è che il progetto prevede, come pensato, la realizzazione di una connessione stradale ma non le implicazioni che questa induce.

Siamo certi dei benefici?

Abbiamo valutato i costi in termini di consumo di suolo e impatto ambientale rispetto ai benefici economici potenzialmente prodotti?

Abbiamo valutato la possibilità che l'arteria serva a molti e non a pochi?

Inoltre, in un sistema europeo che viaggia verso connessioni multiple, l'idea "innovativa" è quella di approcciare allo sviluppo seguendo logiche care agli anni settanta/ottanta del secolo scorso?

Paesi più evoluti valutano ed agiscono sviluppando connessioni di altra natura, con piattaforme e supporti logistici completamente nuovi.

Invece, per il nostro territorio, l'idea è potenziare la mobilità su gomma, uno sforzo progettuale notevole, di enorme portata. Sviluppiamo le connessioni su gomma, le connessioni private, **quando tutto il mondo spinge per spostamenti collettivi e mobilità alternativa**. Parlare di abbattimento degli inquinanti e sviluppo di nuovi corridoi ecologici è pura utopia per i fautori della mobilità ad alto impatto ambientale. La Svezia, la Danimarca e la Germania progettano e realizzano autostrade ciclabili e noi la solita nuova strada. Siamo intrappolati in un quadro di Escher con nastri viari al posto delle memorabili scale.

Lo stallo dei decenni passati potrebbe essere il nostro plus. Non aver agito nei decenni precedenti è oggi, paradossalmente, un valore aggiunto, un punto di forza. Per recuperare, oggi, il gap accumulato, bisogna pensare in maniera diversa, laterale, sfruttando nuove tecnologie e nuove possibilità di sviluppo anche in un territorio a prevalente vocazione agricola come il nostro. Del resto la Francia insegna: **non sarebbe forse il caso di investire sullo sviluppo interno del settore primario invece di investire tutto su una sola arteria viaria?** Per chi lo avesse dimenticato la Piana del Sele è una delle tre aree del paese a maggiore produttività agricola. Vogliamo disperdere questo patrimonio consumandone il prezioso suolo produttivo per realizzare inutili arterie viarie? Del resto, come la geografia urbana insegna, le aree di piana sono quelle con maggior numero di arterie viarie ma allo stesso tempo con la minore capacità di sfruttamento delle stesse. Non sarebbe forse il caso di potenziare quelle esistenti invece di consumare altro suolo prezioso?

I dati finanziari, a nostra conoscenza, ad oggi sono i seguenti:

1. La Regione Campania ha già investito **1,8 milioni di euro** per realizzare lo studio di fattibilità, ovvero le 3 ipotesi progettuali;
2. La Regione Campania ha candidato l'opera nella delibera **CIPESS n. 1 del 2022** per un primo intervento pari a **€ 370 milioni** (I lotto).....Un altro miliardo di euro circa crediamo che sarà stanziato dal Governo dopo l'inizio del primo lotto.

Riteniamo, quindi, che la realizzazione è concreta.

Non si può però non osservare che se la sua realizzazione seguisse tempi ed iter che hanno caratterizzato la recente ricostruzione del ponte Morandi, si tratterebbe di un'opera sana, almeno nella sua fase esecutiva.

Diversamente, se i tempi si dovessero dilatare portandosi dietro corruzione, sequestri ed inevitabilmente blocco dei cantieri (**vedi fondovalle**) la situazione cambierebbe radicalmente. A questo punto sarebbe più opportuno lasciare le cose immutate, magari investendo diversamente le ingenti risorse, preservando l'ambiente attuale.

Ma pensando in positivo, se potesse essere fattibile, **Chiediamo** ai progettisti di percorrere insieme l'ipotesi progettuale da Noi prescelta in modo da rendersi conto del minore impatto che avrebbe per il territorio Comunale di Albanella.

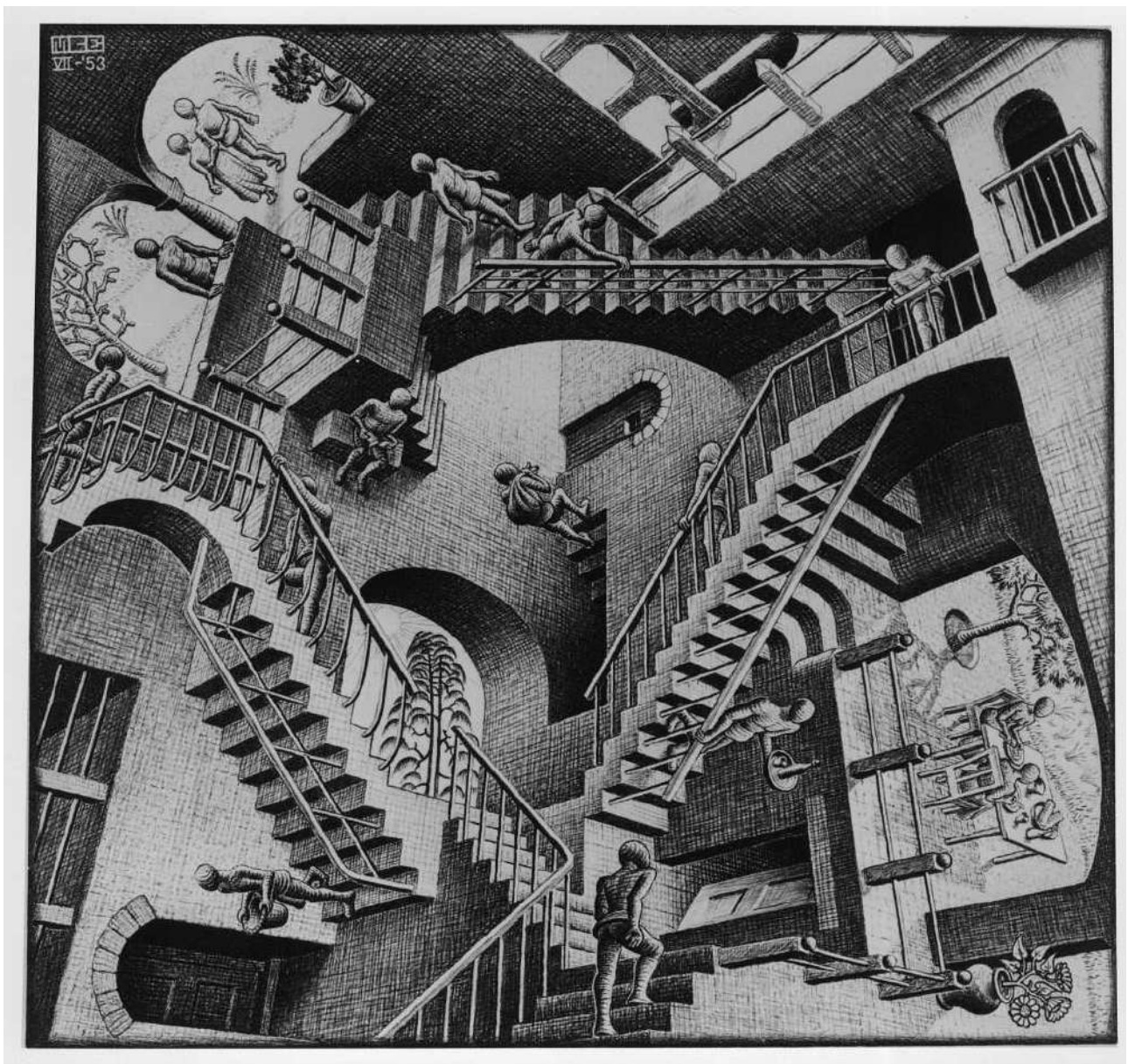
Grazie!

Per eventuale contatto:

Cons. Comunale Maria Teresa Cammarano



Escher: tra creatività e solitudine



Le nostre strade sono un groviglio di asfalto sempre più indecifrabile. Invece di razionalizzarlo si pensa ad implementarne la quantità dunque la sua incomprensibilità.

autostrada ciclabile



La pista ciclabile non è più un nastro di risulta ma è la vera e propria arteria viaria di riferimento



La pista ciclabile autostradale è una realtà. In Germania copre centinaia di chilometri collegando alcune delle principali città. Non limita la mobilità su gomma ma propone una alternativa valida e sempre più utilizzata.





COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI

ING. DE MARCO GIUSEPPE



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

LE RAGIONI DELL'OPERA (SOGGETTO ATTUATORE "ANAS")

Committente Consorzio di **Scopo** "comuni principalmente interessati dall'opera: Agropoli, Capaccio, Albanella, Altavilla Silentina, Serre-Persano ed Eboli"



Le infrastrutture esistenti ed i tempi di percorrenza



Le principali infrastrutture che attraversano l'Area di Studio sono l'A2 del Mediterraneo e la SS18, l'Aversana e la SP 30. Nelle cui arterie in media si riversano in inverno 20.299 veicoli ed in estate 25.520 veicoli



Nella tratta Battipaglia – Agropoli di competenza di Anas si ha un limite di velocità pari a 50 Km/h tra Battipaglia e Capaccio Scalo che si innalza a 70 Km/h da tale svincolo sino ad Agropoli.



Svincolo di Battipaglia – Agropoli 40 minuti ora di punta



Svincolo di Battipaglia – Agropoli 70 minuti ora di punta



Svincolo di Eboli – Agropoli 35 minuti ora di punta



Svincolo di Eboli – Agropoli 85 minuti ora di punta

Il progetto si pone dunque l'obiettivo di decongestionare e migliorare la viabilità all'interno della Valle del Cilento.

PROBLEMATICHE DELLA VIABILITÀ SULLA SS18

.... Nell'ambito territoriale che gravita sul sistema viario presente nella Piana del Sele tra Salerno e Agropoli che comprende 13 comuni, compreso il capoluogo Salerno, per una popolazione complessiva (dati ISTAT 2011) di oltre 350.000 abitanti.

Le problematiche del traffico sulla SS18, poste nel **2015** dai **comuni principalmente interessati dall'opera: Agropoli, Capaccio, Albanella, Altavilla Silentina, Serre- Persano ed Eboli** attraverso un **"Consorzio di Scopo"** tra i Comuni sopracitati che tramite la Regione Campania ha trasmesso ad Anas un proprio **"Studio di fattibilità del collegamento veloce tra lo svincolo di Eboli dell'A3 e lo svincolo di Agropoli Sud della SS18 VAR mediante una strada extraurbana principale di categoria B"**, che prevedeva una **nuova strada a 4 corsie di 24,8 km con 7 svincoli**.

STATO DI FATTO



PREVISIONI DI PROGETTO



PREVISIONI DI PROGETTO



STRADA CATEGORIA "B"



STRADA CATEGORIA "C"



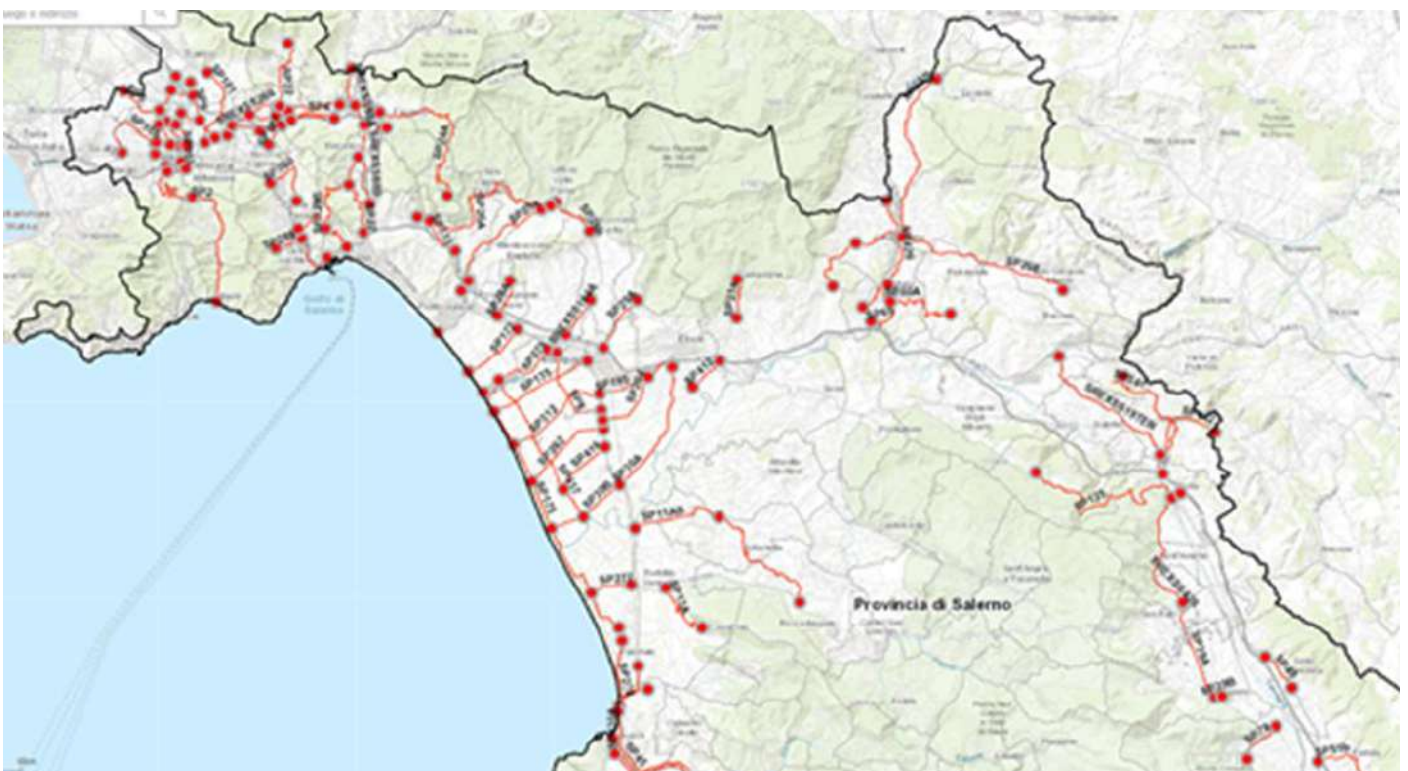
Indicatori di sintesi dell'Analisi Costi Benefici

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
VAN (€)	-2.560.635	97.803.261	-207.222.740
SRIE	2,99%	3,56%	2,00%
B/C	1,00	1,12	0,78

STRADE DEL TERRITORIO



GRAFICA STRADE PROVINCIALI





LE RAGIONI DEL TERRITORIO (CAPACCIO PAESTUM)



L'imponenza e complessità dell'opera, ci obbliga ad una importante riflessione/valutazione al fine di contenere l'impatto e la devastazione del territorio interessato.

