COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE
A2 - SS18 - AGROPOLI

ARCH. GIUSEPPE DI GIAMPIETRO

Progetto ANAS Collegamento Tipo-B2 tra A2 e SS18 ad Agropoli

DIBATTITO PUBBLICO DEL 10-05-2023

Intervento di G. DI GIAMPIETRO, arch, phd

digiampietro@webstrade.it - WApp 338-5343-969 - WWW.WEBSTRADE.IT

Progetto ANAS Raccordo A2-SS18 ad Agropoli – DIBATTITO PUBBLICO DEL 10-05-2023

Intervento a distanza di Giuseppe DI GIAMPIETRO, arch, phd, Webstrade.it

(**A1 – F3**), Riferimento alle immagini della presentazione allegata)

1. I problemi del collegamento attuale (A1)

L'agro della piana del Sele e Cilento (SA), tra Battipaglia ed Agropoli, è attualmente servito dalla **SS18 Tirrena inferiore** una strada storica, datata 1928 che è stata ammodernata successivamente, di tipo C1, extraurbana secondaria a carreggiata unica e doppio senso di marcia, con carreggiata di circa 7,5 m, banchine e aree di pertinenza, libere da fabbricati, di ampiezza variabile tra 2 e 5 m per lato (**F1, F2, F3**). La sede stradale attuale della SS18, per lunghi tratti ha un'ampiezza di 18-20 m, quasi sempre priva di marciapiedi, piste ciclabili alberate ed arredi, essendo classificata come **extraurbana di tipo C**, benché attraversi un'area fortemente urbanizzata, con funzioni promiscue (residenza, produttivo, servizi) e sia ormai costeggiata, almeno da un lato, da numerose immissioni fasce di sosta capannoni produttivi e centri commerciali.
La velocità consentita è di 50 kmh, e per tratti limitati 70 kmh. I problemi denunciati sulla strada sono di una forte incidentalità, essendo scarsamente regolati e protetti attraversamenti e immissioni. Il volume di traffico è compreso tra 20 e 25mila veicoli/giorno, con punte del periodo estivo che possono toccare i 26mila - 30mila ve/g. In alcuni tratti e periodi dell'anno la strada soffre di problemi di congestione del traffico.

2. La proposta Anas di raccordo autostradale di tipo B (A2)

Con considerazioni discutibili, e l'utilizzo di un modello di domanda di spostamenti (non verificabile) dimensionata sui picchi di domanda estiva proiettata sui 10 anni, Anas propone una nuova strada di **tipo B** extraurbana principale, a 2 + 2 corsie, in rilevato, per un'estensione di circa 25 km, con 7 svincoli, oltre all'adeguamento della SS18 nel tratto terminale di 10 km, di **tipo C**, extraurbana secondaria, a 1+1 corsie. La nuova strada raccorderebbe l'autostrada A2 Salerno-Reggio Calabria, all'altezza di Eboli, fino ad Agropoli sulla costa del Cilento. Il costo previsto per la soluzione più economica è di circa 1,6 Mld di euro. Sono numerosi i dubbi sull'efficacia della soluzione proposta.

a) La sezione stradale tipo B, di 22 m, in rilevato o trincea, con lo spazio per le scarpate ed i fossi di drenaggio occupa una sezione tipo di **55-60 m di ampiezza**, tutta da espropriare, senza la presenza strade di servizio laterali.

b) Si costruisce la strada su un'area agricola intensiva ad alto rendimento, ricca di complessi zootecnici (allevamenti di bufale campane) laboratori di trasformazione e serre, con alto valore dei suoli. Si stima un minimo di occupazione di suolo agricolo di **almeno 125 ha** solo per il rilevato stradale e fossi di guardia.

c) studi in letteratura documentano l'effetto prevedibile di ulteriore consumo di suolo trascinato dall'infrastruttura, ed è prevedibile uno **"*sprawl*" insediativo** nei pressi degli svincoli della nuova strada, soprattutto di capannoni, centri commerciali, di servizio e centri di logistica.

d) Puntando solo sulla nuova opera rimarrebbero irrisolti e senza interventi tutti i problemi sulla SS18, di sicurezza stradale, dotazione di spazi per le utenze deboli (pedoni, ciclisti, anziani, bambini), promiscuità di traffico locale e passante, che non sarebbero risolti dalla nuova strada, utile solo per traffico di attraversamento, stagionale e logistico.

e) Anche con la realizzazione di una straordinaria crescita del traffico, la nuova strada di Tipo B, che ha una capacità teorica di **60-80mila veicoli/giorno** è assolutamente **sovradimensionata**, anche nell'ipotesi che tutto il traffico attuale sulla SS18 (20-26 mila ve/g), abbandoni la statale ed usi la nuova "superstrada".

3. La variante non considerata. Riqualificare la SS18 esistente (A3)

Ma quello che soprattutto è discutibile nella proposta ANAS è il non aver considerato, a priori, la riqualificazione ed adeguamento della SS18 esistente, in base a pregiudiziali **vincoli normativi** secondo le quali, "*le norme di costruzione delle* ***strade extraurbane a quattro corsie*** *non consentirebbero accesso diretti, pertanto* (in un contesto attuale di attraversamento della SS18 di una ambiente edificato promiscuo di abitazioni, insediamenti commerciali produttivi e di servizio) *ne deriverebbe l'inaccessibilità di questi immobili, rendendo di fatto* ***impraticabile l'opzione di raddoppio della SS18*** " (Dossier di Progetto Anas, p. 6).
Tale affermazione, e la posizione di Anas di puntare esclusivamente su nuove strade, extraurbane, con sezioni-tipo definite dal D.M. 5-11-2001, di tipo B o di tipo C, è insostenibile, illogica, ed errata nel riferimento ad una normativa che non è in grado di far fronte ai problemi attuali della strada esistente e del territorio. Infatti:

a) L'attuale normativa italiana sulle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade (D.M. 5-11-2001) è vincolante esclusivamente per la costruzione di **nuove strade**, e costituisce solo un riferimento per l'**adeguamento delle strade esistenti.** Di fatto, a tutt'oggi, non esistono ancora normative italiane specifiche per la riqualificazione delle strade esistenti, come esistono in Germania, (EAE 85, EAHV 93, ad es.) o in Svizzera (norme VSS) o in Francia (linee guide Certu-Cerema, Setra), in Danimarca (Road Directorate) o in altri paesi europei e d'America. Siamo ancora in attesa di normative italiane specifiche per **l'adeguamento delle strade esistenti**, da tempo annunciate, ma ancora inesistenti. Nell'attesa di tali norme, è giusto, legittimo e doveroso, fare riferimento alla migliore pratica professionale, alle esperienze e normative di paesi comparabili con l'Italia, per la riqualificazione delle strade esistenti.

b) La rigida assegnazione delle competenze ANAS alle sole strade nazionali di Tipo B (extraurbana principale a carreggiate separate) e tipo C (extraurbana secondaria a carreggiata unica), sono una grave limitazione operativa e di efficacia dell'ente nell'escludere a priori **i contesti urbani o periurbani**, considerata le caratteristiche del territorio italiano con forte urbanizzazione, e presenza di tessuti misti, ed il susseguirsi, lungo i tracciati stradali, di porzioni urbane ed extraurbane, in continua trasformazione. Mentre, la progettazione di un'infrastruttura stradale richiederebbe una visione unitaria, ma in grado di adattarsi ai contesti trasversali variabili da studiare attentamente (il concetto di *Road Transect* in America). Le stesse norme di progettazione stradale, nelle esperienze internazionali recenti, soprattutto in tema di sicurezza stradale e integrazione della strada nel territorio, permettono dei gradi di libertà nella progettazione, definite dai termini *Context sensitive design* , progettazione sensibile (e variabile) al contesto,

oppure, per la progettazione orientata alla sicurezza stradale, di criteri di progettazione di tipo *self explaining self enforcing road*, ossia di strada auto-esplicante ed auto-regolante nel confronto dei comportamenti dei guidatori.

Senza voler allargare troppo il tema della riflessione, credo che le grandi capacità operative e l'esperienza di Anas, dovrebbero farsi carico anche di problemi complessi di **riqualificazione stradale in contesti esistenti**, di tipo misto, variabili lungo il tracciato stradale, puntando anche sulla riqualificazione di strade esistenti, per diverse tipologie di utenti e usi della strada, in ambiente sia urbano, extraurbano che promiscuo.

4. La limitazione delle Norme sulla progettazione stradale del DM 5-11-2001. (B1, B2, B3)

Le norme italiane sulle caratteristiche geometriche e funzionali delle strade**, D.M. 5-11-2001 MIT**, del Ministero delle infrastrutture e trasporti, prese a riferimento per la proposta Anas del progetto di raccordo A2 - SS 18, come già detto, sono vincolanti per la progettazione delle nuove strade, ma non sufficienti per la riqualificazione e adeguamento delle strade esistenti, nell'ipotesi dell'adeguamento dell'attuale SS 18.

In particolare, nelle sezioni tipo delle strade tipo B1, extraurbana principale, adottata per il progetto Anas, a 2+2 corsie di marcia e carreggiate separate, così come in tutte le altre sezioni tipo dell'intero D.M. 5-11-2001, sia extraurbane che urbane, mancano completamente indicazioni per la presenza di:

- marciapiedi (in quelle urbane, presenti solo indicazioni minime per marciapiedi di 1,5 m);
- piste ciclabili;
- alberate, verde stradale,
- fosse verdi di drenaggio delle acque (*green swale* nelle recenti esperienze americane);
- gestione degli accessi e attraversamenti stradali;
- aree di sosta su strada;
- Linee del trasporto pubblico e fermate

E' dunque evidente, che esse non possono essere prese a riferimento per l'adeguamento di una strada esistente, che attraversa un territorio complesso e fragile, ma che va riqualificata ed adeguata, sia per le necessità di traffico, sia per quelle di sicurezza stradale, gestione delle diverse utenze della strada, tutela paesaggistica, valorizzazione e qualificazione urbanistica degli insediamenti .

5. Le proposte. Le alternative disponibili. I miglioramenti da apportare.

Le caratteristiche attuali delle SS18, con un'area libera di pertinenza stradale adiacente alla carreggiata di transito di di 4-5 m per lato (**sede stradale di 16-20 m**), che attraversa i margini degli abitati , quindi con la possibilità di espandersi su aree rurali adiacenti all'attuale sede stradale, (o con brevi varianti in adiacenza all'urbanizzato) può raggiungere una **sezione stradale di 28-32 m** per un **boulevard urbano** di 2+2 corsie, dotato anche di alberate, marciapiedi, piste ciclabili, isole di canalizzazione e attraversamenti stradali, con una capacità di 30-60mila ve/g e velocità di transito di 70 kmh nella carreggiata centrale e 30-50 kmh sui controviali di servizio per il traffico locale, corrisponderebbe alla classifica italiana di una strada di **tipo D urbana di scorrimento**, ma con una sezione più articolata e adattata al contesto ormai urbano, che prevede la dotazione di spazi stradali per i diversi tipi di utenza (marciapiedi, alberi, piste ciclabile, spazi di sosta, isole di

canalizzazione e attraversamento) e la distinzione tra traffico di transito e traffico locale (Si veda il caso di **Saint-Cyr-sur Mer** (F) , (**D1-D6**).

In alternativa, per volumi di traffico inferiori (**20-25mila ve/g**), magari con l'adeguamento e riqualificazione di **altre strade provinciali e statali parallele**, per distribuire il carico di traffico su più direttrici, come proposto da alcuni sindaci e interventi nel Pubblico Dibattito, si può riqualificare l'attuale SS18 con una tipologia di **Tipo E**, urbana di Quartiere e **Tipo C**, extraurbana secondaria, a 2+1 corsie, come nell'esempio di **Pineto** (TE) (**E1 – E12**).

Se invece, nella denegata ipotesi di adottare una tipologia di tipo autostradale del **tipo B**, extraurbana principale a 2 + 2 corsie, come quella proposta da Anas, allora si dovrebbe rivedere il progetto, sia per il **tracciato**, da accostare il più possibile alle aree urbanizzate e periurbane esistenti, in modo da ridurre il consumo di prezioso terreno agricolo ad alta produttività, e da servire al meglio la domanda di traffico urbano e intercomunale degli insediamenti esistenti , svolgendo la funzione di tangenziale interurbana, sia rivedere gli **svincoli**, da aumentare in numero e diminuire per distanza (ogni 1,5 - 2,5 km) (vedi **C4**), per servire al meglio il traffico locale, oltre a quello di attraversamento, sia rivedere la stessa tipologia degli svincoli, a livelli sfalsati per traffico passante e traffico locale, con **rotatorie** di raccordo **ad uno** o **due ponti** (**C1, C2**) **,** invece che a trombetta o a diamante (**B4**).

6. Esempi e casi studio di riqualificazione di una strada principale che attraversa un territorio variamente urbanizzato. Si propongono 3 casi.
(**C1-C6**, Autovia del Mediterraneo a Marbella, SP);
(**D1-D6**, Passante urbano a Sain-Cyr-sur-Mer, F);
(**E1-E12** riqualificazione della Variante SS16 Adriatica a Pineto (TE))

Gli esempi illustrano diverse modalità di intervento per la qualificazione di una **strada principale passante in un'area urbanizzata**, anche di tipo misto, con soluzioni stradali "non previste dalle Norme DM 5-11-2001", ma che danno soluzione ai temi della sicurezza stradale, uso multifunzionale della strada, tutela dell'utenza debole, differenziazione tra traffico passante e traffico locale e di servizio.
Esse possono fornire indicazioni per la riqualificazione e raddoppio della SS18 esistente (**D1-D6, E1-E12**) , oppure per la riprogettazione della strada extraurbana principale con un tracciato più prossimo al sistema urbano e periurbano esistente, e più svincoli ravvicinati a livelli sfalsati, in modo da servire sia il traffico passante di lunga percorrenza, sia il traffico interurbano di servizio, come una tangenziale di tipo B (**C1-C6**)

7. Conclusioni

Il problema del miglioramento del livello di servizio della SS 18 Tirrena Inferiore, tra Battipaglia ed Agropoli, è un interessante tema di trattamento e adeguamento di **strade principali esistenti** che attraversano territori complessi, urbani periurbani ed extraurbani, con molteplici funzioni spesso sovrapposte, e diverse utenze (pedoni, ciclisti, trasporto pubblico, traffico commerciale, traffico su vettura privata, traffico passante e traffico locale, sosta) con esigenze funzionali differenti, di traffico, sicurezza stradale, di servizio delle attività commerciali, valorizzazione paesaggistica, tutela dell'utenza debole. Il tema è comune a molte strade della rete nazionale Anas e locale.

Da una parte, la SS 18 si presenta come un **asse stradale migliorabile**, per la sezione tipo, tra i 16 e 20 m di sede stradale, e per il tracciato, spesso ai margini dell'urbanizzato, con adiacenti aree libere non urbanizzate, agricole e di servizio, tali da potere ipotizzare il raddoppio della sede stradale, o brevi varianti adiacenti all'urbanizzato. Dall'altra una **nuova strada di tipo B**, esterna all'urbanizzato con forti costi, consumi di suolo ed impatti sul sistema insediativo, se fosse pensata come un'alternativa alla SS 18, lasciando quest'ultima invariata, lascerebbe buona parte dei problemi sulla rete stradale esistente non risolti, limitandosi ad offrire migliori condizioni al solo traffico passante, in maniera sovradimensionata, non dando risposte al traffico interurbano, locale ed alle esigenze dei diversi usi della strada esistente.
Sono possibili e auspicabili diverse soluzioni alternative o complementari.

Per la riqualificazione e ampliamento della SS18:

- Una strada si tipo D, urbana di scorrimento, o boulevard alberato (tipo Saint-Cyr-Sur-Mer**, D1-D6**), con **ampliamento della SS18 ad una sezione di 28-32 m**, con distinzione del traffico passante e traffico locale, doppio o quadruplo filare alberato, protezione degli attraversamenti, convogliamento alle intersezioni degli accessi, con strada di servizio, adeguati spazi ciclopedonali, miglioramenti delle intersezioni con aumento delle corsie in entrata sulle rotatorie.
- Una strada di tipo E, urbana di quartiere e di tipo C, extraurbana secondaria, con tipologia 2+1 corsie (tipo SS16 a Pineto, **E1-E12**), per l'attraversamento ciclopedonale, per la svolta a sinistra o il sorpasso alternato, e progettazione differenziata nei diversi contesti, sulla sede stradale della SS18 esistente. L'aumento di capacità del sistema può essere raggiunto anche con la riqualificazione di strade provinciali e statali parallele, come suggerito da alcuni interventi del Dibattito Pubblico.

Per la eventuale proposta di un nuovo **tracciato per una strada di tipo B**, extraurbana principale a 2+2 corsie e carreggiate separate, esterna all'urbanizzato (come quella del progetto Anas oggetto di dibattito pubblico) si suggerisco le seguenti variazioni (tipo Autovia del Mediterraneo a Marbella (SP) **C1-C6**):

- Variazioni di tracciato, tali da avvicinare il più possibile il tracciato al sistema insediativo già urbanizzato e aumentare il numero di svincoli per l'accesso, in modo da servire all'area, sia per il traffico passante di lunga percorrenza, sia come tangenziale interurbana per il traffico locale e di servizio.

- Variazione della tipologia di **svincoli e intersezioni**, a livelli sfalsati, con **rotatoria a uno o due ponti**, per permettere il facile accesso e raccordo dalla rete locale a quella principale di scorrimento e viceversa, e distinguere il traffico passante da quello di raccordo alla rete locale.

Tutte le proposte vanno nella direzione di garantore una asse stradale principali che serva sia le esigenze del traffico, di lunga e breve percorrenza, sia lo sviluppo del territorio, la sicurezza stradale, la qualificazione paesaggistica e ambientale della strada.

Agropoli, 5-06-2023
(segue)

(seguito)

NOTA: Tutti i materiali sono tratti dall'Archivio Webstrade del Centro di documentazione Webstrade.it. Il curatore è a disposizione per qualsiasi spiegazione e approfondimento.
WWW. WEBSTRADE.IT

Contributo di:

Giuseppe Di Giampietro, arch, phd, Webstrade.it
(già docente a contratto di Diap-Dastu Politecnico di Milano. Progetto di strade, urbanistica, mobilità sostenibile)
sede 1: Montesilvano PESCARA, sede 2: Corsico MILANO
mob: +39 338-5343-969 - www.webstrade.it
digiampietro@webtrade.it – giuseppe.digiampietro@pec.it

1. UNA NUOVA STRADA VELOCE TIPO-B2 O RIQUALIFICARE SS18 ESISTENTE ?

PROBLEMI SS 18:

- Area fortemente urbanizzata
- Uso misto (residenza, produttivo, servizi)
- Numerose immissioni
- Velocità 50 kmh - 70 kmh
- Congestione (Es. SP30-SS18 a S. Cecilia)
- Forte Incidentalità
- Traffico 20-22 mila ve/g
  Punte estive 26-30 mila ve/g

OFFERTA A DOMANDA FUTURA
O GESTIRE LA DOMANDA ?

---

2. PROPOSTA ST.EXTRAURB.PR. TIPO-B2

- 24,8 km Tipo-B2, 7 svincoli
- 10 km tipo C1 su SS 18

PROBLEMI STRADA TIPO-B2

Consumo di suolo
della B2, **CIRCA 125 HA**

- Consumo di suolo (strada in rilevato, trincea)
- Effetti di spostamento sprawl insediativo
  (capannoni, locali commerciali, serre)
- Cosa fare dell'esistente ?

