



ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

DP collegamento stradale veloce A2 – SS18 – AGROPOLI

info@dibattitopubblicoa2agropoli.it

OGGETTO: osservazioni al progetto di fattibilità tecnico economica – PFTE * dibattito pubblico

§1

L'oggetto del dibattito pubblico è disciplinato dall'art. 23 del DLgs n. 50/2016, che al primo comma indica con chiarezza le finalità della progettazione [del resto, il titolo dell'articolo è il seguente: "*Livelli della progettazione per gli appalti, per le concessioni di lavori nonché per i servizi*"].

Altresì, al comma 2 la disposizione in rassegna stabilisce che in caso di progettazione di lavori di particolare rilevanza sotto il profilo, *inter alia*, ambientale e paesaggistico, se per un verso alle stazioni appaltanti è consentito ricorrere a professionalità interne, per altro verso le stesse debbono essere dotate di idonea competenza nella materia oggetto del progetto.

Infine, i commi 5 e 6 indicano i requisiti del PFTE.

Consultando la Relazione Studio Preliminare Ambientale si ha modo di appurare che la stessa è stata redatta da due ingegneri, da un architetto e da un geologo. Figure professionali importanti, ma senza dubbio alcuni non riconducibili alle categorie di **esperti in materia ambientale e paesaggistica**, quali ad esempio quella dei dottori forestali, cui fa riferimento la richiamata prescrizione del legislatore. La finalità dell'inequivoca prescrizione in argomento è chiara: assicurare all'elaborato l'attendibilità e l'affidabilità che solamente la provenienza dello stesso da un esperto della materia trattata ibidem può dare. Non v'è chi non veda quindi come l'innegabile **assenza di un requisito** espressamente previsto dal legislatore impedisca di riconoscere al PFTE in parola il livello di credibilità che il legislatore ha inteso assicurare in virtù della disposizione in argomento. Una carenza emersa in maniera innegabile nel corso del dibattito pubblico svoltosi ad Eboli il 3.5.2023: la nutrita schiera di professionisti presenti in aula in rappresentanza di ANAS spa includeva ingegneri, architetti, manager del traffico veicolare, esperti di informatica, etc. etc., ma nemmeno un esperto di tematiche ambientali. Con conseguenze inevitabili: nessuna delle questioni di rilevanza prettamente ambientale posta da chi tra il folto pubblico presente ha inteso porre ha avuto risposte pertinenti da parte della delegazione ANAS spa.

Seguendo il filo delle prescrizioni riportate nell'art. 23 del DLgs 50/2016 ci si imbatte in quella che fa riferimento al **soddisfacimento dei bisogni della collettività**. In tale ambito ANAS spa si è soffermato esclusivamente su asserite esigenze connesse alla mobilità veicolare, come se non esistesse altro. A suffragio delle proprie tesi il proponente richiama dati TGM raccolti in proprio, in maniera diretta. Questa circostanza non costituisce il massimo dell'informazione: manca infatti la terzietà del soggetto rilevatore. Non v'è chi non veda, infatti, come si sia, in fondo, al cospetto della perfetta identità tra il soggetto – fonte dei dati ed il soggetto – utilizzatore degli stessi. Soggetto che non rappresenta una P.A. e che pertanto non gode dei benefici della pubblica fede: l'ANAS è una società per azioni. E visto e considerato che i dati TGM rappresentano l'ubi consistam delle motivazioni adottate dal proponente per affermare sia la necessità



ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

dell'opera sia della plausibilità delle scelte progettuali fatte risulta evidente che quello in rassegna è un profilo non marginale del progetto, in quanto tale da valutare in modo appropriato. Ossia, a parere della scrivente Associazione, NON per oro colato.

