



Cilento
A Sapri
per far sapere word
delibera del Consiglio
comunale

SIG. SINDACO SAPRI
DR. ANTONIO GENTILE

IL SINDACO
Dot. Antonio Gentile 10 AGO 21

OGGETTO: "ALTA VELOCITA' A SAPRI" - RICHIESTA CONVOCAZIONE CONSIGLIO COMUNALE.

IL COMITATO CIVICO 1987 A DIFESA DEL TRASPORTO "ALTA VELOCITÀ", ALLA LUCE DELLA PROPOSTA RFI RIGUARDANTE LA REALIZZAZIONE DI UN TRACCIATO CHE ESCLUDE LA CITTA' DI SAPRI E IL CILENTO DAL NUOVO PERCORSO, CONSIDERATA LA TEMPISTICA FISSATA (ENTRO IL 31 DICEMBRE 2021 ESECUTIVO CANTIERABILE PER APPALTO CON LE NUOVE PROCEDURE SEMPLIFICATE E INIZIO LAVORI PER LA PROSSIMA PRIMAVERA), PREMESSO CHE IN DATA 5 MAGGIO ULTIMO SCORSO IL CONSIGLIO COMUNALE DI SAPRI HA DELIBERATO ALL'UNANIMITÀ L'APPROVAZIONE DEL DOCUMENTO SOTTOSCRITTO IL 30 APRILE A VALLO DELLA LUCANIA DALL'ASSEMBLEA DEI SINDACI, CONSIDERATO CHE NON SI È A CONOSCENZA DI ULTERIORI SVILUPPI E/O AGGIORNAMENTI SULL'ARGOMENTO, VITALE PER LA CITTA' DI SAPRI E CON RICADUTE SOCIO-ECONOMICHE SULL'INTERO TERRITORIO INTERESSATO, CHIEDE ALLA S.V. LA CONVOCAZIONE DI UNA SEDUTA DI CONSIGLIO COMUNALE MONOTEMATICA SULL'ARGOMENTO, IN MANIERA DA PRODURRE UNA DELIBERA CONSILIARE CHE INCLUDA L'ALLEGATA PROPOSTA DEL COMITATO 1987; SI CHIEDE ALTRESI' IL COINVOLGIMENTO DI TUTTE LE ISTITUZIONI DEL TERRITORIO CILENTANO INTERESSATE ALL'ALTA VELOCITÀ.

CORDIALI SALUTI

COMITATO CIVICO 1987

"ALTA VELOCITÀ"

Vittorio Napolitano
Vittorio Napolitano

SAPRI, 11 AGOSTO 2021

Progetto alta velocità: osservazioni e proposte del Comitato civico 1987

In riferimento al progetto 'Alta Velocità' che prevede l'esclusione del territorio Cilentano, ci permettiamo segnalare alla Vs. cortese attenzione alcune osservazioni, unitamente a perplessità e incongruenze riscontrate in esito ad un esame attento dei grafici e dei documenti finora pubblicati. In premessa, riteniamo utile ricordare a tutti coloro che a vario titolo giocano un ruolo decisionale nella realizzazione del progetto, il significato profondo e il legame storico e identitario che il territorio cilentano ha con la Ferrovia.

Il treno è risultato il fattore determinante nella trasformazione sociale nel Cilento e nel Golfo di Policastro, sin dalla fine del 1800, quando fu costruita la *linea Ferroviaria Tirrenica Meridionale Salerno-Reggio Calabria*, a semplice binario, non elettrificata. L'opera servì a dare occupazione a migliaia di lavoratori del posto e a togliere dall'isolamento un territorio grande quasi quanto una regione, portando benessere e favorendo anche la nascita di nuove comunità nelle zone costiere.

Il Cilento presenta luoghi meravigliosi, a forte vocazione turistica, che grazie alle qualità del mare si fregiano da decenni della Bandiera Blu d'Europa; purtroppo, serviti ancora da vie fatiscenti e mancanti di collegamenti aerei e autostradali.