Figura 3-1 – Sezione tipo strada di categoria "B"

DUBBI

- Stima di crescita del Traffico ?
  (vedi diminuzione 2013-2010, Covid)
- Previsione dimezzamento Traffico su SS 18 ?
- Risparmiare il 30% dei tempi di viaggio 35-50'?
- Impossibile Riqualificare SS 18 ?

3 - 3 ALTERNATIVE MA NON LA STRADA ESISTENTE ?

A3

Impossibile gestire traffico locale su strade a 4 corsie ?

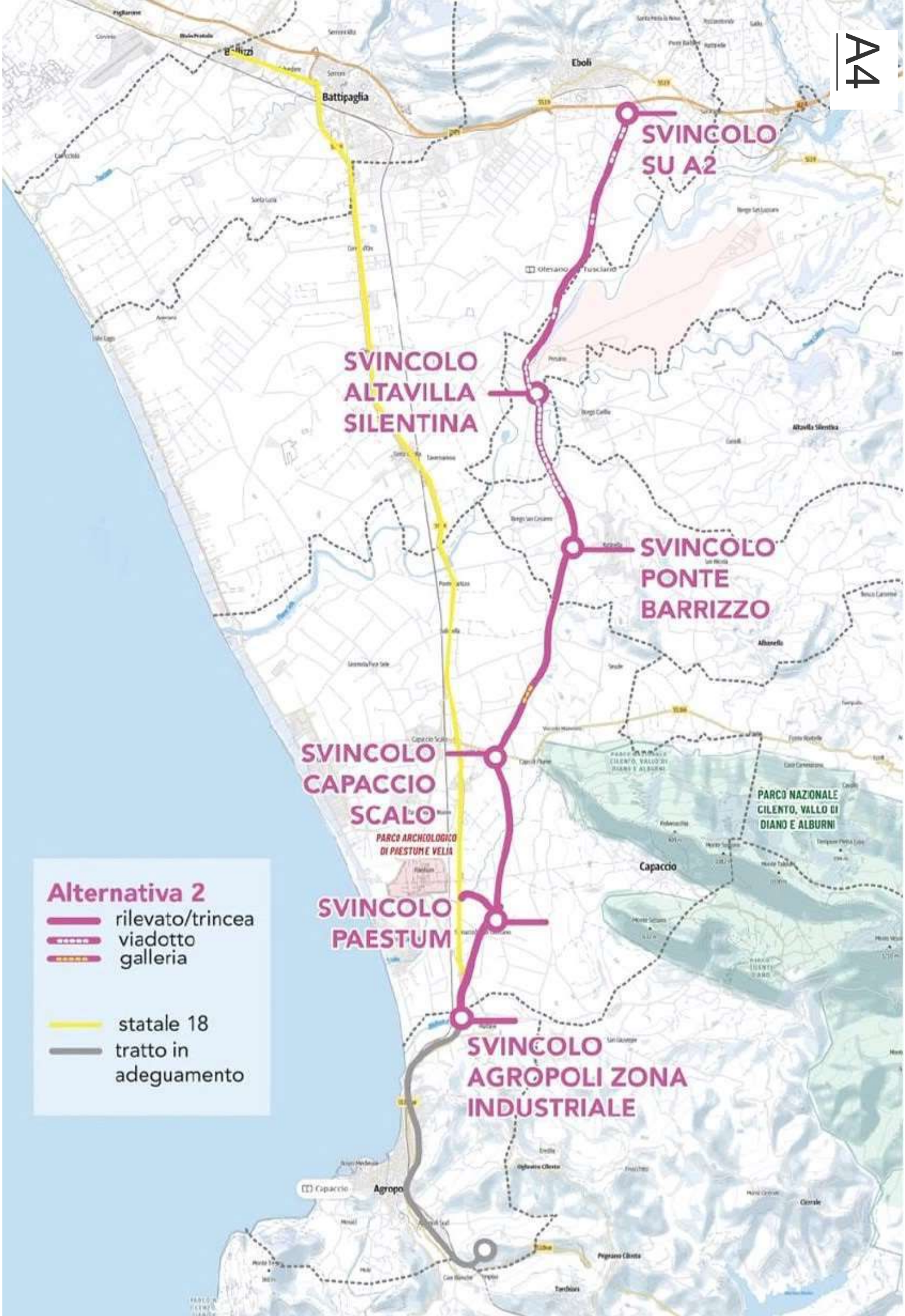
IPOTESI ADEGUAMENTO DELL'ESISTENTE

(da RELAZIONE Dossier di Progetto PFTE, Pag. 6)

Nell'analisi condotta è stata anche ipotizzata l'opzione di adeguamento dell'esistente; tale adeguamento non prevede però il raddoppio in sede anche a causa degli elevati vincoli normativi, ma solo la realizzazione dei miglioramenti puntuali della sede. Infatti, il tratto della SS 18 che dallo svincolo autostradale della A2 si dirige verso la costa, prima attraversa l'abitato di Battipaglia, poi è un susseguirsi di abitazioni e attività produttive per le quali, le norme di costruzione delle strade extraurbane a quattro corsie non consentirebbero accessi diretti, pertanto ne deriverebbe l'inaccessibilità a questi immobili, rendendo di fatto impraticabile l'opzione di raddoppio della SS 18

6

(VINCOLI NORMATIVI ?)
COMPLESSITA' FUNZIONALE ?, NUMEROSI UTENTI ? ?
NO ACCESSI DIRETTI ? STRADA DI SERVIZIO ?

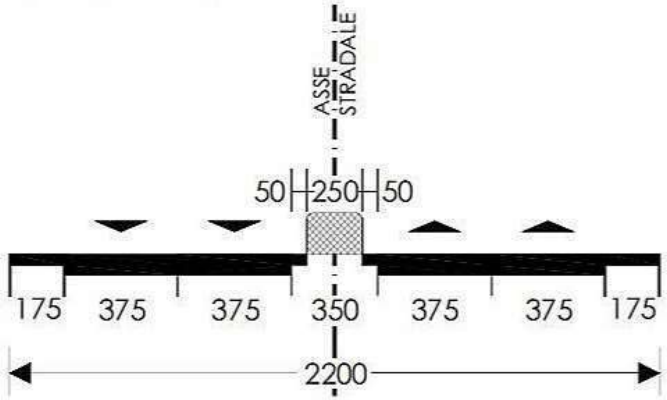

SVINCOLO SU A2
SVINCOLO ALTAVILLA SILENTINA
SVINCOLO PONTE BARRIZZO
SVINCOLO CAPACCIO SCALO
PARCO ARCHEOLOGICO DI PAESTUM E VELIA
SVINCOLO PAESTUM
SVINCOLO AGROPOLI ZONA INDUSTRIALE
PARCO NAZIONALE CILENTO, VALLO DI DIANO E ALBURNI
Battipaglia
Eboli
Capaccio
Agropoli
Alternativa 2
rilevato/trincea
viadotto
galleria
statale 18
tratto in adeguamento

CATEGORIA B EXTRAURBANE PRINCIPALI

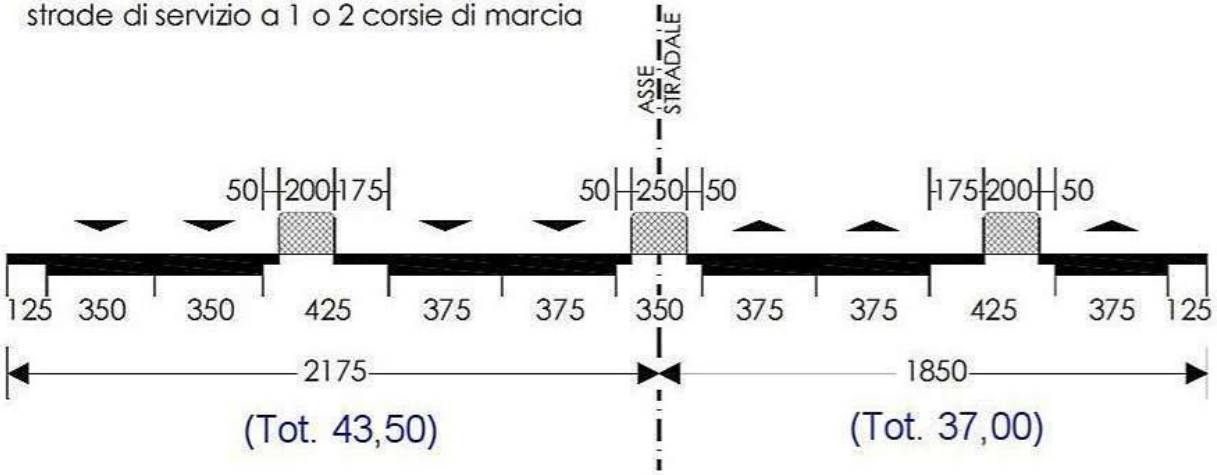
B1

Principale	Servizio
Vp min. 70	Vp min. 40
Vp max. 120	Vp max. 100

Soluzione base a 2+2 corsie di marcia



Soluzione a 2+2 corsie di marcia con
strade di servizio a 1 o 2 corsie di marcia



(ALBERI ? CICLABILI ? PEDONALI ? ATTRAVERSAMENTI ?)
(INTORNO PERIURBANO ESISTENTE ?)

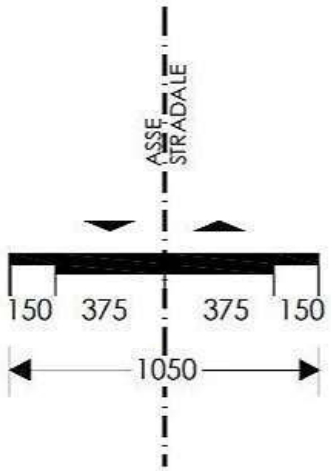
CATEGORIA C EXTRAURBANE SECONDARIE

B2

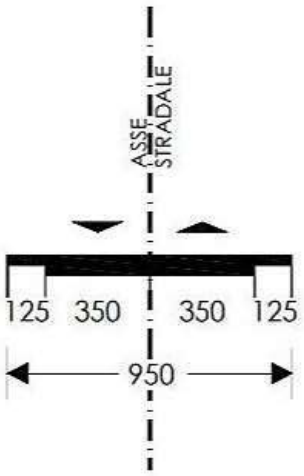
Principale
Vp min. 60
Vp max. 100

Soluzione base 2 corsie di marcia

C1



C2

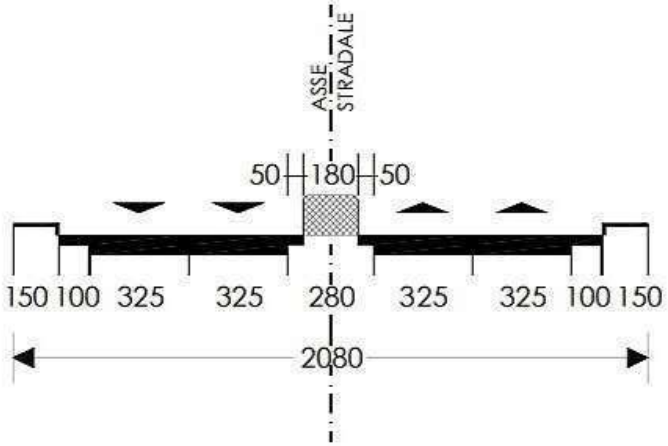


(ALBERI ? PEDONI ? CICLISTI ? ATTRAVERSAMENTI ?
(INTORNO PERIURBANO ESISTENTE ?)

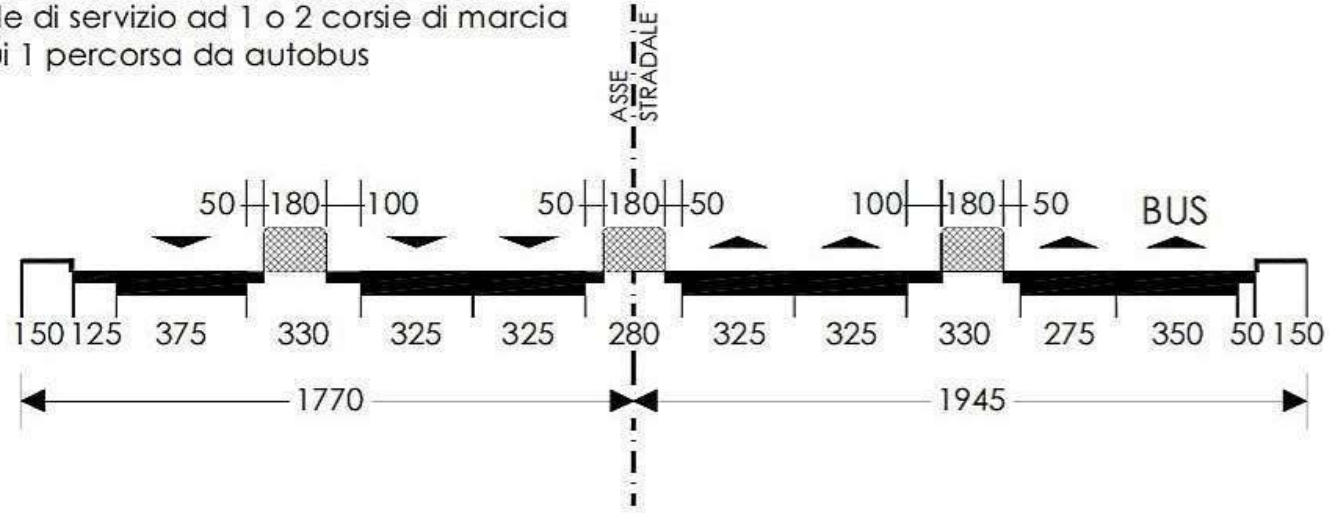
CATEGORIA D URBANE DI SCORRIMENTO

Principale	Servizio
Vp min. 50	Vp min. 25
Vp max. 80	Vp max. 60

Soluzione base a 2+2 corsie di marcia



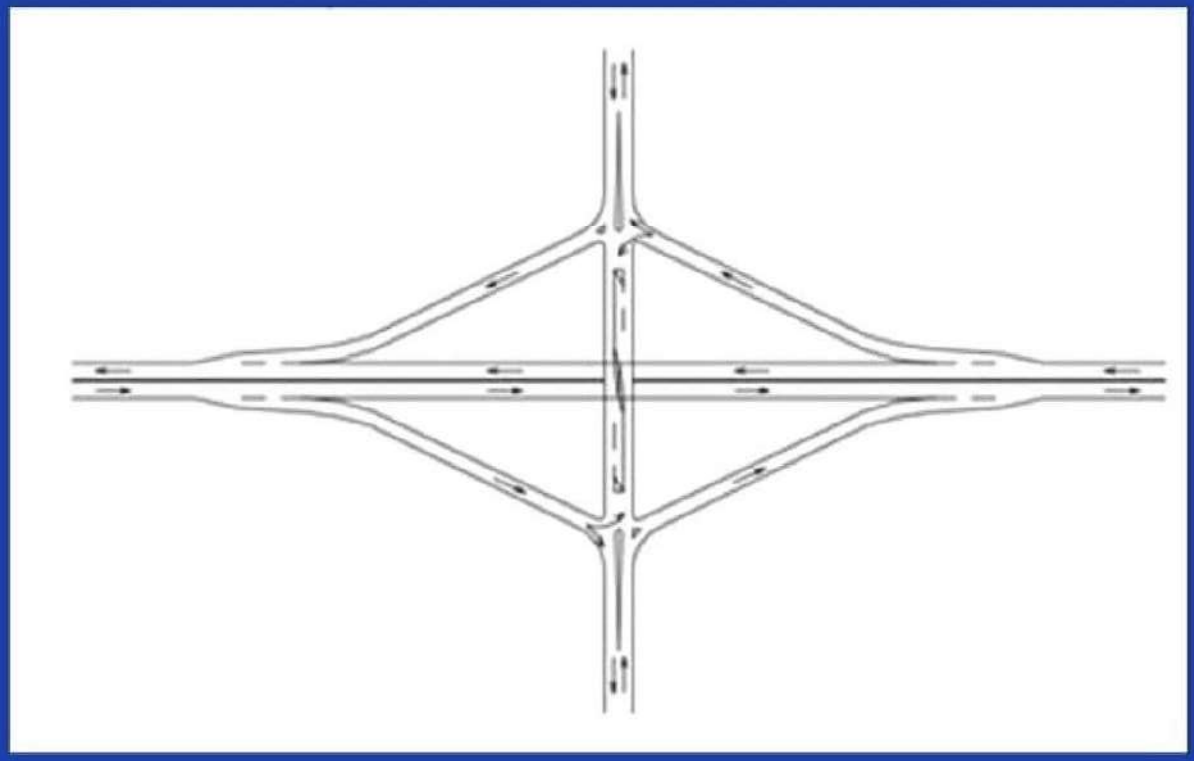
Soluzione a 2+2 corsie di marcia con strade di servizio ad 1 o 2 corsie di marcia di cui 1 percorsa da autobus



(ALBERI ? PEDONI ? CICLISTI ? ATTRAVERSAMENTI ?
(INTORNO URBANO ESISTENTE ?)

UNA CULTURA PROGETTUALE VECCHIA ...

