



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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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



FONDAZIONE
"ANGELO VASSALLO"
SINDACO PESCATORE

di programmi di intervento che richiedono, per la loro completa realizzazione, l'azione integrata e coordinata di comuni, di province e regioni, di amministrazioni statali e di altri soggetti pubblici, o comunque di due o più tra i soggetti predetti, il presidente della regione o il presidente della provincia o il sindaco, in relazione alla competenza primaria o prevalente sull'opera o sugli interventi o sui programmi di intervento, promuove la conclusione di un accordo di programma, anche su richiesta di uno o più dei soggetti interessati, per assicurare il coordinamento delle azioni e per determinarne i tempi, le modalità, il finanziamento ed ogni altro connesso adempimento.A seguire le ragioni e le condizioni.....

La nostra Proposta, come già preannunciata dal Presidente della Fondazione Dario Vassallo è quella di collegare la fondovallo Calore a Vallo della Lucania, in modo da far diventare Vallo della Lucania centro del Cilento e non partire dalla periferia del Cilento. Vallo si troverebbe al centro della superstrada attuale e da qui il traffico si può agevolmente spostare a sud verso Sapri e a nord Verso Agropoli. Tutto ciò per la buona pace del territorio, risparmio di finanziamenti e risposta coerente con tutto il territorio del Parco.

10.5.2023

X la funzione
dei servizi finali