

PROPOSTA ALTERNATIVA al progetto di fattibilità tecnico economica: “Collegamento veloce tra l'autostrada A2 del Mediterraneo e la variante alla SS 18 ad Agropoli”

Premessa

La costruzione dell'infrastruttura viaria nel nostro Paese ha avuto un ruolo decisivo nella composizione della forma urbana della città e del territorio.

A cominciare dalla prima metà del secolo scorso, in occasione della costruzione delle prime autostrade Italiane, un nuovo orientamento metodologico trasferisce la localizzazione delle infrastrutture fuori dagli insediamenti. Per cui l'infrastruttura assume, di fatto, la funzione di mero canale di comunicazione, in grado di unire una origine e una destinazione a velocità costante.

Il concetto di separazione dell'infrastruttura dalle aree edificate viene ripreso nei primi anni '50 con il piano del Ministro Romita, e avvalorato anche dalla spinta di nuove forme di pensiero provenienti dal dibattito urbanistico dell'epoca, come ad esempio, le nuove gerarchie stradali di Le Corbusier.

Con questo approccio metodologico verranno realizzati km di assi viari che taglieranno i segni riconoscibili della campagna italiana: provocando fratture insanabili; numerose forme di frammentazioni in contesti fisici e relazionali; la perdita di occasioni di sviluppo che non potranno essere più riprese e, nel contempo, sulle città si tracceranno nuovi confini, i quali determineranno uno squilibrio della crescita della città.

L'allontanamento dell'infrastruttura dagli insediamenti sembrava potesse risolvere le problematiche connesse alla crescita urbana a ridosso delle strade, ma niente di tutto ciò è avvenuto. Nel frattempo la città cresceva di dimensione e l'idea di considerare le strade come elemento della composizione architettonica del territorio fallisce inesorabilmente a causa delle articolate vicende che hanno caratterizzato l'urbanistica italiana.

Lo scenario odierno è segnato dal ritardo e dalle emergenze della rete infrastrutturale che portano spesso a risolvere situazioni di congestione con ragionamenti estremi e che non trovano riscontro sulle realtà territoriali. Le soluzioni più banali sono orientate verso la semplicistica realizzazione di nuovi corridoi di collegamento, anziché focalizzare l'attenzione verso soluzioni innovative di valorizzazione della mobilità.

Descrizione dei luoghi

Il progetto di fattibilità dell'ANAS si colloca a margine di un ambito territoriale i cui caratteri assumono i tratti riconoscibili di un'area metropolitana in continua crescita, i cui frammenti provengono dal nucleo centrale della città di Battipaglia, e si dispongono lungo l'asse della SS18, la quale rappresenta la spina centrale della viabilità urbane ed extraurbana della Piana del Sele e della Piana di Paestum. Lungo i margini del tracciato viario si localizzano una serie di insediamenti con una intensità più compatta a nord e più rada verso sud; fino a raggiungere il comune di Capaccio Paestum e di Agropoli.

I segni della crescita policentrica sono facilmente individuabili lungo il tratto più interessato, compreso tra la città di Battipaglia e il Bivio di Santa Cecilia. Gli insediamenti delle nuove funzioni hanno determinato una nuova struttura urbano – territoriale, con una morfologia multipolare dell'area de quo. In essa si localizzano residenze, servizi specializzati, servizi alla persona e la grande distribuzione commiste di zone utilizzate all'uso agricolo (*continuum urbano rurale*).

Le località di Cioffi e Santa Cecilia fanno parte del comune di Eboli. Esse sono sorte lungo la SS18 con un grado di relazione molto scarso a causa della barriera infrastrutturale.

Infine, l'attraversamento nel territorio di Capaccio Paestum con la presenza della località di Ponte Barizzo, della zona industriale e delle svariate aziende presenti lungo il tracciato viario, che rappresentano le eccellenze della filiera agricola e della produzione lattiero – casearia della Piana di Paestum. La località di Ponte Barizzo è caratterizzata dagli insediamenti a cortina ad uso residenziale e commerciale, anch'essi stretti e limitati dalla grande scala rappresentata dall'infrastruttura passante: assenza di disegno di suolo e di servizi alla mobilità attiva (marciapiedi, attraversamenti, ecc.), scarso valore paesistico e ambientale.

