

X

**Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli. – Progetto di fattibilità tecnico economica.**

**SOGGETTO ATTUATORE: ANAS SpA**

Avvio della procedura di dibattito pubblico ex art. 5 del D.P.C.M. n. 76/2018.  
Tavolo: Ambiente e Territorio - l'OST fissato per il 23/05/2023.

Al Presidenza del Consiglio  
Palazzo Chigi  
Piazza Colonna, 370  
00187 ROMA  
[presidente@pec.governo.it](mailto:presidente@pec.governo.it)  
[info.politicheeuropee@pec.governo.it](mailto:info.politicheeuropee@pec.governo.it)

Al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti  
Piazzale Porta Pia, 1 - Roma  
00198 - Città Metropolitana di Roma - Lazio - It  
[segreteria.ministro@pec.mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.mit.gov.it)  
[segreteria.ministro@mit.gov.it](mailto:segreteria.ministro@mit.gov.it)

Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili  
Capo di Gabinetto del Ministro  
[ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it](mailto:ufficio.gabinetto@pec.mit.gov.it)

Commissione Nazionale Dibattito Pubblico  
Sezione I – Autostrade e strade extraurbane principali  
[cndp@pec.mit.gov.it](mailto:cndp@pec.mit.gov.it)

Direzione Generale per le strade e le autostrade  
[dg.strade@pec.mit.gov.it](mailto:dg.strade@pec.mit.gov.it)

Al Ministro dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica  
Via Cristoforo Colombo, 44  
00147 - ROMA  
[segreteria.ministro@pec.miniambiente.gov.it](mailto:segreteria.ministro@pec.miniambiente.gov.it)  
[segreteria.capogabinetto@miniambiente.it](mailto:segreteria.capogabinetto@miniambiente.it)

Al Ministro della Cultura  
Sede centrale MIT  
Via del Collegio Romano, 27  
00186 Roma

Per il tramite del Capo di Gabinetto  
Cons. Francesco Gillioli  
[udcm@pec.cultura.gov.it](mailto:udcm@pec.cultura.gov.it)  
[gabinetto@cultura.gov.it](mailto:gabinetto@cultura.gov.it)  
Per il tramite del Segr. particolare del Ministro  
Dott. Antonio Di Maio



1

[segretarioparticolare.ministro@cultura.gov.it](mailto:segretarioparticolare.ministro@cultura.gov.it)

Per il tramite del Capo della Segreteria Tecnica del Ministro  
Dott. Emanuele Merlino

[segreteria Tecnica.ministro@cultura.gov.it](mailto:segreteria Tecnica.ministro@cultura.gov.it)

Per il tramite del Capo Ufficio Legislativo

Dott. Antonio Tarasco

[udcm.ufficiolegislativo@pec.cultura.gov.it](mailto:udcm.ufficiolegislativo@pec.cultura.gov.it)

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

Capaccio Paestum, 23 maggio 2023

Oggetto: Collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli. – Progetto di fattibilità tecnico economica. Richiesta di intervento istituzionale per bloccare ogni iniziativa in relazione alle fasi procedurali per il costruendo nuovo asse stradale, da ritenersi a ragione tanto inutile quanto disastroso.

In riferimento alla fase di avvio delle consultazioni relative alla presentazione del preliminare del progetto di fattibilità tecnico economica del nuovo asse stradale di collegamento veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli, sono emersi aspetti a dire poco rassicuranti per la realizzazione di un'opera da ritenersi a ragione tanto inutile quanto disastrosa.

**INUTILE**, perché le ragioni rappresentate dall'Ente promotore e ampiamente riportate sul sito istituzionale dell'Anas, non sono supportate da alcun riscontro analitico dal punto di vista settoriale né in relazione ai dati e alle stesse prerogative territoriali, da considerarsi sia in via diretta che indiretta. Nel documento del 3 maggio 2023 pubblicato sempre sul sito istituzionale dell'ANAS, è così riportato: "*Obiettivo della nuova infrastruttura è quello di decongestionare il traffico delle viabilità attuali (rispetto ai cui volumi sono stati effettuati degli studi specifici, già resi noti, in primis della statale 18, prolungandone così la vita utile e permettendo altresì un notevole risparmio in termini di manutenzione. Le tre alternative progettuali proposte per il nuovo collegamento veloce, illustrate durante ogni incontro del Dibattito,*

- a. consentirebbero di **migliorare l'accessibilità a varie località del Cilento;**
- b. **riorganizzerebbero il traffico**, producendo un decongestionamento delle altre viabilità;

*L. P.*

2

c. *permetterebbero riduzione tempi e costi di trasporto, oltre a **garantire l'implementazione degli standard di sicurezza stradale;***

d. *permetterebbero di **ridurre le emissioni da traffico**".*

Le risultanze, dunque, di un'analisi eccessivamente grossolana e approssimata, possono farsi risalire principalmente ai quattro aspetti come sopra indicati, laddove è da rimarcare che :

- le soglie attuali di frequentazione turistica dell'area Cilentana resterebbero assolutamente invariate. Non solo ma la configurazione geografica, ambientale e culturale degli insediamenti antropici costieri e delle aree interne, possono trarre benefici anche in termini di ritorno economico, proprio in funzione dell'attuale conservazione dei valori di paesaggio che ne caratterizzano l'intera area.