Il legame ultrasecolare con la Ferrovia ha rappresentato e rappresenta tuttora un elemento vitale per la promozione dello sviluppo e per rimanere agganciati ai processi di trasformazione in atto.

Il territorio costiero fino a Sapri, nonostante le straordinarie bellezze - senza adeguati e veloci collegamenti ferroviari - rischia di pagare un tributo enorme.

Penalizzazioni che andrebbero a colpire, soprattutto, le future generazioni, costrette a incrementare i numeri già altissimi dell'emigrazione e dello spopolamento, fenomeni che trovano nello sviluppo delle infrastrutture un adeguato contrasto alla loro inesorabilità.

Tutto ciò per ribadire che le attese della popolazione nei confronti dell'Alta Velocità, non sono un mero esercizio rivendicativo, ma hanno a che fare con la identità e il futuro dell'intera area cilentana.

L'Alta Velocità è l'opera che può rappresentare la svolta sociale, il cambio di passo infrastrutturale e quindi sociale di tutto il territorio a Sud di Salerno.

La possibilità di potersi recare in circa 30' nel capoluogo di provincia (oggi occorrono più di due ore sia per andare in macchina sia servendosi dei treni!). Recarsi a Napoli, sede di aeroporto internazionale, in un'ora! Raggiungere la stazione di Milano in meno di 300 minuti! Sono queste le opere che possono cambiare e migliorare la vita delle comunità. Senza dimenticare il grande contributo ricevuto dal cosiddetto turismo di ritorno, grazie alla facilità di poter effettuare brevi rientri nei propri paesi di origine.

Alla luce di tali considerazioni, pare inutile rimarcare la delusione nel constatare, alla luce dei progetti sul tavolo dei decisori, che i treni veloci lasceranno la costa e il territorio cilentano.

ANALISI TECNICA

Un provvedimento che si sarebbe potuto accettare con serena rassegnazione, se dai tracciati e documenti in nostro possesso (conosciuti solo negli ultimi giorni) non fossero emerse incongruenze e perplessità di non poco conto.

Con tutta la benevolenza e la deferenza che si devono alle buone intenzioni, non si può evitare di sottolineare di fonte ad alcuni aspetti che vengono clamorosamente agli occhi, di fronte a disegni raffiguranti 'curvoni' che volgono verso le zone interne per poi confluire sul Mar Tirreno.

Da Battipaglia a Lamezia Terme (poco più di 200 km) sono ben due le parabole programmate:

- Il primo ampio 'curvone', da Battipaglia punta verso la Basilicata, percorre il Vallo di Diano, per rientrare sul Tirreno a Praia a Mare: affrontando una discesa con forti dislivelli e consequenziali riduzioni di velocità richieste dalla tecnica ferroviaria (*I treni da Salerno verso Reggio Calabria viaggeranno tra 250 e 300 chilometri orari con un rallentamento a 150/160 km/h nei pressi di Praia. Newsauto. 14 giugno 2021*);

l'altro, immediatamente dopo Praia, quando, anziché seguire la più naturale via Tirrenica verso Lamezia Terme (sede di aeroporto internazionale e nodo di diramazione per Catanzaro e l'area ionica), penetra, invece, in un lungo tunnel, e, dopo aver 'perforato' il Massiccio del Pollino, fa tappa a Tarsia e a Cosenza per ritornare di nuovo al mare.

Absit iniuria verbis.

Non si può chiamare veramente 'Alta Velocità' una linea con tanti zig zag. Non si possono spendere miliardi di euro per realizzare un'opera che da Battipaglia a Lamezia Terme allungherebbe di quasi 30 chilometri l'esistente tracciato, ottenendo benefici non adeguati rispetto alla riduzione dei tempi di percorrenza.

Ci permettiamo quindi di rappresentare che se si vogliono seriamente attivare nuovi processi di sviluppo e far sì che le aree del Sud Italia intercettino le trasformazioni in senso moderno, e soprattutto se non si vogliono sperperare soldi pubblici, si deve pensare e realizzare il tracciato, possibilmente, più regolare, per collegare in modo migliore l'estremo Sud Italia all'Europa, tenendo conto delle caratteristiche e peculiarità del Mezzogiorno.