Assolutamente carente di approfondimenti risulta essere altresì il requisito della **compatibilità geologica, geomorfologica, idrogeologica** dell'opera, tanto in violazione della prescrizione riportata alla lettera i) del comma 1 dell'art. 23 nonché di quella riportata al comma 6 della medesima disposizione. La frammentazione delle diverse decine di aziende agricole poste sul tracciato prescelto che sarebbe causata dalla realizzazione della strada è stata derubricata dai redattori del progetto a fattore trascurabile, ciò sulla base però di rilievi di carattere palesemente astratto ed assertivo. Esempio a tale riguardo è l'inciso trascritto di seguito, riportato a pag. 61 della Relazione Studio Preliminare Ambientale: *<<Per quanto riguarda gli obiettivi ambientali, invece, la verifica della coerenza dell'intervento in progetto è stata condotta sulla base delle risultanze del presente studio, in relazione alle analisi effettuate per le singole componenti ambientali, espone nel prosieguo della presente trattazione. Entrando nel merito delle tematiche ambientali, in primo luogo gli obiettivi di base prefissati relativi alla conservazione del paesaggio e del patrimonio culturale vengono rispettati, in quanto anche se si rilevano interferenze con aree tutelate, la realizzazione dell'opera non varia in maniera sostanziale l'assetto della configurazione attuale della parte di territorio interessata ed i valori paesaggistici e culturali dei beni in questione. Si sottolinea inoltre la coerenza del progetto con l'obiettivo di protezione del territorio dai rischi di tipo idraulico, idrologico e geomorfologico, in quanto il tracciato previsto interferisce in minima parte le aree più sensibili dal punto di vista della pericolosità. L'area in cui è inserito l'intervento è un'area prevalentemente agricola, e seppur i tracciati delle alternative proposte interessano l'area a forte valenza naturalistica del Fiume Sele e Tanagro, tutelata attraverso l'istituzione della Riserva Naturale Regionale, della ZSC e della ZPS, la conservazione degli ecosistemi e della biodiversità viene garantita, confermando la coerenza dell'intervento con tale obiettivo>>.*

Giova rammentare che il riscontro del requisito riportato al comma 6 dell'art. 23 non può prescindere da un confronto tra la situazione *ante operam*, cristallizzata in una dettagliata descrizione dello stato di fatto, e quella *post operam*, basata su una previsione ragionata e documentata delle trasformazioni che subirebbero i luoghi in forza della realizzazione dell'opera.

Le relazioni messe a disposizione del pubblico è palesemente ed obiettivamente carente di una dissertazione munita delle caratteristiche appena richiamate, con una duplice conseguenza: a) il PFTE manca di un requisito di fondamentale importanza ai fini della sua credibilità; b) è arduo intravedere nella procedura in corso la sussistenza degli elementi che costituiscono aspetti salienti del dibattito pubblico: il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità, sulle soluzioni progettuali di opere, su progetti o interventi.

Altro presupposto della progettazione che risulta letteralmente ignorato da ANAS spa è **la limitazione di consumo del suolo**. La realizzazione della strada comporterebbe la definitiva ed irreversibile urbanizzazione di oltre 300 ettari di terreno oggi riservato alla agricoltura. Il tema dell'impermeabilizzazione del suolo e degli effetti che produce, collegato alle variazioni del clima, è di grande attualità. Agli occhi degli osservatori più attenti e soprattutto liberi ed indipendenti l'alluvione delle settimane scorse in Emilia Romagna è risultata essere l'inevitabile conseguenza dell'eccessivo consumo di suolo avvenuto negli ultimi anni in quella regione. A tale riguardo risulta illuminante l'intervista concessa da Michele Munafò, di ISPRA, al quotidiano Il Manifesto – edizione del 20.5.2023, che si allega. Non occorre spendere ulteriori argomentazioni per evidenziare la gravità della pretermissione in argomento.

Stando all'iter procedimentale disegnato nell'art. 23 il progetto FTE deve essere la conclusione di una procedura che inizia con l'affrontare gli elementi indicati nel comma 1 dell'articolo medesimo e che nell'evoluzione progettuale non può prescindere dagli stessi, dando conto del come e quando se ne è



ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

occupata. Nel caso di specie si è al cospetto di una sequela di affermazioni assertive ed autoreferenziali in ordine ai punti qualificanti del progetto, con la conseguenza che più che un dibattito quello in corso risulta essere un luogo fisico in cui ANAS spa comunica le conclusioni raggiunte ed il pubblico non può fare altro che prendere atto. Giova ribadire che come ben evidenziato nell'art. 2 del DPCM n. 76/2018 il dibattito è un processo tra l'altro di informazione e di confronto. Ma per fare questo è necessario che i dati siano completi e soprattutto che siano verificabili. A differenza di quello che sta accadendo nel corso di questo procedimento, nel quale la sussistenza e l'affidabilità dei dati viene data per scontata. Il pubblico viene in tal modo relegato ad un ruolo meramente notarile, tutt'altra cosa rispetto a quello di partecipazione attiva prefigurato dal legislatore.