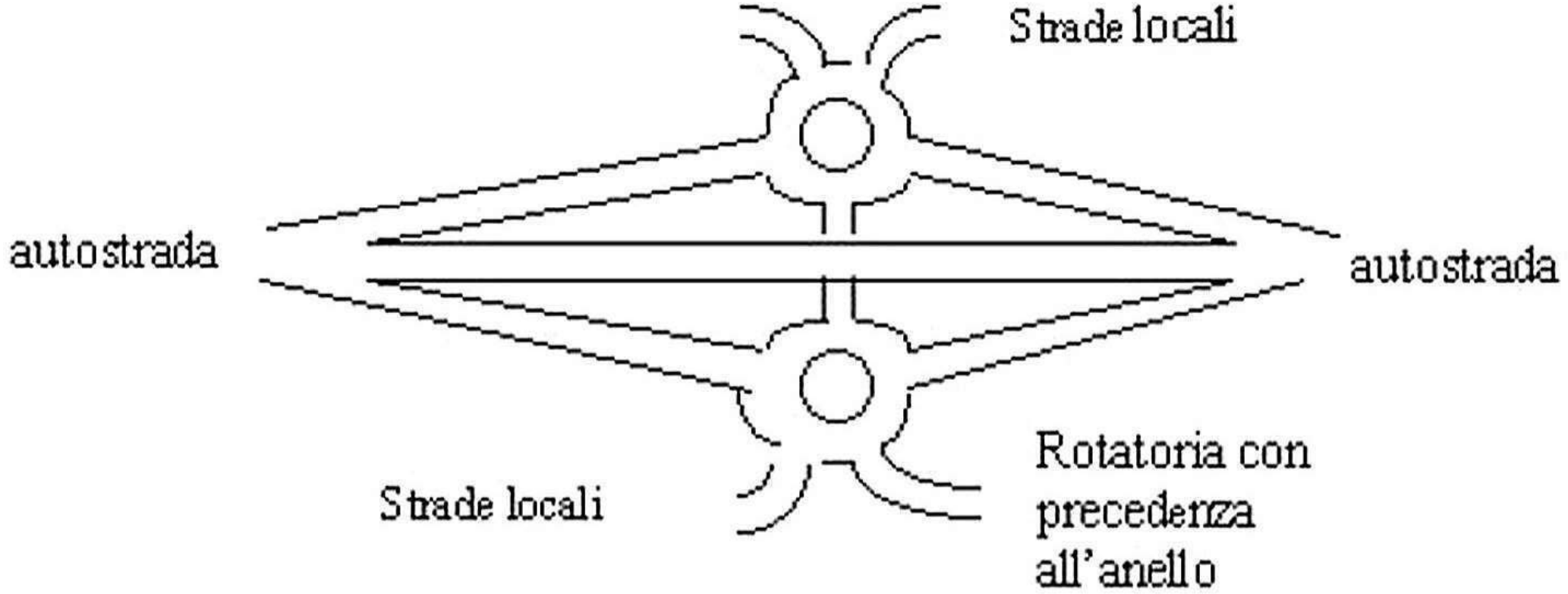
PER SAPERNE DI PIU': svincolo a losanga



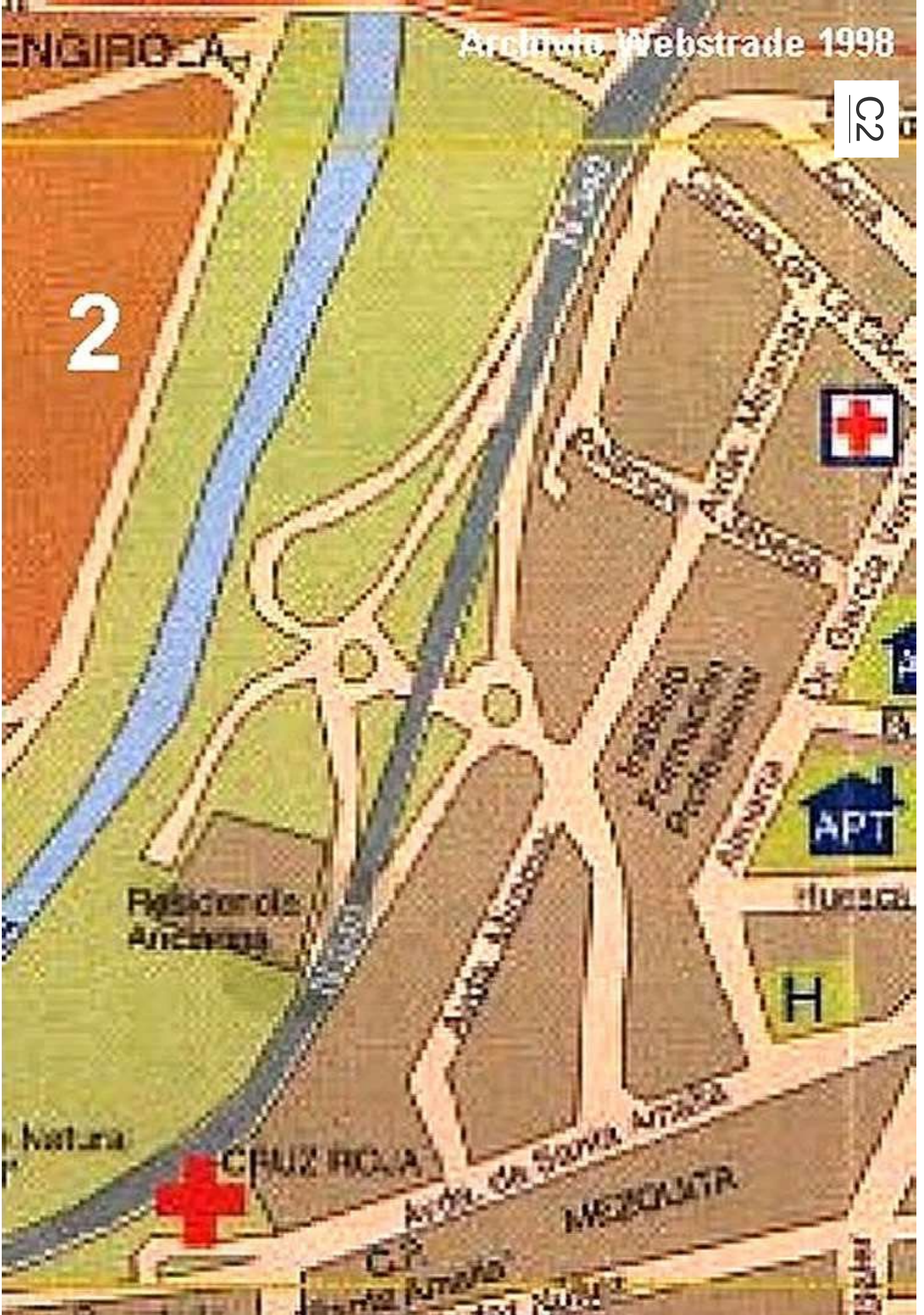
Questo tipo di svincolo le due strade che si sovrappassano sono collegate da quattro rampe direzionali, percorse a senso unico

CASO STUDIO Costa-del-Sol- (SP)

(svincoli "à lunettes", a occhialini)



Archivio Webstrade 1998


Archivio Webstrade 1998
2
APT
H
CRUZ ROJA

C3

Archivio Web strade 1998

Archivio Webstrade 1998
C4
1
2
3
4
5
6
7

Rotatoria con sottopasso

C6
Archivio Webstrade 1998

C7
Archivio Webstrade 1998

CASO STUDIO - Saint-Cyr-sur-Mer

(2 passanti + 2 corsie locali)

D1

0 200 mt 600 ft

N

WEBSTRADE.IT 2002

Ott 1953
D2
WEBSTRADE.IT 2002
532 ft
Image © 2009 DigitalGlobe
© 2009 Tele Atlas
Google

D3

D4

WWW.WEBSTRADE.IT (Baldini-Majerna 2001)

D5

D6

CASO STUDIO - SS16 A PINETO (TE)

(sicurezza lungo una strada statale. Lento ma fluido)

E2

accetto
autorizzati
WEBSTRADE.IT
Pineto SS16 Sud 2014-2023

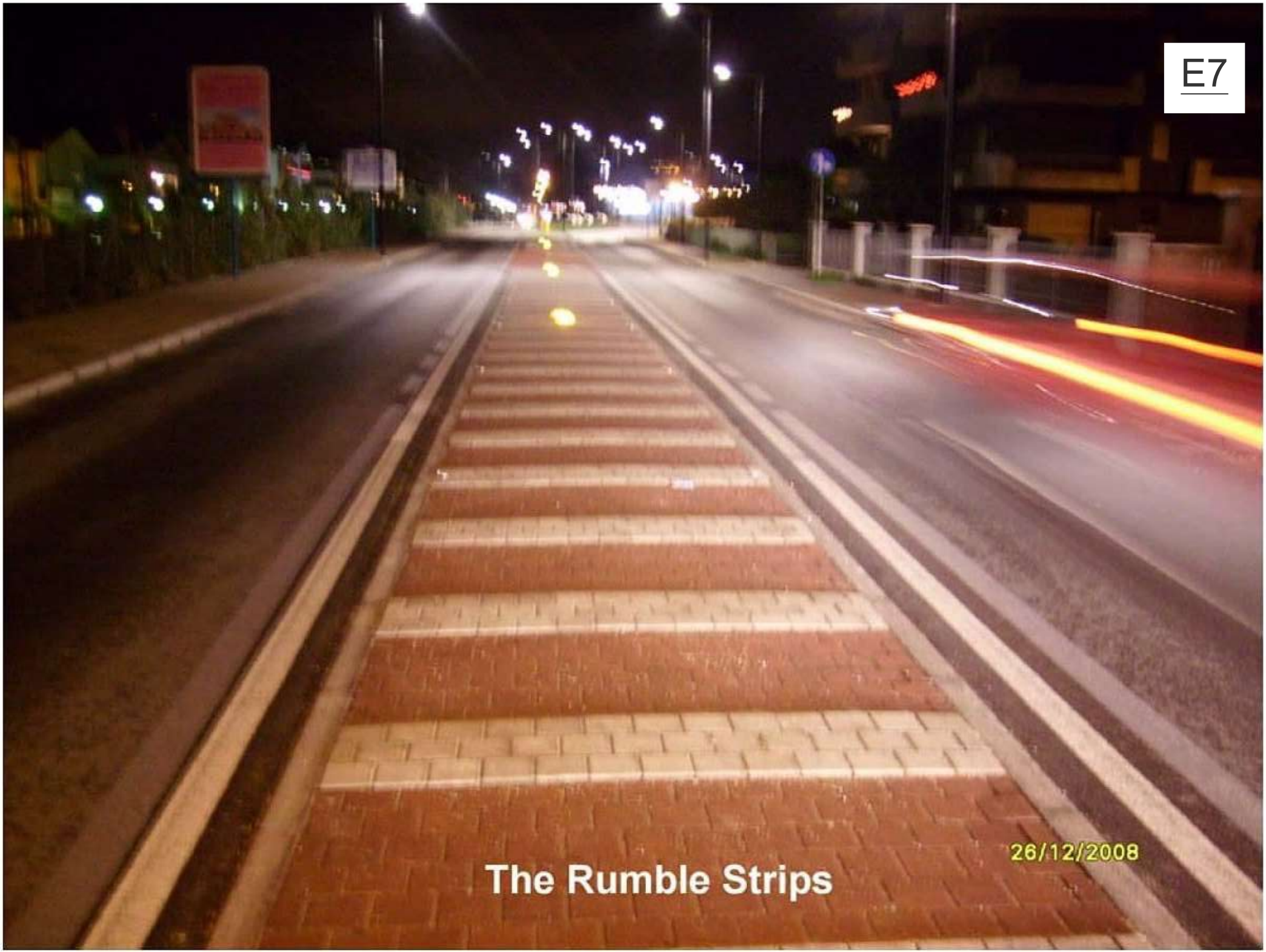
E3

HOTEL
MARE BLU
RISTORANTE
30
WWW.WEBSTRADE.IT (Pineto SS16 Sud, 08-2014)

Pezzi della città nuova realizzata (Pineto SS16 Nord, Quartiere dei Poeti, 2008)

E5
The Slowing Chicane
at Entry Lane
29.07.2008
WWW.WEBSTRADE.IT
(Pineto SS16, RotoNord)

Pezzi della città nuova realizzata (Pineto SS16 Nord, Quartiere dei Poeti, 2008)


E7
26/12/2008
The Rumble Strips

E8

mobili assogna
CENTRO CUCINE
LAVORAZIONI SU MISURA
SCONTI
28.02.2009
Pellicano Crossing

E9
The Accessible City
Track
28.02.2009

Pineto, Rotatoria porta Nord
sulla Variante SS 16

E11
26/12/2008

E12
BENVENUTI A PINETO
28.02.2012
WEBSTRADE.IT (Pineto possibile. Rotatoria Nord 3/2011)

F 1

SS 18 Tirrena Inferiore
Campania
SS18 Tirrena Inferiore
Google

80 Viale Eburum
Campania
Viale Eburum
© 2023 Google
© 2023 Google
Google

F 2

F 3

Pizzeria l'Oro di Napoli
Pizza
Parrucchiere - Barbiere Wassim
SS18
PAM Supermercato
Via Virgilio
Via Seneca
Team Service Eboli Di Busillo Liberato
SP30a
La Gastronomia
Via Democrito
Bar Impero di Domini Donato
Officine Baratta Di Giuseppe Baratta
Via Democrito
Via Virgilio
Santa Cecilia Market
La Zeppola Calda Di Santa Cecilia
Via Socrate
Via Virgilio
SS18
SS18
SP30b
Antica Macelleria
Macelleria
Via Scuola Eleatica
Google
Livelli
3D
Immagini ©2023 Google,Immagini ©2023 CNES / Airbus,European Space Imaging,Maxar Technologies,Dati cartografici ©2023
Italia
Termini
Privacy
Invia feedback
20 m

GRAZIE DELL'ATTENZIONE

Arch. Giuseppe Di Giampietro, Webstrade.it - PE e MI

digiampietro@webstrade.it - 338-5343-969 - www.webstrade.it

COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE
A2 - SS18 - AGROPOLI

CONSORZIO DI BONIFICA IN DESTRA SELE

Studio inerente le interferenze che avrebbe la realizzazione dell'attuale progetto di un collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale n. 18 ad Agropoli sull'assetto idraulico/idrologico, sulla sicurezza idraulica e sulle opere di bonifica e irrigue presenti nel territorio di competenza del Consorzio di Bonifica in Destra Sele

Pontecagnano Faiano, li 05/06/2023

dott. agronomo Carmine Maisto

Studio Tecnico dott. agronomo Carmine Maisto
Via Aldo Moro, cond. "Il Granaio"
84098 Pontecagnano Faiano (SA) PIVA 02392440653, cell 3474100024

1) Premessa e incarico

Il dott. Vito Busillo, nella qualità di Presidente del Consorzio di Bonifica Destra Sele, con sede legale in corso Vittorio Emanuele 143 – Salerno a seguito della presentazione, da parte di ANAS, del progetto di "**collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale n. 18 ad Agropoli**", presentato nel corso dei dibattiti pubblici e visionabile sul sito ANAS, verificato che le diverse alternative progettuali presentate prevedrebbero il passaggio della strada attraverso il territorio di competenza del Consorzio, con lettera di affidamento incarico prot 1735 del 30/05/2023 ha conferito al sottoscritto dott. agronomo Carmine Maisto, iscritto all'Albo dei dottori agronomi e dottori forestali di Salerno al n. 567, l'incarico di :

> **"Redigere uno studio che descriva le interferenze che avrebbe la realizzazione del progetto di collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale n. 18 ad Agropoli, così come presentato da ANAS, sull'assetto idraulico/idrologico, sulla sicurezza idraulica e sulle opere di bonifica ed irrigue presenti nel territorio di competenza del Consorzio di Bonifica Destra Sele"**

Il sottoscritto, eseguiti sopralluoghi in tutta l'area, verificata la documentazione relativa al progetto della strada, verificate la cartografia relativa alla pericolosità alluvione ed alle mappe del reticolo idrografico e rete scolante di competenza del consorzio, nonché la planimetria riportante gli impianti serricoli presenti nell'areale aggiornata all'aprile 2022 ed attinte tutte le notizie utili al mandato conferitomi, redige la presente relazione che si compone delle seguenti parti:

- Introduzione;
- Il reticolo idrografico esistente e rete di adduzione idrica;
- Regimazione delle acque provenienti dagli impianti serricoli: la normativa Regionale ed il relativo regolamento consortile;
- L'opera progettata da ANAS;
- Impatto delle opere progettate sull'assetto idraulico e idrologico e sulla rete di scolo e di adduzione consortile;
- Conclusioni;

Introduzione

Il Consorzio di bonifica in destra del fiume Sele, costituito con Regio Decreto 19 Agosto 1932, registrato alla Corte dei Conti il 29 novembre successivo al Reg. 17 Foglio 369, è Consorzio di bonifica di 1^ categoria ed è retto dallo Statuto nonché dalle leggi e regolamenti in vigore applicabili ai Consorzi di bonifica. Il Consorzio ha sede in Salerno al Corso Vittorio Emanuele II° n. 143. Il Consorzio, ai sensi dell'art. 59 del R.D. 13.2.1933, n. 215, e dell'art. 16 della L.R. 25.2.03, n. 4, ha personalità giuridica pubblica e rientra nell'ambito degli enti pubblici economici.

Il comprensorio del Consorzio ha una superficie territoriale totale di Ha. 70.963 che ricadono nelle seguenti Province e Comuni:

ELENCO COMUNI DELLA PROVINCIA DI SALERNO

COMUNE	SUPERFICIE IN HA
Acerno	7.232
Battipaglia	5.642
Bellizzi	797
Campagna	13.541
Castiglione dei Genovesi	1.075
Contursi Terme	255
Eboli	13.780
Giffoni Sei Casali	3.443
Giffoni Valle Piana	7.368
Montecorvino Pugliano	2.872
Montecorvino Rovella	4.220
Olevano sul Tusciano	2.649
Pontecagnano Faiano	3.718
Salerno	2.032
San Cipriano Picentino	1.743
San Mango Piemonte	596
IN TOTALE ETTARI	70.963

Il Consorzio esplica le funzioni ed i compiti che gli sono attribuiti dalle leggi statali e regionali, nonché tutti quei compiti che sono comunque necessari per il conseguimento dei propri fini istituzionali e non siano in contrasto con le disposizioni di legge statali e regionali.

In particolare provvede a:

a) la sistemazione e l'adeguamento della rete scolante, la captazione, raccolta, provvista, adduzione e distribuzione d'acqua ad usi prevalentemente irrigui, nonché la sistemazione, regimazione e regolazione del corsi d'acqua di bonifica ed irrigui ed i relativi manufatti;

b) il sollevamento e la derivazione delle acque e connesse installazioni;

c) la sistemazione idraulico agraria e la bonifica idraulica;

d) gli interventi di completamento, adeguamento funzionale e ammodernamento degli impianti e delle reti irrigue e di scolo e quelle per l'estendimento dell'irrigazione con opere di captazione, raccolta, adduzione e distribuzione delle acque irrigue;

e) gli interventi realizzati in esecuzione dei piani e dei programmi adottati dalle Autorità di bacino;

f) la progettazione ed esecuzione delle opere pubbliche di bonifica affidate in concessione dalla Regione e la successiva gestione delle opere eseguite;

g) la realizzazione su concessione dello Stato e della Regione di quegli interventi di cui alla legge 183/1989, art.3, da eseguirsi nei comprensori di bonifica previsti dai programmi di cui agli artt. 17 e 21 della stessa legge e dall'art. 10 della L.R. n. 8/1994, ovvero negli schemi previsionali e programmatici di cui alla legge n. 183/1989, art. 31;

h) la realizzazione e gestione degli impianti a prevalente uso irriguo, gli impianti per l'utilizzazione in agricoltura di acque reflue, gli acquedotti rurali e gli altri impianti, compresi nei sistemi promiscui, funzionali ai sistemi civili e irrigui di bonifica, in applicazione delle disposizioni di cui alla legge 36/1994, art.27;

i) l'utilizzazione delle acque fluenti nei canali e nei cavi consortili per usi che comportino la restituzione delle acque e siano compatibili con le successive utilizzazioni, ivi compresi la produzione di energia idroelettrica e l'approvvigionamento di imprese produttive, con il ricorso alle procedure indicate dalla legge n.36/1994, art.27;

j) la ricerca e la produzione di altre fonti di energia alternativa da utilizzare per i fini istituzionali;

k) la realizzazione di quelle azioni di salvaguardia dell'ambiente ad essi affidate dallo Stato e dalla Regione secondo le indicazioni contenute nei programmi di tutela dell'ambiente;

l) la progettazione e l'esecuzione di interventi, ad esso affidati dalla Regione, dagli Enti da essa dipendenti e dagli Enti locali territoriali, anche al di fuori del comprensorio di bonifica; il relativo provvedimento di affidamento in concessione indicherà anche da quali soggetti le opere saranno gestite successivamente all'esecuzione;

m) concorrere, anche attraverso appositi accordi di programma con le competenti autorità, alla realizzazione di azioni di salvaguardia ambientale e di risanamento delle acque anche al fine della loro utilizzazione irrigua, della rinaturalizzazione dei corsi d'acqua e della fitodepurazione, come previsto dal D.Lgs. 152/1999, art.3, co.6;

n) la conclusione, su iniziativa della Regione o degli Enti locali, di accordi di programma ai sensi del D.Lgs. 18.8.2000, n. 267, art. 34, per la realizzazione in modo integrato e coordinato tra il Consorzio e gli Enti locali di azioni di comune interesse e, comunque, per il conseguimento di obiettivi comuni rientranti nell'ambito delle rispettive finalità istituzionali;

o) la predisposizione del piano generale di bonifica ed i suoi aggiornamenti, in coordinamento con i piani di bacino, la programmazione regionale e provinciale;

p) assumere in nome e per conto dei proprietari interessati, su loro richiesta ovvero su disposizione della Giunta regionale, l'esecuzione e la manutenzione delle opere di bonifica obbligatorie di competenza privata e di tutte le altre opere di interesse particolare di un solo fondo o comuni a più fondi necessarie per dare scolo alle acque, per completare la funzionalità delle opere irrigue e comunque per non recare pregiudizio allo scopo per il quale sono state eseguite e mantenute le opere pubbliche di bonifica;

q) l'assistenza dei consorziati nella trasformazione degli ordinamenti produttivi delle singole aziende e nella loro gestione nonché, su richiesta e in nome e per conto degli interessati, nella progettazione ed esecuzione delle opere di miglioramento fondiario e nel conseguimento delle relative provvidenze;

r) la realizzazione degli interventi e dei ripristini conseguenti a danni discendenti da calamità naturali o eccezionali avversità atmosferiche.

s) l'assunzione di tutti gli altri compiti che possono essere affidati dagli organi competenti nell'interesse del comprensorio, nonché quello di promuovere, svolgere ed incoraggiare, anche congiuntamente con gli altri Enti similari, iniziative tendenti alla formazione ed alla elevazione professionale di maestranze nel settore agricolo e della bonifica, nel rispetto della legislazione nazionale e regionale vigente in materia, al fine di favorire l'occupazione, la produzione e l'evoluzione dell'organizzazione del lavoro nel comprensorio di competenza in armonia con il progresso scientifico e tecnologico.