Sarebbe imperdonabile seguire criteri simili a quelli adottati quando fu costruita l'Autostrada del Sole!!

L'Alta Velocità è una linea ferroviaria, con una velocità minima di 250 km/h (secondo le linee guida dell'Unione Europea) che utilizzando i treni 'freccia' consente di collegare le principali metropoli e regioni italiane in tempi brevissimi. La comodità di poter raggiungere il centro delle città (evitando trasferimenti e attese), nel Nord e Centro Italia, riesce a fare concorrenza anche al trasporto aereo.

Il territorio meridionale interessato all'Alta Velocità conta solo cinque città e tanti piccoli centri sparsi in un'area morfologicamente particolare, in molti casi, con una situazione viaria ancora fatiscente. Privo di metropoli, presenta una densità demografica bassa rispetto al resto del Paese (189,61 abitanti per kmq al Sud contro i 258 del Nord), dovuta alla mancanza di un tessuto economico-produttivo diffuso e alla conseguente emigrazione. La principale fonte d'economia, soprattutto nelle zone costiere, è rappresentata dal turismo estivo.

Pertanto, volendo collegare opportunamente il Sud al resto dell'Italia, non si potranno trascurare tali peculiarità, individuando i bacini di traffico nelle città e in alcuni territori strategici.

Il Cilento, con una popolazione di oltre 150.000 residenti e un esercito di vacanzieri che nel periodo estivo supera abbondantemente i due milioni di presenze, non può essere trascurato.

Come non si potrà non tenere conto della *Via di Carlo Levi* che dalla Campania conduce alla Lucania.

Signori Ministri, ci inquieta e amareggia che il Cilento debba essere escluso dall'Alta Velocità non per demeriti o particolari carenze di natura territoriale, ma per decisioni tecnicamente e politicamente incomprensibili, poiché la natura del territorio cilentano si presta più di altri come scenario del progetto (sono meno acclivi le pendenze, più breve il chilometraggio, notevolmente inferiore il rischio sismico, meno complessa l'orografia).

Tutto ciò confermato dal testo dello Studio di fattibilità di RFI - Andamento planimetrico Battipaglia - Praia A.T.: *"Superata la piana attraversata con una prima galleria di circa 2.160 m la zona nelle vicinanze della località di Montesano. Da questo punto il tracciato prosegue poi in direzione di Lagonegro, attraversando con n° 5 gallerie, di lunghezza rispettivamente pari a circa 18.750 m (Lagonegro), 1.800 m (Rivello), 3.400 m (Nemoli), 700 m (Trecchina) e 4.300 m (Toriorà), la parte di territorio orograficamente più complessa di tutto l'intervento"*.

Va, inoltre, ricordato che il 'curvone' Battipaglia-Vallo di Diano-Golfo di Policastro - rientrando tra i progetti riguardanti il quadruplicamento della tratta Battipaglia-Sapri (prima fase della linea AV/AC Battipaglia-Reggio Calabria e parte integrante della rete trans europea TEN) - era stato

accantonato, nel 2011, da uno studio di fattibilità, a favore di una variante dell'attuale tracciato (cosiddetta linea diretta Solofrone Sapri) finanziata con fondi MIT (7 milioni di euro per opere in corso e 3.693 milioni di euro per opere programmatiche - allegato n. 1). Lascia increduli vedere sui grafici dell'Alta Velocità a sud di Salerno questo curvone, 'riesumato' proprio nel momento in cui si dovrebbe partire concretamente grazie ai Fondi Europei.

Se motivi, a noi sconosciuti, facciano preferire alla *linea Tirrenica* il cosiddetto *tracciato autostradale*, si eviti, quantomeno, l'esclusione di un territorio così importante, scegliendo la *Variante Buonabitacolo-Sapri* (si acclude scheda di raffronto con l'alternativa *Montesano-Lagonegro-Praja a Mare*).

Nessuna guerra ad alcuno.

Solo il rispetto di equità tra territori e comunità e il desiderio di vedere realizzata questa meravigliosa linea seguendo i giusti criteri nell'interesse di tutti.