Il tenore inequivoco del primo comma del richiamato art. 2 lascia infatti intendere che il coinvolgimento del pubblico nel dibattito deve essere pieno e senza limiti [*"Ai fini del presente decreto, si intende per: a) dibattito pubblico: il processo di informazione, partecipazione e confronto pubblico sull'opportunità, sulle soluzioni progettuali di opere, su progetti o interventi di cui all'Allegato 1"*], requisito la sussistenza del quale, in considerazione della richiamata impossibilità di accedere ai dati in rassegna, deve evidentemente escludersi nel caso di specie.

Lo sviamento della procedura in corso dal modello legale al quale pure essa asserisce di richiamarsi fa venire meno evidentemente la possibilità di affermare l'avvenuta soddisfazione delle prescrizioni riportate nel DPCM n. 76/2018. Conclusione che evidentemente non potrà essere elusa dal soggetto conduttore del dibattito.

§2

Nel merito la scrivente Associazione non può fare a meno di evidenziare che la necessità di attenersi al criterio della **limitazione del consumo di suolo** prescritto dal DLgs n. 50/2016 art. 23 comma 1° lettera d) avrebbe dovuto indurre ANAS spa a scandagliare con maggiore convinzione la sussistenza delle condizioni per il riassetto ed il recupero della viabilità esistente. Soluzione che è stata scartata a priori sulla base di valutazioni astratte ed autoreferenziali. Oltre che errate. Invero, come risulta dagli elaborati che compongono il carteggio messo a disposizione dalla stessa, ANAS spa è partita dall'alternativa secca tra la realizzazione di un tracciato nuovo e la conservazione della situazione esistente. Omettendo di prevedere un'ipotesi di lavoro intermedia, per l'appunto quella di intervenire sull'esistente con la finalità di adeguarlo alle attuali esigenze di mobilità veicolare. Una **visione manichea** del prospetto che si pone in palese contrasto con il comma 6 dell'art. 23 laddove la disposizione prescrive la verifica della possibilità di riuso del patrimonio immobiliare esistente.

Risulta in tal modo palese il contrasto del PFTE con la disposizione riportata al comma 5° dell'art 23, secondo cui il progetto di fattibilità tecnica ed economica individua tra più soluzioni quella che presenta **il miglior rapporto tra costi e benefici per la collettività**. Tema che richiama quello del **soddisfacimento dei fabbisogni della collettività** [DLgs n. 50/2016 art. 23 comma 1 lett. a)]. Se da un lato il progetto intende dare una risposta ad asserite esigenze di mobilità veicolare, tutte da dimostrare posto che come eccetto



ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

poco fa i dati TGM sono privi di attendibilità, dall'altro risulta chiaramente carente nella valutazione dei **sacrifici** imposti al territorio per la realizzazione dell'opera.

Una carenza indubbiamente ingiustificabile se si tiene conto del rilevante costo della strada. Le proiezioni sui livelli di traffico nel futuro sono risibili in quanto affidate a procedure matematiche e ad algoritmi, sistemi utili in contesti ben diversi da quello in esame. Balza agli occhi il dato che ANAS spa ha letteralmente ignorato una variabile indipendente al contrario ineludibile, ossia il fenomeno definito da alcuni sociologi come "inverno demografico", insomma il calo della popolazione ormai in atto da anni del nostro Paese: come si fa ad ipotizzare un aumento del traffico veicolare, circostanza che implica l'aumento degli abitanti, se il trend demografico va nella direzione opposta ?

Insomma, è lecito affermare a questo punto l'**inaffidabilità**, in considerazione dell'erroneità delle premesse sulle quali poggia, del sillogismo sotteso alla filosofia dell'intervento prospettato da ANAS spa.