PREVISIONE DI PROGETTO ALTERNATIVA"2"



*Questa alternativa si compone di un'asse principale, che pure si sviluppa da Nord verso Sud, di lunghezza pari a 35 Km circa, prevalentemente in **rilevato con altezze comprese:***

tra 4 ed 8 metri.

Alternativa	Progr.	Progr.	L	Sezione	Tipo intervento
2	0+000	24+734	24734	B	Nuova realizzazione
	24+734	26+370	1636	B	Adeguamento in sede alla S.S. 18
	26+370	26+830	460	-	Tratto di transizione
	26+830	34+776	7946	C	Adeguamento in sede alla S.S. 18

Lo sviluppo complessivo del tracciato così suddiviso:

Alternativa 2	lung.h.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%

AZIENDE INTERESSATE E SUPERFICIE INVESTITA

Alternativa 2	Comune	DITTE E LOTTI CONVOLTI					Seminativi aree non irrigue (ha)	Colture permanenti (ha)	Zone agricole eterogenee (ha)
		N.	Lotti	Espr.	Ser.tù	Occup.			
			(mq)	(mq)	(mq)	(mq)			
Alternativa 2	Agropoli						14,29	1,50	7,08
	Eboli						92,43	12,85	82,22
	Serre						63,09	0,00	0,00
	Albanella						88,08	0,00	2,17
	Capaccio Paestum	229 ^(*)	3.044.608	67.354	193.314	27.991	198,83	19,10	48,29
	Agropoli						14,20	1,49	7,04

(*) N. Aziende agricole > N. ditte catastali, in quanto alle ditte catastali corrispondono più soggetti proprietari.

IL CONSUMO DI SUOLO AGRICOLO



FIGURA 4-7 STRALCIO CARTA USO DEL SUOLO (MATRICE AGRICOLA) – TAV. 3/6 (T00IA34AMBCT21A)

Uso del Suolo - matrice agricola

2.1.1. - Seminativi in aree non irrigue	2.2.2. - Frutteti e frutti minori	2.4.1. - Colture temporanee associate a colture permanenti
2.1.2. - Seminativi in aree irrigue	2.2.3. - Oliveti	2.4.2. - Sistemi colturali e particellari complessi
2.2.1. - Vigneti	2.3.1. - Prati stabili (foraggiere permanenti)	2.4.3. - Aree prevalentemente occupate da colture agrarie con presenza di spazi naturali importanti

Il territorio di Capaccio è suddivisibile in due comparti: quello ortivo e quello zootecnico.

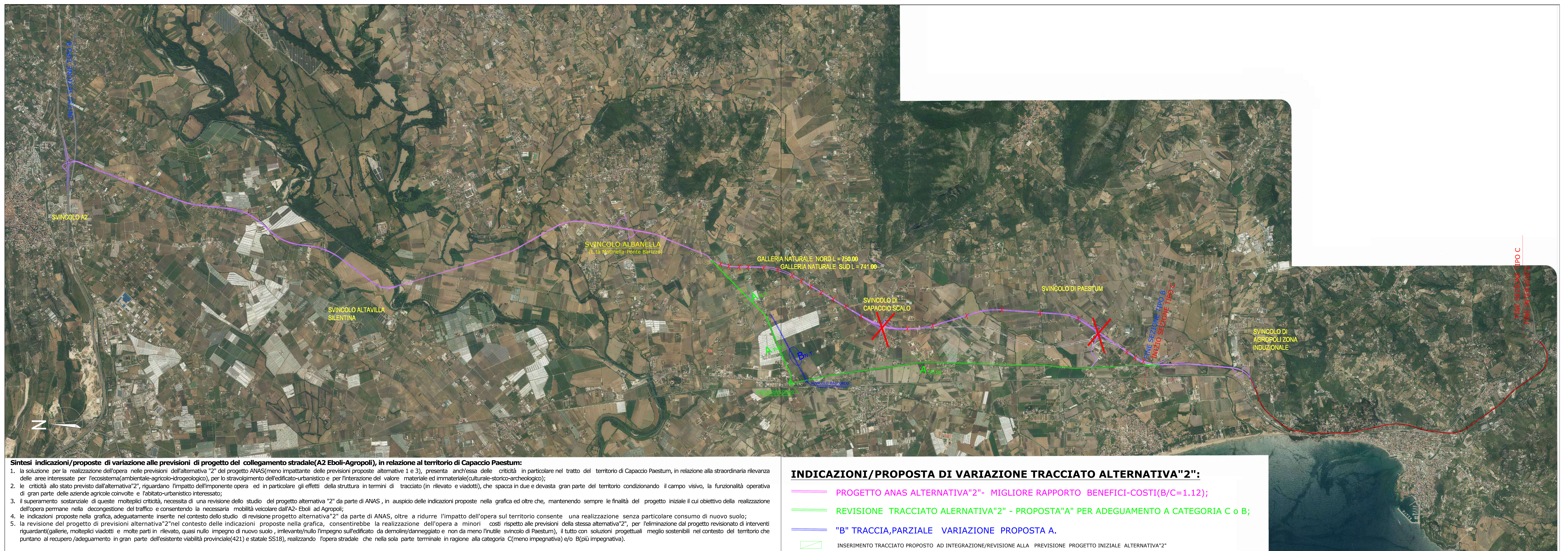
			Agropoli	Capaccio	Albanella	Altavilla Silentina	Serre	Eboli
Seminativi	Aziende	2010	105	943	386	602	491	911
		2000	383	1.417	649	925	466	1.556
	Sup (ha)	2010	351,89	4.566,83	1.598,11	2.226,24	1.370,10	6.310,09
		2000	467,72	3.846,83	2.079,38	2.262,95	1.186,55	6.364,20
Legnose agrarie	Aziende	2010	522	724	751	888	822	1.083
		2000	792	567	998	961	641	1.773
	S u c	2010	788,00	937,59	752,59	816,92	1.021,13	1.787,89



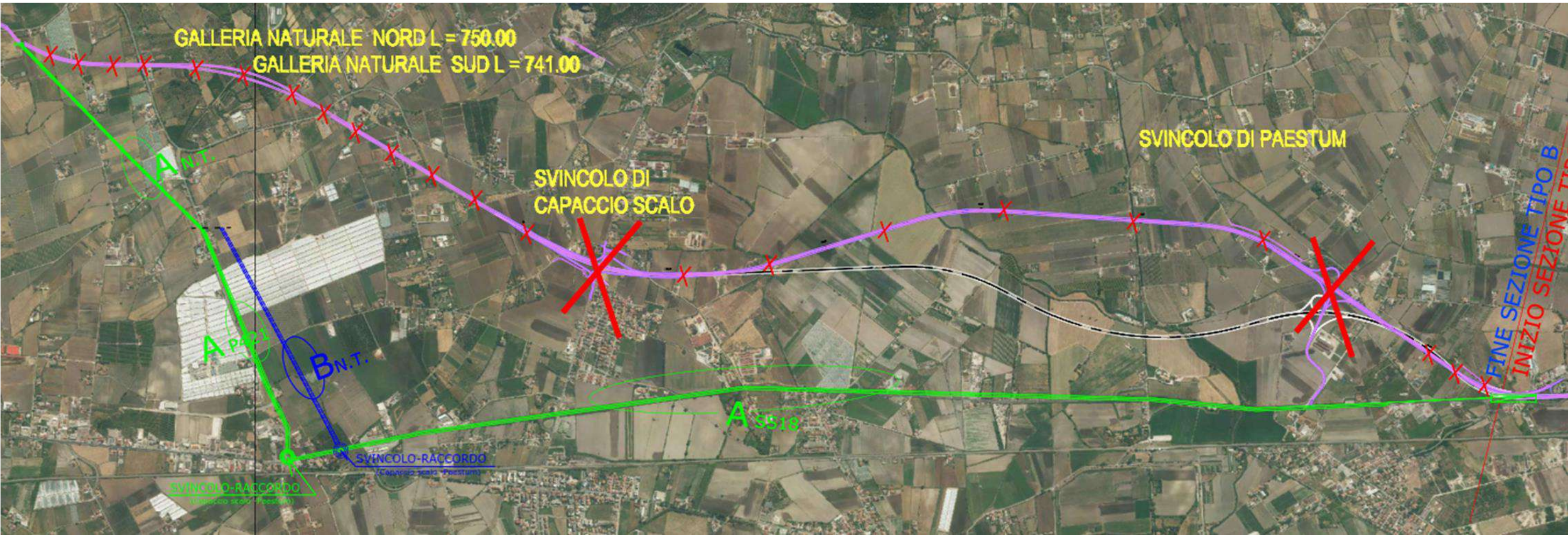
Sintesi "indicazioni /proposte" di variazione alle previsioni di progetto del collegamento stradale(A2 Eboli-Agropoli), in relazione al tracciato del territorio di Capaccio Paestum:

1. la soluzione per la realizzazione dell'opera nelle previsioni dell'alternativa "2" del progetto ANAS(meno impattante delle previsioni proposte alternative 1 e 3), presenta anch'essa delle criticità in particolare nel tratto del territorio di Capaccio Paestum, in relazione alla straordinaria rilevanza delle aree interessate per l'ecosistema(ambientale-agricolo-idrogeologico), per lo stravolgimento dell'edificato-urbanistico e per l'interazione del valore materiale ed immateriale(culturale-storico-archeologico);
2. le criticità allo stato previsto dall'alternativa"2", riguardano l'impatto dell'imponente opera ed in particolare gli effetti della struttura in termini di tracciato (in rilevato e viadotti), che spacca in due e devasta gran parte del territorio condizionando il campo visivo, la funzionalità operativa di gran parte delle aziende agricole coinvolte e l'abitato-urbanistico interessato;
3. il superamento sostanziale di queste molteplici criticità, necessita di una revisione dello studio del progetto alternativa "2" da parte di ANAS , in auspicio delle indicazioni proposte nella grafica ed oltre che, mantenendo sempre le finalità del progetto iniziale il cui obiettivo della realizzazione dell'opera permane nella decongestione del traffico e consentendo la necessaria mobilità veicolare dall'A2- Eboli ad Agropoli;
4. le indicazioni proposte nella grafica, adeguatamente inserite nel contesto dello studio di revisione progetto alternativa"2" da parte di ANAS, oltre a ridurre l'impatto dell'opera sul territorio consente una realizzazione senza particolare consumo di nuovo suolo;
5. la revisione del progetto di previsioni alternativa"2"nel contesto delle indicazioni proposte nella grafica, consentirebbe la realizzazione dell'opera anche a minori costi rispetto alle previsioni della stessa alternativa"2", per l'eliminazione dal progetto revisionato di interventi riguardanti(gallerie, molteplici viadotti e molte parti in rilevato, quasi nullo impegno di nuovo suolo , irrilevante/nullo l'impegno sull'edificato da demolire/danneggiato e non da meno l'inutile svincolo di Paestum), il tutto con soluzioni progettuali meglio sostenibili nel contesto del territorio che puntano al recupero /adeguamento dell'esistente viabilità provinciale(421) e statale (SS18) già in rilevato, realizzando l'opera secondo il fine previsto e che nel progetto di revisione della sola parte terminale del tracciato già alternativa"2" in ragione di una strada di categoria C(meno impegnativa) e/o B(più impegnativa).

Nell'auspicio che le indicazioni di anzi espone integrate nella soluzione progettuale alternativa"2" di ANAS, possono decongestionare il traffico e migliorare la mobilità veicolare nell'ambito territoriale della Piana del Sele tra Salerno e Agropoli, con un adeguato inserimento dell'opera nel contesto territoriale, con un impatto sia ambientale e sia economico migliorativo e sostenibile.



INDICAZIONI/PROPOSTA DI VARIAZIONE TRACCIATO ALTERNATIVA"2"P.ANAS



Sintesi indicazioni/proposte di variazione alle previsioni di progetto del collegamento stradale(A2 Eboli-Agropoli), in relazione al territorio di Capaccio Paestum:

1. la soluzione per la realizzazione dell'opera nelle previsioni dell'alternativa "2" del progetto ANAS(meno impattante delle previsioni proposte alternative 1 e 3), presenta anch'essa delle criticità in particolare nel tratto del territorio di Capaccio Paestum, in relazione alla straordinaria rilevanza delle aree interessate per l'ecosistema(ambientale-agricolo-idrogeologico), per lo stravolgimento dell'edificato-urbanistico e per l'interazione del valore materiale ed immateriale(culturale-storico-archeologico);
2. le criticità allo stato previsto dall'alternativa"2", riguardano l'impatto dell'imponente opera ed in particolare gli effetti della struttura in termini di tracciato (in rilevato e viadotti), che spacca in due e devasta gran parte del territorio condizionando il campo visivo, la funzionalità operativa di gran parte delle aziende agricole coinvolte e l'abitato-urbanistico interessato;
3. il superamento sostanziale di queste molteplici criticità, necessita di una revisione dello studio del progetto alternativa "2" da parte di ANAS , in auspicio delle indicazioni proposte nella grafica ed oltre che, mantenendo sempre le finalità del progetto iniziale il cui obiettivo della realizzazione dell'opera permane nella decongestione del traffico e consentendo la necessaria mobilità veicolare dall'A2- Eboli ad Agropoli;
4. le indicazioni proposte nella grafica, adeguatamente inserite nel contesto dello studio di revisione progetto alternativa"2" da parte di ANAS, oltre a ridurre l'impatto dell'opera sul territorio consente una realizzazione senza particolare consumo di nuovo suolo;
5. la revisione del progetto di previsioni alternativa"2"nel contesto delle indicazioni proposte nella grafica, consentirebbe la realizzazione dell'opera a minori costi rispetto alle previsioni della stessa alternativa"2", per l'eliminazione dal progetto revisionato di interventi riguardanti(gallerie, molteplici viadotti e molte parti in rilevato, quasi nullo impegno di nuovo suolo , irrilevante/nullo l'impegno sull'edificato da demolire/danneggiato e non da meno l'inutile svincolo di Paestum), il tutto con soluzioni progettuali meglio sostenibili nel contesto del territorio che puntano al recupero /adeguamento in gran parte dell'esistente viabilità provinciale(421) e statale SS18), realizzando l'opera stradale che nella sola parte terminale in ragione alla categoria C(meno impegnativa) e/o B(più impegnativa).





COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI

EMANUELE SICA
PRESIDENTE DEL
CONSIGLIO COMUNALE
DI CAPACCIO PAESTUM



INTERVENTO DIBATTITO PUBBLICO

COLLEGAMENTO STRADALE VELOCE A2- AGROPOLI

INCONTRO CAPACCIO PAESTUM del 10.05.2023

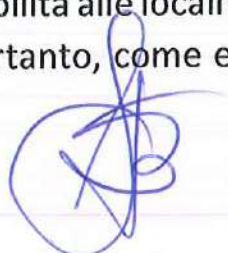
In queste settimane, in cui la vicenda della bretella Eboli-Agropoli ha assunto progressivamente un ruolo sempre più predominante, abbiamo assistito, tra le altre cose, ad una curiosa concomitanza di attività, riguardanti il tema in oggetto, che induce, inevitabilmente, a porsi dei quesiti e a trarne le relative considerazioni.

Ad esempio, risulta singolare che mentre dal 17 Aprile si susseguono gli incontri previsti dal dibattito pubblico, come quello in cui siamo oggi impegnati, che avrebbero l'obiettivo di raccogliere osservazioni, istanze e contributi dai cittadini, dalle istituzioni e dagli attori socio-economici locali, contestualmente si continuano a vedere all'opera dei tecnici impegnati in rilievi e sondaggi lungo tutto il tratto destinato alla realizzazione della bretella, così come definito dalla soluzione individuata nel progetto elaborato dall'ANAS.

Tutto ciò solleva quanto meno dei dubbi sulla finalità di questo dibattito pubblico e sulla sua reale utilità, in quanto rivela un'ipotetica ambiguità di fondo: si mostra apertura all'ascolto e nel recepire le osservazioni e le istanze dei territori, ma poi, in concreto, si procede spediti secondo il cronoprogramma ed il progetto definito a monte.

Di converso, questo modus operandi, ha il solo merito di smentire senza appello coloro che, preoccupati dalle legittime reazioni dei tanti cittadini che sarebbero interessati da espropri e abbattimenti o che hanno proprietà a ridosso del tracciato, per "anestetizzare" l'opinione pubblica, hanno artatamente messo in giro la voce secondo cui la bretella si fermerà a Ponte Barizzo e non attraverserà il nostro comune, per cui case e terreni dei capaccesi non avrebbero nulla da temere.

Purtroppo, però, l'infrastruttura, pensata come strada a scorrimento veloce di tipo B tra Eboli ed Agropoli e dal costo stimato tra 1,5 e 2 miliardi di euro, si pone il preciso obiettivo di favorire l'accessibilità alle località balneari del Cilento e decongestionare il traffico sulla SS18. Pertanto, come evidente, l'ipotesi che



l'opera si fermi a Ponte Barizzo non è neanche minimamente contemplata e chi la sostiene mente consapevolmente.

In realtà, come abbiamo potuto rilevare anche qui questa sera, il progetto prevede 3 soluzioni di percorso, che ci vengono presentate come alternative l'una all'altra, ma che di fatto si differenziano, unicamente, secondo parametri di costi-benefici e tempi di realizzazione, mentre le questioni cruciali di reale incidenza ed interesse per le comunità locali, quali l'impatto che la realizzazione di tale opera avrà sui territori, l'ambiente, il paesaggio e le ricadute sui sistemi produttivi e le economie locali, vengono trattate in modo piuttosto marginale.

In definitiva, quindi, questo dibattito pubblico sembra, purtroppo, più un tentativo di convincere i cittadini dell'impellente necessità per il nostro territorio di una tale infrastruttura e della bontà della soluzione prescelta da ANAS tra le 3 opzioni previste, che una concreta opportunità di confronto con le popolazioni locali per recepire le loro osservazioni, istanze e contributi. Tale considerazione è rafforzata anche dal fatto che le 3 soluzioni di tracciato proposte non sono delle diverse alternative tra cui scegliere, ma sono figlie di una stessa idea progettuale che si pone l'unico scopo, sic et simpliciter, di realizzare l'opera.

Una reale alternativa, al contrario, dovrebbe porsi l'obiettivo di elaborare delle soluzioni diverse, che non prevedano, ad esempio, la realizzazione di una nuova infrastruttura, così impattante e problematica, ma che ipotizzino il riutilizzo e la riqualificazione della viabilità esistente con interventi di adeguamento, potenziamento e completamento, che avrebbero, oltretutto, un impatto decisamente minore sul territorio e costi più contenuti.

La viabilità esistente, invece, viene qui presentata come il problema, la cui unica soluzione non può che essere la realizzazione della bretella. Per avvalorare questa tesi, sono stati mostrati, nei vari incontri, i dati sui flussi di traffico che riguardano la SS18, nella sua configurazione attuale, e come essi tendano ad intensificarsi in alcuni periodi dell'anno e a congestionarsi in alcuni tratti, mentre rimarrebbero, contestualmente, pressoché inutilizzate l'Aversana e la Lungomare. Così, un semplice raffronto con uno scenario che ipotizza, di converso, la presenza della bretella completa e funzionale, diventa sufficiente a sostenere quanto sia necessaria la sua realizzazione.



Per avere un corretto ed onesto termine di paragone e valutare la migliore soluzione praticabile, sarebbe utile calcolare i potenziali flussi di traffico su una viabilità esistente adeguatamente riqualificata, potenziata e completata. Non ho le competenze per esporre al meglio gli aspetti tecnici di tale progetto, ma penso si possa partire dal realizzare delle complanari o dei sottopassi nei punti della SS18 di maggiore e più frequente congestione del traffico. Ed ancora, si potrebbe procedere, finalmente, al completamento dell'Aversana collegandola a nord con la tangenziale di Salerno e quindi con l'Autostrada e, a sud, realizzando quell'ultimo tratto di collegamento con Capaccio Paestum. Questo sì che la renderebbe una reale alternativa alla SS18. Così come si potrebbe migliorare e potenziare la Litoranea, promuovendola come arteria alternativa per quanti amano godere del paesaggio e della natura durante il viaggio, il che potrebbe favorire anche la riqualificazione di alcune aree che oggi sono preda del degrado e dell'incuria. Inoltre, la realizzazione dello svincolo autostradale sulla zona industriale di Eboli/Battipaglia, previsto da anni, libererebbe la SS18 e varie altre arterie cittadine dal traffico di numerosi mezzi pesanti per il trasporto merci. Infine, il completamento dopo circa 30 anni della fondovalle Sele-Calore non potrà che essere un'opzione ulteriore per decongestionare il traffico della Statale.

Un altro fattore che depone a sfavore della realizzazione di una tale infrastruttura, risiede nel fine stesso per cui essa è stata pensata. Infatti, se l'intento, come enunciato in calce al progetto, è quello di favorire l'accessibilità alle località balneari del Cilento e decongestionare il traffico sulla SS18, allora l'opera risulta palesemente inutile, in quanto non raggiunge nessuno degli obiettivi che si pone. La bretella arriva a Bivio Mattine, quindi ad Agropoli, dopo di che per raggiungere le mete turistiche desiderate, bisognerà riprendere la Statale o altre arterie interne o costiere del Cilento, con tutti i limiti ed i disagi del caso. Molte strade nel Cilento, compreso alcuni tratti della SS18, sono interessate, ormai da anni, da continui smottamenti, frane e dissesti, che le rendono in alcuni punti impraticabili e pericolose. Alcuni episodi si sono verificati anche qualche settimana fa, in diverse aree investite da fenomeni meteorologici. Di conseguenza anche il problema di congestionamento del traffico sulla SS18 non verrebbe risolto, ma semplicemente traslato qualche decina di Km più a sud.



La viabilità a valle della bretella, rimanendo quella attuale, risulterebbe quindi inadeguata a recepire la mole di traffico che vi si concentrerebbe, soprattutto nei periodi di punta, diventando, di fatto, un limite per il suo regolare deflusso.

Passando all'analisi degli aspetti che ci riguardano più direttamente, da quanto abbiamo ascoltato anche stasera, il nostro comune è, insieme ad Eboli, quello maggiormente investito dalla realizzazione di quest'opera, che attraverserà il nostro territorio per circa 11 Km e che prevede 1 Km di galleria, un viadotto dell'altezza di 7/8 mt, un consumo di suolo stimato di circa 300 ha, una durata dei lavori di almeno 7 anni, centinaia di espropri e vari abbattimenti di immobili.

Un costo enorme in termini di impatto ambientale, di deturpazione del paesaggio, di inquinamento atmosferico ed acustico, di consumo di suolo in un contesto a forte vocazione agricola. Un costo enorme per il nostro sistema produttivo, trainato dal settore agricolo e zootecnico, che vanta numerose produzioni biologiche e IGP di alta qualità e pregio. Molte aziende, interessate dagli espropri, rischiano la perdita di quelle certificazioni bio, ottenute con tanto sacrificio in anni di duro lavoro. Un costo enorme per il patrimonio immobiliare esistente, che investe un'area certamente più ampia di quella interessata dalla realizzazione della bretella e che scontrerebbe una notevole perdita del suo attuale valore. Un costo enorme per le tante aziende che vivono di un turismo di passaggio sulla SS18 e che sarebbero messe in crisi da ridotti flussi di transito. Non di meno, le ricadute sul piano occupazionale sarebbero considerevoli, con la perdita di centinaia di posti di lavoro.

Un costo enorme, infine, per il paesaggio e la pianificazione territoriale. Al netto del notevole impatto dal punto di vista estetico, la bretella creerebbe un nuovo confine ad est, spaccando ulteriormente il territorio, con tutti i disagi che ne conseguono in termini di raccordo e connessioni tra le varie aree attraversate dalla nuova infrastruttura. Basti ricordare quali e quanti disagi continua a creare la chiusura del passaggio a livello a Paestum e la mancata realizzazione del relativo sottopasso ferroviario. Inoltre, una tale opera, non potrà che condizionare, in negativo, anche le future scelte di pianificazione urbanistica per un equilibrato, funzionale e strategico assetto del territorio.

In ultima analisi, in un contesto internazionale sempre più orientato verso una mobilità sostenibile, che preferisce al trasporto su gomma, quello ferroviario,

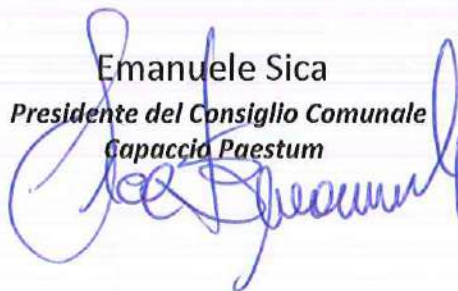


areo, marittimo ed il trasporto pubblico, di tipo green, in ambito locale, integrando queste diverse soluzioni di mobilità secondo un assetto intermodale, la proposta della bretella per migliorare la viabilità nel nostro territorio risulta anacronistica, inutile ed eccessivamente dispendiosa. L'investimento previsto per la sua realizzazione di quasi 2 miliardi di euro, potrebbe essere investito, e forse sarebbe anche sufficiente, per riqualificare l'intera SS18, completare l'Aversana, riqualificare la Lungomare, la SP 30 e forse anche la viabilità interna del Cilento. Quindi, non si tratta di essere contro il progresso, come sostiene qualcuno, non siamo miopi ed è evidente che il nostro territorio necessita di interventi strutturali importanti, ma, in questo caso, la cura rischia di essere peggiore della malattia. Si può parlare di progresso, quando le azioni messe in campo migliorano in modo globale il contesto di base, sostengono la crescita dei territori e favoriscono un benessere diffuso delle comunità coinvolte.

In definitiva, al netto di tutte le considerazioni suesposte, non si può che essere contrari alla realizzazione di questa infrastruttura con buona pace anche di chi ritiene che chi dissente sia un idiota e che la democrazia faccia rima con idiozia. Rispedisco al mittente questa etichetta e penso che il vero idiota sia colui che si sottrae ai doveri fondamentali previsti dal ruolo che ricopre, cioè difendere il proprio territorio e gli interessi sovrani della comunità che lo ha eletto. Al contrario, voglio sperare che voi della commissione e chi ha il potere di decidere in merito a questa vicenda, sappiate far prevalere i principi di un leale e sano confronto, recependo e tenendo in debito conto, nell'adottare le necessarie scelte, le opinioni di quanti esprimono dubbi, timori e contrarietà alla realizzazione di tale infrastruttura.

Capaccio Paestum, 10.05.2023

Emanuele Sica
*Presidente del Consiglio Comunale
Capaccio Paestum*





COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI

CARLO DI LUCIA
RESP. LAVORI PUBBLICI
ALTAVILLA SILENTINA





COMUNE di ALTAVILLA SILENTINA

MEDAGLIA D'ARGENTO AL MERITO CIVILE

P.zza Umberto I°, 53 - 84045 Altavilla Silentina (SA) - C.F./P.I. 00510570658
Provincia di SALERNO

Ente: **comune di Altavilla Silentina (SA)**

<Area Tecnica> Settore <Edilizia>

Li, < 22 settembre 2020 > Prot. n. < 3354 >

Fax/Raccomandata A/R/ PEC: a mano

Spett.le ANAS

PEC: anas@postacert.stradeanas.it

OGGETTO: Riscontro NA289 Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale n. 18 ad Agropoli- PFTE - OSSERVAZIONE

Il sottoscritto ing. Carlo Di Lucia Responsabile del Settore 2 "Servizi e Sviluppo al Territorio" giusto decreto Sindacale n. 01 del 31 gennaio 2022, in riscontro alla nota richiamata in oggetto, visionati gli atti progettuali a corredo della stessa, assunta al protocollo dell'ente al n. 2498 del 04 marzo 2022 con la presente, precisa, che lo svincolo di progetto di Altavilla Silentina, rappresentato sulla tavola 3/8, secondo le tavole dell'Autorità di Bacino Regionale Campania Sud, pubblicate sul B.U.R.C. n. 65 del 8 ottobre 2012 e sulla G.U. n. 247 del 22.10.2012 e rivisitate con Delibera del Comitato Istituzionale n. 22 del 02.08.2016, dalla lettura delle carte della pericolosità da alluvione, l'area ricade in Fascia A (Tempo di ritorno = 30 anni), disciplinato dall'art. 28 comma 2, delle NTA in cui sono consentiti interventi di riqualificazione ambientale e fluviale, la sistemazione, la regimentazione, la difesa e la manutenzione idraulico-forestale, le opere di miglioramento agrario e fondiario, le opere di rimboschimento, ed altri interventi di riqualificazione, comunque denominati, tesi alla riduzione del rischio idraulico o che, comunque, non ne determinino un aggravio; la manutenzione, la ristrutturazione e la realizzazione di infrastrutture essenziali e/o non altrimenti delocalizzabili; la realizzazione di volumi tecnici, purché ogni apertura o luce ingrediente sia posta ad almeno 0,5 m oltre la quota del livello di piena centennale previsto per l'area d'intervento e sempre che non costituiscano ostacolo al normale deflusso delle acque ed incremento della pericolosità nelle aree contigue; le sistemazioni di parchi fluviali prevedendo all'uopo l'assunzione di idonee azioni e misure di protezione civile.