Altresì, sulla SS18 si innestano varie strade provinciali a servizio delle innumerevoli funzioni localizzate nell'ambito dell'area metropolitana. In particolare, la (SP195) di collegamento con l'area industriale di Battipaglia e Eboli; la (SP30) che unisce il comune di Eboli con la litoranea (SP175) e che a sua volta intercetta la (SP317), di collegamento con le aree situate ad est dell'area metropolitana, quali i borghi di Matinella, Cerrelli e Borgo Carillia.

I valori ambientali

In una prospettiva di paesaggio sostenibile, inteso come sistema vivente ed ecologico è possibile organizzare una piattaforma per determinare nuovi paradigmi della trasformazione territoriale, attraverso una pianificazione urbanistica che valuti la maglia dei sistemi ecologici del territorio e ne rappresenti dettagliatamente azioni e progetti in chiave unitaria.

Il valore degli ecosistemi di un territorio sono di fondamentale importanza per la dotazione di servizi che riescono a fornire ai suoi abitanti, quali la pesca; il cibo; gli animali; le materie prime; la regolazione della qualità dell'aria e del clima; l'impollinazione; la mitigazione di eventi distruttivi causati dai bruschi cambiamenti climatici, ecc..

Da un rapporto del 2010 dell'Agenzia Europea dell'ambiente emerge che i territori dotati di maggiori servizi ecosistemici sono capaci di recuperare più velocemente i danni causati dai cambiamenti climatici a cui stiamo andando incontro (forti piogge, elevate temperature, ecc.). I servizi ecosistemici rappresentano il capitale naturale del territorio: più alti sono i livelli di capitale naturale maggiore è la capacità di rigenerarsi da eventi climatici avversi.

Tra il 2001 – 2005 le Nazioni Unite, con una spesa di 24 milioni di dollari, ha conferito ad oltre 1360 scienziati di tutto il mondo l'incarico di valutare il livello dei servizi ecosistemici sul pianeta: "Millennium Ecosystem Assessment" (Valutazione dell'Ecosistema del Millennio). Il rapporto del 2005 illustra un quadro poco incoraggiante per la continua perdita di servizi ecosistemici sul nostro pianeta, quantificabili con percentuali economiche significative. Per esemplificare, si riportano solo alcune raccomandazioni del rapporto, fondamentali per ridurre il degrado dei servizi degli ecosistemi:

1. *Introdurre degli incentivi per i proprietari terrieri quale ricompensa ad una gestione della terra che protegga i servizi dell'ecosistema, vantaggiosi per la società, quali la qualità dell'acqua e l'immagazzinamento del carbonio;*
2. *Includere una solida gestione dell'ecosistema in tutte le politiche di pianificazione territoriale e riconoscere legalmente il principio di appartenenza delle risorse naturali alle comunità locali.*

In Italia è stato stimato che i valori dei servizi ecosistemici valgono miliardi di euro. Si riportano alcuni valori di SE desunti dal "Rapporto sullo stato del capitale naturale" del Ministero dell'ambiente (2018). Si stima che il valore del servizio ecosistemico

dell'impollinazione agricola, vale circa 200 milioni di euro l'anno; il servizio ecosistemico per la depurazione dell'acqua, vale circa 1 miliardo di euro; il servizio ecosistemico della qualità degli habitat, vale circa 13,5 miliardi.

L'urbanizzazione delle aree agricole rischia di prefigurare scenari poco incoraggianti con la progressiva perdita di biodiversità, dei valori paesaggistici, della capacità di prevenzione e mitigazione a seguito di eventi climatici dannosi.

Dal dossier dell'ANAS si evince che l'alternativa 2 sottrarrebbe al comune di Capaccio Paestum un consumo di suolo pari a ha 266,22, equivalenti a oltre 370 campi di calcio! Un dato che farebbe crollare l'economia e il capitale naturale di un intero territorio!

Gli effetti indotti dall'infrastruttura

La valutazione degli effetti indotti dalle infrastrutture di trasporto è una tematica che trova applicazione nelle analisi di breve periodo, per lo più quelli che hanno effetti diretti sul sistema del traffico e degli spostamenti. Le valutazioni si limitano sui parametri sui quali direttamente agisce l'infrastruttura. Sono meno sistematiche le analisi sugli effetti indiretti delle infrastrutture di trasporto, cioè quelle che riguardano le modificazioni complessive del sistema territoriale. Nel rapporto territorio – infrastruttura non esiste una casualità diretta di tipo deterministico né univoca (le medesime politiche determinano effetti diversi in differenti contesti). Gli effetti si manifestano in un periodo solitamente lungo. Sul lungo periodo possono svilupparsi strutture urbane per poli in corrispondenza degli svincoli con destinazioni industriali, della logistica, dello stoccaggio di materiali, ecc..