§3

La scrivente Associazione non può fare a meno di tornare sul tema della logica che ispira gli elaborati di ANAS spa. Scorrendo la lettura delle fonti normative citate nel dossier, spesso già sufficiente a chiedersi come sia stato possibile anche solo pensare di progettare l'opera che qui ci occupa, si matura quasi la convinzione, purtroppo poi puntualmente smentita, che a conclusione delle analisi effettuate in relazione ai vari aspetti da considerare per la sua realizzazione, l'ANAS stesso non avrebbe potuto fare altro che esprimersi negativamente sulla fattibilità dell'opera.

Eppure mentre si prosegue nella lettura del dossier, naturalmente senza avere alcuna pretesa di verificare l'esattezza dei mila dati tecnici compendati in altrettanti mila grafici e tabelle, si ha modi di apprezzare come negli anni si sia irrobustito sempre più quell'unico filo conduttore che tesse l'intero mosaico delle normative emanate ai vari livelli istituzionali in materia ambientale e di sviluppo sostenibile. L'orientamento dei vari legislatori intervenuti via via a regolare la valutazione degli impatti ambientali di qualunque opera pubblica si è infatti ormai da tempo consolidato nel ritenere l'ambiente come un insieme di elementi che, sebbene distinti e diversi tra loro per natura e conformazione, concorrono tutti a comporlo come un unicum, conferendogli quella esclusività e quella autenticità caratteriale che può essere solo e proprio quella, in quel luogo e in quel momento. A suggellare questo orientamento, sono intervenute nel 2016 le linee guida dettate **dall'Agenda 2030 dell'Onu** per lo sviluppo sostenibile, alle quali poi il PNRR si è ispirato per stabilire priorità e ripartizione delle risorse, che si pongono come obiettivo da raggiungere entro il 2030 l'attuazione di un modello di sviluppo sostenibile non solo sul piano ambientale, come è scontato che debba essere, ma anche su quello economico e sociale, superando in questo modo definitivamente l'idea che la sostenibilità sia unicamente una questione ambientale, e affermando una visione integrata delle diverse dimensioni dello sviluppo. E' solo, infatti, attraverso la crescita integrata di tutte e tre le sue componenti, economica, ambientale e sociale, che si può



ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

conseguire il raggiungimento dello sviluppo sostenibile. Ma l'Agenda ONU 2030, salvo errori ed omissioni, è la grande assente nel dossier dell'ANAS e la prima considerazione che ti viene in mente di fare è che forse la dimenticanza non è stata casuale, atteso che sarebbe stato un po' complicato dare un senso o una giusta motivazione alla scelta di realizzare un'opera che dovrebbe essere completata proprio nel 2030, anno più anno meno, ossia quando secondo le indicazioni dell'AGENDA ONU dovrebbe essersi concretizzato l'ambizioso obiettivo del raggiungimento di un modello di sviluppo sostenibile come sopra interpretato, solido trampolino di lancio verso l'obiettivo ultimo della neutralità climatica, da raggiungere entro il 2050 avvalendosi del pacchetto di iniziative strategiche, sinteticamente denominato Green Deal europeo, che mira proprio ad avviare l'UE sulla strada di una transizione verde. Insomma è quantomeno incoerente proporre la costruzione di un'opera gigantesca ed impattante come la bretella per il nuovo collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli, all'alba di un'era diversa cominciata, per la sfida dello sviluppo, nel 2016. Si tratta di un cambio di prospettiva profondo, con cui abbiamo iniziato, o meglio veniamo indirizzati, a guardare al futuro dell'umanità in generale, e a quello in scala delle singole comunità, non come uno stato assoluto, quanto piuttosto nel contesto di interdipendenze ed equilibri che reggono il funzionamento di un sistema più ampio di cui tutti e tutto sono parte: un sistema che

La vera novità dell'Agenda Onu 2030 è dunque che essa riflette una nuova consapevolezza sul mondo in cui viviamo: l'equilibrio con l'ambiente.

Giungere a questa consapevolezza comporta non dare per scontato l'equilibrio, perché senza di esso non ci può essere crescita e finanche stabilità, organizzazione e giustizia sociale.

