

Marianna Matrone

Residente a Capaccio Paestum e membro del Comitato ArticoloNove - No Bretella.

Vorrei innanzitutto porre delle domande, se possibile, anche se sembrano sciocche.

- Nel vostro studio di fattibilità sono stati considerati i flussi sulla Litoranea e sull'Aversana?

Non credete che questo avrebbe potuto consentire di verificare SE queste due strade erano sottovalutate o poco utilizzate?

- Lo scenario futuro che avete ipotizzato di intensificazione del traffico su ruote per il 2031 ha tenuto conto che le politiche europee se non mondiali vanno nella direzione opposta? E cioè incentivazione del trasporto pubblico, della ciclopedonalizzazione, della mobilità marittima lasciando sempre meno spazio a quella su gomma individuale?
- Le foto inserite, in particolare lo stato futuro dello svincolo di Paestum, posso sapere da che distanza sono state fatte?
- I dati rilevati per il consumo di suolo agricolo fanno riferimento all'arco 2000-2010. E' un rilevamento tecnico? Avete idea di come è cambiato in 13 anni?
- Tra i cittadini di Capaccio Paestum c'è una convinzione diffusa che questa Bretella possa fermarsi a Ponte Barizzo non per mancanza di fondi ma per scelte politiche. Per voi sarebbe una variante a questo progetto praticabile a risoluzione dei problemi per cui è nato?

Il dramma dei progetti commissionati da pochi è che guardano il dito e non la luna!

La mobilità al sud di Salerno è un tema talmente complesso che richiede analisi approfondite ed aggiornate e soluzioni condivise e di ampio respiro.

Non si nega il problema ma l'ulteriore soluzione che non ha né capo né coda è candidata ad essere l'ennesimo vicolo cieco ed incompiuto.

E sicuramente non basta collegare il punto A con il punto B facendo finta che il resto non esiste e radendo al suolo ciò che troviamo sul percorso.

E, soprattutto, non si può perseguire una soluzione che prevede il vantaggio di alcuni territori distruggendone altri, favorendo l'economia turistica del Cilento e abbattendo l'economia agricola della Piana del Sele, in una sorta di "mors tua, vita mea".

I territori al Sud di Salerno non possono più permettersi di ragionare per singoli orticelli, seguendo idee assurde e sconnesse tra di loro senza una progettualità a lungo termine e senza una visione di sviluppo e rispetto d'insieme di un territorio tanto vasto e ricco nelle sue potenzialità quanto variegato e complesso nelle sue peculiarità.

E siamo convinti che la "Bretella A2-Agropoli" sarà causa non solo di una rivalità sociale tra paesi defraudati e paesi agevolati ma anche di ulteriore frammentazione territoriale al sud di Salerno.

E una strada che divide non è una strada buona da intraprendere.

In ballo c'è l'aspetto di un territorio che sarà modificato per sempre e, ad oggi, nessuna rassicurazione ci viene data se la modifica sarà migliorativa ma solo calcoli ipotetici.

In ballo c'è la sopravvivenza di centinaia di aziende che operano da generazioni e che con sacrifici hanno ottenuto certificazioni biologiche e marchi IGP.

In ballo ci sono migliaia di lavoratori che in esse sono occupati e sfamano dignitosamente i loro figli ed è un'offesa sventolare fantomatici posti di lavoro che produrrebbe la cantierizzazione di questa autostrada facendo leva sui bisogni della povera gente.

Le aziende spaccate in due con un'area inutilizzabile di 50 metri sono aziende fallite e con esse verranno meno tutti i posti di lavoro.

Le case che con l'approvazione di questo progetto saranno gravate da esproprio verranno meno di un terzo del valore attuale e avranno porte chiuse dalle banche per eventuali prestiti, avranno difficoltà nelle ristrutturazioni e nelle vendite, i proprietari saranno in perenne attesa di demolizione e lasceranno questa spada di Damocle ai figli.

E al danno si unirà la beffa: tutto questo potrebbe non servire a nulla. Tutto questo potrebbe evitarsi con quella che i tecnici ANAS definiscono l'alternativa ZERO.

Per loro l'alternativa ZERO è dispregiativa.

Per noi è un punto di partenza.

Ad oggi abbiamo solo "INCOMPIUTE" che meritano una possibilità.

Completiamo l'Aversana e canalizziamola già da Salerno e Battipaglia che, tra l'altro, è il collegamento più naturale con l'Aeroporto di Pontecagnano.

Completiamo il progetto di rifunzionalizzazione della SS18 che la stessa ANAS ha realizzato solo per la parte delle rotonde e non delle complanari che avrebbero consentito non solo la messa in sicurezza ma anche lo snellimento del traffico locale.

Completiamo la Fondovalle Calore che sarebbe un ottimo collegamento per il Cilento.

Cantierizziamo il progetto dello svincolo di Eboli previsto dal PRG e che l'ANAS sembra aver dimenticato da anni nel cassetto.