Rimaniamo fiduciosi in Vs. autorevole intervento, anche nel rispetto di quanto sancito nel punto 7 (Nuove alternative, pag. 40) del progetto presentato da RFI: "*Non si può non sottolineare come tutta la direttrice insista su territori sensibili dal punto di vista idrogeologico, a forte rischio sismico, i cui effetti potranno incidere significativamente sulla scelta finale dei tracciati*". Il tracciato AV realizzato sul territorio costiero/cilentano è situato in zona sismica (gialla/celeste) sicuramente meno rischiosa del territorio prescelto: indicato nelle cartine in zona rossa!

Nell'attesa di riscontri, Vogliate gradire cordiali saluti.

Comitato civico 1987

A difesa dei Trasporti a Sud di Salerno

UNITI CE LA POSSIAMO FARE!

Il Comitato Alta Velocità infiamma l'estate già rovente del Golfo di Policastro

Continuano gli incontri dei promotori e aumentano quotidianamente le adesioni spontanee. Fanno sentire la propria vicinanza pensionati, casalinghe, professionisti affermati e noti esponenti della politica.

Tanti i messaggi e le telefonate registrati da ogni parte d'Italia e finanche da oltre frontiera. La gente chiama per sapere, per sperare e per animare la difficile lotta che vuole evitare la perdita della linea più Veloce d'Europa. Un evento catastrofico, da considerare un vero e proprio 'funerale' per la stazione di Sapri e le fermate del Cilento: sciagura che graverebbe sulle future generazioni.

Perché non si deve perdere l'AV

Assodata, con non poche perplessità, la scelta di RFI del 'tracciato autostrale', occorre lottare con ogni mezzo democratico affinché Sapri non sia tagliata fuori.

Perché è snodo di grande livello nel panorama ferroviario italiano sin dalla fine del 1800.

Perché, grazie alla sua posizione geografica, serve bene le popolazioni del Golfo di Policastro, della Costa di Palinuro, del Basso Cilento, del Potentino Meridionale e dell'Alta Calabria.

Perché vorrebbe dire essere tagliati fuori dal futuro sviluppo socio-economico, facilitato dalla velocità/comodità di mobilità, che non potrà non incidere nella definizione dei nuovi flussi turistici: Nord - Sud; capitali europee collegate con l'AV; viaggiatori provenienti dall'estero che si servono dell'aereo e 'turismo di ritorno'.

Perché, non avendo autostrade e aeroporti, anche le future generazioni, per i collegamenti veloci, dovranno necessariamente fare affidamento soprattutto sul treno.

Perché il nuovo servizio via mare con le Isole Eolie potrebbe aprire nuove e interessanti prospettive per incrementare le presenze nella bassa stagione, in particolare, se abbinato ad attrattori culturali e storici locali.

Perché ha una serie d'impianti importanti che con la realizzazione dell'AV in altre sedi verrebbero spostati, con la perdita di numerosi posti di lavoro.

Perché è stata scartata l'Alternativa 2 via Sapri?

Tra le proposte indicate nello Studio di Fattibilità, nell'area a sud di Salerno, alla fine è stato scelto il tracciato Battipaglia - Vallo di Diano - Praja A.T. (*Alternativa 1*) al posto dell'*Alternativa 2* Battipaglia - Vallo di Diano - Sapri.

Decisione che, oltre alla delusione, crea non poche perplessità. Infatti, il tracciato via Sapri - in perfetta simbiosi con gli obiettivi posti dal Recovery Fund (valenza territoriale e turistica) - pur essendo ritenuto ottimale per alcuni aspetti, è stato scartato. A tal proposito, ecco ciò che si legge a pag. 185 dello Studio di Fattibilità (19.3 Considerazioni: "La chiusura su Sapri si caratterizza con una forte valenza territoriale in quanto consente l'accessibilità al sistema AV/AC per tre regioni (Campania, Basilicata e Calabria), ma valorizza altresì zone ad alta valenza turistica (es. Parco del Cilento e valle di Diano), creando le condizioni per nuove opportunità di servizio commerciale verso i suddetti poli attrattori". Osservazioni giuste, nei confronti di un territorio meraviglioso,

con delle potenzialità che avrebbero bisogno solo di maggiore consapevolezza! Ma il paragrafo successivo riserva la definitiva stroncatura: *"Di contro oltre a ridurre i possibili recuperi di percorrenza verso Reggio, comporta significative difficoltà realizzative dovute alla realizzazione di circa 35 km di gallerie di cui una di notevole estesa (circa 25 km), che rendono tale alternativa poco percorribile"*.