Quanto sinora espresso è dunque la doverosa premessa che ITALIA NOSTRA, in virtù dei valori che promuove e rappresenta, pone alla base del suo **parere contrario** al progetto di costruzione della bretella/collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli, presentata dall'ANAS.

Traducendo ora in termini concreti il predetto dissenso sarebbe già sufficiente focalizzare l'attenzione sull'imbarazzante differenza delle "grandezze" a confronto: da una parte l'obiettivo principale che l'opera proposta da ANAS intende raggiungere e dall'altro quello fissato dall'Agenda ONU 2030 nei suoi molteplici aspetti che abbiamo sintetizzato in premessa. Da una parte dunque il mito della velocità, l'ossessione del rapido raggiungimento di una meta turistica, anzi del rapido attraversamento di un territorio che ne "intralcia" il raggiungimento [perché fuori da ogni metafora è in sostanza questo il messaggio che ANAS vuole far passare] e dall'altro il bene superiore della sostenibilità ambientale, meritevole di tutela e attenzione da parte di tutti, ovvero l'equilibrio tra lo sviluppo dell'uomo e l'ecosistema, straordinariamente generoso nel territorio sul quale



ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

l'opera vorrebbe essere realizzata. Non esiste una contraddizione fra lo sviluppo dell'uomo e il generoso equilibrio della natura. Non è vero che l'ecosistema, non essendo infinito, pone un limite al progresso, se nel progresso includiamo anche beni che prima non contabilizzavamo, come l'aria, acqua e cibo salubri, e tant'altro, ivi inclusa persino la pace sociale.

La coerenza dell'equilibrio è così straordinaria che ci consente anzitutto di comprendere in profondità cos'è sostenibile. E certamente lo è ciò che crea e garantisce un ciclo sempre fecondo di benessere umano e salute ambientale.

Non un limite, quindi, bensì una sinergia. E ciò deve necessariamente avere implicazioni molto concrete nella pianificazione locale, regionale e globale.

Siamo tutt'uno con l'ecosistema in un equilibrio che può inondarci di abbondanza, se solo ci sintonizziamo con la sua coerenza. E questa coerenza, che non frena lo sviluppo, ma lo promuove nel suo significato migliore, ci invia un messaggio profondo: la crescita, il progresso, non sono nemici dell'ambiente; è piuttosto la logica della sopraffazione materialistica e affaristica che lo distrugge.

Il territorio di cui si parla è la Piana del Sele (anche piana di Paestum o piana di Eboli) che in sostanza, con i suoi 700 e oltre chilometri quadrati lungo il percorso del fiume Sele, è il cuore della provincia di Salerno, la più estesa dell'intera Campania e quindi, per la proprietà transitiva, non sarebbe un'iperbole dire che essa ricopre l'area più grande della stessa regione Campania.

Aprensosi verso il mare fra i Monti Picentini e i Monti Alburni, essa assume quasi la forma di un ventaglio delimitato a Nord dalle propaggini meridionali dei monti Picentini, ad Est dalla valle del Sele, a Sud dai rilievi del Subappennino lucano e a Ovest bagnato dal mar Tirreno nel golfo di Salerno.

Questo territorio, un tempo malarico e paludoso, grazie ai numerosi interventi di bonifica effettuati a partire dagli inizi del 1800 e fino agli anni cinquanta - il più importante dei quali è stato certamente la realizzazione della diga di Persano, un bacino artificiale realizzato per scopi irrigui in cui confluiscono le acque del fiume Sele - è oggi un terreno fertile e rigoglioso sia per l'agricoltura che per l'allevamento.

A riguardo, e solo per rimarcare l'esclusività e l'autenticità caratteriale così radicata nel tempo e nella storia dei suoi luoghi, ci corre in aiuto persino l'arte: il quadro "La scafa" di Jacob Philipp Hackert 1782, ad esempio, ritrae proprio l'antico passaggio sul fiume Sele che da sempre attraversa la pianura e costituisce una sorta di naturale divisione tra il territorio ebolitano e quello cilentano.