Cordialmente

IL RESPONSABILE DEL SETTORE

Ing. Carlo Di Lucia





COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI

LEGAMBIENTE CAMPANIA





**PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO ED ECONOMICA
COLLEGAMENTO STRADALE VELOCE TRA L'AUTOSTRADA A2 "DEL MEDITERRANEO" E LA
VARIANTE ALLA STATALE N. 18 AD AGROPOLI
OSSERVAZIONI**

L'UE si è impegnata a diventare a impatto climatico zero entro il 2050. A tal fine **il settore dei trasporti deve subire una trasformazione per ridurre del 90% le emissioni di gas a effetto serra**, garantendo nel contempo soluzioni a prezzi accessibili ai cittadini.

Il trasporto ferroviario è il mezzo di trasporto più sostenibile. Secondo i dati dell'Agenzia Europea dell'Ambiente, nel 2017 solo lo 0,5% delle emissioni totali di gas a effetto serra dell'UE è stato determinato dal settore ferroviario, che pertanto dovrà essere ulteriormente sviluppato, sia per i passeggeri che per le merci. A sostegno della **mobilità pulita** sarà facilitato il trasporto delle biciclette sui treni da parte dei viaggiatori. La maggior parte dei finanziamenti destinati al settore dei trasporti sarà destinata alle ferrovie.

Rendere sostenibile l'intero settore trasporti è dunque la vera sfida della lotta ai cambiamenti climatici. In **Europa le emissioni climalteranti legate alla mobilità pesano per il 30,4% su quelle totali.** Nello specifico, **il 71,1% derivano dal trasporto su strada**, il 13,9% dalla navigazione, il 12,7% dal trasporto aereo e **l'1,5% da quello ferroviario.** Questi numeri danno un'idea chiara di quelle che devono essere le priorità in tema di mobilità sostenibile.

Altra criticità del trasporto su strada è sul fronte sicurezza: **le collisioni stradali uccidono ogni anno 1,35 milioni di persone** in tutto il mondo, la principale causa di morte per bambini e giovani di età compresa tra 5 e 29 anni.

Numeri spaventosi, quelli della strage stradale, che non colpiscono solo le utenze vulnerabili (pedoni, ciclisti, disabili, bambini anziani) ma anche gli stessi automobilisti e motociclisti: le vittime nel nostro paese nel 2019 sono state 35 bambini, 534 pedoni e 253 ciclisti, 1411 automobilisti e 698 motociclisti.



Per le collisioni stradali e per l'inquinamento urbano nel 2019 sono morte più di 83.000 persone con un costo sociale stimato pari a 16,9 miliardi di euro (ISTAT). Un sanguinoso tributo che vede la velocità come causa principale delle collisioni stradali ed elemento che ne determina la gravità.

È pertanto indifferibile ridefinire le quote delle differenti modalità di trasporto potenziando le modalità di spostamento pedonale, ciclabile, Trasporto Pubblico Locale e intermodalità, procedendo con la moderazione traffico, la messa in sicurezza delle infrastrutture, l'adozione di innovazioni tecnologiche. Si impone lo sviluppo di **una mobilità in prevalenza incentrata sul trasporto pubblico locale e su quello condiviso a basso impatto ambientale.**

Il progetto, a cura dell'ANAS, prevede la realizzazione di una **strada a scorrimento veloce**, come variante della SS18, tra Agropoli e l'autostrada A2 del Mediterraneo – Eboli, dallo svincolo di Agropoli Sud della SP430, attraversando i territori dei comuni di Agropoli, Capaccio, Albanella, Altavilla Silentina, Serre ed Eboli fino alla A2 con un nuovo svincolo autostradale tra quelli di Eboli e Contursi. L'intervento di lunghezza complessiva di circa 35 km prevede la realizzazione di circa 25 Km di piattaforma stradale di categoria 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), e circa 10 Km di manutenzione ordinaria (pavimentazione, segnaletica, barriere) di una categoria stradale di tipo C. Un **costo stimato tra 1,5 e 2 miliardi di euro**. Lo scopo dichiarato è di **velocizzare e decongestionare la SS18** servendo le località balneari del Cilento, migliorando la viabilità locale interessata e mediante nuovi svincoli l'accessibilità all'area archeologica e paesaggistica di Paestum, Velia e della "Certosa di Padula" (?).

Pur ritenendo legittima e condivisibile qualsiasi aspettativa di risoluzione dei problemi di congestionamento della SS18, che è noto sono essenzialmente circoscritti ai fine settimana e festività nella buona stagione, desta forti perplessità il fatto che la Regione abbia attribuito a questo progetto rilevanza strategica, che lo abbia individuato come progetto prioritario di rilevanza regionale, il **"progetto bandiera"** indicato al Dipartimento per gli Affari Regionali (DARA) da parte di ciascuna Regione e Provincia autonoma. Tant'è eccezionale l'intensità di investimento richiesta dal progetto prospettato, quantificato a seconda delle 3 ipotesi di variante di tracciato **tra 1,5 e 2**



miliardi di euro, basti pensare che l'intero Programma Operativo Regionale FESR 2014-2020 ha avuto una dotazione finanziaria totale di circa 4 miliardi di euro.

Come è possibile che tale intervento sia anteposto ad altri di indubbia maggiore priorità?

Tra questi sicuramente la messa in sicurezza delle scuole e degli edifici pubblici a rischio. I dati resi disponibili dal Ministero dell'Istruzione e del Merito con il "Portale Unico dei Dati della Scuola" sono più che drammatici: circa **il 60% delle scuole in Campania risulta priva del certificato di agibilità** e oltre il 50% di quello di prevenzione incendi. Ancora, hanno ben più alto grado di priorità l'adeguamento e potenziamento del sistema ospedaliero pubblico (strutture e apparecchiature) considerando ad esempio che la **Campania ha il peggiore saldo negativo per la mobilità sanitaria** (cd. viaggi della speranza) e tra i tempi di attesa più lunghi; il completamento delle infrastrutture idriche (acquedotti colabrodo, reti fognarie e depuratori mancanti) considerando ad esempio il quasi **50% di perdite idriche totali** e gli oltre **60 agglomerati in procedura d'infrazione** per il mancato rispetto delle disposizioni comunitarie riguardo collettamento, fognatura e depurazione. Hanno ben più alto grado di priorità il potenziamento del trasporto pubblico su ferro (treni, metro, tram), la realizzazione degli impianti per incrementare la raccolta differenziata e il riciclo dei rifiuti urbani (in primis quelli per il trattamento della frazione organica), ecc.

Risulta quindi incomprensibile che si possa distogliere risorse così consistenti per la realizzazione di un intervento che si configurerebbe quasi voluttuario al confronto delle reali priorità della Campania.

Ad ogni modo il progetto proposto, pensato oltre venti anni fa, evidenzia un "**peccato originale**", l'aver **stabilito preliminarmente e pregiudizialmente la modalità per risolvere i problemi** di congestionamento della SS18 piuttosto che approcciare razionalmente in chiave comparativa il vaglio tra modalità alternative concorrenti in grado di soddisfare l'obiettivo posto. Tra l'altro prescindendo dai riferimenti sovraordinati a partire dalle politiche comunitarie per la mobilità sostenibile. **Si sarebbe dovuto iniziare dai problemi e non dalle soluzioni!**

D'altra parte, anche l'aver considerato quali alternative di progetto, oltre l'alternativa 0, essenzialmente quelle che costituiscono tre varianti della medesima modalità di intervento, conferma che non si è seguito un corretto processo di definizione, quello che, diversamente,

partendo dalla problematica dovrebbe consentire l'individuazione delle soluzioni più performanti in termini di **efficacia, efficienza, economicità, ragionevolezza**. La pubblica amministrazione è tenuta ad operare con la **"diligenza del buon padre di famiglia"**, controllando ogni spesa del proprio bilancio per far sì che si possa produrre il meglio con il meno.

Pertanto, al fine di valutare la convenienza tecnica, economica e ambientale di un progetto, a maggior ragione se si tratta di un investimento di estrema rilevanza come nella fattispecie, **deve essere considerata un'adeguata serie di opzioni, confrontandole tra loro, attraverso un'analisi strategica**, da effettuare **nella fase di pre-fattibilità**, ricorrendo se del caso all'analisi multicriterio.

La valutazione, d'altra parte, dovrebbe essere eseguita da un soggetto "terzo", cioè non coinvolto economicamente o politicamente nel progetto.

L'opzione strategica dovrebbe riguardare diversi percorsi e/o l'utilizzo di infrastrutture esistenti, per cui come prima opzione va considerata una soluzione *"do minimum"*, consistente nella sola riqualificazione/ammodernamento della/e infrastruttura/e esistente/i.

Il progetto specifico, dunque, dovrebbe essere identificato a valle della valutazione di tutte le opzioni strategiche e tecniche possibili, tenendo conto del contesto del territorio e delle tecnologie disponibili. La tendenza a trascurare le soluzioni alternative, in particolare quelle a basso costo, risulta nella pratica tra le cause più frequenti alla base di **distorsioni nella valutazione di progetto e nella Analisi Costi Benefici (ACB)**.

In tal senso l'intera iniziativa profila uno indubbio consapevole **spreco di denaro pubblico**, tale da rientrare nella sfera di azione della Corte dei Conti per le prerogative di controllo della corretta gestione della spesa pubblica.

La previsione di **effettive alternative (opzioni) di progetto**, che non possono consistere in mere varianti di tracciato, deve riguardare l'identificazione di soluzioni/modalità alternative per rispondere alla domanda attuale e/o futura insoddisfatta di mobilità/decongestionamento per la SS18, bilanciando sostenibilmente il connesso investimento richiesto.

Allo scopo vanno considerate alternative che perseguano la **migliore integrazione e intermodalità tra i sistemi di trasporto**, che ad esempio contemplino il **potenziamento del trasporto ferroviario**

in **assetto intermodale** con bus, taxi, bike sharing, car sharing presso le stazioni di destinazione del Cilento (cfr.: <https://www.fsitaliane.it/content/fsitaliane/it/il-gruppo-fs/il-piano-industriale-2022-2031-e-i-quattro-poli-di-business/il-polo-passeggeri.html>), associando il trasporto delle biciclette sui treni da parte dei viaggiatori. A ciò si potranno aggiungere **sistemi intelligenti di indirizzamento dei flussi veicolari (Smart Traffic Management Systems** in grado di determinare notevoli **efficienze e risparmi sui costi**, migliorando al contempo l'affidabilità del sistema, con un eccellente ROI) ripartendoli tra gli assi viari alternativi già esistenti e per taluni di questi, come ad es. per la cosiddetta “aversana”, **integrando e/o completandone il tracciato esistente con nuovi tratti di connessione.**

Altra distorsione deriva dal fatto che nello “*Studio di traffico e Analisi Costi Benefici*” **non risultano essere state effettuate rilevazioni delle origini-destinazioni dei traffici** limitandosi ad una quantificazione generica dei passaggi per determinate sezioni.

Il Traffico Giornaliero Medio (TGM) considerato nello Studio è un indicatore che non indaga le origini-destinazioni e pertanto **non consente di desumere quanto il traffico sia imputabile a mobilità locale o meno.**

Nello Studio, laddove viene riportato che “*L’effetto (atteso) derivante dall’attuazione degli scenari di progetto è la quasi totale migrazione dei traffici dalla SS18 al nuovo asse stradale, con i traffici che a partire da Battipaglia decrescono di circa il 60-70% fin quasi ad azzerarsi in prossimità di Capaccio. Questo conferma la prevalenza di traffici di media/lunga percorrenza (rispetto al contesto territoriale di analisi) che impegnano la SS18 in particolare nella tratta più vicina ad Agropoli.*” ed in particolare con riguardo a “*... conferma la prevalenza di traffici di media/lunga percorrenza...*” si desume si tratti di **un assunto su base presuntiva** piuttosto che attestato da una effettiva e strutturata verifica delle origini-destinazioni di cui non vi è evidenza. È d’altra parte inverosimile che lungo la SS18 non sussista una consistente componente di traffico locale. Ad esempio, sebbene non specifiche per il contesto, i dati presentati nella proposta di Piano Direttore della Mobilità Regionale della Campania (cfr. cap. 4.2) sugli “Spostamenti sistematici giornalieri totali di sola andata (Istat 2011)” evidenziano che gli **spostamenti intracomunali costituiscono mediamente oltre il 50% del totale.** Analogamente, dalle indagini condotte in città Metropolitana di Napoli ai fini della

formazione del PUMS metropolitano si rileva che mediamente la mobilità intracomunale presenta un peso ponderale rispetto a quella intra Città Metropolitana ed extra Città Metropolitana rilevante, superiore al 50%, con punte come ad es. nel caso del Comune di Napoli superiori al 80% (*modalità di analisi della domanda di mobilità resa possibile dalla disponibilità sul mercato di dati legati all'utenza telefonica portatile*).

Pertanto, **a fronte di una consistente esigenza di mobilità locale si potrebbero indubbiamente perseguire più utilmente, come già sopra evidenziato, soluzioni più confacenti e meno onerose rispetto a quelle prospettate.**

Altro aspetto distorsivo è costituito dalle **proiezioni di crescita dell'andamento del traffico in prospettiva**, in quanto nello "*Studio di traffico e Analisi Costi Benefici*" **nel periodo di riferimento 2013-2020 viene attestato un chiaro trend decrementale** (cfr.: *Tabella 4: Andamento TGM annuo su SS18 periodo 2013-2020; Figura 7: Andamento TGM annuo su SS18 periodo 2013-2020*). Un trend decrementale che considerando le cogenti politiche comunitarie e nazionali in materia di **mobilità sostenibile** e dei conseguenti coerenti riorientamenti degli investimenti, sarà **destinato ad una ineludibile conferma anche in prospettiva**. Di contro, le "previsioni" nello studio di una variazione tendenziale decisamente incrementale della domanda di mobilità, quale fattore discriminante, appare funzionale a sostenere i margini di vantaggio calcolati in termini di VAN, SRIE e B/C, ciononostante risultanti risicati.

