

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

**OSSERVAZIONI**

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

---

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

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

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

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

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

La risposta è SI.

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

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

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

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

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

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

### Qual'è la soluzione?

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

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

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

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

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

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

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

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

Per quanto innanzi esposto la risposta è SI.

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

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

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

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

#### **In conclusione**

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

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

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

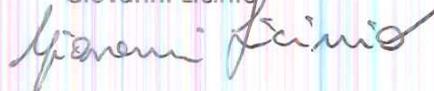
- è **INUTILE**, perché è possibile ottenere risultati migliori con l'adeguamento e la razionalizzazione della rete stradale esistente (piano provinciale e comunali di manutenzione, adeguamento, completamento stradale e conseguente piano traffico);
- **IMPATTA NEGATIVAMENTE** sulle ricchezze economiche,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

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

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

Capaccio Paestum, 10 maggio 2023

Giovanni Licinio



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

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

FASE I		STUDIO DI FATTIBILITA' E DEI TRACCIATI	
Progetto	SC. 00	Titolo	
Autore	00	SCHEMA DI SINTESI	
Progettazione	EDILING	Gruppo Lavoro Consorzio di Scopo	Coordinatore Gruppo Lavoro
Consorzio di Scopo		Responsabile Gruppo di Progettazione	
ACV	DATA	AGGIORNAMENTO	REDAZIONE
		VERIFICA	APPROVAZIONE

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

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

Premesso che:

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

Premesso, inoltre:

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

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

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

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

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



DT/PA/A4

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

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

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

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

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

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

Loro Sedi

Loro Sedi

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

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

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

[NA289 AGROPOLI](#)

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

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

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

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

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



Direzione Tecnica

Ing. Luca Bernardini  
Signed by LUCA BERNARDINI

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



Riferimenti per contatti:

Arch. Fernanda Faillace  
cell.: 348 8021744 e-mail: [fe.faillace@stradeanas.it](mailto:fe.faillace@stradeanas.it)

Arch. Valeria Cardaci  
cell.: 338 4951562 email: [v.cardaci@stradenas.it](mailto:v.cardaci@stradenas.it)