Ci sembra opportuno osservare che il tunnel programmato nel Massiccio del Pollino di certo non presenta minori difficoltà! Per quanto concerne le complessità territoriali ci viene in soccorso sempre lo Studio di Fattibilità (pag. 55. 7.2.1 Battipaglia- Vallo di Diano Praja - Andamento planimetrico): *"Superata la piana (Vallo di Diano) attraversa con una prima galleria di circa 2.160 m la zona nelle vicinanze della località di Montesano. Da questo punto il tracciato prosegue poi in direzione di Lagonegro, attraversando con n° 5 gallerie, di lunghezza rispettivamente pari a circa 18.750 m (Lagonegro), 1.800 m (Rivello), 3.400 m (Nemoli), 700 m (Trecchina) e 4.300 m (Tortora), la parte di territorio orograficamente più complessa di tutto l'intervento"*.

Nel tracciato previsto per Sapri, la velocità massima raggiunge i 300 km/h (con riduzione solo all'interconnessione); il rischio sismico è sicuramente inferiore e le sole difficoltà sarebbero rappresentate dalla costruzione di una decina di chilometri di galleria in più rispetto all'altro tracciato.

La soluzione che potrebbe trovare tutti d'accordo

Una delle soluzioni che potrebbe risolvere la questione è rappresentata dall'*Alternativa 2 Battipaglia - Vallo di Diano - Sapri*, opportunamente rettificata in *Battipaglia - Vallo di Diano - Sapri - Praja*.

Verrebbe incontro, non solo alle legittime aspettative del Golfo di Policastro, ma a territori importanti e strategici per lo sviluppo e il turismo, come il Basso Cilento e la costa

di Palinuro, senza arrecare danno alle popolazioni del Potentino Meridionale e dell'Alta Calabria.

La proposta

Lo scalo di SAPRI, attrezzato di ogni servizio/struttura è idoneo alla sosta di qualsiasi convoglio. La stessa cosa vale anche per la stazione di Praja, che, alla stregua della stazione capofila del Golfo di Policastro, avrebbe bisogno solo di pochi adeguamenti. Pertanto, realizzato il tracciato AV tra il Vallo di Diano e la stazione di Sapri (con interconnessione alla linea storica o collegamento diretto) bisognerebbe solo proseguire direttamente per Praja, costruendo un tunnel di circa 20 km, e continuare per Tarsia.

Da Battipaglia a Praja, si dovrebbero realizzare *ex novo*: la stazione nel Vallo di Diano, le interconnessioni /bivio a Sapri e a Praja e il percorso (soprattutto in galleria) da Sapri a Praja.

Di contro, verrebbero risparmiati: la costruzione della stazione di Praja e la realizzazione del difficile tracciato dal Vallo di Diano a Praja.

'Fermate ALTERNATE'

Ciò consentirebbe di poter programmare delle *'fermate ALTERNATE'* nei tre bacini strategici a Sud di Salerno: Vallo di Diano - Golfo di Policastro - Alta Calabria.

In pratica: un treno veloce fermerebbe nel Vallo di Diano, un altro a Sapri e un altro ancora a Praja. Basterebbero sei convogli diretti/provenienti dal Sud per garantire ad ognuna delle suddette stazioni la sosta di ben quattro fermate di treni AV.

Senza nuocere alla percorrenza dei convogli sarebbero collegati direttamente: la Città di Sapri e il Golfo di Policastro, Praja e l'Alta Calabria e il Vallo di Diano. Si favorirebbe la facilità d'intermodalità con il Potentino Meridionale, la costa di Palinuro e Basso Cilento.