Il progetto non considera i flussi di traffico nel più ampio contesto territoriale di riferimento rispetto al quale si propone di incidere, ovvero il Cilento. Cosicché quand'anche fossero soddisfatti i livelli di traffico lungo la bretella **si andrebbero a spostare e concentrare tutte le problematiche di congestionamento in altre sezioni distali della viabilità, sezioni non interessate da interventi di "potenziamento", del tutto inadeguate a reggere le maggiori afferenze conseguenti** che si propone di risolvere. In tal caso, la mancata diluizione spaziale del traffico che allo stato si determina in ragione del filtro derivante dai "limiti" della SS18 causerà un sovra afflusso veicolare in aree che non hanno intrinsecamente le caratteristiche di capacità ricettiva necessarie.

D'altra parte, desta ulteriori forti preoccupazioni e perplessità ciò che si verificherebbe allorquando terminato il tratto della bretella di tipo B (2+2 corsie) si passa al tratto di tipo C (1+1 corsia). In tale

contesto di fatto la **capacità di deflusso verrebbe dimezzata repentinamente** con la conseguente formazione di un **rigurgito di traffico, rallentamento e formazione di coda**, incrementando i rischi di incidenti. Un collo di bottiglia che sostanzialmente definisce il limite della capacità di deflusso della intera bretella verso le destinazioni e in pratica rende inutile il maggiore costo da sostenere per il tratto in tipologia B.

Riguardo ai fini turistico-balneari, la prospettiva di poter raggiungere le mete cilentane in tempo breve tende indubbiamente ad incentivare gli **“spostamenti voluttuari giornalieri”**, **incrementando il traffico veicolare e con esso le emissioni** (cfr.: *Studio di traffico e Analisi Costi Benefici - Tabella 46: Variazioni emissione agenti inquinanti (tonnellate/anno) negli scenari di progetto all’anno di entrata in esercizio dell’intervento – scenario di crescita prudenziale*). **Tale evenienza non potrà che incidere negativamente anche** ai fini dello sviluppo turistico delle stesse mete balneari in quanto favorirà il turismo “mordi e fuggi” a discapito di quello auspicabilmente stanziale, con permanenze prolungate presso i siti di accoglienza.

Ulteriore criticità sta nel rilevante **consumo di suolo** di cui dalla documentazione di progetto non è possibile desumere l’entità se non in termini di ordine di grandezza, di larga massima, considerando le superfici da sottoporre ad espropri. Si tratta di suoli agricoli destinati a colture in campo e protette di notevole rilevanza economica e produttiva.

Tra gli altri impatti ambientali saranno estremamente rilevanti:

- **frammentazione sia degli habitat presenti sia delle specie vertebrate tipiche del paesaggio agricolo;**
- **diffusione di emissioni inquinanti in aree sensibili** in quanto deputate a colture convenzionali e biologiche, allevamenti.

Considerato tutto quanto sopra esposto, si ritiene dunque assolutamente necessario procedere con una adeguata valutazione di pre-fattibilità (senza ulteriori costi a carico) con cui ragionevolmente si valutino le effettive opzioni strategiche e tecniche possibili, tenendo in conto i riferimenti sovraordinati cogenti connessi al perseguimento della mobilità sostenibile a contrasto dei cambiamenti climatici, assicurando la diligenza del buon padre di famiglia nell’utilizzo del denaro pubblico per la risoluzione delle problematiche di mobilità in oggetto.



COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI

ANTONIO GRIMALDI



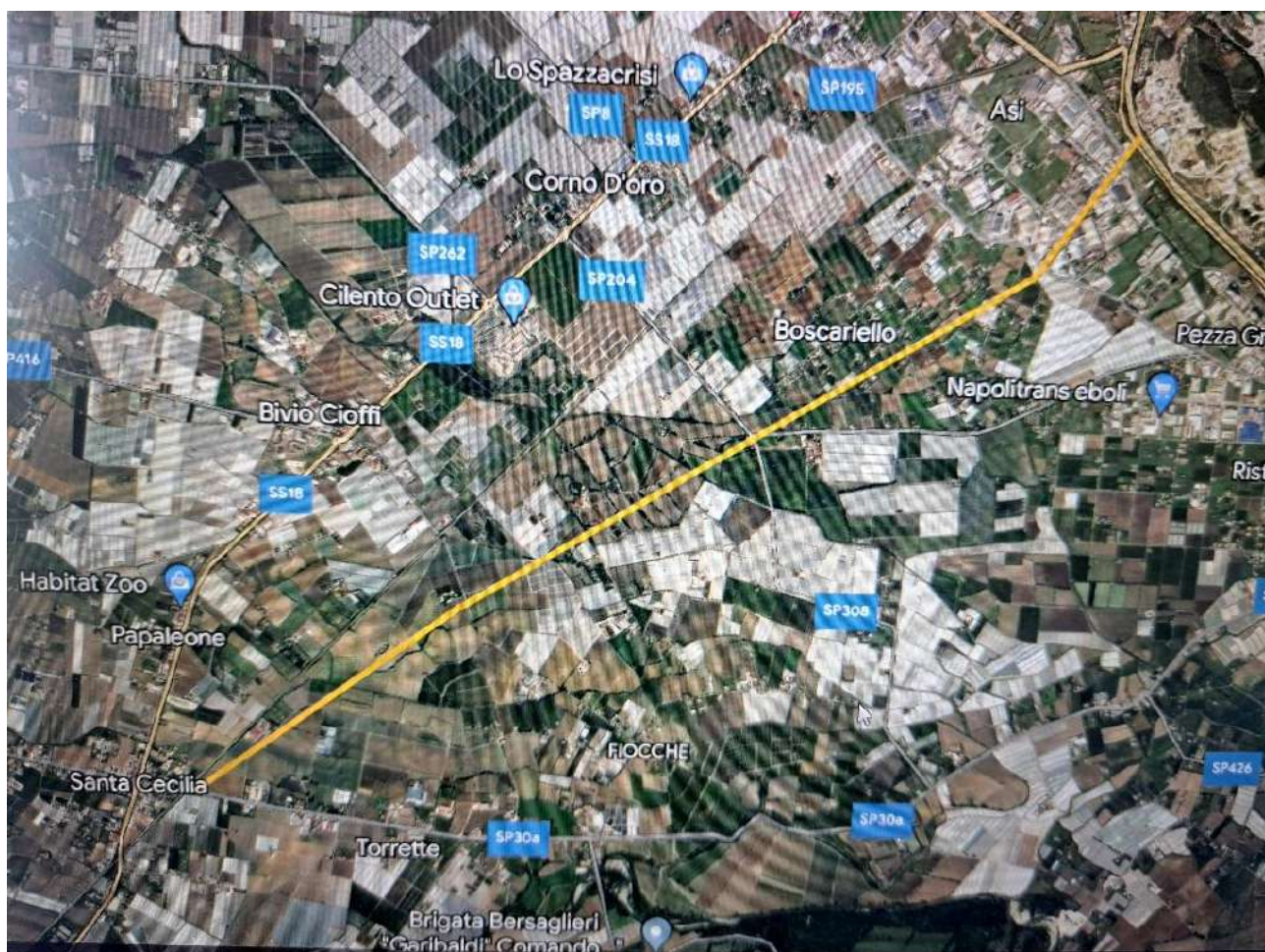
Avendo seguito il dibattito pubblico, come già scritto in un post it desidero esporre questa idea:

Per ridurre al minimo il consumo di suolo vi prego di prendere in considerazione il tracciato identificato in foto, essendo tra l'altro il tracciato più breve, e ad impatto ambientale minore, in quanto parte da una zona bruttissima la cava di inerti.

Ovviamente eventuali problemi di altimetria sono sicuro che sarebbero risolti brillantemente dai tecnici dell'Anas.

Inoltre, la riduzione del numero di soggetti interessati ridurrebbe lo scontro sociale in atto.

Cordiali Saluti
Antonio Grimaldi





COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI

AVV. GIOVANNI LICINIO



PROCEDURA DI DIBATTITO PUBBLICO EX Art.5 del D.P.C.M. n.76/2018 – Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 del mediterraneo e la variante alla statale 18 ad Agropoli – NA 289

OSSERVAZIONI

presentate dall'Avv. Giovanni Licinio, residente a Capaccio Paestum (SA), Via Dei Sanniti n.16 (Cell.334.3317207)

Le regole del Dibattito Pubblico (art. 22, comma 2, d.lgs. 18 aprile 2016, n. 50 (Codice dei contratti pubblici) e D.P.C.M. 10 maggio 2018, n. 76 (Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico), sono improntate alla semplificazione, alla trasparenza e finalizzate al raggiungimento del buon andamento della P.A..

Il dibattito pubblico è previsto quando il conflitto non è ancora esploso e riesce così a prevenire la conflittualità sociale prima che il processo dell'amministrazione pubblica si sia perfezionato.

La procedura relativa al dibattito pubblico si apre in un momento in cui tutte le scelte sono ancora possibili (e, cioè, quando è ancora possibile interrogarsi e dibattere sulla effettiva opportunità o meno dell'opera, non solo sulle alternative indicate nel progetto preliminare e sulle modalità della sua realizzazione). In particolare, il dialogo ha ad oggetto il progetto di fattibilità tecnica economica, ovvero il cd. documento delle alternative e a conclusione la pubblica amministrazione può anche decidere di non realizzare l'opera (cd. ipotesi zero), perché inutile, costosissima, dai costi sociali, economici, culturali, ambientali e paesaggistici superiori ai benefici previsti nel progetto preliminare/progetto di fattibilità tecnica economica.

Nel dibattito pubblico gli individui discutono per ponderare i vari aspetti di una questione poi decisa dagli organi competenti che dovranno tener conto degli esiti della discussione e delle osservazioni, pur potendo discostarsene, ma soltanto con un'idonea motivazione.

A tale scopo è necessario informare bene i soggetti legittimati a partecipare al dibattito pubblico, perché migliori sono le informazioni sugli impatti ambientali e sociali, sui costi e sulle incidenze positive e negative dell'opera, e maggiori sono le possibilità di esprimersi sulla opportunità o meno di essa. L'informazione, dunque, deve essere preliminarmente esaustiva, perché solo così consente l'esercizio effettivo di un altro diritto, quello di partecipare e di esprimersi su tutti gli aspetti dell'opera e per valutare se l'opera è opportuna o meno.

Per capire meglio è necessario precisare che i contenuti essenziali del progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE), in relazione alle dimensioni, alla tipologia ed alla categoria dell'intervento, è in linea generale composto dai seguenti elaborati:

- relazione generale;
- relazione tecnica, corredata da rilievi, accertamenti, indagini e studi specialistici;
- relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico ed eventuali indagini dirette sul terreno;
- studio di impatto ambientale;

- relazione di sostenibilità dell'opera;
- rilievi piano-altimetrici e stato di consistenza delle opere esistenti e di quelle interferenti nell'immediato intorno dell'opera da progettare;
- elaborati grafici delle opere, nelle scale adeguate;
- computo estimativo dell'opera;
- quadro economico di progetto;
- piano economico e finanziario di massima, per le opere da realizzarsi mediante partenariato pubblico-privato;
- schema di contratto;
- capitolato speciale d'appalto;
- cronoprogramma;
- piano di sicurezza e di coordinamento e stima dei costi della sicurezza;
- piano preliminare di manutenzione dell'opera e delle sue parti;
- piano preliminare di monitoraggio geotecnico e strutturale;
- piano preliminare di monitoraggio ambientale;
- piano particellare delle eventuali aree espropriande o da acquisire.

Sono state svolte esaurientemente tutte le attività relative a tali elaborati?

Prima di rispondere a questa domanda è necessario fare un breve accenno alla cronistoria che ha portato al presente dibattito pubblico.

Nella Relazione generale del Progetto di fattibilità tecnico ed economica ANAS (pag.10-12, che si allega come doc.1), l'Ente proponente dello studio di fattibilità datato giugno 2015 del collegamento veloce tra lo svincolo di Eboli dell'autostrada A2 e lo svincolo di Agropoli sud della SS18, era rappresentato dal Consorzio di Scopo tra i comuni di Eboli, Serre, Altavilla Silentina, Albanella, Capaccio Paestum, Agropoli.

In data 24 ottobre 2017 la Regione Campania, all'atto della stipula della Convenzione con l'ANAS, trasmise all'ANAS tale studio.

Nella premessa (pag. 12) si legge "che le politiche di sviluppo e di crescita che hanno interessato la Regione Campania, la provincia di Salerno ed il territorio del Parco nazionale del Cilento e del Vallo del Diano, sono state, per la maggior parte, in particolare quelle alimentate con i fondi comunitari del **POR FESR**, incentrate sul tema della **valorizzazione** dei beni culturali e ambientali, delle risorse paesaggistiche, enogastronomiche ed artigianali e della loro messa a sistema affinché il turismo potesse divenire il settore trainante per l'economia del Mezzogiorno".

Nel documento avente ad oggetto la comunicazione di avvio della procedura di dibattito pubblico (che si allega come documento 2), a pag. 3 si fa riferimento all'intervento inserito nel patto per lo sviluppo della Regione Campania, stipulato il 24 aprile 2016 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione ed è scritto che la progettazione è finanziata per 1 milione seicentoquarantamila euro con i fondi FSC 2014-2020 (delibera Cipe 26/16) e tale importo è inserito nella delibera CIPE 1/2022 "Fondo sviluppo e coesione 2021-2027 – Anticipazioni al Ministero delle

Infrastrutture e della **mobilità sostenibili (MIT)**” con una assegnazione per i lavori di 370 milioni di euro.

A questo punto, alcune domande sorgono spontanee: come si fa a valorizzare i beni culturali e ambientali, le risorse paesaggistiche, enogastronomiche ed artigianali allorché si realizza un’opera che incide pesantemente su di esse o che le impatta in tutto o in parte, devastandole?

Se i fondi hanno la finalità di valorizzazione suddetta, come è possibile pensare che si possano utilizzare per finalità opposte e contrarie?

Risulta evidente che lo studio di fattibilità tecnico economica dell’ANAS si pone in grave contrasto con le anzidette finalità di trasparenza e valorizzazione e che i fondi europei non possono essere spesi per un’opera pesantemente impattante proprio sui beni che, invece, dovrebbe valorizzare, ma che sostanzialmente danneggia notevolmente.