La storia ci racconta che Carlo III di Borbone si era recato per la prima volta a Persano nella tenuta dei duchi De Rossi nel 1735 e ne era rimasto tanto entusiasta da decidere di acquistarla per farne la sua tenuta di caccia.



ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

Il giovane monarca era infatti un grande appassionato di arte venatoria e spesso si recava a Persano per dedicarsi al suo sport preferito. Il figlio Ferdinando ereditò la passione paterna e continuò a frequentare assiduamente la tenuta con la sua famiglia. Spesso però il sovrano e il corteo reale incontravano difficoltà ad attraversare il Sele, specialmente nei periodi di piena, quando l'abbondanza e la violenza delle acque non ne permettevano il guado con le carrozze o con i cavalli. Di qui la necessità di provvedere alla costruzione di una nuova scafa che potesse consentire il passaggio del fiume con tranquillità e il cui uso fosse riservato esclusivamente alla famiglia reale e ai suoi ospiti.

Il bacino artificiale in cui confluiscono le acque del fiume Sele realizzato, attraverso la costruzione della diga di Persano (quasi un'evoluzione tecnologica e funzionale dell'antica scafa di Hackert che rispondeva all'esigenza di attraversare il Sele senza esserne travolti), grazie proprio alla contestuale realizzazione di numerosi canali d'irrigazione, svolge un importante ruolo strategico, perché consente da sempre il corretto uso delle acque in eccesso nel periodo invernale e garantisce la disponibilità di una risorsa importante come l'acqua durante i periodi siccitosi, in tal modo favorendo da sempre lo sviluppo dell'agricoltura e della zootecnia.

Si può quindi affermare che la favorevole posizione geografica e proprio la disponibilità di acque irrigue grazie al fiume Sele, rendono la Piana del Sele una delle terre più fertili della Campania, facendo di essa il "cuore" verde dell'agricoltura salernitana e campana, nonostante la grave crisi congiunturale degli ultimi anni abbia lasciato il segno.

Ai metodi classici di coltivazione e allevamento, oggi si affiancano moderne tecniche di agricoltura che abbinando tecnologia a tradizione, garantiscono prodotti unici, molti dei quali vantano il prestigioso marchio europeo IGP. Ciò si deve all'impegno profuso su questo territorio dagli imprenditori, soprattutto negli ultimi anni in cui essi, oltre a dedicarsi all'interscambio con le aree limitrofe come il Cilento, i monti Alburni, i Picentini, il vallo di Diano, il golfo di Policastro e la stessa costiera amalfitana, hanno attivato con successo una corrente di scambi commerciali con l'Europa.

In virtù proprio di questa potenzialità l'opera in questione, ove mai realizzata così come illustrata nelle tre soluzioni alternative progettate e proposte dall'ANAS, si presenta come una "**demolizione**" piuttosto che come una "costruzione" di positivi scenari futuri.

La piana del Sele, il cuore della Campania, verrebbe letteralmente **spaccata in due**, per non dire **sfregiata**, e non solo dal punto di vista estetico, sebbene l'ANAS si sia molto speso a rassicurare in tutti i modi che, tutto sommato, l'opera non pregiudicherebbe in alcun modo la percezione del paesaggio, oggi così rassicurante nei suoi tratti tipicamente rurali.



ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

Nello stesso studio progettuale dell'ANAS viene inoltre in più parti segnalato che inevitabilmente, prima per effetto della necessaria cantierizzazione che precederà l'avvio della realizzazione dell'opera, e successivamente per effetto della struttura stessa dell'opera realizzata, si verificherà un considerevole consumo di suolo, anche indirettamente attraverso la sua occupazione con fisiologici materiali di scarto prodotti nei e dai cantieri, che ne andranno a trasformare il grado di compattezza e di naturale predisposizione alla crescita di vegetazione, spontanea e non. Viene infatti spiegato che il protrarsi dei vari cantieri e della rispettiva rete dei corridoi di collegamento tra gli stessi, *temporaneamente* (eufemismo per dire che se ne ignora la durata) andrà per forza di cose ad impattare su vegetazione e colture il cui ripristino, ove mai possibile in futuro, ci chiediamo quanto tempo impiegherebbe e soprattutto se potrebbe mai rimettere in corsa l'eccellenza del territorio, faticosa conquista dei suoi molti imprenditori specialisti che hanno costruito le proprie imprese avvalendosi non solo di propri importanti investimenti in studi e ricerche all'avanguardia nei rispettivi settori, ma anche e soprattutto di anni di conoscenza diretta di quel territorio, di esperienza, di fatica e di sudore.