Costi e benefici

L'interconnessione nella tratta da Policastro a Sapri permetterebbe di ridurre i costi previsti per la costruzione della nuova stazione calabrese, perché in questo caso, per allacciarsi al nuovo tracciato AV per Tarsia, sarebbe sufficiente realizzare un bivio subito dopo la stazione di Praia.

Come evidenziato in precedenza, dovrebbe essere realizzato un nuovo tracciato per l'Alta Velocità da Sapri a Praia: poco più di 20 Km, la maggior parte in galleria.

Opera, incomprensibilmente, non prevista in nessun punto dello Studio di Fattibilità, neanche quando si prefigura e illustra (con relativa tabella, costi benefici) l'Alternativa 2 per Sapri.

Nella tabella che assegna i punteggi tra i vari tracciati sono stati tolti 3 punti all'Alternativa Sapri con la seguente motivazione: "Laddove ritenuta prioritaria, l'interconnessione via Sapri implica una discontinuità nel proseguimento AV verso sud" (pag. 183).

Realizzando il nuovo tracciato da Sapri a Praia non esisterebbe alcuna discontinuità!

Le popolazioni e i territori valgono sicuramente più del costo di alcuni chilometri di galleria!

Restiamo uniti!

È il momento di stare uniti. Solo la politica e la ferrea volontà della gente possono tirare fuori il nostro territorio dal guado in cui è precipitato.

Non è facile, perché i tempi stanno per scadere (i lavori devono essere cantierabili entro il 31 dicembre 2021), MA CE LA POSSIAMO ANCORA FARE.

Lasciamo da parte diatribe personali e le schermaglie elettorali. Avviciniamoci e sosteniamo con grande energia e unica voce il "Comitato 1987 - Alta Velocità a Sapri".

Chi può intervenire!

Si chiede l'intervento deciso presso le Istituzioni e Autorità competenti del Sindaco

e del Consiglio Comunale di Sapri, nonché delle Amministrazioni del territorio interessate al progetto.

Va ricordato che, giungendo l'Alta Velocità nel Golfo di Policastro, sarebbe molto più facile ipotizzare di collegare, con qualche treno importante (IC e FrecciArgento, anche la linea storica verso Vallo della Lucania e Agropoli. Diversamente potremo solo leccarci le ferite e recriminare per ciò che sarà perduto.

C'è bisogno del sostegno di tutti i politici (a livello provinciale, regionale e parlamentare) che rappresentano i nostri territori.

È necessario il leale, energico e autorevole intervento di tutte le persone che hanno compiti e ruoli decisionali.

Non si perpetui l'errore storico, di cui ancora se ne pagano le conseguenze, commesso con l'Autostrada del Sole e di tante altre opere.

Intanto, il 16 agosto, alle ore 9.30, il comitato guidato da Vittorio Napolitano (noto e apprezzato dirigente del vecchio Compartimento di Reggio Calabria) incontrerà il sindaco di Sapri Antonio Gentile.

SCHEDA DI COMPARAZIONE TRACCIATO BATTIPAGLIA-MONTESANO-LAGONEGRO-PRAJA A MARE CON TRACCIATO BATTIPAGLIA-BUONABITACOLO-SANZA-SAPRI

ALTERNATIVA 1. LAGONEGRO.-PRAJA

- Km 127
- Pendenze 18 per mille, anche in galleria, riduzione di velocità nella tratta Lagonegro-Praja a 150/160 km/h
- Costo: 6.100 (vicine indicato solo la spesa minima)
- Aumenta il rischio sismico fino a 0.225 - 0.300, soprattutto con le falde di Casalbuono 13,7 km e Nemoli 5, 2 Km (con velocità avanzamento rischio sismico di 0,5 mm/anno)
- Esclude Sapri, Maratea, il Basso Cilento, il litorale del Golfo di Policastro, la Costa di Palinuro e Marina di Camerota (due anni fa la spiaggia più bella d'Italia) e tante altre località che da anni si fregiano dell'ambito riconoscimento della Bandiera Blu d'Europa
- A causa della complessità del territorio raggiunge una velocità che va dai 160 ai 220 km/h

