

INTERVENTO DIBATTITO PUBBLICO

COLLEGAMENTO STRADALE VELOCE A2- AGROPOLI

INCONTRO CAPACCIO PAESTUM del 10.05.2023

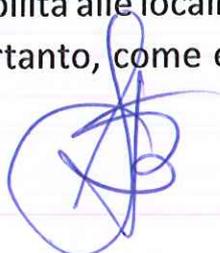
In queste settimane, in cui la vicenda della bretella Eboli-Agropoli ha assunto progressivamente un ruolo sempre più predominante, abbiamo assistito, tra le altre cose, ad una curiosa concomitanza di attività, riguardanti il tema in oggetto, che induce, inevitabilmente, a porsi dei quesiti e a trarne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

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

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

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

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



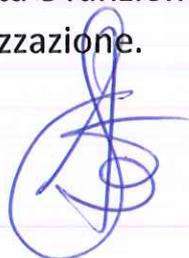
l'opera si fermi a Ponte Barizzo non è neanche minimamente contemplata e chi la sostiene mente consapevolmente.

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

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

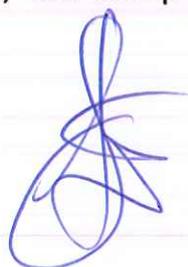
Una reale alternativa, al contrario, dovrebbe porsi l'obiettivo di elaborare delle soluzioni diverse, che non prevedano, ad esempio, la realizzazione di una nuova infrastruttura, così impattante e problematica, ma che ipotizzino il riutilizzo e la riqualificazione della viabilità esistente con interventi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

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



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

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



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

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

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

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

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



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

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

Capaccio Paestum, 10.05.2023

Emanuele Sica
*Presidente del Consiglio Comunale
Capaccio Paestum*