Una rete di trasporto poggiate sull'automobile apre molto spazio e favorisce l'urbanizzazione diffusa con residenze e usi misti.

L'esistenza di una relazione tra trasporti e trasformazioni territoriali è stata provata storicamente, teoricamente e empiricamente, ma risulta anche difficile prevedere esattamente le direzioni dei processi di trasformazione (Giuseppe Di Giampietro, Anna Moretti – Valutazione degli effetti territoriali di nuovi interventi infrastrutturali 1986).

Le risultanze dello scenario futuro risultano incerte e imprevedibili, ma gli usi e le funzioni che si localizzeranno in corrispondenza degli svincoli provocheranno brani di marcata periferia urbana commiste all'utilizzazione degli usi agricoli. Verosimilmente si localizzeranno

in prossimità degli svincoli strutture a supporto della logistica, aree per lo stoccaggio di materiale, assistenza per le auto, ecc., devastando completamente l'identità e i valori paesaggistici ed ecosistemici del territorio.

Proposta

In ordine a quanto sopra esposto, invitiamo la Spett.le ANAS di optare per l'**ALTERNATIVA 0**, in quanto non riteniamo giusto che le future generazioni trovino la devastazione dei territori. Le azioni di decongestione per una fluidità del traffico dovrà interessare la SS18; strutturata e integrata all'interno di un sistema economico pulsante e che attende di essere assistito.

Le criticità del tracciato della SS.18 sono da ricercare proprio all'assenza di una pianificazione urbanistica e dei trasporti unitaria, la quale avrebbe sicuramente valutato e normato gli effetti indotti dall'infrastruttura nel lungo periodo sui sistemi ambientali, insediativi, ecologici e della mobilità.

Prevedere semplicisticamente un nuovo corridoio della velocità significa non voler affrontare le problematiche di un'intera area metropolitana che continuerà a crescere sotto gli impulsi delle attività economiche.

La costruzione di una strada deve avere un significato diverso da quello a cui siamo abituati a percepire. Bisogna sforzarsi a configurare progetti innovativi con una elevata valenza architettonica dei luoghi e degli interni, usando tipologie appropriate in relazione ai contesti che attraversa: la "Strada Parco" organizzata con filari di alberi, aree verdi per attività sportive e ricreative, boulevard, reti specializzate per una mobilità attiva, che sia di supporto anche a una utenza debole (marciapiedi, piste ciclabili, ecc.); la "Strada attrezzata e dei servizi con controviali dedicati" che possa servire le attività commerciali e la grande distribuzione; la "Strada Urbana" in grado di integrarsi con le aree residenziali e residuali della città, ecc..

Alla luce di un denso dibattito culturale in atto e in ordine ad una nutrita letteratura specialistica, è possibile estrapolare numerosi spunti progettuali in cui l'infrastruttura cessa di assumere solo un ruolo specialistico o di funzione (canale della comunicazione) e comincia a relazionarsi con l'unità di suolo: restituendo occasioni di riqualificazione a varie scale a tutto quel tessuto sociale ed economico attivo lungo le arterie.

Una progettazione attenta ai contesti insediativi e sensibile alla morfologia dei luoghi eleva i livelli di sicurezza della strada: restituendo tracciati con un traffico fluido a basse/medie velocità e in grado di stabilire una guida interattiva in un contesto di elevato valore paesistico.

Pertanto proponiamo:

- l'opportunità di organizzare un tavolo tecnico nel quale implementare alternative progettuali nell'ottica della "RETE ESISTENTE": SS18 e relativi tracciati provinciali;
- il raggiungimento della "VALORIZZAZIONE del RAPPORTO fra L'INFRASTRUTTURA e la MORFOLOGIA del TERRITORIO", attraverso il disegno di suolo a scala locale senza interruzione del traffico passante nell'ottica delle esperienze di urban design affermatesi a livello nazionale e internazionale (controviali, rotatorie a più corsie, valorizzazione paesistica dei luoghi, aree parcheggio, piste ciclabili, ecc.);
- l'attivazione dei processi di pianificazione urbanistica e dei trasporti in una prospettiva sistemica;
- un approccio metodologico - progettuale che si ispiri ai principi della SOSTENIBILITA' e, altresì, che volga lo sguardo in una prospettiva attiva della TRANSIZIONE ECOLOGICA.

Arch. Luigi Gino Delli Priscoli, componente del comitato Articolo Nove - No Bretella.....