L'opera progettata attraverserà il territorio di competenza del Consorzio nel comune di Eboli, nel tratto pianeggiante sulla destra idrografica del Fiume Sele, che va dal tracciato dell'autostrada A2 presso la località denominata "Pascara" fino alla località "Fiocche" seguendo in parte l'alveo del torrente/canale "Telegrafo".

La nuova infrastruttura presenta una lunghezza di circa 34,7 km di cui circa 25 Km con una piattaforma stradale di tipo B (due corsie per senso di marcia di 3,75 m e banchine laterali da 1,75 m, per una larghezza complessiva pari a 22,00 m), mentre i restanti 10 Km di manutenzione

ordinaria (pavimentazione, segnaletica, barriere) di una categoria stradale di tipo C secondo il D.M. 05/11/2001.

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

In ogni caso, le alternative presentate, pur differendo in parte per la localizzazione del tracciato, nel tratto che attraversa il territorio di competenza consortile, della lunghezza di circa 8 Km, prevedono tutte la realizzazione di una strada di tipo B, con tratti su rilevato, trincea e tratti su viadotto.

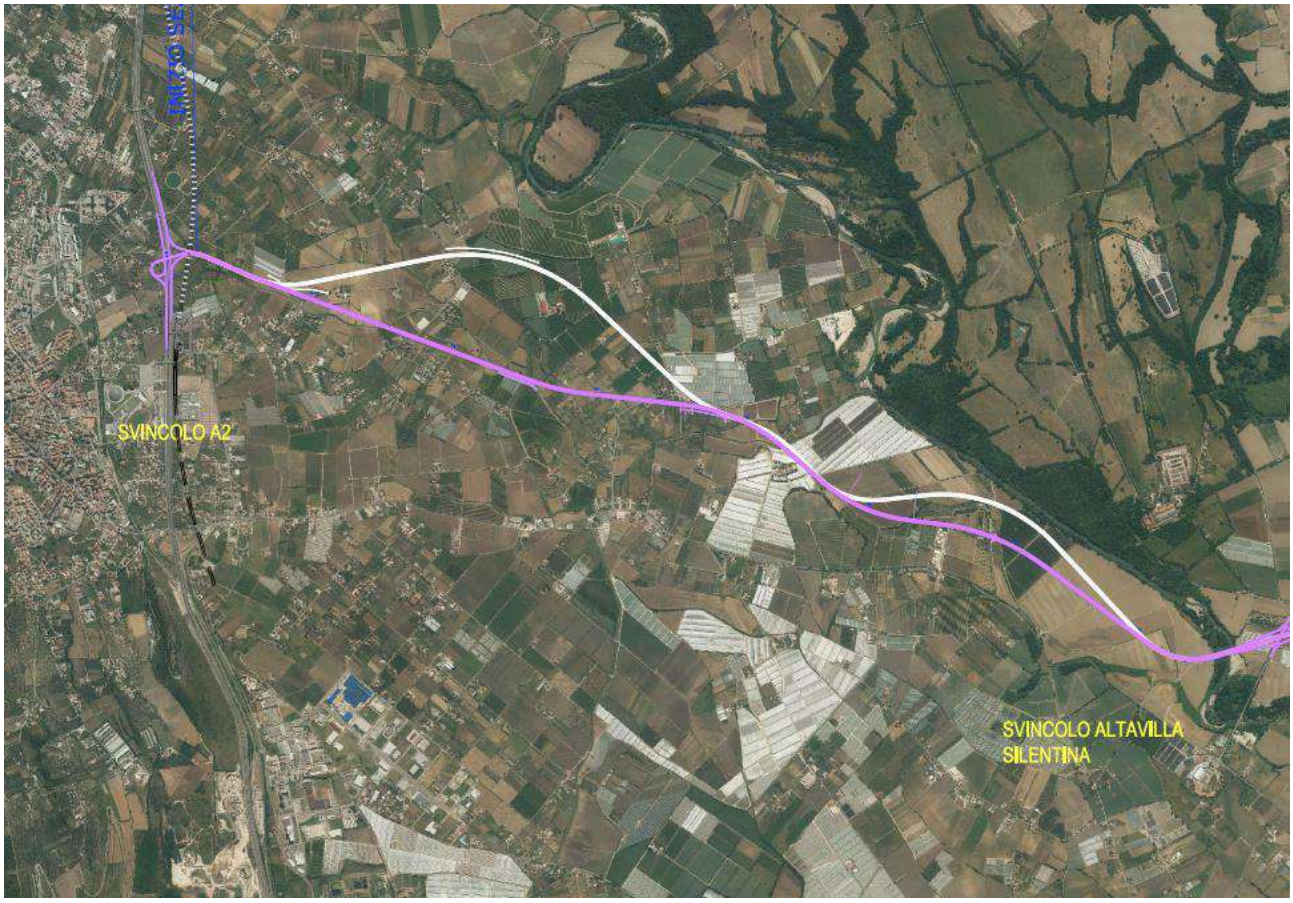


Figura 1 Ipotesi di tracciato della bretella in territorio di Eboli

La tipologia di strada progettata, che prevede rilevati di altezze variabili tra 4 e 8 metri, viadotti e trincee modificherà sostanzialmente le caratteristiche del territorio attraversato, costituendo un elemento di notevole impatto, immerso in un sistema intensivo agricolo e agroindustriale in connessione profonda con le peculiarità paesaggistico/naturalistiche del territorio e con il suo assetto idrogeologico e con la rete idrologica ed idraulica gestita direttamente dal consorzio Destra Sele.

In particolare ci troviamo in un tratto di territorio particolarmente fragile dal punto di vista idrogeologico, interessato da importanti fenomeni alluvionali anche in epoche recenti (alluvione del 2010), che impongono ulteriori approfondimenti in merito all'impatto che avrebbe una tale opera sulla sicurezza idraulica del territorio stesso.

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

Di particolare rilevanza la condizione delle aziende dotate di impianti di protezione delle colture tramite serre/tunnels che hanno dovuto adeguarsi alla normativa regionale ed al regolamento consortile in merito allo smaltimento delle acque meteoriche in eccesso realizzando opere di mitigazione del rischio idraulico che verrebbero inevitabilmente impattate dall'opera prevista.

Il mandato conferitomi è, quindi, quello di evidenziare gli specifici impatti che, nella malaugurata ipotesi si dovesse procedere con l'attuale idea progettuale, si produrrebbero sull'assetto idraulico ed idrologico del territorio interessato

Il reticolo idrografico esistente e rete di adduzione idrica

Il progetto è ubicato all'interno del bacino idrografico del Fiume Sele ed in particolare, le tre ipotesi rappresentate attraversano il territorio percorso dal torrente Telegro che si origina da due aste torrentizie provenienti dalla zona collinare (Vallone Tufara) la cui confluenza si trova in corrispondenza della zona denominata "Pescara" ove è prevista la realizzazione dello svincolo di collegamento tra l'Autostrada A2 e la nuova bretella. Il torrente Telegro prosegue il suo percorso, più o meno parallelamente con l'alveo del fiume Sele fino ad immettersi in esso all'altezza della località Isca.

Trattasi di un'area particolarmente ricca di canali naturali ed artificiali, valloni e fossi, fondamentali per la regimazione delle acque consentendo, in tal modo, la presenza di una importante attività agricola di tipo intensivo con presenza di aziende ortofrutticole con ampie superfici destinate a colture protette.

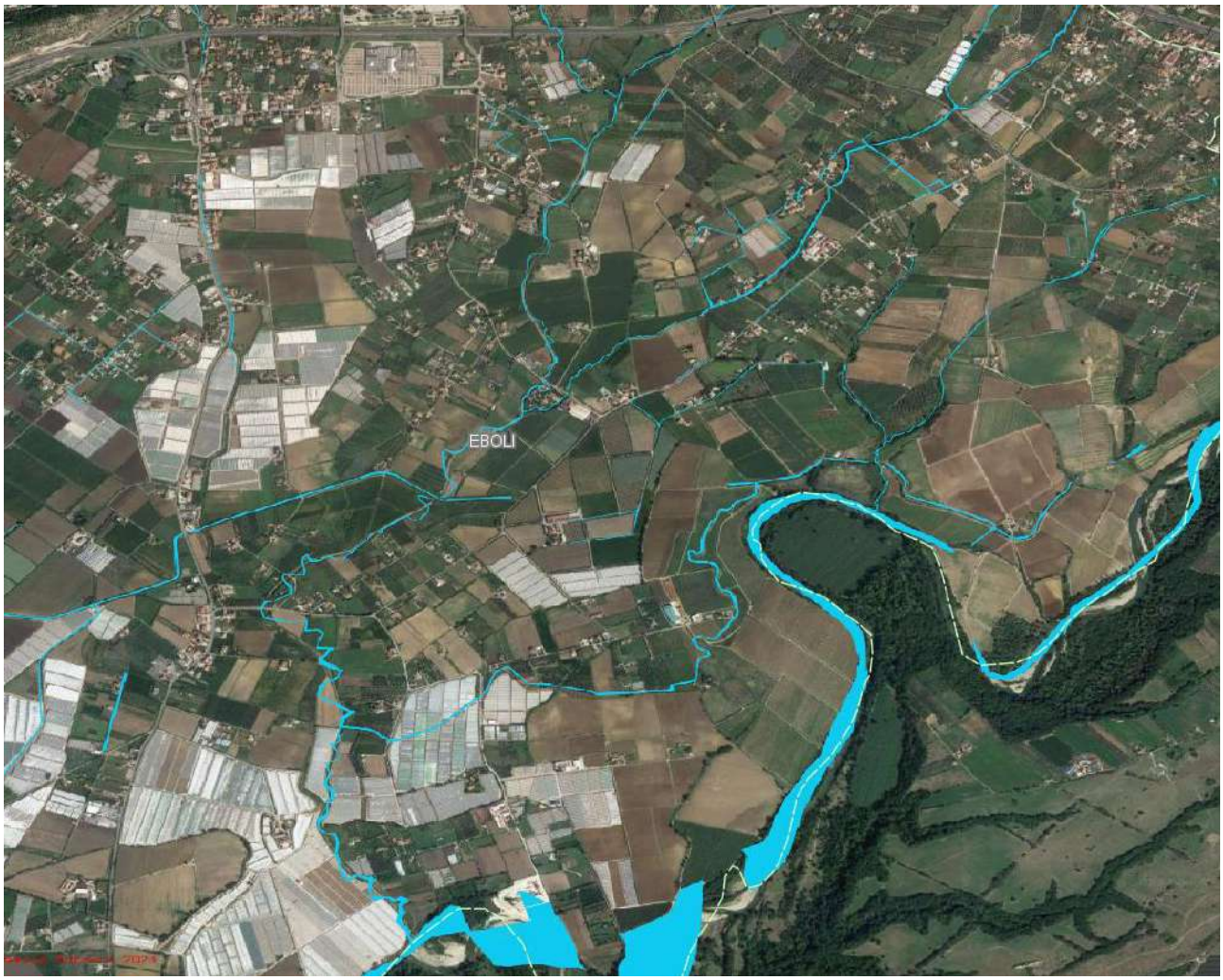


Figura 1 Porzione del territorio interessata dalle ipotesi di tracciato. Si noti la fitta rete di torrenti e canali che drenano le acque verso il fiume Sele

Ciò in quanto, tale porzione di territorio, è particolarmente soggetta a fenomeni di inondazione, a partire proprio del punto di origine della progettata bretella che trae la denominazione rurale "Pescara" proprio dalla frequenza dei fenomeni di allagamento ma che interessano anche l'intero territorio a valle.

In questa parte del territorio comunale di Eboli, il percorso del Fiume Sele è particolarmente meandriforme con presenza di anse molto pronunciate facilmente soggette a fenomeni di esondazione che interessano anche la rete dei canali di bonifica.

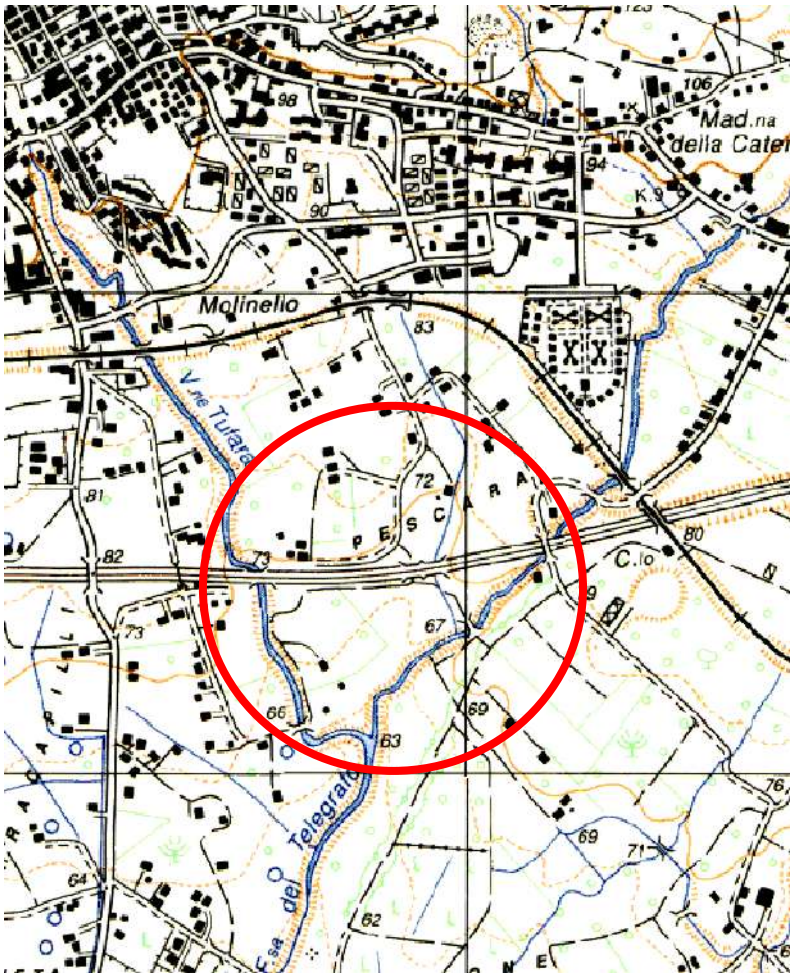


Figura 2 Cerchiata in rossa la zona denominata Pescara di confluenza tra il vallone Tufara ed il torrente Telegro ove è prevista la realizzazione dello svincolo

La pericolosità idraulica del territorio è anche evidenziata dalla carta delle pericolosità alluvione redatta dall'Autorità di Bacino Regionale Campania sud ed Interregionale per il Bacino idrografico del Fiume Sele nell'ambito della rivisitazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del bacino idrografico del Fiume Sele, revisione Giugno 2012. In tale cartografia, oltre alla delimitazione delle Fasce Fluviali riportata anche sulle carte utilizzate nell'ambito del progetto della bretella presentato da ANAS, sono delimitate le aree inondate dall'alluvione del Sele del Novembre 2010 e dall'esondazione dei canali di bonifica. Va rimarcato che le piogge collegato all'evento alluvionale del 2010, cadute nei giorni dall'8 all'11 novembre 2010 per un totale di 64,8 mm di pioggia registrati dalla stazione meteorologica di Battipaglia, sono state assunte come riferimento dal Consorzio Destra Sele e definite come "pioggia critica", ai fini delle verifiche idrauliche sui progetti di realizzazione degli impianti serricoli di cui si dirà più avanti in nel prossimo paragrafo.

L'area è anche servita da un impianto di adduzione idrica che consente l'irrigazione delle tante aziende agricole presenti.

In particolare la zona è servita da due impianti consortili denominati “Castrullo” e “Fio”, realizzati con condotte in PVC e in acciaio, interrate alla profondità di circa m 1,5 dal piano di campagna, con pressioni di esercizio di circa 4/5 atmosfere.

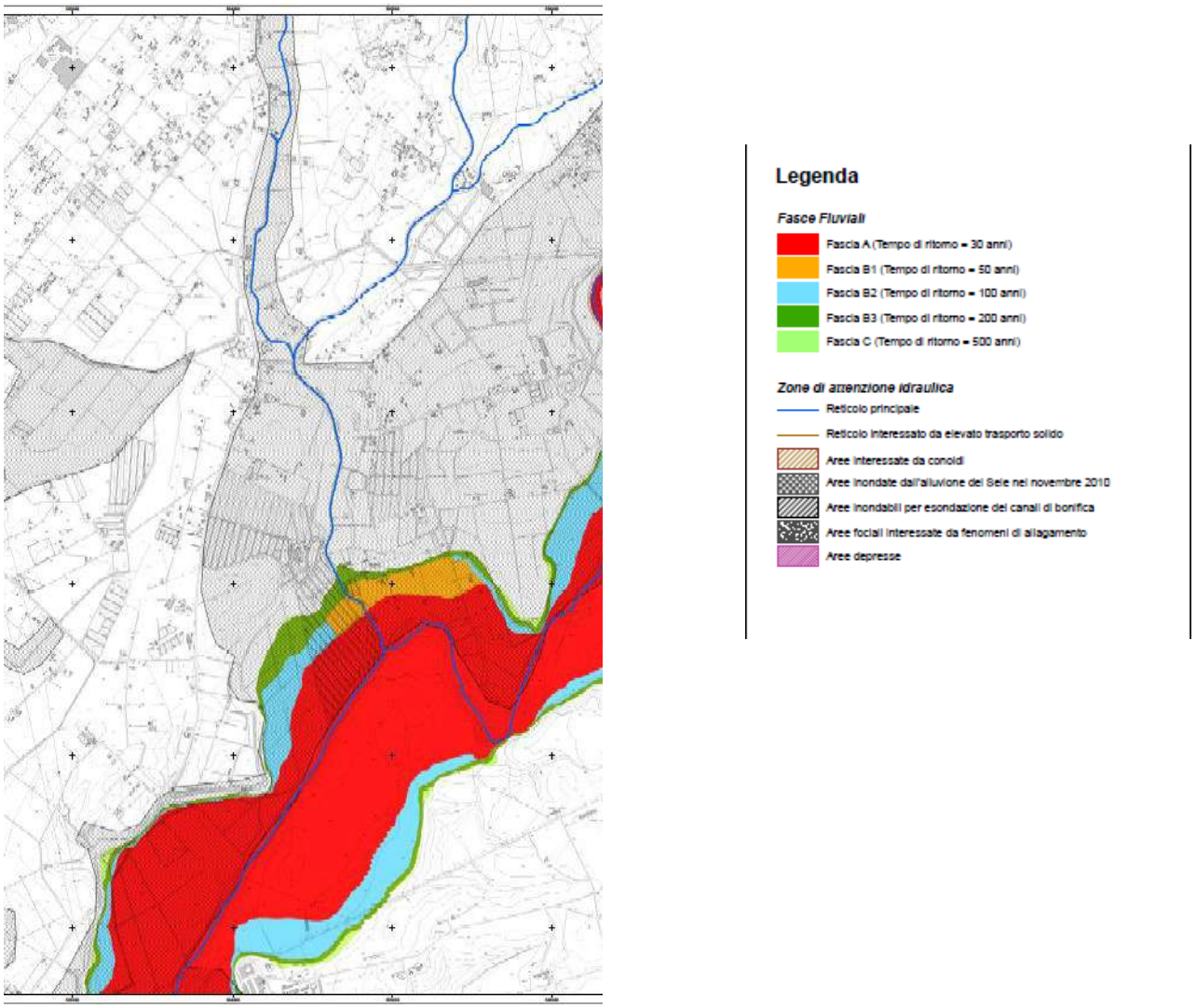


Figura 3 Stralcio della carta delle pericolosità alluvione redatta dall’Autorità di Bacino Regionale Campania sud ed Interregionale per il Bacino idrografico del Fiume Sele con evidenziate le aree inondate nel 2010

E’ importante far rilevare che il territorio è anche soggetto a pericolosità potenziale di frana di tipo P_utr5 per propensione all’innesco-transito-invasione per frane da approfondire mediante studio geologico di dettaglio.