- **Le alternative proposte altro non sono che delle plausibili "varianti" all'unico asse stradale proposto e non certamente delle "alternative" strutturali per rispondere ai bisogni di mobilità per quanto rappresentato.** In tutti i documenti prodotti dall'Ente proponente, infatti, non si fa mai cenno ad un'analisi attenta della rete stradale esistente in tutta la Piana del Sele che vede tracciati di competenza comunale, provinciale e statale che potrebbero in sicurezza essere riqualificati e recuperati per consentire una maggiore fluidità del traffico nei periodi di maggiore e più intenso flusso. Non solo, ma non è fatto alcun accenno anche ad una analisi dell'uso turistico della fascia Costiera come delle aree interne che in coerenza con le previsioni del PTR meriterebbero maggiore attenzione anche per un miglioramento della viabilità attuale in risposta a quanto statuito in ragione del rapporto "**mare-monti**" indicato quale proiezione di sviluppo economico per gli anni a venire. Neanche solo accennata la possibilità di creazione di percorsi di visita con progressiva de-classificazione dei tratti stradali esistenti di progetto man mano che si affrontano condizioni territoriali sensibili o di maggiore "rischio" dei diversi ambiti territoriali. Tratti, da utilizzare per un rilancio dell'uso del territorio e delle risorse produttive e agricole delle aree interne, certamente riferito a produzioni biologiche e di nicchia che di sicuro potrebbero catturare quote importanti di mercato, ancorché in termini di nuove politiche di accoglienza turistica.

- È affermato che una **riorganizzazione del traffico**, produrrebbe un decongestionamento delle altre viabilità senza che si faccia alcun cenno, alle possibilità di recupero dei tracciati esistenti quali la strada litoranea e la strada Aversana e della Strada Provinciale 30a Eboli-Santa Cecilia, giusto per indicare le più importanti, fermo restante l'assenza di dati relativi alla mobilità lungo questi

*Caputo*

avvenuto in termini di crescita urbana lungo l'asse Salerno-Pontecagnano-Bellizzi-Battipaglia-Eboli oppure per quanto avvenuto negli ultimi trent'anni lungo la stessa Strada Statale SS 18 per tutto il suo sviluppo da Battipaglia ad Agropoli.

Abbiamo assistito dal dopoguerra ad oggi al consolidarsi di una prima "Città-stecca" sull'asse Salerno-Eboli, poi ad un'altra, di natura ancora impropria e indefinita, lungo la SS 18.

Tutto ciò dovrebbe quanto meno far riflettere sugli effetti che il nuovo asse stradale comporterebbe in termini di implicazioni territoriali dirette ed indotte, in relazione ad un sicuro infausto destino legato all'inurbamento a causa di nuovi insediamenti edilizi di qualsivoglia natura (commerciali, produttivi, residenziali).

Sarebbe inutile parlare di Città-Paesaggio o di Città di Sistema allo scopo di favorire una efficace articolazione dei valori antropici e di quelli ambientali e paesaggistici. A nulla servirebbe per la Piana del Sele e per le stesse aree interne del Cilento (e in particolare del Cilento settentrionale), ogni tentativo di "ricucitura" e di "implementazioni delle relazioni" territoriali tra i diversi ambiti o Sistemi Territoriali di Sviluppo (STS) per quanto indicato nelle ipotesi di sviluppo dello stesso Piano Territoriale Regionale (PTR).

Né tutto ciò ha preso in seria considerazione le proiezioni di sviluppo e tutela del preliminare di Piano Paesaggistico Regionale (PPR) che proprio in questi ultimi mesi è stato presentato per le osservazioni di rito.

Dagli stessi documenti pubblicati dall'Anas in quanto soggetto proponente, si apprende, altresì, che:

*"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:*

*Li Quin' E*


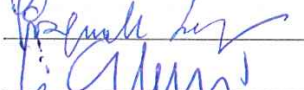




È prefigurato, dunque, **non** il recupero di una “**maglia di percorsi**” plausibili, ma percorsi a “**pettine**” che si articolano parallelamente alla fascia costiera e non perpendicolarmente ad essa, al fine di collegare le aree interne per un progetto comune di sviluppo territoriale sostenibile e auspicabile in ragione del costante abbandono con calo demografico esteso all’intero sub ambito cilentano.

Manca di fatto un disegno, una visione chiara e condivisa dello sviluppo territoriale che ancora una volta vede i diversi comuni lontani da logiche di interconnessione e di strategie condivise per affermare ancora una volta che siano le infrastrutture a definire una pianificazione di area vasta: in pratica ogni ipotesi di assetto territoriale si afferma e si consolida attorno ad una infrastruttura predominante.

Gli stessi operatori turistici della fascia costiera e del Cilento, da decenni assenti su ogni ipotesi di assetto territoriale, non hanno mai rivendicato collegamenti con l’aeroporto Salerno-Costa d’Amalfi a Pontecagnano o con il porto turistico di Salerno, o con lo stesso capoluogo di provincia, e ciò nonostante oggi rivendicano il valore introdotto da una asse stradale manifestamente inutile e disastroso come unica soluzione un problema legato al rilancio di un settore che presenta forti criticità strutturali e identitari.

Quanto innanzi, senza la pretesa di essere esaustivi ma con tutti i limiti di una riflessione che rimanda necessariamente ad ulteriori approfondimenti e riflessioni, i sottoscrittori del presente documento testimoniano e fanno diretto appello alle SS.LL. in indirizzo affinché si attivino per bloccare la realizzazione di un’opera che non trova alcuna plausibile giustificazione se non nella implicita necessità di spendere a tutti i costi somme che potrebbero essere utilizzate per un progetto alternativo, a cui uno studio preliminare di fattibilità tecnica-economica dovrebbe doverosamente rapportarsi.

  
\_\_\_\_\_  
  
\_\_\_\_\_  
  
\_\_\_\_\_

  
\_\_\_\_\_  
\_\_\_\_\_

