



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

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

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

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

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

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



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

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

Il progetto, a cura dell'ANAS, prevede la realizzazione di una **strada a scorrimento veloce**, come variante della SS18, tra Agropoli e l'autostrada A2 del Mediterraneo – Eboli, dallo svincolo di Agropoli Sud della SP430, attraversando i territori dei comuni di Agropoli, Capaccio, Albanella, Altavilla Silentina, Serre ed Eboli fino alla A2 con un nuovo svincolo autostradale tra quelli di Eboli e Contursi. L'intervento di lunghezza complessiva di circa 35 km prevede la realizzazione di circa 25 Km di piattaforma stradale di categoria di tipo B (due corsie per senso di marcia di 3,75 m e banchine laterali da 1,75 m, per una larghezza complessiva pari a 22,00 m), e circa 10 Km di manutenzione ordinaria (pavimentazione, segnaletica, barriere) di una categoria stradale di tipo C. Un **costo stimato tra 1,5 e 2 miliardi di euro**. Lo scopo dichiarato è di **velocizzare e decongestionare la SS18** servendo le località balneari del Cilento, migliorando la viabilità locale interessata e mediante nuovi svincoli l'accessibilità all'area archeologica e paesaggistica di Paestum, Velia e della "Certosa di Padula" (?).

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Tra gli altri impatti ambientali saranno estremamente rilevanti:

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

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