Lo studio dei flussi stradali ha interessato specificamente solo la SS18 con appositi strumenti di rilevamento del traffico veicolare, ma non ha interessato allo stesso modo e con medesima metodologia le altre strade (es. la Litoranea SP 175, la cd. Aversana SP417, la SP 30) e non ha considerato la differenza valutativa che si sarebbe avuta considerando l’effetto decongestionante del traffico sulla SS18 a seguito del completamento/adeguamento dell’Aversana, dell’adeguamento/allargamento della Litoranea, della SP30, della stessa SS18 e del completamento della Fondovalle Calore, eterna incompiuta da oltre trent’anni.

E’ stato effettuato lo studio dell’impatto ambientale, paesaggistico, archeologico, idrogeologico, militare, fluviale e quello dei costi sociali dell’opera?

Quante imprese, tra le quali ve ne sono decine e decine di eccellenza, saranno distrutte o spaccate in due, quanti milioni di investimenti andranno in fumo, quante migliaia di lavoratori perderanno il posto, quale sarà il deprezzamento dei terreni, delle imprese, il calo di fatturato, la mancanza di possibilità di crescita, di attingere a finanziamenti?

Nei precedenti dibattiti è emerso che lo studio dei flussi di traffico è incompleto e insoddisfacente, anche perché non è stato considerato l’effetto “imbuto” che si verificherebbe nei pressi di Agropoli a causa delle pessime condizioni della successiva rete stradale del Cilento, connotata da strade strette, inadeguate, colpite da frane, smottamenti, crolli e da scarsa manutenzione.

La bretella porterà solo danni sociali ingentissimi, più inquinamento, oltre che a un pesante impatto sulla ricchezza naturalistica e paesaggistica.

Per questo è necessario che prima si metta mano alla rete stradale esistente in provincia di Salerno, al metrò del mare e alla metropolitana leggera collegata all’aeroporto di Pontecagnano e poi, se l’effetto di decongestionamento del traffico non dovesse essere superato, si dovrebbe discutere sul se realizzare altre strade.

I turisti stranieri troverebbero molto comodo arrivare in aereo a Pontecagnano, prendere la metropolitana leggera per arrivare a Capaccio Paestum, ad Agropoli e nel Cilento. La scelta di non

potenziare l'alta velocità ferroviaria nell'area del Cilento è un altro elemento che va considerato, perchè compatibile e coerente con l'obiettivo nazionale del decongestionamento del traffico su gomma attraverso il potenziamento dell'alta velocità ferroviaria e con l'obiettivo regionale perseguito con il Masterplan.

La Regione Campania ha scelto il sistema di mobilità sostenibile indicato nel Masterplan e ciò ha indotto la Rete Ferrovie dello Stato a puntare sulla realizzazione dell'alta velocità in direzione Battipaglia Vallo del Diano, anziché in direzione Battipaglia Cilento.

L'aeroporto e la rete di trasporti prevista nel Masterplan ben si coniuga con una logica di decongestionamento del traffico veicolare sulla SS18.

Ecco perché, a parte gli atti risalenti agli inizi degli anni duemila, la bretella Eboli - Agropoli è figlia di una visione di sviluppo del territorio obsoleta e superata, nonchè datata.

Il traffico non è mai stato di ostacolo al turismo della Costiera Sorrentina ed Amalfitana che, anzi, registra incrementi in termini di ricchezza prodotta, esattamente come la fascia della costa del Cilento.

Per quanto concerne lo studio dei vincoli archeologici, paesaggistici, ambientali, militari, dei costi sociali non è emerso nulla per alcuni di essi, ma è stato detto che esso sarà effettuato dopo il dibattito.

Come avete potuto affermare, nel corso del presente dibattito pubblico, che il costo ambientale e sociale non è stato previsto perché si attende il progetto definitivo?

Tale carenza, ovviamente, risulta anche dalla documentazione pubblicata sul sito dell'ANAS, del MIT e dalle registrazioni del dibattito pubblico.

Il progetto di fattibilità tecnica ed economica deve tener conto o no del soddisfacimento dei fabbisogni delle Comunità dove sarà realizzata la Bretella, dei beni colturali, culturali e paesaggistici, del limitato consumo del suolo, dei costi sociali, dello stato della rete stradale esistente e di tutti gli aspetti innanzi indicati?

La risposta è Sì.

Se devastiamo le ricchezze culturali, colturali, storiche, archeologiche, paesaggistiche, naturali, che costituiscono la ragione per la quale i turisti vengono nelle nostre località, come si può pensare di sviluppare il turismo in futuro per area vasta?

La valorizzazione delle ricchezze esistenti è o non è una priorità?

Può essere considerato questo pubblico dibattito espletato correttamente dal momento che ha per oggetto uno studio di fattibilità tecnica economica incompleto?

Tali carenze dimostrano che la soluzione fattibile è la soluzione zero alla quale si coniuga inscindibilmente quella che risponde maggiormente agli Interessi pubblici, dal momento che i costi dell'opera cd. Bretella sono eccessivi, i benefici sono negativi.

In altri termini, nessuna delle tre alternative presentate dall'ANAS è giustificata e, dunque, fattibile.

Per la soluzione 1 sono previsti ottimisticamente 8 anni ed il rapporto costi/benefici è assolutamente negativo, con costi sociali devastanti; per la soluzione 2, (preferita dall' ANAS) sono previsti circa 7 anni ed anche in questo caso il giudizio è negativo, perché a fronte di un rapporto costi/benefici complessivamente irrisorio, ha costi sociali ancora più devastanti; per la soluzione 3, proposta dal Consorzio di scopo, è evidente che è la peggiore di tutte, perché si prevedono circa 10 anni per la realizzazione, un rapporto costi/benefici assolutamente negativo e costi sociali parimenti devastanti.

Qual'è la soluzione?

Risponde agli interessi pubblici la soluzione zero che ben si coniuga con le soluzioni adottate nel progetto del cd. Masterplan approvato dalla Regione Campania, che prevede un sistema di mobilità sostenibile attraverso la rete costituita dalla metropolitana leggera da Salerno al Cilento collegata all'aeroporto di Pontecagnano; con l'adeguamento della SP175 litoranea, della SP417 Aversana, con la riqualificazione/adeguamento della SS18, con il metrò del mare e, come proposto dal comune di Eboli, con l'adeguamento della SP30.

Le analisi trasportistiche e socioeconomiche non hanno tenuto conto della realtà stradale esistente e del miglioramento del servizio di rete, contrariamente a quanto scritto nel documento avente ad oggetto la "comunicazione ai fini dell'avvio della procedura di dibattito pubblico ex art.5 del D.P.C.M. n.76/2018, e nemmeno hanno considerato i pesanti costi economici sociali che l'opera causerebbe, ma hanno solo considerato aspetti legati alla riduzione dell'incidentalità, del risparmio di tempo, dell'accessibilità al territorio e dell'emissione di inquinanti.

E l'effetto imbuto del traffico che si avrebbe ad Agropoli?

Quale miglioramento del servizio della rete e quale accessibilità al territorio cilentano si avrebbe, calando tale opera in una rete stradale in stato pietoso nel Cilento?

Se la bretella risolve il problema del decongestionamento del traffico sulla SS18, si è considerato che la maggiore velocità dei veicoli produce più immissioni nell'atmosfera e che l'effetto imbuto ad Agropoli sarebbe maggiormente inquinante?

Con riferimento a Paestum, patrimonio dell'umanità UNESCO, quale è l'esito della verifica preventiva dell'interesse archeologico ex art. 25 del codice dei contratti pubblici (D. Lgs. 50/2016)?

Per tutti questi motivi era necessario uno studio preventivo completo dei flussi di transito veicolare, di quelli su ferro e per mare e di tanti altri dati fattuali necessari relativi agli svantaggi dovuti ai danni/costi socio economici causati alle Comunità sui cui territori è prevista la realizzazione di tale opera.

Ci sono alternative alla cd. bretella più rispondenti alle esigenze di decongestionamento del traffico?

Per quanto innanzi esposto la risposta è Sì.

Per quanto riguarda la proposta di un **tavolo tecnico – Istituzionale**, al fine di poter valutare più correttamente l'opportunità o meno dell'opera, verrebbe da chiedere, perché non **allargare tale tavolo anche a coloro che hanno partecipato al dibattito pubblico presentando osservazioni?**

Tuttavia, non può sottacersi che il tavolo tecnico - istituzionale, ALLARGATO o non, risulta inammissibile perché si vorrebbe tentare di colmare le gravi lacune tecnico procedurali innanzi indicate e, dunque, esso sarebbe un modo surrettizio e irrituale di tentare di rimediare.

Chi decide è obbligato a decidere solo dopo avere informato il pubblico e dopo averlo ascoltato, ma resta comunque libero di optare per soluzioni che possono essere anche in contrasto con quanto emerso dal confronto; tuttavia, esso è obbligato a motivare in modo particolarmente intenso la scelta finale assunta.

Gli interessati, una volta presentata la **relazione conclusiva** dal coordinatore del dibattito pubblico, allegata al dossier conclusivo presentato dalla stazione appaltante, potranno eventualmente contestare, in sede giurisdizionale, la legittimità della scelta finale assunta dalla stazione appaltante (ad esempio, perché non adeguatamente motivata).

In conclusione

per tutto quanto innanzi premesso e rilevato, lo scrivente esprime la contrarietà a tale opera per vari motivi:

- la **VIOLAZIONE** delle regole che disciplinano i contenuti necessari dello studio di fattibilità tecnico economica incide negativamente sul dibattito pubblico, impedendo a chi è legittimato di esercitare il suo diritto a fare rilievi allo studio di fattibilità tecnico economica, perché incompleto. Quindi, sono possibili solo osservazioni parziali, ma non è possibile farle in relazione agli studi che necessariamente dovevano essere fatti e pubblicati in allegato. Tale violazione è già di per sé motivo sufficiente per dimostrare che l'opera non va fatta.

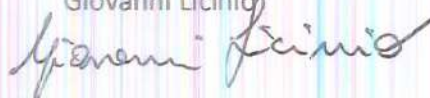
Ad abundantiam, si indicano ulteriori motivi ostativi, attinenti al merito dell'opera:

- è **INUTILE**, perché è possibile ottenere risultati migliori con l'adeguamento e la razionalizzazione della rete stradale esistente (piano provinciale e comunali di manutenzione, adeguamento, completamento stradale e conseguente piano traffico);
- **IMPATTA NEGATIVAMENTE** sulle ricchezze economiche, ambientali, storico, archeologiche, culturali, paesaggistiche e sul carattere identitario del nostro territorio, in particolar modo nella zona distante poco più di mille metri dalle antiche mura di Paestum, patrimonio dell'umanità UNESCO, in direzione della collina di Capaccio capoluogo;
- è **COSTOSA**, perché la stima di valore delle tre alternative indica importi iniziali tra il miliardo e mezzo ed i due miliardi di euro, salvo aumenti successivi;
- è **DANNOSA** per chi subirà gli espropri; per chi ha attività lungo la SS18 a causa del calo dei ricavi e della riduzione del valore dell'avviamento; per migliaia di persone che perderanno il posto di lavoro; per il pesante consumo di suolo agricolo; per lo sventramento e/o distruzione di decine

di imprese agricole e la difficoltà ad acquistare terreno altrove a causa della prelazione agraria; per chi vedrà abbattere la propria casa frutto di sacrifici e non troverà allo stesso valore dell'indennizzo ottenuto un immobile di pari qualità e quantità; per l'aumento dei costi di produzione dovuti al gasolio necessario per lo spostamento dei trattori di quelle imprese che dovessero riuscire ad acquistare terreni a qualche chilometro di distanza;


- **AUMENTA L'INQUINAMENTO**, con maggiori emissioni dovute alla velocità di percorrenza e all'effetto imbuto ad Agropoli;
- è **IN CONTRASTO** con le soluzioni di decongestionamento del traffico, di tutela e valorizzazione del patrimonio ambientale, di sviluppo turistico basato su un sistema di mobilità sostenibile e moderno indicate nel **MASTERPLAN**;
- **NON RISOLVE** i problemi del traffico, semmai li aggrava. Sicuramente decongestiona il traffico sulla SS18 anche perché dopo la distruzione di centinaia di imprese agricole e non, i veicoli di tali soggetti produttivi non transiteranno più per cessata attività o per ridotta attività, ma li AGGRAVA a causa dell'effetto imbuto ad Agropoli;
- **NON E' INTRINSECAMENTE IDONEA A SVILUPPARE IL TURISMO**, obiettivo, questo, che è possibile raggiungere mediante un piano provinciale e piani comunali del traffico, delle manutenzioni, degli adeguamenti e/o completamenti e messa in sicurezza della rete stradale esistente, il completamento dell'aeroporto di Pontecagnano, il Metrò del Mare, la Metropolitana leggera, nonché con una politica turistica lungimirante che crei le condizioni per fare sistema mediante la riqualificazione dei centri abitati costieri e dell'entroterra a sud di Salerno;
- **NON SALVA VITE UMANE**, perché la migliore soluzione per salvare vite umane è riaprire l'ospedale di Agropoli per raggiungere il quale non occorrono 30-40 minuti, considerata la breve distanza tra Capaccio Paestum ed Agropoli.

Capaccio Paestum, 10 maggio 2023


Giovanni Licinio


1.1 STUDIO DI FATTIBILITA' CONSORZIO DI SCOPO COMUNI DI AGROPOLI, CAPACCIO, ALBANELLA, ALTAVILLA SILENTINA, SERRE-PERSANO ED EBOLI

All'atto della stipula della Convenzione stipulata tra Anas e Regione Campania, in data 24.10.2017, la Regione Campania ha fornito e trasmesso lo "Studio di fattibilità del collegamento veloce tra lo svincolo di Eboli dell'A3 e lo svincolo di Agropoli Sud della VAR SS18 mediante una strada extraurbana principale di categoria B nei territori di Agropoli, Capaccio, Albanella, Altavilla Sileantina, Serre-Persano, Eboli" il cui ente proponente era rappresentato dal Consorzio di Scopo tra i Comuni sopracitati. Il progetto fornito, condiviso e prodotto dai territori in oggetto prevedeva 24,8 km di strada ex novo di tipo B e 7 svincoli, 2 ad Agropoli di adeguamento degli esistenti svincoli, 1 a Paestum anch'esso di adeguamento ed i 4 nuovi svincoli dislocati nei territori di Capaccio, Albanella, Altavilla ed uno ad Eboli lungo l'Autostrada.