E' ormai tragicamente evidente a tutti che il suolo è un bene comune, perché è cibo, natura, salute. È vita, grazie alla sua sostanza organica in cui si accumula gran parte del carbonio della biosfera. Eppure è una risorsa finita, che l'uomo sta asfaltando, cementificando, contaminando e consumando con troppa disinvoltura. In Europa ogni giorno spariscono 300 ettari di suolo, che tradotto significa consumare in un anno un'area grande come Roma, e si calcola che l'aggressione quotidiana al suolo agricolo italiano si traduca in un consumo di circa 100 ettari/g, per far posto a nuove costruzioni civili, industriali e infrastrutturali (grandi e piccole opere), edificazione selvaggia che è stata finora favorita dall'incultura dominante protesa verso una cementificazione ipertrofica, che ha lasciato contestualmente andare alla malora edifici anche di pregio in aree rurali, urbane e periurbane, e a volte addirittura interi contesti abitativi e paesaggi.

Il paradigma del nuovo modello di sviluppo di cui all'Agenda ONU 2030 deve per queste ragioni indurre tutti gli attori istituzionali ad arginare questo fenomeno di "erosione urbana" che, tramite "impermeabilizzazione e cementificazione" devasta il suolo, la risorsa limitata più scarsa di cui disponiamo, e perciò da tutelare con corridoi e cinture verdi, orti urbani, parchi e boschi che fungano da cortina vegetativa contro l'inquinamento dell'aria, in particolare contenendo emissioni inquinanti da infrastrutture autostradali, ferroviarie, aeroportuali, portuali.

E' nella storia degli ultimi anni proprio della Regione Campania il verificarsi di tragici eventi, come quello di Sarno e quello più recente di Ischia, attribuiti alla crisi climatica come se questa fosse un estraneo, un killer pericoloso entrato di soppiatto nel territorio a distruggere e a devastare ogni cosa incontrata sulla sua strada, un alieno sconosciuto proveniente da altri mondi distanti dal nostro al quale addossare tutte le colpe, piuttosto



ASSOCIAZIONE NAZIONALE PER LA TUTELA DEL PATRIMONIO STORICO ARTISTICO E NATURALE DELLA NAZIONE

che il risultato delle scellerate scelte operate nel tempo da amministratori pubblici, attenti solo a costruire la propria fortuna con politiche volte a imbonire il proprio elettorato, attraverso facili concessioni edilizie e/o, come in questo caso, presentando alle proprie comunità il nuovo collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli come una conquista di progresso, anziché una sconfitta della propria identità, delle proprie radici, oltre che l'ennesima esposizione a grave rischio di probabili nuovi disastri ambientali, di estremi climatici, di siccità, di allagamenti e frane.

Mentre scriviamo le nostre osservazioni, la cronaca è impegnata a raccontare un disastro senza precedenti che ha letteralmente seppellito un'intera regione, l'Emilia-Romagna, sotto metri di acqua piovana.

Alluvione e tracimazione di fiumi e canali hanno allagato terreni, colture, piantagioni, strade e case seminando morti e creando danni irreparabili ad una fiorente e ricca economia. E a pagarli non saranno solo le comunità di quel territorio ma l'intero sistema Italia.

Siamo dunque davvero sicuri che quello di cui abbiamo bisogno in Campania per dare un'accelerata allo sviluppo "locale", e quindi agricolo, turistico e culturale, sia la realizzazione di un collegamento stradale veloce tra l'autostrada A2 "del Mediterraneo" e la variante alla statale 18 ad Agropoli? La risposta, alla luce delle considerazioni che precedono, non può che essere negativa.

Al postutto, il Consiglio Direttivo Regionale della Campania di ITALIA NOSTRA

CHIEDE

la radicale bocciatura del progetto proposto da ANAS spa.

Napoli, 1° giugno 2023