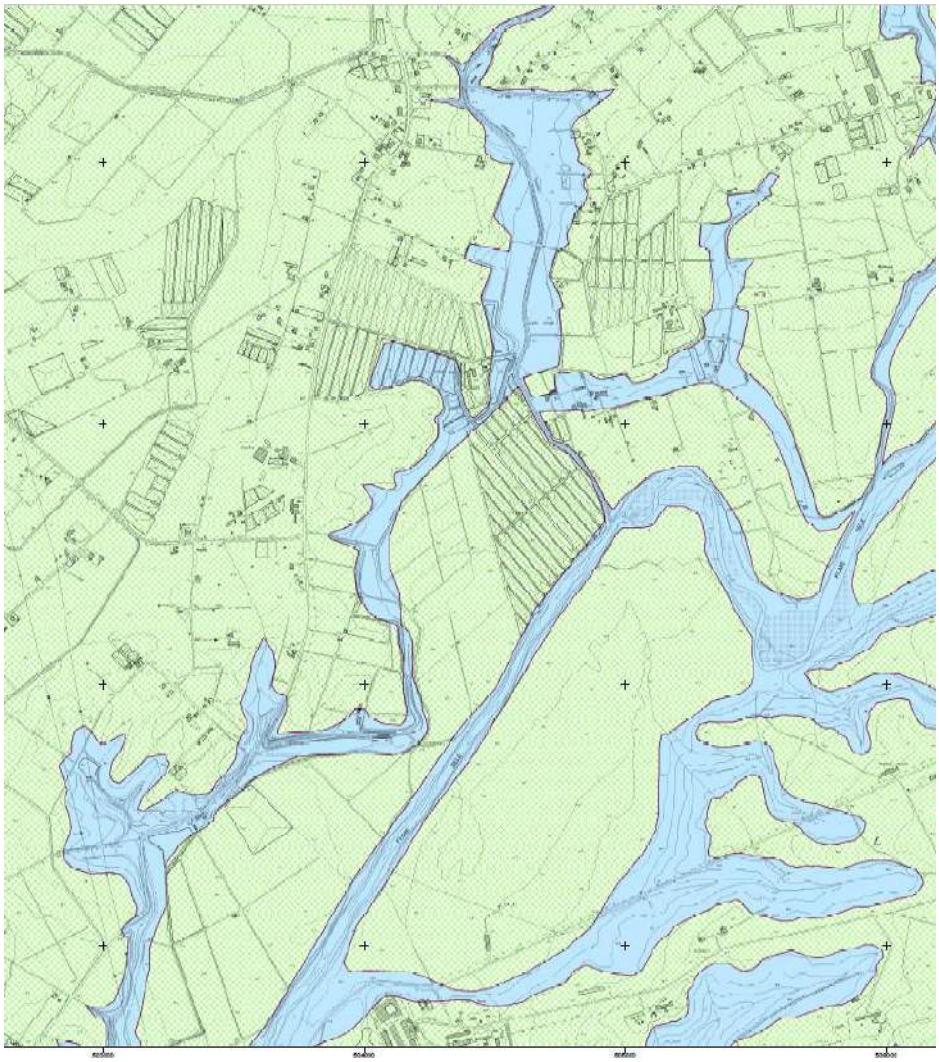


Figura 4 Stralcio della carta di pericolosità frane redatta dall’Autorità di Bacino Regionale Campania sud ed Interregionale per il Bacino idrografico del Fiume Sele

Regimazione delle acque provenienti dagli impianti serricoli: la normativa Regionale ed il relativo regolamento consortile

In Regione Campania, gli impianti serricoli sono assoggettati ad una specifica normativa Regionale la cui Legge fondamentale è la n° 8/95 che disciplina e regolamenta la realizzazione degli impianti serricoli su tutto il territorio regionale. Tale Legge è stata modificata ed integrata da successivi provvedimenti tra cui la Legge 18 dicembre 2012, n. 33 che designava i Consorzi di Bonifica competenti per territorio, quale autorità per l'emissione della preventiva autorizzazione alla realizzazione degli impianti per quanto concerne gli aspetti idraulici anche in assenza di specifiche prescrizioni degli strumenti urbanistici.

Successivamente la regione emetteva il Regolamento Regionale 6 dicembre 2013, n. 8. "*Regolamento di attuazione delle norme per la realizzazione di impianti serricoli funzionali allo sviluppo delle attività agricole. (Leggi regionali 24 marzo 1995, n. 8, 21 marzo 1996, n. 7, 22 novembre 2010, n. 13, 18 dicembre 2012, n. 33, 6 maggio 2013, n. 5)"* attraverso il quale veniva normata anche la Regimazione delle acque meteoriche e di esercizio provenienti da tali impianti. In tal senso il Consorzio di Bonifica in Destra Sele si dotata di proprio regolamento denominato – "*Piano idraulico per autorizzazione impianti serricoli*", attualmente giunto all'aggiornamento 2018, mediante il quale viene deinita una percentuale massima di territorio da poter destinare alla realizzazione degli impianti serricoli in funzione della pericolosità idraulica del bacino di riferimento e della percentuale di aree già impermeabilizzate. Inoltre prevedeva una serie di accorgimenti tecnici volti al mantenimento dell'invarianza idraulica, dimensionati in funzione dell'evento piovoso del novembre 2010, al fine di mitigare il pericolo idraulico derivante da una eccessiva impermeabilizzazione dei suoli, attraverso la realizzazione di opere drenanti e vasche di laminazione collegate con la rete di canali consortili tramite valvole di non ritorno.

Attualmente gli impianti presenti in zona rispondono a tale normativa e sono stati realizzati secondo i precisi criteri idraulici contenuti nel regolamento consortile.

L'opera progettata da ANAS

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

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

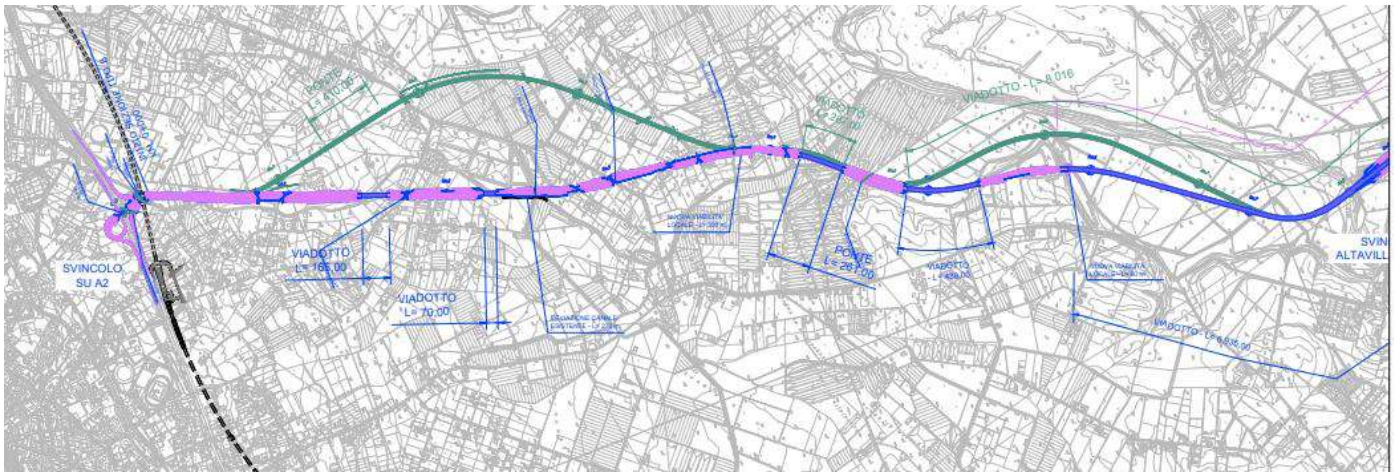


Figura 3 Tratto di attraversamento del territorio di Eboli

Alternativa1	lungh.m	%
Svincoli	6	
Galleria		
Rilevato	15300	40%
Trincea	3500	9%
Viabilità Di Ricucitura	3103	8%
Manutenzione Ordinaria Tipo C	7946	21%
Viadotto/Ponte/Cavalcavia	8329	22%

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

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

La tipologia di strada progettata, ovviamente, influenza molto l'impatto che l'opera potrà avere sul territorio circostante ed in particolare sul reticolo idrografico esistente, considerate le dimensioni delle opere previste e l'interferenza che inevitabilmente tale manufatto avrebbe sul regolare deflusso delle acque sia verso il fiume Sele che in senso contrario in caso di esondazioni. Difatti, nonostante le opere progettate tengono sicuramente conto delle problematiche relative alla corretta regimazione delle acque, non si può sottacere che una siffatta opera produce degli effetti anche localizzati relativi agli aspetti idraulici ed idrologici, difficilmente prevedibili e quindi mitigabili.

Si riportano di seguito, a titolo di esempio, le tipologie di opere previste, tratte dal sito ANAS:

Rilevati:

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

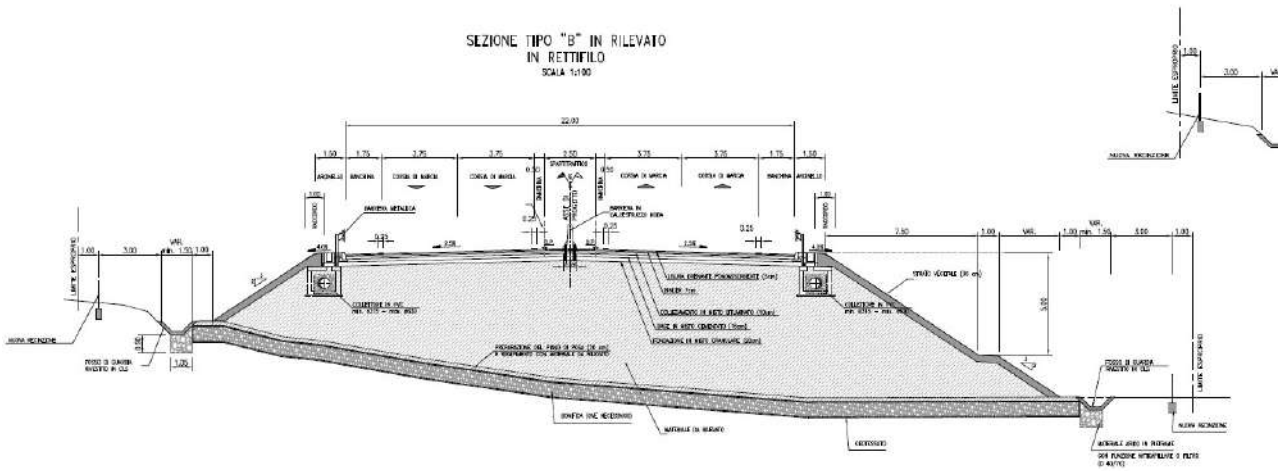


Figura 4 Sezione tipo del rilevato

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

Trincea

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

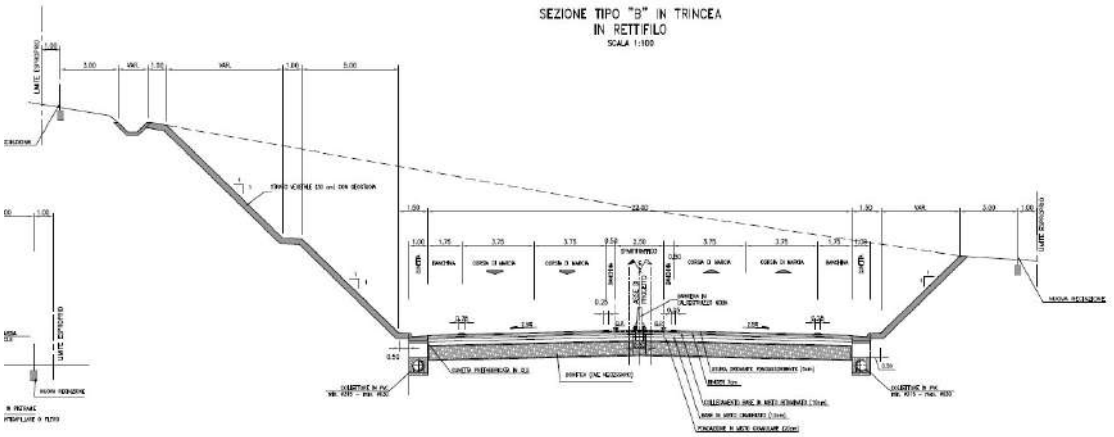


Figura 5 Sezione tipo Trincea

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

Viadotti

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

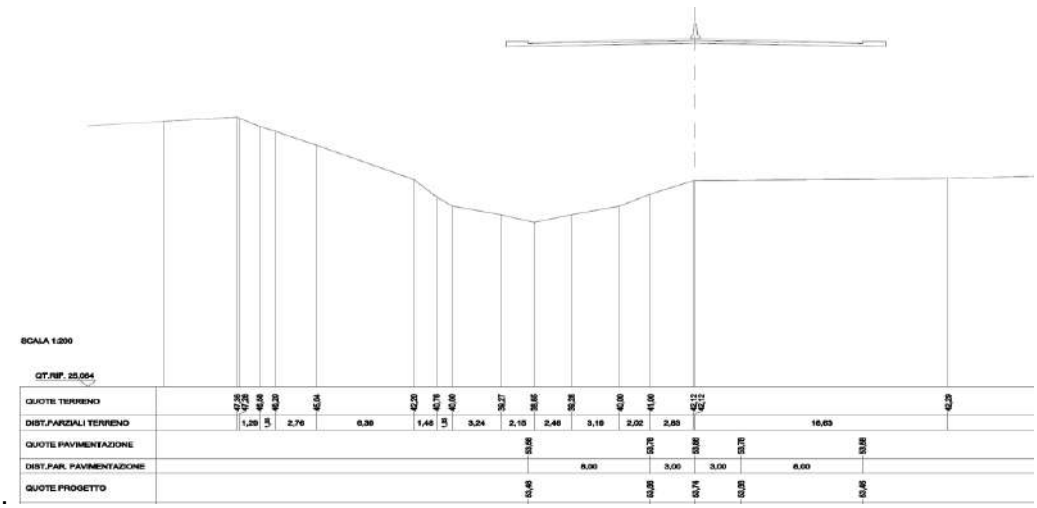


Figura 6 Sezione di un tratto in viadotto

Impatto delle opere progettate sull'assetto idraulico e idrologico e sulla rete di scolo e di adduzione consortile.

Non vi è dubbio che l'opera progettata si inserisce in un contesto territoriale particolarmente fragile dal punto di vista idrogeologico.

Attualmente la Piana del Sele è servita da una rete scolante non sempre sufficiente a supportare i volumi di acque meteoriche che raggiungono il suolo e tale condizione di insufficienza è destinata ad aumentare anche in considerazione dei cambiamenti climatici in atto che producono fenomeni sempre più intensi e frequenti e in conseguenza del sempre più accentuato consumo di suolo agrario e naturale.

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

Si fa presente che buona parte del percorso attraverserà aree definite a rischio e pericolo idraulico elevato secondo il Piano Stralcio dell'Autorità di Bacino, zone di attenzione idraulica soggette ad alluvione e zone con potenziali inneschi di fenomeni franosi.

L'opera va ad interferire e a ridurre in vario modo anche le superfici golenali naturalmente destinate a fungere da cassa di espansione in caso di esondazione, aree sempre più necessarie proprio in qual tratto di territorio ove la frequenza degli eventi alluvionali è molto elevata.

Al fine di evidenziare i diversi impatti che un'opera così progettata può produrre all'assetto idraulico, idrologico ed idrogeologico della zona, sono state selezionate le tematiche sulle quali l'opera andrà ad incidere e che meritano un attento approfondimento in fase di dibattito pubblico e prima che si giunga alla determinazione finale sulla realizzazione dell'opera.