Consorzio di Scopo
Comuni aderenti:
Agropoli
Capaccio
Albanella
Altavilla Sileantina
Serre-Persano
Eboli




17

Studio di fattibilità del collegamento veloce tra lo svincolo di Eboli dell'A3 e lo svincolo di Agropoli Sud della VAR. S.S.18 mediante una strada extraurbana principale di categoria B nei territori di Agropoli, Capaccio, Albanella, Altavilla Sileantina, Serre-Persano, Eboli

FASE 1 STUDIO DI FATTIBILITA' E DEI TRACCIATI

Prodotto da: **SC. 00** Fatto da: **SC. 00**

SCHEDA DI SINTESI

Prodotto da: **00**

<p>Progettante: ING. G. G. G. G. G.</p>	<p>Gruppo Lavoro Consorzio di Scopo: Ing. G. G. G. G. G.</p>
<p>Consorzio di Scopo: Ing. G. G. G. G. G.</p>	<p>Responsabile Tecnico Progettazione: Ing. G. G. G. G. G.</p>

ACQ.	DATA	IMPIANTO	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	AUTORIZZAZIONE

Figura 1: Scheda di sintesi studio di fattibilità e dei tracciati

Lo studio fornito dagli Enti firmatari, datato giugno 2015, dichiarava nelle premesse dello stesso quanto segue

Premesso che:

- la rete dell'attuale sistema della mobilità su gomma nel comprensorio della Piana del Sele è costituita dalle seguenti infrastrutture:
 - tracciato autostradale della Salerno-Reggio Calabria, recentemente ammodernato ed avente tre corsie più emergenza per ciascuna carreggiata nel tratto tra Salerno e Sicignano, interessato da flussi di attraversamento sud-nord e da quelli locali di collegamento intercomunale;
 - S.S.18 che costituisce l'asse centrale della mobilità del territorio collegando Pontecagnano Faiano, Bellizzi, Battipaglia, Eboli, Capaccio e Agropoli, ma che presenta problemi di congestione per i notevoli flussi di traffico, specie nel periodo estivo, e di sicurezza, determinati in particolare dall'elevato tasso di urbanizzazione e dai numerosi incroci a raso;
 - S.P. 175 litoranea che collega, lungo la fascia costiera, l'area esterna di Pontecagnano-Faiano con l'area archeologica di Paestum;
 - S.P. 417 "Aversana", in corso di completamento, lungo la quale incrociano le numerose strade ortogonali alla fascia costiera che si innestano sulla litoranea, per decongestionare il traffico di attraversamento che interessa la predetta infrastruttura litoranea, al fine di consentire il solo utilizzo per scopi turistici;
- che gli attuali tempi di percorrenza da Agropoli (e comuni limitrofi) verso l'autostrada A3 e viceversa sono anacronistici nel corso dell'anno ed ormai insostenibili nel periodo estivo; il forte congestionamento allunga i tempi di percorrenza da e per il Cilento rispetto alle citate vie di comunicazione, rendendo inadeguato anche il collegamento con l'Aeroporto Salerno - Costa d'Amalfi;
- che è stata rimarcata dai rappresentanti territoriali la necessità di valorizzare le vie del mare ma, soprattutto, l'esigenza di avvicinare questa area all'Europa, rendendola più competitiva;
- che i Comuni di Agropoli, Capaccio, Albanella, Torre Persano ed Eboli, ecc., auspicano la realizzazione di una infrastruttura viaria idonea a consentire un adeguato collegamento tra la strada a scorrimento veloce "Cilentana" che dal basso Cilento termina ad Agropoli e l'autostrada A3 Salerno - Reggio Calabria;
- che tale collegamento è perfettamente coerente con la programmazione comunitaria, nazionale e regionale di settore, considerato che l'Asse di collegamento tra l'Autostrada A3 e la variante alla S.S. 18 è funzionale al completamento, fino ad Agropoli - porta del Cilento - della cosiddetta "Tangenziale delle aree interne", che si sviluppa lungo l'itinerario A1 (Caianello) - A3 (Contursi), grazie agli interventi realizzati, in corso e/o programmati sulla Fondovalle Ischero, sulla Lioni - Grottaferrata, sulla Telesina e sull'Asse Attrezzato Valle Caudina - Pignatelli;
- che, in particolare, il collegamento di cui trattasi era già stato previsto nel "Piano Direttore della Mobilità regionale", costituito dalla DGR n. 1282/2002 e specificamente nel Piano di Settore della Viabilità regionale costituito dall'Allegato "C" alla delibera stessa, che contiene tra le opzioni di sviluppo del sistema della viabilità regionale il "Collegamento stradale tra A3 (SA-RC) e SS 18 var per la valorizzazione dell'area Cilento - Vallo di Diano ed il miglioramento dell'accessibilità da/verso l'Area Costiera delle zone interne";

Premesso, inoltre:

- che le politiche di sviluppo e di crescita che hanno interessato la regione Campania, la provincia di Salerno ed il territorio del Parco Nazionale del Cilento e del Vallo del Diavolo, sono state, per la maggior parte, in particolare quelle alimentate con i fondi comunitari del POR FESR, incentrate sul tema della valorizzazione dei beni culturali e ambientali, delle risorse paesaggistiche, enogastronomiche ed artigianali e della loro messa a sistema affinché il turismo potesse divenire il settore trainante per l'economia del Mezzogiorno;
- che il Parco Nazionale del Cilento e Vallo di Diavolo vanta un'area protetta, che con l'istituzione delle Aree Marine Protette di "Santa Maria di Castellabate" e "Costa degli Infreschi e della Masseta", è la più grande d'Italia;
- che diversi e importanti riconoscimenti sono stati ricevuti dal territorio a livello internazionale: "Green Globe" per il turismo, Riserva di Biosfera MAB-UNESCO, Patrimonio dell'Umanità dell'UNESCO quale "Paesaggio Culturale" di valenza mondiale, Geoparco della rete europea e mondiale dei Geoparchi, patria della Dieta Mediterranea - dichiarata Patrimonio Immateriale e Culturale UNESCO;
- che sono presenti, inoltre, sul territorio ben tre Grandi Attrattori Culturali della Regione Campania: l'area Archeologica di Paestum, l'area archeologica di Elea - Vella, patria di Parmenide e Zenone, e la maestosa Certosa di Padula, uno dei monumenti monastici più importanti al mondo;
- che il Cilento è un territorio con enormi potenzialità, ma che l'inadeguatezza del sistema di accessibilità e di trasporto rischia di frenarne lo sviluppo;

Rilevato che, alla luce delle considerazioni precedenti e della previsione di un aumento del turismo e del traffico locale, le condizioni complessive di traffico, già a livelli di congestione sulle infrastrutture esistenti, sono destinate a peggiorare con rilevanti impatti sui tempi di viaggio, sulla sicurezza della circolazione e sulle condizioni ambientali quali l'inquinamento atmosferico ed acustico, si ritiene di avviare la progettazione definitiva dell'intervento in argomento.

Il progetto prevede il collegamento Agropoli - A3 svincolo di Contursi mediante una strada a scorrimento veloce che dallo svincolo di Agropoli Sud della SP430, attraversa i territori dei comuni di Agropoli, Capaccio, Albanella, Altavilla Silentina, Serre ed Eboli sino ad arrivare sulla A3 SA-RC attraverso l'omonimo svincolo di Eboli e, mediante la A3, allo svincolo di Contursi. La categoria è di tipo B (extraurbana principale). La lunghezza del collegamento è di 32,8 km di cui 8 km (tratto da Agropoli Sud a Paestum) in adeguamento da categoria C1 a B e 24,8 km (prevalentemente in rilevato) da realizzare ex novo. Sono previsti 7 svincoli di cui 3 da adeguare alla normativa vigente e 4 di nuova realizzazione.

Tale studio è divenuto, dunque la base della progettazione di fattibilità sviluppata da Anas, poiché difatti l'alternativa 3 rappresenta quanto fornito e voluto dalle amministrazioni, esposto sopra.

Il tracciato individuato dai Comuni di Agropoli, Capaccio, Albanella, Serre Persano ed Eboli, è riportato come Allegato 1 e Allegato 2 al presente Dossier.



DT/PA/A4

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità
Sostenibili
Capo di Gabinetto del Ministro
Ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità
Sostenibili
Commissione Nazionale Dibattito Pubblico
Sezione I – Autostrade e strade extraurbane
principali
cndp@pec.mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità
Sostenibili
Direzione Generale per le strade e le
autostrade
dg.strade@pec.mit.gov.it

p.c.

Regione Campania
Presidenza della Regione
capo.gab@pec.regione.campania.it
urp@pec.regione.campania.it

Direzione Generale per i Lavori pubblici e la
Protezione Civile
dg.501800@pec.regione.campania.it

ANAS S.p.A. Struttura Territoriale Campania
c/o Responsabile del Procedimento
Ing. Pompeo Vallario

Loro Sedi

Loro Sedi

Oggetto: NA 289 - Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli.

Comunicazione ai fini dell'avvio della procedura di dibattito pubblico ex art. 5 del D.P.C.M. n. 76/2018

In ossequio a quanto previsto dall'art. 22 del D.Lgs 50/2016 nonché dal Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri 10 maggio 2018, n. 76 "Regolamento recante modalità di svolgimento, tipologie e soglie dimensionali delle opere sottoposte a dibattito pubblico", con la presente Anas S.p.A. comunica - ai sensi e per gli effetti dell'art. 5, comma 3 del predetto regolamento - l'intenzione di avviare il dibattito pubblico per l'intervento in oggetto.

Il progetto di fattibilità tecnica economica dell'intervento in oggetto, prevede un collegamento a scorrimento veloce tra Agropoli e l'autostrada A2 del Mediterraneo mediante una strada che, dallo svincolo di Agropoli Sud della SP430, attraversa i territori dei comuni di Agropoli, Capaccio, Albanella,



Altavilla Silentina, Serre ed Eboli sino ad arrivare sulla A2 con la realizzazione di un nuovo svincolo tra Eboli e Contursi.

L'infrastruttura di progetto prevede una lunghezza di circa 34,7 chilometri di cui circa 25 con una piattaforma stradale di categoria di tipo B (due corsie per senso di marcia e banchine laterali), per i restanti chilometri sono previsti interventi di adeguamento ad una categoria stradale di tipo C secondo il D.M. 05/11/2001.

Sono previsti 7 svincoli di cui 3 da adeguare alla normativa vigente e 4 di nuova realizzazione.

Sono state studiate **tre alternative** di tracciato, che differiscono tra loro nel tratto di attraversamento dell'area di confluenza del fiume Calore nel fiume Sele.

Il progetto si inserisce nell'area interclusa tra questi due fiumi, area caratterizzata da **un'alta sensibilità** dal punto di vista **idraulico** e del relativo **rischio connesso**. Il territorio è di **notevole rilevanza naturalistica e paesaggistica**, sono infatti presenti **numerosi vincoli** territoriali di carattere **ambientale, antropico ed idrogeologico** di cui si segnalano i più importanti:

- Area UNESCO
- Zona di interesse archeologico
- Vincoli Militari (Caserma di Persano)
- Aree Parchi (Fiume Sele)
- Aree SIC (Siti di Interesse Comunitario)
- Aree ZPS (Zone di Protezione Speciale)
- Perimetrazione rischio idraulico PAI (area di confluenza nel fiume Calore nel fiume Sele).

Obiettivo dell'intervento è **la realizzazione di una infrastruttura** di collegamento tra l'autostrada A2 del Mediterraneo ed il centro abitato di Agropoli, **che consenta, soprattutto nei periodi estivi** quando si registrano elevati flussi di traffico dovuti alla vocazione turistica del territorio, **di ridurre le situazioni di congestione.**

Per la definizione del tracciato **si è tenuto conto del contesto particolarmente delicato** ove sono inseriti.

Le analisi trasportistiche e socioeconomiche hanno evidenziato che la realizzazione dell'infrastruttura produrrebbe una notevole diminuzione dell'incidentalità, risparmio di tempo per gli utenti, miglioramento del livello di servizio della rete e di accessibilità al territorio, nonché diminuzione dell'emissione di inquinanti in atmosfera.

Sul progetto è stata attivata la Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico ai sensi dell'art.25 del D.Lgs. 50/2016 e si è in procinto di inviare il progetto al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per il parere di competenza ex art. 215 del D.Lgs 50/2016 come modificato dalla legge n. 55 del 2019 e dalla legge n. 120 del 2020.

La lunghezza del tracciato e il valore dell'investimento rientrano nelle soglie dimensionali indicate nell'allegato 1 al D.P.C.M. n. 76/2018, regolatore dell'istituto del dibattito pubblico.

L'intervento è inserito all'interno del Patto per lo sviluppo della Regione Campania, stipulato il 24 aprile 2016 tra la Presidenza del Consiglio dei Ministri e la Regione, per un importo previsto di 40 mln di euro per il tratto di 8 km in adeguamento e di 330 mln di euro per il tratto ex novo di 24,8 km. La progettazione è finanziata con i fondi FSC 2014-2020 (Delibera CIPE 26/16) con importo omnicomprensivo indicato in Convenzione per la redazione del PFE pari a € 1.640.000; è inserito nella delibera CIPE 1/2022 "Fondo sviluppo e coesione 2021-2027 - Anticipazioni al Ministero delle infrastrutture e della mobilità sostenibili" con una assegnazione per i lavori di 370.000.000,00 mln di euro.

Il documento di fattibilità delle alternative progettuali dell'intervento, è disponibile al seguente link:

[NA289 AGROPOLI](#)

I soggetti che rappresenteranno Anas in tutte le fasi del procedimento di dibattito pubblico ai sensi dell'art. 5 comma 3 lettera b) del DPCM 76/2018 sono:

- Arch. Fernanda Faillace fe.faillace@stradeanas.it

- Arch. Valeria Cardaci v.cardaci@stradenas.it

Il Responsabile Unico del Procedimento dell'intervento in oggetto è l'ing. Pompeo Vallario, della Struttura Territoriale Campania, in servizio presso detta Struttura con sede a Napoli.

Infine, si informa che quando verrà dato avvio al dibattito pubblico, la scrivente in conseguenza delle note del MIMS prot 9305 del 2/11/2021 e prot. 11584 del 22/12/2021 procederà mediante l'adozione delle procedure contemplate dal Codice dei Contratti Pubblici all'individuazione del coordinatore.

Direzione Tecnica

Ing. Luca Bernardini

Signed by LUCA BERNARDINI

on 11/11/2022 12:39:31 CET



Riferimenti per contatti:

Arch. Fernanda Faillace

cell.: 348 8021744 e-mail: fe.faillace@stradeanas.it

Arch. Valeria Cardaci

cell.: 338 4951562 email: v.cardaci@stradenas.it



COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI

LUCIDO DI GREGORIO E ALTRI FIRMATARI



Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli. – Progetto di fattibilità tecnico economica.