ALTERNATIVA 2: BUONABITACOLO-SAPRI

- Km 106
- velocità che raggiunge i 300km/h
Costo max: 6.100
- Diminuisce notevolmente il rischio sismico perché il territorio da Buonabitacolo a Sapri raggiunge al massimo lo 0.150 (la metà del rischio), evitando eventuali costi dovuti alla salvaguardia di tali rischi
- Collega direttamente Sapri e Maratea (due grosse località turistiche). Ripristina lo storico collegamento con il Cilento; territori d'importanza strategica riconosciuta anche nello Studio di Fattibilità - 7.2.2 Alternativa 2 Battipaglia Sapri: *"Tale scelta non solo si caratterizza con una forte valenza territoriale in quanto consente l'accessibilità al sistema AV/AC per tre regioni (Campania, Basilicata, Calabria), ma valorizza altresì zone ad alta valenza turistica (es. Parco del Cilento e Vallo di Diano), creando le condizioni per nuove opportunità di servizio commerciale verso i suddetti poli attrattori"*. Infatti, programmando un servizio metropolitano con convogli leggeri e una rete circolare di minibus elettrici, si potrebbero collegare comodamente la fascia costiera e i centri collinari compresi nel Parco del Cilento, Alburni e Vallo di Diano (dando così un vero significato al Parco)
- Assegna la giusta dignità al Basso Cilento e Golfo di Policastro, linea storica, d'importanza strategica e risultata soluzione preferibile nello studio di fattibilità ('corridoio Tirrenico' alternativa 1) poi accantonata a vantaggio del 'tracciato autostradale' risultata seconda alternativa preferibile.

La ipotesi peggiore sul progetto F.S. in itinere che prevede di saltare il Cilento intero è ormai diventata una tragica realtà. L'allarme sociale creato dalle ultime vicende, impone riflessioni e soprattutto azioni ormai divenute improrogabili per rispetto alla nostra città.

Inutile rimarcare che l'eventualità che prende corpo sarebbe una sciagura che comprometterebbe irrimediabilmente il futuro economico-sociale delle generazioni a venire.

Solo gli irresponsabili e i bugiardi, caro sindaco, possono sostenere tesi diverse o meno catastrofiche.

Acclarato ciò quanti hanno a cuore le sorti della propria terra o rivestono ruoli istituzionali devono fare una riflessione seria sulle strategie adottate e i comportamenti da mettere in campo per scongiurare il pericolo che questa generazione di amministratori passi alla storia come un gruppo di ignavi irresponsabili che si fanno scippare l'ultima speranza in un futuro migliore.

Sì perché è ormai evidente che noi, nel cilento, non abbiamo saputo far sentire forte e chiaro il nostro dissenso dando troppo ascolto a lusinghe e minacce di soggetti interessati solo a mantenere tranquillo il proprio articello elettorale. E in questo senso credo siano da censurare in modo deciso i rappresentanti per i quali ci siamo tanto adoperati anche nel corso delle ultime elezioni e che ci hanno ripagati con il disprezzo più assoluto verso i bisogni della nostra gente dando via libera, per esempio al progetto di cui sopra in commissione trasporti regionali (il tuo amico Cascone Caro Sindaco!) o consentendo che lo stesso passasse in senato con il suo voto favorevole salvo poi presentare una inutile quanto tardiva mozione. E mi riferisco all'etereo senatore del collegio.

Il tuo amico Cascone ha avuto, addirittura, l'ardire di venire a raccontarci in casa nostra che Sapri deve ritenersi privilegiata e fortunata per il fatto che la nuova linea passerà per il vallo di diano. E diceva queste cose davanti al sindaco in piazza plebiscito e lo stesso, anziché prenderlo a calci, sorrideva ed annuiva.