Le tematiche affrontate sono:

- **Consumo di suolo agricolo ed impermeabilizzazione di ampie aree**: non vi è dubbio che l'opera sottragga suolo agricolo di elevata fertilità oltre che suoli destinati ad aree naturali particolarmente ricche di biodiversità (aree sic e zps della riserva Foce Sele Tanagro). L'opera andrà ad impermeabilizzare ampie superfici che, seppure progettate con accorgimenti idraulici quali fossi, canalette, collettori, bacini di laminazione e dispersione, presidi idraulici e scatolari di attraversamento, produrranno comunque un aumento dei volumi di acqua da laminare e da gestire. Inoltre l'opera andrà a ridurre le aree di golena interferendo con l'attuale assetto idraulico. Tale aspetto si farà sempre più pressante nel futuro a causa dei cambiamenti climatici che mostrano con sempre maggior frequenza i loro effetti;

● **Interferenza con la rete di scolo superficiale**: la realizzazione di lunghi tratti su rilevato ed in trincea costituirà un elemento di interruzione della attuale rete di scolo e drenaggio, sia essa naturale che artificiale. Tale estesa rete ha come principale elemento di raccolta il collettore Telegro che serve un bacino di circa 923 Ha ed il cui tracciato viene pesantemente interessato dall'opera in questione che, difatti, corre, per ampi tratti, parallelo e a pochi metri di distanza dal torrente. Il deflusso anche naturale delle acque verso il collettore Telegro e verso il vicino Fiume Sele verrà conseguentemente modificato ed incanalato. Le opere progettate, seppure dimensionate in base a corretti calcoli idraulici, costituiranno comunque elemento di disturbo interposto tra le sezioni di recapito finale e la rete drenante posta a monte. Tale elemento non potrà che aumentare il rischio idraulico su tutta l'area anche in previsione di possibili sovrapposizioni di competenze tra enti in merito alla manutenzione delle opere idrauliche che potrebbero non garantire una regolare manutenzione e la perfetta funzionalità nel tempo di tali opere;

● **Impatto su aree inondabili**: come rappresentato nella carta delle pericolosità alluvione redatta dall'Autorità di Bacino Regionale Campania sud ed Interregionale per il Bacino idrografico del Fiume Sele, revisione 2012, il progetto interessa un'area soggetta a frequenti allagamenti, come quello accaduto nel novembre 2010 e che ha interessato proprio il territorio di competenza del Consorzio Destra Sele in comune di Eboli. Appare necessario, quindi, un maggiore approfondimento circa gli effetti della realizzazione dell'opera sia nei confronti delle zone di allagamento del 2010 che delle aree a propensione di innesco di frane, come riportate nella carta di pericolosità frane redatta dall'Autorità di Bacino Regionale Campania sud ed Interregionale per il Bacino idrografico del Fiume Sele revisione 2012 - Tavola 48701 e nella carta delle pericolosità alluvione redatta dall'Autorità di Bacino Regionale Campania sud ed Interregionale per il Bacino idrografico del Fiume Sele con evidenziate le aree inondate revisione 2012 - Tavola 48701;

● **Interferenza con la rete irrigua di adduzione:** come in precedenza specificato, nell'area di competenza del Consorzio Destra Sele interessata dal progetto esiste una rete irrigua in pressione che serve ogni singola azienda attraverso dei punti di presa. Le reti di adduzione denominate "Castrullo" e "Fio" sono realizzate con tubazioni in PVC e/o in acciaio. La profondità di posa è di circa 1,5 metri e la pressione di esercizio è di circa 4/5 atmosfere. Va approfondita, in sede di progetto definitivo, la possibilità o meno di modificare il percorso della attuale rete irrigua nei punti in cui eventuali scavi per realizzazione di trincee o fondazioni o palificazioni possano interferire con gli impianti. E', inoltre, necessario, fare in modo di consentire in futuro l'esecuzione di tutte le operazioni di manutenzione sulle condotte, in ogni punto della rete, in maniera di non arrecare pregiudizio agli appezzamenti di terreno ora serviti dagli impianti;

● **Interferenza con la rete di smaltimento acque provenienti dagli impianti serricoli:** le alternative di tracciato proposte in sede di dibattito pubblico da ANAS attraversano aree coperte da impianti serricoli. Come già riferito nei paragrafi precedenti, tali impianti sono stati realizzati secondo il principio dell'invarianza idraulica in conformità con il regolamento consortile vigente che prevede precise regole di progettazione. Le modalità progettuali previste dal regolamento impongono la realizzazione di stradoni e trincee drenanti, vasche di accumulo e laminazione collegate alla rete consortile attraverso valvole di non ritorno. Appare evidente che il passaggio della bretella comporterà l'interruzione e/o la modifica dei sistemi esistenti e realizzati sulla scorta di progetti idraulici approvati dall'Ente consortile. Le modifiche che si andrebbero a realizzare e che potrebbero comportare la necessità di produrre progetti in variante, dovrebbero comunque garantire la rispondenza al citato regolamento consortile ed essere oggetto di nuova verifica con l'emissione di nuovo atto autorizzativo, che tenga conto anche del mutata percentuale di impermeabilizzazione dell'intera area e della eventuale saturazione della rete di scolo esistente. In tal senso andrebbe verificato, caso per caso, che il nuovo assetto idraulico possa consentire agli impianti rimanenti sulla parte residua di fondo di mantenere la piena conformità al regolamento consortile.

Conclusioni

Da quanto precedentemente descritto, il passaggio della bretella di collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla SS18 ad Agropoli, nel tragitto indicato dalla progettazione attualmente pubblicata comporterà, oltre al completo stravolgimento della attività agricola di numerose aziende direttamente interessate dal tracciato e rilevanti impatti sulla connessione tra le stesse attività agricole e le importanti aree naturalistiche protette che si trovano lungo il percorso, pesanti interferenze sul reticolo idrografico esistente e sugli schemi idraulici in essere degli impianti irrigui Castrullo e Fio direttamente interessati dall'opera in progetto.

Limitando l'analisi alle interferenze dell'opera progetta sul reticolo idrologico esistente non si può non considerare l'importanza che le opere di bonifica integrale hanno avuto, e ancor più oggi hanno, nel processo di sviluppo del settore primario che ha portato, nel corso degli anni, la piana del Sele a diventare una delle aree più importanti per l'economia, agraria e non solo, della regione e dell'Italia intera.

Ed in proposito non si può non rimarcare come il territorio di competenza del Consorzio Destra Sele, pesantemente interessato dal progetto, rientri a pieno titolo nell'area del bacino idrografico del fiume Sele con numerosi tratti di altezza contenuta ed alvei molto pochi incassati e di conseguenza con ampi tratti di territorio dove molto alta è la pericolosità di esondazione.

La realizzazione pertanto della bretella di cui si discute, non può non impattare pesantemente con un sistema economico produttivo basato sulla agricoltura intensiva resa possibile dagli interventi di bonifica integrale degli anni ‘30 del secolo scorso e dai successivi interventi pubblici e privati che ne hanno modellato la struttura produttiva alla base di un moderno e dinamico tessuto socio economico.

Pertanto da queste premesse ci si chiede se nella progettazione di tale opera siano state compiutamente esaminate tutte le implicazioni a carico del territorio che ha, nel corso degli anni, faticosamente trovato un equilibrio tra le caratteristiche naturali presenti e il sistema economico attualmente in essere.

E, in questo contesto, non pare di minore importanza l’incidenza che l’opera così progettata avrà sulle opere di bonifica e sugli impianti di irrigazione presenti e assolutamente indispensabili sia ad evitare e/o contenere esondazioni ed alluvioni che a fornire alle aziende presenti l’acqua di irrigazione con tecnologie moderne e sempre più sofisticate.

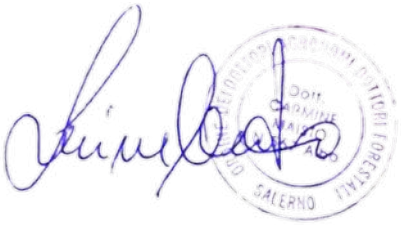
Tutto ciò premesso, si riassumono di seguito gli elementi che, sulla scorta delle analisi della presente relazione, si portano all’attenzione dei decisori pubblici al fine di valutare diverse alternative alla strada in progetto che, pur con la medesima finalità, siano meno impattanti con il territorio e abbiano minori interferenze con l’assetto idraulico ed idrogeologico esistente:

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

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

Pontecagnano Faiano, 05/06/2023

dott agronomo Carmine Maisto



COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE
A2 - SS18 - AGROPOLI

ORDINE DEGLI AVVOCATI DI VALLO DELLA LUCANIA

CDG.CDG PROT GEN.REGISTRO UFFICIALE.E.0419199.31-05-2023

Spett.le ANAS
DIBATTITO PUBBLICO

a nome mio personale e quale Presidente dell'Ordine degli Avvocati di Vallo della Lucania, desidero esprimere la nostra piena adesione alla idea progettuale che prevede il collegamento veloce tra Eboli e Agropoli.
Sono a tutti note le difficoltà di collegamento del Cilento con il capoluogo della provincia e tali difficoltà si riverberano sia sullo svolgimento della nostra professione che sulla qualità della nostra vita.
Sono convinto che l'opera da Lei immaginata cambierà il corso della storia della nostra terra e ci permetterà - assieme ad altri interventi parimenti necessari, come la messa in esercizio dell'aeroporto di Pontecagnano - di risolvere il problema dell'isolamento e con esso quello dello spopolamento.

In allegato alla presente, rimetto estratto della delibera adottato all'unanimità dal C.O.A. nella seduta del 10 maggio 2023.

Con ossequi.

Il Presidente C.O.A. Vallo della Lucania
Avv. Domenicantonio D'Alessandro

ΑΛΗΘΕΙΑ

Ordine degli Avvocati di Vallo della Lucania

Verbale n. 10/2023

L'anno **2023**, il giorno 10 del mese di **maggio**, alle ore 12.00 nell'aula G. Sofia, presso il Tribunale di Vallo della Lucania, si è riunito il C.O.A. nelle persone dei sig.ri avv.ti:

Nome e cognome	Carica	Presenza
➢ Domenicantonio D'ALESSANDRO	Presidente	X
➢ Alessio DELLA TORRE	Segretario	X
➢ Maria Felicita ROCCO	Tesoriere	X
➢ Giuseppe AMORELLI	Consigliere	X
➢ Michele Antonio BARBATO	Consigliere	X
➢ Erminia LEMBO	Consigliere	X
➢ Rodolfo PUNZO	Consigliere	X
➢ Lucio ORICCHIO	Consigliere	X
➢ Marcello D'AIUTO	Consigliere	X
➢ Simona MAZZEO	Consigliere	X
➢ Gabriella CIOFFI	Consigliere	

- Preliminarmente si approva il verbale della seduta precedente all'unanimità dei presenti.
- Il Presidente, preso atto della sussistenza del numero legale, dispone procedersi alla trattazione degli argomenti in discussione secondo l'ordine di seguito indicato con espressa autorizzazione del COA alla modifica dell'ordine comunicato.

OMISSIS

ORDINE DEGLI AVVOCATI VALLO DELLA LUCANIA

- Incontro presso **la sede di NEXT ex Tabacchificio SAIM** Capaccio-Paestum sulla opportunità della realizzazione della bretella Eboli-Agropoli

Il Presidente da conto al COA dell'invito ricevuto per partecipare ed esprimere il proprio parere nell'ambito del quarto incontro territoriale del Dibattito Pubblico sulla opportunità di realizzare la bretella Eboli-Agropoli ricevuto dalle autorità organizzatrici. Inoltre, rappresenta al COA, il proprio parere favorevole alla realizzazione dell'opera e ritiene che anche il COA debba esprimersi in tal senso. Il COA dopo ampia discussione delibera all'unanimità di esprimere parere favorevole alla realizzazione dell'opera;

Del che è verbale, chiuso alle ore 13,00

Il Presidente
Avv. Domenicantonio D'Alessandro

Il Consigliere Segretario
Avv. Alessio Della Torre

COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE
A2 - SS18 - AGROPOLI

ITALIA NOSTRA

DP collegamento stradale veloce A2 – SS18 – AGROPOLI

info@dibattitopubblicoa2agropoli.it

OGGETTO: osservazioni al progetto di fattibilità tecnico economica – PFTE * dibattito pubblico

****

§1

L'oggetto del dibattito pubblico è disciplinato dall'art. 23 del DLgs n. 50/2016, che al primo comma indica con chiarezza le finalità della progettazione [del resto, il titolo dell'articolo è il seguente: *"Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi"*].

Altresì, al comma 2 la disposizione in rassegna stabilisce che in caso di progettazione di lavori di particolare rilevanza sotto il profilo, *inter alia*, ambientale e paesaggistico, se per un verso alle stazioni appaltanti è consentito ricorrere a professionalità interne, per altro verso le stesse debbono essere dotate di idonea competenza nella materia oggetto del progetto.

Infine, i commi 5 e 6 indicano i requisiti del PFTE.

Consultando la Relazione Studio Preliminare Ambientale si ha modo di appurare che la stessa è stata redatta da due ingegneri, da un architetto e da un geologo. Figure professionali importanti, ma senza dubbio alcun non riconducibili alle categorie di **esperti in materia ambientale e paesaggistica**, quali ad esempio quella dei dottori forestali, cui fa riferimento la richiamata prescrizione del legislatore. La finalità dell'inequivoca prescrizione in argomento è chiara: assicurare all'elaborato l'attendibilità e l'affidabilità che solamente la provenienza dello stesso da un esperto della materia trattata ibidem può dare. Non v'è chi non veda quindi come l'innegabile **assenza di un requisito** espressamente previsto dal legislatore impedisca di riconoscere al PFTE in parola il livello di credibilità che il legislatore ha inteso assicurare in virtù della disposizione in argomento. Una carenza emersa in maniera innegabile nel corso del dibattito pubblico svoltosi ad Eboli il 3.5.2023: la nutrita schiera di professionisti presenti in aula in rappresentanza di ANAS spa includeva ingegneri, architetti, manager del traffico veicolare, esperti di informatica, etc. etc., ma nemmeno un esperto di tematiche ambientali. Con conseguenze inevitabili: nessuna delle questioni di rilevanza prettamente ambientale posta da chi tra il folto pubblico presente ha inteso porre ha avuto risposte pertinenti da parte della delegazione ANAS spa.

Seguendo il filo delle prescrizioni riportate nell'art. 23 del DLgs 50/2016 ci si imbatte in quella che fa riferimento al **soddisfacimento dei bisogni della collettività**. In tale ambito ANAS spa si è soffermato esclusivamente su asserite esigenze connesse alla mobilità veicolare, come se non esistesse altro. A suffragio delle proprie tesi il proponente richiama dati TGM raccolti in proprio, in maniera diretta. Questa circostanza non costituisce il massimo dell'informazione: manca infatti la terzietà del soggetto rilevatore. Non v'è chi non veda, infatti, come si sia, in fondo, al cospetto della perfetta identità tra il soggetto – fonte dei dati ed il soggetto – utilizzatore degli stessi. Soggetto che non rappresenta una P.A. e che pertanto non gode dei benefici della pubblica fede: l'ANAS è una società per azioni. E visto e considerato che i dati TGM rappresentano l'ubi consistam delle motivazioni addotte dal proponente per affermare sia la necessità

dell'opera sia della plausibilità delle scelte progettuali fatte risulta evidente che quello in rassegna è un profilo non marginale del progetto, in quanto tale da valutare in modo appropriato. Ossia, a parere della scrivente Associazione, NON per oro colato.

Assolutamente carente di approfondimenti risulta essere altresì il requisito della **compatibilità geologica, geomorfologica, idrogeologica** dell'opera, tanto in violazione della prescrizione riportata alla lettera i) del comma 1 dell'art. 23 nonché di quella riportata al comma 6 della medesima disposizione. La frammentazione delle diverse decine di aziende agricole poste sul tracciato prescelto che sarebbe causata dalla realizzazione della strada è stata derubricata dai redattori del progetto a fattore trascurabile, ciò sulla base però di rilievi di carattere palesemente astratto ed assertivo. Esemplare a tale riguardo è l'inciso trascritto di seguito, riportato a pag. 61 della Relazione Studio Preliminare Ambientale: <<*Per quanto riguarda gli obiettivi ambientali, invece, la verifica della coerenza dell'intervento in progetto è stata condotta sulla base delle risultanze del presente studio, in relazione alle analisi effettuate per le singole componenti ambientali, esposte nel prosieguo della presente trattazione. Entrando nel merito delle tematiche ambientali, in primo luogo gli obiettivi di base prefissati relativi alla conservazione del paesaggio e del patrimonio culturale vengono rispettati, in quanto anche se si rilevano interferenze con aree tutelate, la realizzazione dell'opera non varia in maniera sostanziale l'assetto della configurazione attuale della parte di territorio interessata ed i valori paesaggistici e culturali dei beni in questione. Si sottolinea inoltre la coerenza del progetto con l'obiettivo di protezione del territorio dai rischi di tipo idraulico, idrologico e geomorfologico, in quanto il tracciato previsto interferisce in minima parte le aree più sensibili dal punto di vista della pericolosità. L'area in cui è inserito l'intervento è un'area prevalentemente agricola, e seppur i tracciati delle alternative proposte interessano l'area a forte valenza naturalistica del Fiume Sele e Tanagro, tutelata attraverso l'istituzione della Riserva Naturale Regionale, della ZSC e della ZPS, la conservazione degli ecosistemi e della biodiversità viene garantita, confermando la coerenza dell'intervento con tale obiettivo*>>.
Giova rammentare che il riscontro del requisito riportato al comma 6 dell'art. 23 non può prescindere da un confronto tra la situazione *ante operam*, cristallizzata in una dettagliata descrizione dello stato di fatto, e quella *post operam*, basata su una previsione ragionata e documentata delle trasformazioni che subirebbero i luoghi in forza della realizzazione dell'opera.
Le relazioni messe a disposizione del pubblico è palesemente ed obiettivamente carente di una dissertazione munita delle caratteristiche appena richiamate, con una duplice conseguenza: a) il PFTE manca di un requisito di fondamentale importanza ai fini della sua credibilità; b) è arduo intravedere nella procedura in corso la sussistenza degli elementi che costituiscono aspetti salienti del dibattito pubblico: il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità, sulle soluzioni progettuali di opere, su progetti o interventi.
Altro presupposto della progettazione che risulta letteralmente ignorato da ANAS spa è l**a limitazione di consumo del suolo.** La realizzazione della strada comporterebbe la definitiva ed irreversibile urbanizzazione di oltre 300 ettari di terreno oggi riservato alla agricoltura. Il tema dell'impermeabilizzazione del suolo e degli effetti che produce, collegato alle variazioni del clima, è di grande attualità. Agli occhi degli osservatori più attenti e soprattutto liberi ed indipendenti l'alluvione delle settimane scorse in Emilia Romagna è risultata essere l'inevitabile conseguenza dell'eccessivo consumo di suolo avvenuto negli ultimi anni in quella regione. A tale riguardo risulta illuminante l'intervista concessa da Michele Munafò, di ISPRA, al quotidiano Il Manifesto – edizione del 20.5.2023, che si allega. Non occorre spendere ulteriori argomentazioni per evidenziare la gravità della pretermissione in argomento.

Stando all'iter procedimentale disegnato nell'art. 23 il progetto FTE deve essere la conclusione di una procedura che inizia con l'affrontare gli elementi indicati nel comma 1 dell'articolo medesimo e che nell'evoluzione progettuale non può prescindere dagli stessi, dando conto del come e quando se ne è

occupata. Nel caso di specie si è al cospetto di una sequela di affermazioni assertive ed autoreferenziali in ordine ai punti qualificanti del progetto, con la conseguenza che più che un dibattito quello in corso risulta essere un luogo fisico in cui ANAS spa comunica le conclusioni raggiunte ed il pubblico non può fare altro che prendere atto. Giova ribadire che come ben evidenziato nell'art. 2 del DPCM n. 76/2018 il dibattito è un processo tra l'altro di informazione e di confronto. Ma per fare questo è necessario che i dati siano completi e soprattutto che siano verificabili. A differenza di quello che sta accadendo nel corso di questo procedimento, nel quale la sussistenza e l'affidabilità dei dati viene data per scontata. Il pubblico viene in tal modo relegato ad un ruolo meramente notarile, tutt'altra cosa rispetto a quello di partecipazione attiva prefigurato dal legislatore.

Il tenore inequivoco del primo comma del richiamato art. 2 lascia infatti intendere che il coinvolgimento del pubblico nel dibattito deve essere pieno e senza limiti ["*Ai fini del presente decreto, si intende per: a) dibattito pubblico: il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunita', sulle soluzioni progettuali di opere, su progetti o interventi di cui all'Allegato 1*"], requisito la sussistenza del quale, in considerazione della richiamata impossibilità di accedere ai dati in rassegna, deve evidentemente escludersi nel caso di specie.

Lo sviamento della procedura in corso dal modello legale al quale pure essa asserisce di richiamarsi fa venire meno evidentemente la possibilità di affermare l'avvenuta soddisfazione delle prescrizioni riportate nel DPCM n. 76/2018. Conclusione che evidentemente non potrà essere elusa dal soggetto conduttore del dibattito.