SOGGETTO ATTUATORE: ANAS SpA

Avvio della procedura di dibattito pubblico ex art. 5 del D.P.C.M. n. 76/2018.
Tavolo: Ambiente e Territorio - l'OST fissato per il 23/05/2023.

Al Presidenza del Consiglio
Palazzo Chigi
Piazza Colonna, 370
00187 ROMA
presidente@pec.governo.it
info.politicheeuropee@pec.governo.it

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti
Piazzale Porta Pia, 1 - Roma
00198 - Città Metropolitana di Roma - Lazio - It
segreteria.ministro@pec.mit.gov.it
segreteria.ministro@mit.gov.it

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili
Capo di Gabinetto del Ministro
ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it

Commissione Nazionale Dibattito Pubblico
Sezione I – Autostrade e strade extraurbane principali
cndp@pec.mit.gov.it

Direzione Generale per le strade e le autostrade
dg.strade@pec.mit.gov.it

Al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Via Cristoforo Colombo, 44
00147 - ROMA
segreteria.ministro@pec.miniambiente.gov.it
segreteria.capogabinetto@miniambiente.it

Al Ministro della Cultura
Sede centrale MIT
Via del Collegio Romano, 27
00186 Roma

Per il tramite del Capo di Gabinetto
Cons. Francesco Gilioli
udcm@pec.cultura.gov.it
gabinetto@cultura.gov.it
Per il tramite del Segr. particolare del Ministro
Dott. Antonio Di Maio



1

segretarioparticolare.ministro@cultura.gov.it

Per il tramite del Capo della Segreteria Tecnica del Ministro
Dott. Emanuele Merlino

segreteria Tecnica.ministro@cultura.gov.it

Per il tramite del Capo Ufficio Legislativo

Dott. Antonio Tarasco

udcm.ufficiolegislativo@pec.cultura.gov.it

ANAS S.p.A. Struttura Territoriale Campania
c/o Responsabile del Procedimento
Ing. Pompeo Vallario

Capaccio Paestum, 23 maggio 2023

Oggetto: Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli. – Progetto di fattibilità tecnico economica. Richiesta di intervento istituzionale per bloccare ogni iniziativa in relazione alle fasi procedurali per il costruendo nuovo asse stradale, da ritenersi a ragione tanto inutile quanto disastroso.

In riferimento alla fase di avvio delle consultazioni relative alla presentazione del preliminare del progetto di fattibilità tecnico economica del nuovo asse stradale di collegamento veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli, sono emersi aspetti a dire poco rassicuranti per la realizzazione di un'opera da ritenersi a ragione tanto inutile quanto disastrosa.

INUTILE, perché le ragioni rappresentate dall'Ente promotore e ampiamente riportate sul sito istituzionale dell'Anas, non sono supportate da alcun riscontro analitico dal punto di vista settoriale né in relazione ai dati e alle stesse prerogative territoriali, da considerarsi sia in via diretta che indotta. Nel documento del 3 maggio 2023 pubblicato sempre sul sito istituzionale dell'ANAS, è così riportato: *"Obiettivo della nuova infrastruttura è quello di decongestionare il traffico delle viabilità attuali (rispetto ai cui volumi sono stati effettuati degli studi specifici, già resi noti, in primis della statale 18, prolungandone così la vita utile e permettendo altresì un notevole risparmio in termini di manutenzione. Le tre alternative progettuali proposte per il nuovo collegamento veloce, illustrate durante ogni incontro del Dibattito,*

- a. consentirebbero di **migliorare l'accessibilità a varie località del Cilento;**
- b. **riorganizzerebbero il traffico**, producendo un decongestionamento delle altre viabilità;

Lipini

c. *permetterebbero riduzione tempi e costi di trasporto, oltre a **garantire l'implementazione degli standard di sicurezza stradale;***

d. *permetterebbero di **ridurre le emissioni da traffico**".*

Le risultanze, dunque, di un'analisi eccessivamente grossolana e approssimata, possono farsi risalire principalmente ai quattro aspetti come sopra indicati, laddove è da rimarcare che :

- le soglie attuali di frequentazione turistica dell'area Cilentana resterebbero assolutamente invariate. Non solo ma la configurazione geografica, ambientale e culturale degli insediamenti antropici costieri e delle aree interne, possono trarre benefici anche in termini di ritorno economico, proprio in funzione dell'attuale conservazione dei valori di paesaggio che ne caratterizzano l'intera area.

- Le alternative proposte altro non sono che delle plausibili "varianti" all'unico asse stradale proposto e non certamente delle "alternative" strutturali per rispondere ai bisogni di mobilità per quanto rappresentato. In tutti i documenti prodotti dall'Ente proponente, infatti, non si fa mai cenno ad un'analisi attenta della rete stradale esistente in tutta la Piana del Sele che vede tracciati di competenza comunale, provinciale e statale che potrebbero in sicurezza essere riqualificati e recuperati per consentire una maggiore fluidità del traffico nei periodi di maggiore e più intenso flusso. Non solo, ma non è fatto alcun accenno anche ad una analisi dell'uso turistico della fascia Costiera come delle aree interne che in coerenza con le previsioni del PTR meriterebbero maggiore attenzione anche per un miglioramento della viabilità attuale in risposta a quanto statuito in ragione del rapporto "mare-monti" indicato quale proiezione di sviluppo economico per gli anni a venire. Neanche solo accennata la possibilità di creazione di percorsi di visita con progressiva de-classificazione dei tratti stradali esistenti di progetto man mano che si affrontano condizioni territoriali sensibili o di maggiore "rischio" dei diversi ambiti territoriali. Trattati, da utilizzare per un rilancio dell'uso del territorio e delle risorse produttive e agricole delle aree interne, certamente riferito a produzioni biologiche e di nicchia che di sicuro potrebbero catturare quote importanti di mercato, ancorché in termini di nuove politiche di accoglienza turistica.

- È affermato che una ***riorganizzazione del traffico***, produrrebbe un decongestionamento delle altre viabilità senza che si faccia alcun cenno, alle possibilità di recupero dei tracciati esistenti quali la strada litoranea e la strada Aversana e della Strada Provinciale 30a Eboli-Santa Cecilia, giusto per indicare le più importanti, fermo restando l'assenza di dati relativi alla mobilità lungo questi

L. G. 13

avvenuto in termini di crescita urbana lungo l'asse Salerno-Pontecagnano-Bellizzi-Battipaglia-Eboli oppure per quanto avvenuto negli ultimi trent'anni lungo la stessa Strada Statale SS 18 per tutto il suo sviluppo da Battipaglia ad Agropoli.

Abbiamo assistito dal dopoguerra ad oggi al consolidarsi di una prima "Città-stecca" sull'asse Salerno-Eboli, poi ad un'altra, di natura ancora impropria e indefinita, lungo la SS 18.

Tutto ciò dovrebbe quanto meno far riflettere sugli effetti che il nuovo asse stradale comporterebbe in termini di implicazioni territoriali dirette ed indotte, in relazione ad un sicuro infausto destino legato all'inurbamento a causa di nuovi insediamenti edilizi di qualsivoglia natura (commerciali, produttivi, residenziali).

Sarebbe inutile parlare di Città-Paesaggio o di Città di Sistema allo scopo di favorire una efficace articolazione dei valori antropici e di quelli ambientali e paesaggistici. A nulla servirebbe per la Piana del Sele e per le stesse aree interne del Cilento (e in particolare del Cilento settentrionale), ogni tentativo di "ricucitura" e di "Implementazioni delle relazioni" territoriali tra i diversi ambiti o Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) per quanto indicato nelle ipotesi di sviluppo dello stesso Piano Territoriale Regionale (PTR).

Né tutto ciò ha preso in seria considerazione le proiezioni di sviluppo e tutela del preliminare di Piano Paesaggistico Regionale (PPR) che proprio in questi ultimi mesi è stato presentato per le osservazioni di rito.

Dagli stessi documenti pubblicati dall'Anas in quanto soggetto proponente, si apprende, altresì, che:

"L'infrastruttura di progetto prevede una lunghezza di circa 34,7 chilometri di cui circa 25 con una piattaforma stradale di categoria di tipo B (due corsie per senso di marcia e banchine laterali), per i restanti chilometri sono previsti interventi di adeguamento ad una categoria stradale di tipo C secondo il D.M. 05/11/2001. Sono previsti 7 svincoli di cui 3 da adeguare alla normativa vigente e 4 di nuova realizzazione.

Sono state studiate tre alternative di tracciato, che differiscono tra loro nel tratto di attraversamento dell'area di confluenza del fiume Calore nel fiume Sele.

Il progetto si inserisce nell'area interclusa tra questi due fiumi, area caratterizzata da un'alta sensibilità dal punto di vista idraulico e del relativo rischio connesso. Il territorio è di notevole rilevanza naturalistica e paesaggistica, sono infatti presenti numerosi vincoli territoriali di carattere ambientale, antropico ed idrogeologico di cui si segnalano i più importanti:

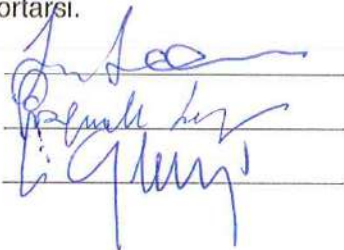
Li Quin'5

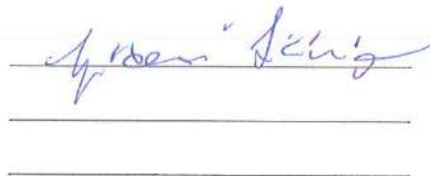
È prefigurato, dunque, **non** il recupero di una "maglia di percorsi" plausibili, ma percorsi a "pettine" che si articolano parallelamente alla fascia costiera e non perpendicolarmente ad essa, al fine di collegare le aree interne per un progetto comune di sviluppo territoriale sostenibile e auspicabile in ragione del costante abbandono con calo demografico esteso all'intero sub ambito cilentano.

Manca di fatto un disegno, una visione chiara e condivisa dello sviluppo territoriale che ancora una volta vede i diversi comuni lontani da logiche di interconnessione e di strategie condivise per affermare ancora una volta che siano le infrastrutture a definire una pianificazione di area vasta: in pratica ogni ipotesi di assetto territoriale si afferma e si consolida attorno ad una infrastruttura predominante.

Gli stessi operatori turistici della fascia costiera e del Cilento, da decenni assenti su ogni ipotesi di assetto territoriale, non hanno mai rivendicato collegamenti con l'aeroporto Salerno-Costa d'Amalfi a Pontecagnano o con il porto turistico di Salerno, o con lo stesso capoluogo di provincia, e ciò nonostante oggi rivendicano il valore introdotto da una asse stradale manifestamente inutile e disastroso come unica soluzione un problema legato al rilancio di un settore che presenta forti criticità strutturali e identitari.

Quanto innanzi, senza la pretesa di essere esaustivi ma con tutti i limiti di una riflessione che rimanda necessariamente ad ulteriori approfondimenti e riflessioni, i sottoscrittori del presente documento testimoniano e fanno diretto appello alle SS.LL. in indirizzo affinché si attivino per bloccare la realizzazione di un'opera che non trova alcuna plausibile giustificazione se non nella implicita necessità di spendere a tutti i costi somme che potrebbero essere utilizzate per un progetto alternativo, a cui uno studio preliminare di fattibilità tecnica-economica dovrebbe doverosamente rapportarsi.









COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE

A2 - SS18 - AGROPOLI

ASSOCIAZIONE CILENTO LENTO





info@dibattitopubblico2agropoli.it

Cilento Lento

Associazione di Promozione Territoriale

Per il Turismo della Lentezza e della Capiscienza

Mittente: **luciopaestum@gmail.com**

Oggetto: COLLEGAMENTO STRADALE VELOCE - A2 - SS18 - AGROPOLI

L'Associazione CilentoLento ritiene che la strada veloce tra Eboli e Agropoli che l'Anas con il consenso della politica locale ha avuto mandato a costruire nella piana del Sele è inutile, dannosa e costosa.

L'Anas propone la realizzazione di una strada che porterà danni enormi e problemi infiniti alla popolazione residente. Una strada che costerà più di un miliardo e cinquecento milioni di euro.

Con gli stessi soldi si possono sistemare tutte le strade di collegamento interno del Cilento, tutte le frane, tutti i ponti.

Saranno cementificati trecento ettari di suolo agricolo. Saranno distrutte trecento aziende agro-zootecniche. Saranno espropriate e abbattute centinaia di case. Sarà distrutta l'integrità ambientale e paesaggistica del Parco Fluviale Sele - Tanagro. Saranno aperti decine di cantieri che occuperanno la Chora di Paestum per decenni. Sarà distrutto per sempre l'ambiente e il paesaggio della Piana del Sele.

La strada progettata dall'Anas è in netto contrasto con il Masterplan ideato dall'Arch. Stefano Boeri commissionato dalla Provincia di Salerno e dalla Regione Campania.

L'opera autostradale di collegamento Eboli - Agropoli ha enormi criticità, è condizionata dalla qualità dei vincoli fisici presenti nella Piana del Sele, caratterizzata dai fiumi Sele, Calore, Capodifiume, Solofrone (un unicum dal punto di vista paesaggistico, ambientale e archeologico), come afferma tra gli altri la stessa Anas.

Una strada mostruosa, dannosa e costosa, che per questo motivo e mille altri ancora dovrebbero far ricredere la politica e l'Anas sulla realizzazione stessa. Le alternative a tale mostruosità sono:

L'ampliamento della SS18 con complanari, sovrappassi e sottopassi agli incroci così come ad esempio già avviene con la SS Aurelia nella Maremma Toscana;

La sistemazione dell'Aversana con la realizzazione di uno svincolo a Salerno che la collega all'autostrada e il prolungamento della stessa fino a Capaccio Scalo con la realizzazione di un ponte sul fiume Sele;

La messa in sicurezza della litoranea da Capaccio fino a Salerno;

L'allargamento della strada provinciale 318 e la strada provinciale 30 che attraversano la Piana di Paestum da Agropoli ad Eboli.

Non tutte le strade portano a Roma, non tutte le strade portano benefici.

Sommessamente ricordo che all'inizio dell'ottocento il Re Borbone di Napoli diede mandato all'ing. Perilli di costruire una strada che attraversasse la piana del Sele da Salerno fino a Paestum.

Il buon ingegnere fece passare la sua strada per l'antica città di Paestum distruggendo Porta Aurea, l'anfiteatro romano, il foro e un lungo tratto di antiche mura a sud, per tutto questo il re lo fece arrestare.

Presidente Ass.ne CilentoLento

Lucio Capo