Cerchiamo una soluzione per la mobilità delle zone industriali di Eboli e Battipaglia che sono la realtà più grande del sud della Provincia.

Potenziamo la rete stradale esistente perché una volta che si sarà "corso a 110 km/h" sulla Bretella, la realtà che si ritroveranno i fruitori da Mattine (frazione di Agropoli dove finisce la Bretella) in giù è drammatica e le foto delle strade franate nel Cilento dovrebbero far riflettere sulle priorità.

La nostra non è una opposizione di principio o di interesse o di antipatia.

Vorremo capire perché le stesse istituzioni che assumono l'architetto Stefano Boeri per il Masterplan, danno mandato all'ANAS di progettare un'autostrada che ha concetti opposti.

Stefano Boeri ci parla di:

- Creazione di un circuito LENTO
- Metropolitana leggera da affiancare alla SS18
- Mobilità marittima implementando il metrò del mare e 7 nuovi approdi
- Mobilità ciclopedonale da Salerno ai Templi di Paestum con collegamento agli approdi marittimi
- Trasporto rapido lungo la costa sfruttando la SP175 (Litoranea)
- Mobilità ecosostenibile
- Riqualficazione delle strade urbane compresa la SS18 con ampie aree di verde
- Rispetto dell'ecosistema interessato, comprese le aziende agricole
- Questo progetto servirà non solo a snellire la mobilità ma ad incentivare il trasporto pubblico ed alternativo a quello su gomma riducendo l'inquinamento e migliorando la qualità della vita.

L'ANAS ci parla di:

- Creazione di una strada VELOCE
- Una strada a 4 corsie che per sua stessa relazione è definita da mediamente a fortemente impattante sull'ambiente
- Espropri di 700 proprietà tra case ed attività con sfrattati e disoccupati
- Annientamento di certificazioni biologiche e marchi IGP
- Completo disinteresse per le strade esistenti
- Peggioramento della qualità di vita di chi abiterà a pochi metri da questa autostrada che respirerà smog ed avrà zone di ombra
- Ingorgo che sarà semplicemente spostato da nord (Battipaglia, Eboli) a sud della SS18 (Mattine, Agropoli Sud)

- Territorio deturpato in maniera irreversibile con una larghezza di circa 25 metri ed un'altezza di circa da 4 a 8 metri.
- Impatto sociale che per stessa ammissione dell'ANAS, non è stato preso in considerazione nello studio di fattibilità dell'opera.

Vorremmo capire come si può volere per gli stessi territori il giorno e la notte.

L'unica strada che siamo disposti a costruire è quella del dialogo.

E questo dialogo può partire solo con la rinuncia ufficiale a questo progetto.

Solo allora si potrà ricominciare da quello che doveva essere il vero punto di partenza: un tavolo tecnico partecipato a cui siederanno i sindaci di tutti i territori al sud di Salerno ed i rappresentanti di interessi diffusi ed ognuno porterà l'analisi dei punti di forza e di debolezza della propria mobilità, delle esigenze sociali e produttive. Partendo da un approccio metodologico diverso: migliorare e completare l'esistente, prima di sacrificare il proprio territorio

Perché la MOBILITA' con le sue criticità e i suoi punti di forza, nasce da Battipaglia e termina nel Cilento.

Ogni amministratore dovrà fornire soluzioni per il proprio territorio ammettendone le debolezze e proteggendone le risorse.

Chi istituzionalmente riveste molteplici cariche anche sovracomunali non può essere garante di una sola comunità che, anzi, è quella che potrebbe pagare il prezzo maggiore perché meno tutelata.

A quel tavolo devono essere ammessi necessariamente anche i cittadini e le associazioni di categoria interessate. Perché lo stravolgimento di un territorio non può venire dall'alto senza essere sviscerato e, del caso, condiviso.

E' quello che si sarebbe dovuto fare a monte, non basandosi su un fantomatico consorzio di scopo sottoscritto, laddove lo fosse davvero, da poche persone, invece di un dibattito pubblico imposto dalla legge che appare con connotati di beffa in quanto prevede due pseudo alternative già sconvenienti in partenza ed una terza alternativa infiocchettata ad arte che segue le direttive di chi l'ha commissionata. E la colpa non è dell'ANAS che con gli input avuti ha fatto il miglior lavoro possibile e la buona fede si evince anche nelle ammissioni.

La politica non può ingaggiare bracci di ferro con il pallottoliere in mano a suon di comunicati a favore o contrari. La politica deve essere al servizio dei territori e la Piana del Sele con il Cilento devono, nel 2023, fare necessariamente squadra senza individualismi e servilismi che non servono a nessuno.

Parliamo di patrimoni Unesco, di aree protette, di insediamenti rurali ed urbani, di attività e case costruite con sudori e sacrifici, di ricettività diffusa.

Non possiamo permetterci il lusso di sbagliare, di lasciare ancora a metà, né di accettare passivamente idee oligarchiche ipotecando il futuro dei nostri figli.