§2

Nel merito la scrivente Associazione non può fare a meno di evidenziare che la necessità di attenersi al criterio della **limitazione del consumo di suolo** prescritto dal DLgs n. 50/2016 art. 23 comma 1° lettera d) avrebbe dovuto indurre ANAS spa a scandagliare con maggiore convinzione la sussistenza delle condizioni per il riassetto ed il recupero della viabilità esistente. Soluzione che è stata scartata a priori sulla base di valutazioni astratte ed autoreferenziali. Oltre che errate. Invero, come risulta dagli elaborati che compongono il carteggio messo a disposizione dalla stessa, ANAS spa è partita dall'alternativa secca tra la realizzazione di un tracciato nuovo e la conservazione della situazione esistente. Omettendo di prevedere un'ipotesi di lavoro intermedia, per l'appunto quella di intervenire sull'esistente con la finalità di adeguarlo alle attuali esigenze di mobilità veicolare. Una **visione manichea** del prospetto che si pone in palese contrasto con il comma 6 dell'art. 23 laddove la disposizione prescrive la verifica della possibilità di riuso del patrimonio immobiliare esistente.

Risulta in tal modo palese il contrasto del PFTE con la disposizione riportata al comma 5° dell'art 23, secondo cui il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua tra più soluzioni quella che presenta **il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività**. Tema che richiama quello del **soddisfacimento dei fabbisogni della collettività** [DLgs n. 50/2016 art. 23 comma 1 lett. a)]. Se da un lato il progetto intende dare una risposta ad asserite esigenze di mobilità veicolare, tutte da dimostrare posto che come eccepito

poco fa i dati TGM sono privi di attendibilità, dall'altro risulta chiaramente carente nella valutazione dei **sacrifici** imposti al territorio per la realizzazione dell'opera.

Una carenza indubbiamente ingiustificabile se si tiene conto del rilevante costo della strada. Le proiezioni sui livelli di traffico nel futuro sono risibili in quanto affidate a procedure matematiche e ad algoritmi, sistemi utili in contesti ben diversi da quello in esame. Balza agli occhi il dato che ANAS spa ha letteralmente ignorato una variabile indipendente al contrario ineludibile, ossia il fenomeno definito da alcuni sociologi come "inverno demografico", insomma il calo della popolazione ormai in atto da anni del nostro Paese: come si fa ad ipotizzare un aumento del traffico veicolare, circostanza che implica l'aumento degli abitanti, se il trend demografico va nella direzione opposta ?

Insomma, è lecito affermare a questo punto l'**inaffidabilità**, in considerazione dell'erroneità delle premesse sulle quali poggia, del sillogismo sotteso alla filosofia dell'intervento prospettato da ANAS spa.

§3

La scrivente Associazione non può fare a meno di tornare sul tema della logica che ispira gli elaborati di ANAS spa. Scorrendo la lettura delle fonti normative citate nel dossier, spesso già sufficiente a chiedersi come sia stato possibile anche solo pensare di progettare l'opera che qui ci occupa, si matura quasi la convinzione, purtroppo poi puntualmente smentita, che a conclusione delle analisi effettuate in relazione ai vari aspetti da considerare per la sua realizzazione, l'ANAS stesso non avrebbe potuto fare altro che esprimersi negativamente sulla fattibilità dell'opera.

Eppure mentre si prosegue nella lettura del dossier, naturalmente senza avere alcuna pretesa di verificare l'esattezza dei mila dati tecnici compendiati in altrettanti mila grafici e tabelle, si ha modi di apprezzare come negli anni si sia irrobustito sempre più quell'unico filo conduttore che tesse l'intero mosaico delle normative emanate ai vari livelli istituzionali in materia ambientale e di sviluppo sostenibile. L'orientamento dei vari legislatori intervenuti via via a regolare la valutazione degli impatti ambientali di qualunque opera pubblica si è infatti ormai da tempo consolidato nel ritenere l'ambiente come un insieme di elementi che, sebbene distinti e diversi tra loro per natura e conformazione, concorrono tutti a comporlo come un unicum, conferendogli quella esclusività e quella autenticità caratteriale che può essere solo e proprio quella, in quel luogo e in quel momento. A suggellare questo orientamento, sono intervenute nel 2016 le linee guida dettate **dall'Agenda 2030 dell'Onu** per lo sviluppo sostenibile, alle quali poi il PNRR si è ispirato per stabilire priorità e ripartizione delle risorse, che si pongono come obiettivo da raggiungere entro il 2030 l'attuazione di un modello di sviluppo sostenibile non solo sul piano ambientale, come è scontato che debba essere, ma anche su quello economico e sociale, superando in questo modo definitivamente l'idea che la sostenibilità sia unicamente una questione ambientale, e affermando una visione integrata delle diverse dimensioni dello sviluppo. E' solo, infatti, attraverso la crescita integrata di tutte e tre le sue componenti, economica, ambientale e sociale, che si può

conseguire il raggiungimento dello sviluppo sostenibile. Ma l'Agenda ONU 2030, salvo errori ed omissioni, è la grande assente nel dossier dell'ANAS e la prima considerazione che ti viene in mente di fare è che forse la dimenticanza non è stata casuale, atteso che sarebbe stato un po' complicato dare un senso o una giusta motivazione alla scelta di realizzare un'opera che dovrebbe essere completata proprio nel 2030, anno più anno meno, ossia quando secondo le indicazioni dell'AGENDA ONU dovrebbe essersi concretizzato l'ambizioso obiettivo del raggiungimento di un modello di sviluppo sostenibile come sopra interpretato , solido trampolino di lancio verso l'obiettivo ultimo della neutralità climatica, da raggiungere entro il 2050 avvalendosi del pacchetto di iniziative strategiche, sinteticamente denominato Green Deal europeo, che mira proprio ad avviare l'UE sulla strada di una transizione verde. Insomma è quantomeno incoerente proporre la costruzione di un'opera gigantesca ed impattante come la bretella per il nuovo collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli, all'alba di un'era diversa cominciata, per la sfida dello sviluppo, nel 2016. Si tratta di un cambio di prospettiva profondo, con cui abbiamo iniziato, o meglio veniamo indirizzati, a guardare al futuro dell'umanità in generale, e a quello in scala delle singole comunità, non come uno stato assoluto, quanto piuttosto nel contesto di interdipendenze ed equilibri che reggono il funzionamento di un sistema più ampio di cui tutti e tutto sono parte: un sistema che

La vera novità dell'Agenda Onu 2030 è dunque che essa riflette una nuova consapevolezza sul mondo in cui viviamo: l'equilibrio con l'ambiente.

Giungere a questa consapevolezza comporta non dare per scontato l'equilibrio, perché senza di esso non ci può essere crescita e finanche stabilità, organizzazione e giustizia sociale.

Quanto sinora espresso è dunque la doverosa premessa che ITALIA NOSTRA, in virtù dei valori che promuove e rappresenta, pone alla base del suo **parere contrario** al progetto di costruzione della bretella/collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli, presentata dall'ANAS.

Traducendo ora in termini concreti il predetto dissenso sarebbe già sufficiente focalizzare l'attenzione sull'imbarazzante differenza delle "grandezze" a confronto: da una parte l'obiettivo principale che l'opera proposta da ANAS intende raggiungere e dall'altro quello fissato dall'Agenda ONU 2030 nei suoi molteplici aspetti che abbiamo sintetizzato in premessa. Da una parte dunque il mito della velocità, l'ossessione del rapido raggiungimento di una meta turistica, anzi del rapido attraversamento di un territorio che ne "intralcia" il raggiungimento [perché fuori da ogni metafora è in sostanza questo il messaggio che ANAS vuole far passare] e dall'altro il bene superiore della sostenibilità ambientale, meritevole di tutela e attenzione da parte di tutti, ovvero l'equilibrio tra lo sviluppo dell'uomo e l'ecosistema, straordinariamente generoso nel territorio sul quale

l'opera vorrebbe essere realizzata. Non esiste una contraddizione fra lo sviluppo dell'uomo e il generoso equilibrio della natura. Non è vero che l'ecosistema, non essendo infinito, pone un limite al progresso, se nel progresso includiamo anche beni che prima non contabilizzavamo, come l'aria, acqua e cibo salubri, e tant'altro, ivi inclusa persino la pace sociale.
La coerenza dell'equilibrio è così straordinaria che ci consente anzitutto di comprendere in profondità cos'è sostenibile. E certamente lo è ciò che crea e garantisce un ciclo sempre fecondo di benessere umano e salute ambientale.
Non un limite, quindi, bensì una sinergia. E ciò deve necessariamente avere implicazioni molto concrete nella pianificazione locale, regionale e globale.
Siamo tutt'uno con l'ecosistema in un equilibrio che può inondarci di abbondanza, se solo ci sintonizziamo con la sua coerenza. E questa coerenza, che non frena lo sviluppo, ma lo promuove nel suo significato migliore, ci invia un messaggio profondo: la crescita, il progresso, non sono nemici dell'ambiente; è piuttosto la logica della sopraffazione materialistica e affaristica che lo distrugge.
Il territorio di cui si parla è la Piana del Sele (anche piana di Paestum o piana di Eboli) che in sostanza, con i suoi 700 e oltre chilometri quadrati lungo il percorso del fiume Sele , è il cuore della provincia di Salerno, la più estesa dell'intera Campania e quindi, per la proprietà transitiva, non sarebbe un'iperbole dire che essa ricopre l'area più grande della stessa regione Campania.

Aprendosi verso il mare fra i Monti Picentini e i Monti Alburni, essa assume quasi la forma di un ventaglio delimitato a Nord dalle propaggini meridionali dei monti Picentini, ad Est dalla valle del Sele, a Sud dai rilievi del Subappennino lucano e a Ovest bagnato dal mar Tirreno nel golfo di Salerno.

Questo territorio, un tempo malarico e paludoso, grazie ai numerosi interventi di bonifica effettuati a partire dagli inizi del 1800 e fino agli anni cinquanta - il più importante dei quali è stato certamente la realizzazione della diga di Persano, un bacino artificiale realizzato per scopi irrigui in cui confluiscono le acque del fiume Sele - è oggi un terreno fertile e rigoglioso sia per l'agricoltura che per l'allevamento.

A riguardo, e solo per rimarcarne l'esclusività e l'autenticità caratteriale così radicata nel tempo e nella storia dei suoi luoghi, ci corre in aiuto persino l'arte: il quadro " La scafa" di Jacob Philipp Hackert 1782, ad esempio, ritrae proprio l'antico passaggio sul fiume Sele che da sempre attraversa la pianura e costituisce una sorta di naturale divisione tra il territorio ebolitano e quello cilentano.

La storia ci racconta che Carlo III di Borbone si era recato per la prima volta a Persano nella tenuta dei duchi De Rossi nel 1735 e ne era rimasto tanto entusiasta da decidere di acquistarla per farne la sua tenuta di caccia.

Il giovane monarca era infatti un grande appassionato di arte venatoria e spesso si recava a Persano per dedicarsi al suo sport preferito. Il figlio Ferdinando ereditò la passione paterna e continuò a frequentare assiduamente la tenuta con la sua famiglia. Spesso però il sovrano e il corteo reale incontravano difficoltà ad attraversare il Sele, specialmente nei periodi di piena, quando l'abbondanza e la violenza delle acque non ne permettevano il guado con le carrozze o con i cavalli. Di qui la necessità di provvedere alla costruzione di una nuova scafa che potesse consentire il passaggio del fiume con tranquillità e il cui uso fosse riservato esclusivamente alla famiglia reale e ai suoi ospiti.

Il bacino artificiale in cui confluiscono le acque del fiume Sele realizzato, attraverso la costruzione della diga di Persano (quasi un'evoluzione tecnologica e funzionale dell'antica scafa di Hackert che rispondeva all'esigenza di attraversare il Sele senza esserne travolti), grazie proprio alla contestuale realizzazione di numerosi canali d'irrigazione, svolge un importante ruolo strategico, perché consente da sempre il corretto uso delle acque in eccesso nel periodo invernale e garantisce la disponibilità di una risorsa importante come l'acqua durante i periodi siccitosi, in tal modo favorendo da sempre lo sviluppo dell'agricoltura e della zootecnia.

Si può quindi affermare che la favorevole posizione geografica e proprio la disponibilità di acque irrigue grazie al fiume Sele, rendono la Piana del Sele una delle terre più fertili della Campania, facendo di essa il "cuore" verde dell'agricoltura salernitana e campana, nonostante la grave crisi congiunturale degli ultimi anni abbia lasciato il segno.

Ai metodi classici di coltivazione e allevamento, oggi si affiancano moderne tecniche di agricoltura che abbinando tecnologia a tradizione, garantiscono prodotti unici, molti dei quali vantano il prestigioso marchio europeo IGP. Ciò si deve all'impegno profuso su questo territorio dagli imprenditori, soprattutto negli ultimi anni in cui essi, oltre a dedicarsi all'interscambio con le aree limitrofe come il Cilento, i monti Alburni, i Picentini, il vallo di Diano, il golfo di Policastro e la stessa costiera amalfitana, hanno attivato con successo una corrente di scambi commerciali con l'Europa.

In virtù proprio di questa potenzialità l'opera in questione, ove mai realizzata così come illustrata nelle tre soluzioni alternative progettate e proposte dall' ANAS, si presenta come una "**demolizione**" piuttosto che come una "costruzione" di positivi scenari futuri.

La piana del Sele, il cuore della Campania, verrebbe letteralmente **spaccata in due**, per non dire **sfregiata**, e non solo dal punto di vista estetico, sebbene l'ANAS si sia molto speso a rassicurare in tutti i modi che, tutto sommato, l'opera non pregiudicherebbe in alcun modo la percezione del paesaggio, oggi così rassicurante nei suoi tratti tipicamente rurali.

Nello stesso studio progettuale dell'ANAS viene inoltre in più parti segnalato che inevitabilmente, prima per effetto della necessaria cantierizzazione che precederà l'avvio della realizzazione dell'opera, e successivamente per effetto della struttura stessa dell'opera realizzata, si verificherà un considerevole consumo di suolo, anche indirettamente attraverso la sua occupazione con fisiologici materiali di scarto prodotti nei e dai canteri, che ne andranno a trasformare il grado di compattezza e di naturale predisposizione alla crescita di vegetazione, spontanea e non. Viene infatti spiegato che il protrarsi dei vari cantieri e della rispettiva rete dei corridoi di collegamento tra gli stessi, ***temporaneamente*** (eufemismo per dire che se ne ignora la durata) andrà per forza di cose ad impattare su vegetazione e colture il cui ripristino, ove mai possibile in futuro, ci chiediamo quanto tempo impiegherebbe e soprattutto se potrebbe mai rimettere in corsa l'eccellenza del territorio, faticosa conquista dei suoi molti imprenditori specialisti che hanno costruito le proprie imprese avvalendosi non solo di propri importanti investimenti in studi e ricerche all'avanguardia nei rispettivi settori, ma anche e soprattutto di anni di conoscenza diretta di quel territorio, di esperienza, di fatica e di sudore.

E' ormai tragicamente evidente a tutti che il suolo è un bene comune, perché è cibo, natura, salute. È vita, grazie alla sua sostanza organica in cui si accumula gran parte del carbonio della biosfera. Eppure è una risorsa finita, che l'uomo sta asfaltando, cementificando, contaminando e consumando con troppa disinvoltura. In Europa ogni giorno spariscono 300 ettari di suolo, che tradotto significa consumare in un anno un'area grande come Roma, e si calcola che l'aggressione quotidiana al suolo agricolo italiano si traduca in un consumo di circa 100 ettari/g, per far posto a nuove costruzioni civili, industriali e infrastrutturali (grandi e piccole opere), edificazione selvaggia che è stata finora favorita dall'incultura dominante protesa verso una cementificazione ipertrofica, che ha lasciato contestualmente andare alla malora edifici anche di pregio in aree rurali, urbane e periurbane, e a volte addirittura interi contesti abitativi e paesaggi.

Il paradigma del nuovo modello di sviluppo di cui all'Agenda ONU 2030 deve per queste ragioni indurre tutti gli attori istituzionali ad arginare questo fenomeno di "erosione urbana" che, tramite "impermeabilizzazione e cementificazione" devasta il suolo, la risorsa limitata più scarsa di cui disponiamo, e perciò da tutelare con corridoi e cinture verdi, orti urbani, parchi e boschi che fungano da cortina vegetativa contro l'inquinamento dell'aria, in particolare contenendo emissioni inquinanti da infrastrutture autostradali, ferroviarie, aeroportuali, portuali.

E' nella storia degli ultimi anni proprio della Regione Campania il verificarsi di tragici eventi , come quello di Sarno e quello più recente di Ischia, attribuiti alla crisi climatica come se questa fosse un estraneo , un killer pericoloso entrato di soppiatto nel territorio a distruggere e a devastare ogni cosa incontrata sulla sua strada, un alieno sconosciuto proveniente da altri mondi distanti dal nostro al quale addossare tutte le colpe, piuttosto

che il risultato delle scellerate scelte operate nel tempo da amministratori pubblici, attenti solo a costruire la propria fortuna con politiche volte a imbonire il proprio elettorato, attraverso facili concessioni edilizie e/o, come in questo caso, presentando alle proprie comunità il nuovo collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli come una conquista di progresso , anziché una sconfitta della propria identità, delle proprie radici, oltre che l'ennesima esposizione a grave rischio di probabili nuovi disastri ambientali, di estremi climatici, di siccità, di allagamenti e frane.

Mentre scriviamo le nostre osservazioni, la cronaca è impegnata a raccontare un disastro senza precedenti che ha letteralmente seppellito un'intera regione, l'Emilia-Romagna, sotto metri di acqua piovana.

Alluvione e tracimazione di fiumi e canali hanno allagato terreni, colture, piantagioni, strade e case seminando morti e creando danni irreparabili ad una fiorente e ricca economia. E a pagarli non saranno solo le comunità di quel territorio ma l'intero sistema Italia.

Siamo dunque davvero sicuri che quello di cui abbiamo bisogno in Campania per dare un'accelerata allo sviluppo "locale", e quindi agricolo, turistico e culturale, sia la realizzazione di un collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli ? La risposta, alla luce delle considerazioni che precedono, non può che essere negativa.

Al postutto, il Consiglio Direttivo Regionale della Campania di ITALIA NOSTRA

CHIEDE

la radicale bocciatura del progetto proposto da ANAS spa.