È paradossale: poi, che persino l'Ente Parco Istituzionalmente deputato alla tutela ambientale, contrariamente a ciò che accade ovunque, da noi plaude alla realizzazione di una opera che sventra il territorio anziché pretendere l'utilizzo e il potenziamento di una linea storica già esistente,

E se si spiega, ma non si giustifica, il comportamento del presidente del parco in quanto valdianese. Fuorviante, tranne che in periodo elettorale, fa invece rabbrivire il comportamento del vicepresidente nostro conterraneo che, con le sue strategiche assenze barattate con la promessa di una presidenza che non arriverà mai, ha consentito che avvenisse, senza aprir bocca, l'ennesimo stupro della sua gente.

Vergogna: dottore De Lio !!!

Ma quello che sicuramente ha fatto più scalpore è stato l'atteggiamento passivo e disinteressato della nostra amministrazione comunale che al di là di qualche dichiarazione di circostanza ha mostrato tutta la propria incapacità e inconsistenza nell'affrontare problemi che avrebbero avuto necessità di ben altra autorevolezza e competenza.

Ci saremmo aspettati di vedere il nostro evanescente sindaco, almeno in questa disperata situazione, chiedere audizioni alla commissione trasporti regionale, ai ministeri, ai vertici delle ferrovie, convocare i sindaci del cilento, sindacati, sensibilizzare i cittadini e invece ha avuto, troppo impegnato nel cambi di look, solo il tempo, tra un selfie e un altro, di fare bella mostra di se in manifestazioni insignificanti ed in assembramenti imbarazzanti.

Di questa tua insipienza caro sindaco dovresti prendere atto e trarre le dovute conclusioni ma so bene che da te non ti si può aspettare nessun atto di dignità.

oppure
D. De Lio

L'unico atto che questo consiglio ha partorito, dopo un mese di insistenza dei gruppi di opposizione, è stata la del. consiglio comunale N.5 del 5/5/21 pubblicata con un ritardo biblico e prontamente affossata negli archivi comunali.

Non mi risulta, sindaco, e se mi sbaglio ti chiedo di smentirmi con dati di fatto, che questo atto sia stato mai inviato da qualche parte, tanto giusto per dimostrare in quale considerazione tieni i tuoi consiglieri.

Poi è arrivato questo Consiglio Comunale, convocato dopo vari rinvii convocato solo per evitare che un comitato spontaneo di cittadini, che ringrazio per quanto stanno facendo, potesse scavalcare le traballanti istituzioni locali.

E poi ancora la tragica farsa di un consiglio "a porte chiuse" che rappresenta il più grave attacco all'esercizio della democrazia partecipativa che si sia mai avuta in questo paese.

Possibile, sindaco, che dopo aver passato i mesi estivi nel favorire assembramenti di ogni tipo e facendo bella mostra di te nel più totale disprezzo delle norme sanitarie, proprio adesso ti sei ricordato che esistono norme che dovrebbero solo regolare, giammai impedire, l'espletamento di un consiglio comunale che peraltro si sarebbe potuto tenere anche all'aperto.

Poi infine, nella mattinata di domenica, la notizia informale di una clamorosa inversione di marcia del sindaco che, bontà sua, consentirebbe ai cittadini di presenziare al consiglio.

In questo senso la mozione, chiedo al sindaco di regolarizzare formalmente questa seduta mettendo fine ad una farsa che sarebbe oltremodo ridicola ed esilarante se non fosse tragica.

Davvero tanta paura ti fa il confronto democratico con i cittadini?

Guardate questa è una battaglia difficile e tardiva ma quello che oggi dobbiamo capire è se tra gli ostacoli che dobbiamo affrontare c'è anche un sindaco e un consiglio che non hanno voglia di combatterla.

Per quanto riguarda me e gli amici del comitato, convinti come siamo che le uniche battaglie sicuramente perse sono quelle che non si combattono, ribadiamo la volontà di andare fino in fondo con tutti quelli che ci troveremo a fianco non fosse altro che per avere la coscienza tranquilla ma anche convinti che

"Insieme ce la possiamo fare"

Preannuncio pertanto il mio voto favorevole a qualsiasi iniziativa che vada nel senso auspicato.

Donatella D'Agostino

