

## **Partecipazione al dibattito pubblico del 10 maggio 2023 presso l'ex tabacchificio di Capaccio**

Vorrei fare una premessa che non è né politica né tecnica ma permettetemi di chiamarla culturale. Oggi più che mai dobbiamo fare le cose che servono. Fare pur di fare non è saggio, non è prudente, non è la logica del buon padre di famiglia.

Purtroppo, siamo nella tempesta della logica del fare specialmente nella provincia di Salerno. Molto spesso "Fare" fa rima con "affare". Quindi quando si parla di fare dobbiamo chiederci è un **fare per il bene comune o un fare per l'utile di pochi?**

Ho lavorato per molti anni alla cassa del mezzogiorno, ho cercato di seguire la logica del bene comune. In quel tempo la logica della spesa pubblica era di fare tutto quello che il politico locale di turno chiedeva con l'alibi che **al mezzogiorno serve tutto**, qualunque cosa, quindi interventi a pioggia, opere incompiute, opere prive di manutenzione, opere inutili, duplicazione di opere, opere esuberanti.

A me pare che **questa logica a distanza di decenni viva ancora**, si è insediata anche nella provincia di Salerno, e non è cosa buona.

### **Qual è il piano di sviluppo economico per Agropoli, per il Cilento e per la piana del Sele?**

Le proposte dell'ANAS rientrano nei piani urbani ed extraurbani del traffico previsti dal vigente codice della strada all'articolo 36?

#### **La provincia di Salerno ha provveduto ad adottare il piano del traffico per la viabilità extraurbana?**

Questo piano è previsto dal vigente codice della strada. Il testo unico sull'ordinamento degli enti locali affida alle provincie le "funzioni amministrative di interesse provinciale che riguardino vaste zone intercomunali" e tra queste la viabilità e i trasporti.

**Il Comune di Agropoli ha provveduto a dotarsi del Piano Urbano del Traffico (PUT)?** Il PUT è obbligatorio per "i comuni con popolazione residente inferiore a trentamila abitanti, i quali registrino, anche in periodi dell'anno, una particolare affluenza turistica, risultino interessati da elevati fenomeni di pendolarismo o siano, comunque, impegnati per altre particolari ragioni alla soluzione di rilevanti problematiche derivanti da congestione della circolazione stradale."

Le tre ipotesi dell'ANAS, dal titolo "collegamento veloce", accrescerebbero notevolmente il traffico verso Agropoli già oggi congestionata dal traffico sia urbano che di attraversamento durante tutto l'arco dell'anno.

Il progetto dell'ANAS non prende in considerazione il mezzo pubblico (né viario né ferroviario) ma soltanto i flussi automobilistici secondo una politica di sviluppo della rete stradale ormai desueta. La rete stradale italiana come quella della provincia di Salerno è densamente sviluppata per cui l'apertura di nuove strade rischia di accrescere la congestione per il richiamo di ulteriori traffici. Questo è dimostrato da recenti ed autorevoli studi in materia. Oltretutto le previsioni di sviluppo del traffico sulle arterie stradali prese in considerazione si basano su proiezioni di crescita che sono in contrasto con la decrescita registrata nell'ultimo decennio e che fa pensare invece a un'ipotesi di aumento della vendita di automobili.

I media ci hanno detto che 17 milioni di italiani si sono spostati per il fine settimana del 25 Aprile. Quanti di questi italiani hanno percorso l'autostrada del sole verso il sud? quanti di questi sono usciti agli svincoli di Salerno, Pontecagnano, Battipaglia ed Eboli? Di questi quanti hanno avuto come meta il Cilento? E quanti di questi hanno percorso la s.s. 18 e quanti la litoranea Salerno-Agropoli (s.p. 175)? Quanti chilometri di coda, infine, ci sono stati in uscita ad Agropoli sud.

Questo è il tipo di domande alle quali dovrebbe rispondere il progetto dell'ANAS per la realizzazione della bretella cosiddetta "Eboli-Agropoli sud" i cui lavori in realtà vanno oltre fino al Comune di

Torchiara...dove "la bretella" si connette alla rete urbana di due piccoli comuni (Torchiara e Prignano).

Il progetto di una strada non può limitarsi allo studio geometrico (tracciato planimetrico, altimetrico e carreggiata stradale). Deve partire dalla lettura del territorio del bacino di utenza che non è solo quello dei comuni attraversati.

La statale 18 oggetto negli ultimi anni di interventi su molti incroci attraverso rotatorie andrebbe ulteriormente razionalizzata intervenendo nei nodi più critici (svincolo di Santa Cecilia e tangenziale di Battipaglia).

Il progetto Anas prevede una spesa di Circa 1.549 milioni di euro di cui un 1.054 milioni sono i lavori a base d'appalto e 410 milioni circa sono somme cosiddette a disposizione della stazione appaltante da usare per imprevisti, interferenze (?), espropri, monitoraggi, oneri d'investimento (?) etc.

Il tracciato considerato il più conveniente dall'ANAS presenta un'incidenza percentuale sul totale dei lavori di circa il 33,0 % (335 milioni di euro) per la realizzazione di rilevato stradale dell'altezza di 12 m e un'incidenza del 43,0 % (428 milioni di euro) di viadotto in acciaio con pile dell'altezza di 12 m.

L'insieme di queste due voci incide per circa il 75% e cioè per un importo di circa 750 milioni.

Un tracciato alternativo come quello appena accennato (Pontecagnano, Aeroporto, Litoranea, Agropoli sud) eviterebbe questo spreco di danaro.

I flussi veicolari, sarebbero assistiti da adeguati tabelloni elettronici per segnalare i tempi di percorrenza per le varie destinazioni, e si ripartirebbero "naturalmente" tra i due assi SS 18 e litoranea. Non ci sarebbe più l'attuale congestione.

Per evitare formazione di coda allo svincolo di Agropoli sud andrebbero fatti gli opportuni rilevamenti per verificare quanti veicoli proseguono sulla statale 18 verso Casal Velino e quanti si innestano sulla statale 267 verso Santa Maria di Castellabate.

Un provvedimento locale potrebbe essere il potenziamento della rotatoria tra l'uscita di Agropoli sud e la statale 267 a meno che da tali rilevamenti scaturisse la necessità di ristrutturare la statale 267 portandola da due a quattro corsie fin dove questo sarebbe necessario. L'alto Cilento beneficia già oggi di una sorta di raccordo anulare che ha i vertici in Agropoli sud, Santa Maria di Castellabate, Casal Velino, Agropoli sud che con un minimo di razionalizzazione potrebbe offrire un migliore livello di servizio.

I tecnici dell'Anas nella presentazione ad Agropoli hanno detto più volte che sono soliti ascoltare gli utenti locali. Allora dovrebbero sapere che il 90% degli automobilisti agropolesi, negli spostamenti da e per Salerno, usano la litoranea e non la s.s. 18.

Per quale motivo? L'ANAS è in grado di dare una risposta a questa ed alle altre domande che abbiamo posto?

Chiedo all'Anas, alla Provincia e a tutti qui presenti, di considerare la mia proposta di tracciato come alternativa 0 e di svilupparla al pari delle altre.

Per tornare al futuro la crescita ci sarà se gli amministratori pubblici avranno rispetto del bene comune, eviteranno consumo inutile di territorio. Fare gli appalti solo perchè lo chiedono le imprese non dà sviluppo.

**Vi auguro buone giornate che siano spese per la custodia e nella cura del bene comune!**