Napoli, 1° giugno 2023

COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE
A2 - SS18 - AGROPOLI

ASTRID GALLI

Premesso che:

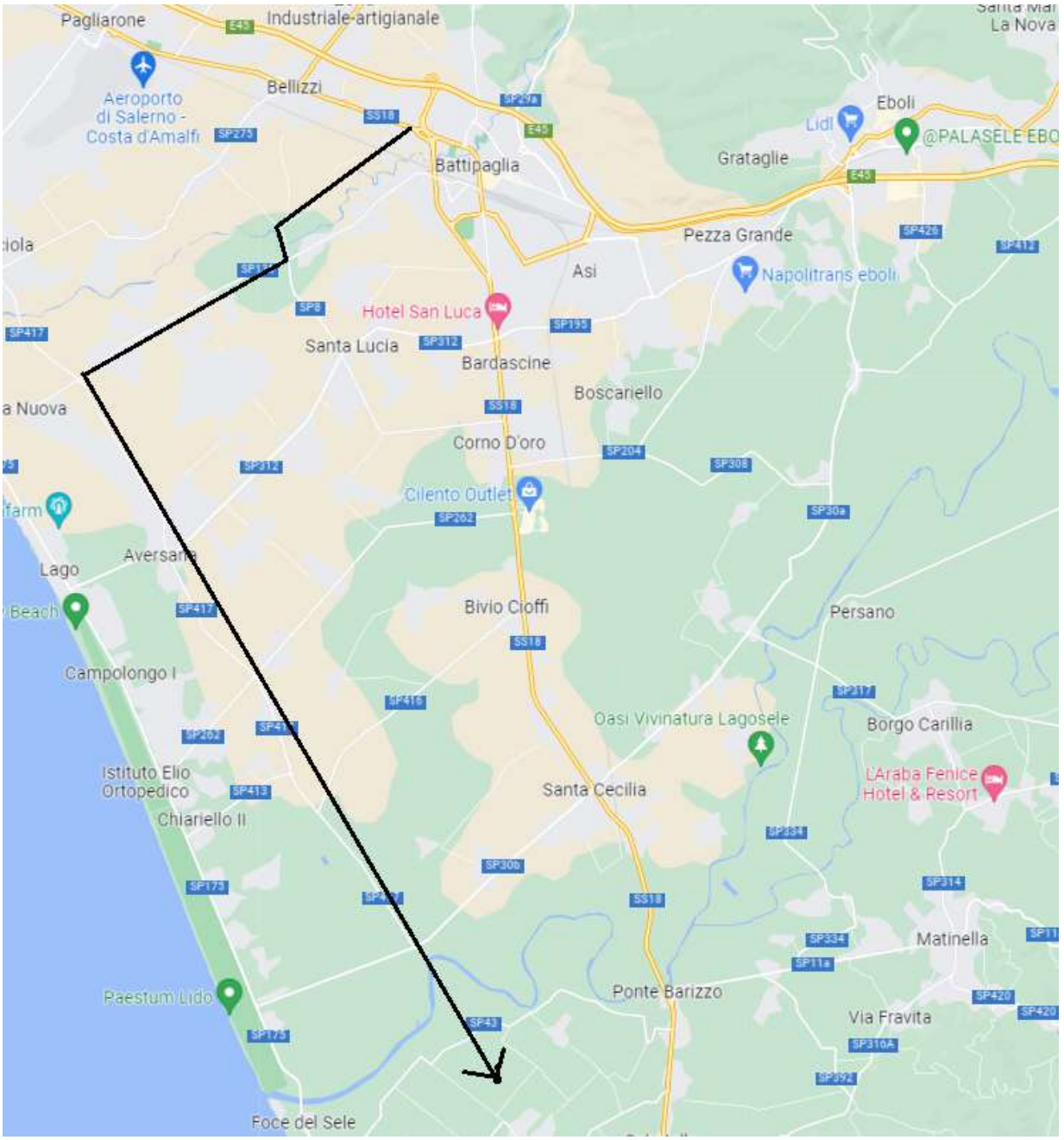
- storicamente prioritario accesso al Cilento è stata l'area a sx del Sele, lungo la S.S.18;
- la Piana del Sele è attraversata da numerose strade comunali e provinciali, le quali abbisognano di un intervento organico di recupero;
- altri interventi stradali sono stati progettati e/o realizzati negli ultimi anni al fine di facilitare l'accesso all'aeroporto Costa d'Amalfi;
- tra questi interventi vi è il completamento della strada provinciale Aversana SP417, circa la quale negli stessi documenti della Provincia di Salerno si legge: "L'intervento dovrebbe rappresentare un prolungamento verso sud della SP417 Aversana, attualmente sottoutilizzata rispetto alle sue potenzialità; questa infrastruttura, lunga attualmente circa 18 km, parte dalla zona industriale di Salerno e termina nel Comune di Eboli, in prossimità del fiume Sele. Per rendere maggiormente fruibile ed utilizzata questa infrastruttura e decongestionare la statale SS18 Tirrenica, è necessario proseguirne il tracciato verso sud e collegarla alla SS 18 nel tratto appartenente al Comune di Capaccio. L'infrastruttura, pertanto, deve costituire una valida alternativa sia alla SS18 che alla SP175, cosiddetta "Litoranea"; entrambe queste infrastrutture sono, infatti, soggette a rilevanti fenomeni di congestione, soprattutto durante i mesi estivi" rif: https://trasparenza.provincia.salerno.it/moduli/downloadFile.php?file=oggetto_allegati/213501032430O__O03_SDF_GEN_ACB_03_00.pdf;
- il Codice degli Appalti all'Allegato I.5, a fini di tutela erariale, considera prioritari gli interventi di manutenzione e/o recupero del patrimonio esistente;
- una soluzione più economica ed efficiente appare essere l'acquisizione alla gestione statale della SP417 e SP135, con realizzazione di un bypass in prossimità dello svincolo di Battipaglia;
- ciò consentirebbe di evitare anche l'attraversamento di aree di particolare pregio naturalistico e paesaggistico, considerata la prossimità al Parco Nazionale del Cilento e la qualità del Fiume Sele di area SIC;
- ciò consentirebbe altresì un più agevole collegamento del Cilento all'Aeroporto Costa d'Amalfi;

si chiede

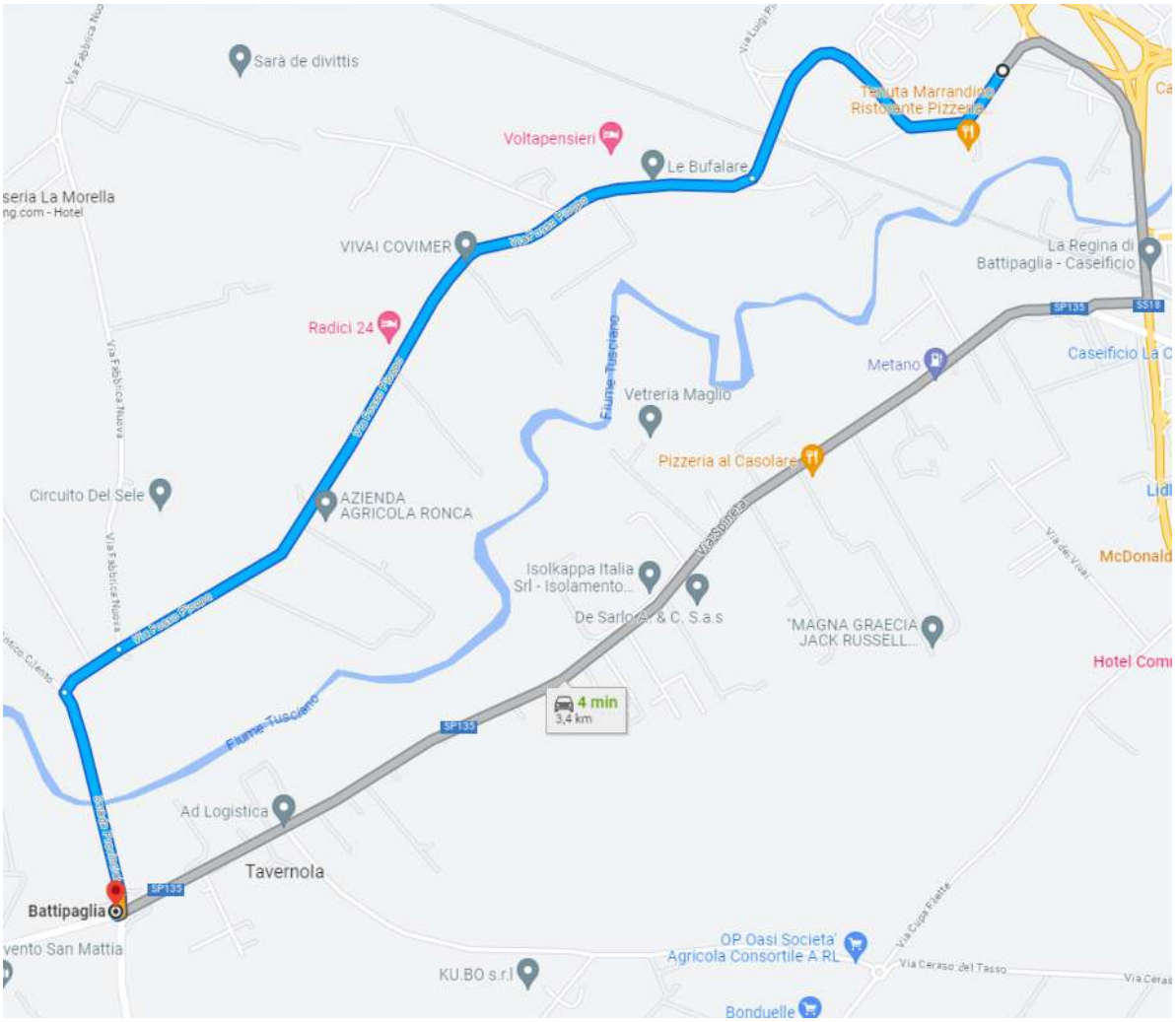
se le SS.LL. abbiano tenuto conto di quanto innanzi rappresentato nella redazione del progetto, e in particolare se lo stesso abbia una positiva analisi costi-benefici pur considerando la realizzazione del completamento della strada Aversana, atteso che la stessa è definita sottoutilizzata dalla Provincia di Salerno.

Cordiali saluti.

Tracciato alternativo che presenta i seguenti vantaggi: 1) il recupero del patrimonio esistente e/o il completamento di opere incompiute con gli adeguamenti del caso, con superamento di interventi di manutenzione/completamento disomogenei; 2) il più facile collegamento con l'aeroporto Costa d'Amalfi; 3) evitare di attraversare aree di pregio naturalistico e paesaggistico, prossime all'alveo del Sele, area SIC.



Bypass in prossimità dello svincolo di Battipaglia



COLLEGAMENTO
STRADALE VELOCE
A2 - SS18 - AGROPOLI

MARIANNA MATRONE
MEMBRO COMITATO
ARTICOLO 9 - NO BRETELLA

Marianna Matrone

Residente a Capaccio Paestum e membro del Comitato ArticoloNove - No Bretella.

Vorrei innanzitutto porre delle domande, se possibile, anche se sembrano sciocche.

- Nel vostro studio di fattibilità sono stati considerati i flussi sulla Litoranea e sull'Aversana?

Non credete che questo avrebbe potuto consentire di verificare SE queste due strade erano sottovalutate o poco utilizzate?

- Lo scenario futuro che avete ipotizzato di intensificazione del traffico su ruote per il 2031 ha tenuto conto che le politiche europee se non mondiali vanno nella direzione opposta? E cioè incentivazione del trasporto pubblico, della ciclopedonalizzazione, della mobilità marittima lasciando sempre meno spazio a quella su gomma individuale?

- Le foto inserite, in particolare lo stato futuro dello svincolo di Paestum, posso sapere da che distanza sono state fatte?

- I dati rilevati per il consumo di suolo agricolo fanno riferimento all'arco 2000-2010. E' un rilevamento tecnico? Avete idea di come è cambiato in 13 anni?

- Tra i cittadini di Capaccio Paestum c'è una convinzione diffusa che questa Bretella possa fermarsi a Ponte Barizzo non per mancanza di fondi ma per scelte politiche. Per voi sarebbe una variante a questo progetto praticabile a risoluzione dei problemi per cui è nato?

Il dramma dei progetti commissionati da pochi è che guardano il dito e non la luna!

La mobilità al sud di Salerno è un tema talmente complesso che richiede analisi approfondite ed aggiornate e soluzioni condivise e di ampio respiro.

Non si nega il problema ma l'ulteriore soluzione che non ha né capo né coda è candidata ad essere l'ennesimo vicolo cieco ed incompiuto.

E sicuramente non basta collegare il punto A con il punto B facendo finta che il resto non esiste e radendo al suolo ciò che troviamo sul percorso.

E, soprattutto, non si può perseguire una soluzione che prevede il vantaggio di alcuni territori distruggendone altri, favorendo l'economia turistica del Cilento e abbattendo l'economia agricola della Piana del Sele, in una sorta di "mors tua, vita mea".

I territori al Sud di Salerno non possono più permettersi di ragionare per singoli orticelli, seguendo idee assurde e sconnesse tra di loro senza una progettualità a lungo termine e senza una visione di sviluppo e rispetto d'insieme di un territorio tanto vasto e ricco nelle sue potenzialità quanto variegato e complesso nelle sue peculiarità.

E siamo convinti che la "Bretella A2-Agropoli" sarà causa non solo di una rivalità sociale tra paesi defraudati e paesi agevolati ma anche di ulteriore frammentazione territoriale al sud di Salerno.

E una strada che divide non è una strada buona da intraprendere.

In ballo c'è l'aspetto di un territorio che sarà modificato per sempre e, ad oggi, nessuna rassicurazione ci viene data se la modifica sarà migliorativa ma solo calcoli ipotetici.

In ballo c'è la sopravvivenza di centinaia di aziende che operano da generazioni e che con sacrifici hanno ottenuto certificazioni biologiche e marchi IGP.

In ballo ci sono migliaia di lavoratori che in esse sono occupati e sfamano dignitosamente i loro figli ed è un'offesa sventolare fantomatici posti di lavoro che produrrebbe la cantierizzazione di questa autostrada facendo leva sui bisogni della povera gente.

Le aziende spaccate in due con un'area inutilizzabile di 50 metri sono aziende fallite e con esse verranno meno tutti i posti di lavoro.

Le case che con l'approvazione di questo progetto saranno gravate da esproprio varranno meno di un terzo del valore attuale e avranno porte chiuse dalle banche per eventuali prestiti, avranno difficoltà nelle ristrutturazioni e nelle vendite, i proprietari saranno in perenne attesa di demolizione e lasceranno questa spada di Damocle ai figli.

E al danno si unirà la beffa: tutto questo potrebbe non servire a nulla. Tutto questo potrebbe evitarsi con quella che i tecnici ANAS definiscono l'alternativa ZERO.

Per loro l'alternativa ZERO è dispregiativa.

Per noi è un punto di partenza.

Ad oggi abbiamo solo "INCOMPIUTE" che meritano una possibilità.

Completiamo l'Aversana e canalizziamola già da Salerno e Battipaglia che, tra l'altro, è il collegamento più naturale con l'Aeroporto di Pontecagnano.

Completiamo il progetto di rifunzionalizzazione della SS18 che la stessa ANAS ha realizzato solo per la parte delle rotonde e non delle complanari che avrebbero consentito non solo la messa in sicurezza ma anche lo snellimento del traffico locale.

Completiamo la Fondovalle Calore che sarebbe un ottimo collegamento per il Cilento.

Cantierizziamo il progetto dello svincolo di Eboli previsto dal PRG e che l'ANAS sembra aver dimenticato da anni nel cassetto.

Cerchiamo una soluzione per la mobilità delle zone industriali di Eboli e Battipaglia che sono la realtà più grande del sud della Provincia.

Potenziamo la rete stradale esistente perché una volta che si sarà "corso a 110 km/h" sulla Bretella, la realtà che si ritroveranno i fruitori da Mattine (frazione di Agropoli dove finisce la Bretella) in giù è drammatica e le foto delle strade franate nel Cilento dovrebbero far riflettere sulle priorità.

~~La nostra non è una opposizione di principio o di interesse o di antipatia.~~

Vorremo capire perché le stesse istituzioni che assumono l'architetto Stefano Boeri per il Masterplan, danno mandato all'ANAS di progettare un'autostrada che ha concetti opposti.

Stefano Boeri ci parla di:

- Creazione di un circuito LENTO
- Metropolitana leggera da affiancare alla SS18
- Mobilità marittima implementando il metrò del mare e 7 nuovi approdi
- Mobilità ciclopedonale da Salerno ai Templi di Paestum con collegamento agli approdi marittimi
- Trasporto rapido lungo la costa sfruttando la SP175 (Litoranea)
- Mobilità ecosostenibile
- Riqualificazione delle strade urbane compresa la SS18 con ampie aree di verde
- Rispetto dell'ecosistema interessato, comprese le aziende agricole
- Questo progetto servirà non solo a snellire la mobilità ma ad incentivare il trasporto pubblico ed alternativo a quello su gomma riducendo l'inquinamento e migliorando la qualità della vita.

L'ANAS ci parla di:

- Creazione di una strada VELOCE
- Una strada a 4 corsie che per sua stessa relazione è definita da mediamente a fortemente impattante sull'ambiente
- Espropri di 700 proprietà tra case ed attività con sfrattati e disoccupati
- Annientamento di certificazioni biologiche e marchi IGP
- Completo disinteresse per le strade esistenti
- Peggioramento della qualità di vita di chi abiterà a pochi metri da questa autostrada che respirerà smog ed avrà zone di ombra
- Ingorgo che sarà semplicemente spostato da nord (Battipaglia, Eboli) a sud della SS18 (Mattine, Agropoli Sud)

- Territorio deturpato in maniera irreversibile con una larghezza di circa 25 metri ed un'altezza di circa da 4 a 8 metri.
- Impatto sociale che per stessa ammissione dell'ANAS, non è stato preso in considerazione nello studio di fattibilità dell'opera.

Vorremmo capire come si può volere per gli stessi territori il giorno e la notte.

L'unica strada che siamo disposti a costruire è quella del dialogo.

E questo dialogo può partire solo con la rinuncia ufficiale a questo progetto.

Solo allora si potrà ricominciare da quello che doveva essere il vero punto di partenza: un tavolo tecnico partecipato a cui siederanno i sindaci di tutti i territori al sud di Salerno ed i rappresentanti di interessi diffusi ed ognuno porterà l'analisi dei punti di forza e di debolezza della propria mobilità, delle esigenze sociali e produttive. Partendo da un approccio metodologico diverso: migliorare e completare l'esistente, prima di sacrificare il proprio territorio

Perché la MOBILITA' con le sue criticità e i suoi punti di forza, nasce da Battipaglia e termina nel Cilento.

Ogni amministratore dovrà fornire soluzioni per il proprio territorio ammettendone le debolezze e proteggendone le risorse.

Chi istituzionalmente riveste molteplici cariche anche sovracomunali non può essere garante di una sola comunità che, anzi, è quella che potrebbe pagare il prezzo maggiore perché meno tutelata.

A quel tavolo devono essere ammessi necessariamente anche i cittadini e le associazioni di categoria interessate. Perché lo stravolgimento di un territorio non può venire dall'alto senza essere sviscerato e, del caso, condiviso.

E' quello che si sarebbe dovuto fare a monte, non basandosi su un fantomatico consorzio di scopo sottoscritto, laddove lo fosse davvero, da poche persone, invece di un dibattito pubblico imposto dalla legge che appare con connotati di beffa in quanto prevede due pseudo alternative già sconvenienti in partenza ed una terza alternativa infiocchettata ad arte che segue le direttive di chi l'ha commissionata. E la colpa non è dell'ANAS che con gli input avuti ha fatto il miglior lavoro possibile e la buonafede si evince anche nelle ammissioni.

La politica non può ingaggiare bracci di ferro con il pallottoliere in mano a suon di comunicati a favore o contrari. La politica deve essere al servizio dei territori e la Piana del Sele con il Cilento devono, nel 2023, fare necessariamente squadra senza individualismi e servilismi che non servono a nessuno.

Parliamo di patrimoni Unesco, di aree protette, di insediamenti rurali ed urbani, di attività e case costruite con sudori e sacrifici, di ricettività diffusa.

Non possiamo permetterci il lusso di sbagliare, di lasciare ancora a metà, né di accettare passivamente idee oligarchiche ipotecando il futuro dei nostri figli.