



DIBATTITO PUBBLICO
Garganica

RELAZIONE CONCLUSIVA DEL COORDINATORE

Allegato 1

Domande e risposte
via mail

DOMANDE E RISPOSTE

I. AMBIENTE E PAESAGGIO

1. Quali saranno le soluzioni per tutelare flora e fauna locali? Si è pensato ai corridoi faunistici?

La sensibilità di ANAS rispetto all'ambiente è cresciuta negli anni, grazie al confronto quotidiano con gli enti preposti alla sua tutela. Questo si riflette anche nella selezione delle società coinvolte nella progettazione delle opere stradali. In accordo con gli habitat esistenti, saranno studiati corridoi faunistici. La strada, infatti, garantirà la protezione degli animali e, al contempo, la sicurezza della circolazione. Inoltre, le caratteristiche delle alternative 3A e 3B permettono di ridurre al minimo l'interferenza tra la strada e la fauna e la vegetazione, dal momento che si prevede l'utilizzo di viadotti e gallerie. Inoltre, si prevede, in accordo con la sicurezza della viabilità, la piantumazione di specie vegetali autoctone al fine di inserire l'opera nel contesto paesaggistico locale.

Il nuovo itinerario tra Vico del Gargano e Mattinata prevederà un sistema di raccolta delle acque piovane. Questo permetterà di non disperdere nei corsi d'acqua alcuni materiali che potrebbero essere dispersi dai veicoli, come il polverino dei freni e l'olio motore. Si prevede, dunque, di convogliare le acque raccolte verso vasche, dove far depositare le sostanze trasportate dalla pioggia in modo da immettere nell'ambiente acque chiarificate. ANAS ritiene particolarmente importante il sistema di collettamento delle acque anche per via della natura carsica del territorio.

Si prevede, infine, l'installazione di sistemi di videosorveglianza in modo da evitare e dissuadere sia i comportamenti impropri, sia l'abbandono di rifiuti sul nuovo itinerario.

Inoltre, ANAS ha già utilizzato, in altri interventi, pavimentazioni stradali capaci di ridurre il rumore, con materiali caratterizzati anche dalla presenza di polverino di gomma da riciclo degli pneumatici fuori uso.

2. Quali criteri progettuali saranno adottati per una perfetta integrazione delle opere stradali con il paesaggio circostante? È stato eseguito un censimento di tutte le specie arboree che dovesse essere necessario espiantare e quali interventi di compensazione sono stati previsti?

ANAS ha un approccio multidisciplinare e olistico e segue le tendenze e le tecnologie emergenti per lo sviluppo e tutela del paesaggio; mira a identificare procedure collaborative e metodologie basate sui dati per rendere i centri urbani e le aree rurali più vivibili, a prova di clima ed efficienti sotto il profilo delle risorse riconnettendo le persone con la natura in termini di ambiente e società.

In questi processi di trasformazione territoriale, applichiamo le linee guida internazionali di sostenibilità agli ecosistemi e alle comunità locali, proponendo progetti rigenerativi e misure di rinaturazione che:

- Riconoscano le diversità ambientali e le preesistenze storiche, culturali e naturali quali risorse fondamentali per la progettazione;
- Considerino come materiali da costruzione privilegiati gli elementi naturali: il suolo, l'acqua, le piante e il loro contributo alla costruzione degli habitat;
- Garantiscano un uso ottimale delle risorse proponendo soluzioni progettuali e di gestione compatibili e sostenibili;
- Propongano la riqualificazione complessiva degli ambiti territoriali interessati, anche attraverso l'eventuale ridisegno delle aree dismesse o degradate e degli spazi di risulta.

L'inserimento paesaggistico delle opere sarà studiato con molta cura, preliminarmente verrà approfondito lo studio sulle tecniche, i materiali e i tipologici presenti nell'area del Gargano. Successivamente si valuteranno le diverse proposte che potranno emergere dagli studi condotti da architetti paesaggisti con competenze disciplinari diverse, dal campo architettonico a quello naturalistico-ambientale e storico-culturale, cogliendo l'identità del luogo e progettando interventi che rispondano alle esigenze umane e al contesto paesaggistico-ambientale.

Si perverrà, a seconda dei casi, considerata la variabilità degli ambiti, alla definizione di un concept con una forte identità, molto riconoscibile nel paesaggio circostante e/o un intervento che ben si mimetizzi con il contesto. Le soluzioni paesaggistiche che saranno adottate non possono essere elencate in questa fase, in quanto gli studi in materia non sono ancora maturi e non hanno avuto l'adeguato livello di approfondimento progettuale che potrà puntualmente connotarsi a valle della scelta del tracciato preferenziale.

3. Sarà possibile valorizzare le strade a nord, verso Vico e a sud, verso Mattinata, migliorandone la manutenzione e creando dei percorsi ciclabili?

La realizzazione di una nuova strada veloce sposterà il traffico pesante e quello di lunga percorrenza dalle strade litoranee a quella di progetto, ciò comporterà la decongestione delle stesse e quindi una maggiore fruibilità dal punto di vista ciclabili.

II. LA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

1. Quando avranno inizio i lavori? I fondi sono già disponibili?

Sono in corso da tempo contatti tra regione Puglia, ANAS - in qualità di soggetto attuatore - e il Ministero delle Infrastrutture per l'inserimento di quest'opera nel nuovo Contratto di Programma 2021-2025.

L'aggiornamento del Contratto di Programma ANAS-MIMS determinerà la certezza delle risorse pluriennali disponibili per questo, come per tanti altri progetti in gran parte finanziati con la legge di Stabilità e, per la parte residuale, con le risorse disponibili dei nuovi Fondi per lo Sviluppo e la Coesione, anch'essi oggetto di pianificazione nel contratto.

Le priorità di intervento, sul fronte delle nuove opere, saranno individuate sulla base di criteri quali l'analisi della rete e dei relativi fabbisogni infrastrutturali, l'analisi del traffico e dell'incidentalità, i benefici trasportistici ma, soprattutto, in esito alla condivisione della progettualità con le comunità locali e gli enti territoriali. Il disco verde ai lavori potrà concretizzarsi ed essere agevolato dallo svolgimento del dibattito pubblico – strumento cruciale di partecipazione democratica che non solo agevolerà l'attuazione del Contratto di Programma, ma contribuirà anche a rendere più sostenibili i progetti e quindi la costruzione delle opere, da un punto di vista sociale e ambientale, oltre che economico.

Inoltre, il Commissario straordinario Vincenzo Marzi, figura di alta professionalità tecnico amministrativa, è stato appositamente nominato per gestire quest'opera ed altre ancora ubicate sia in Puglia che in Molise, da tempo bloccate a causa di ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive ed alla complessità delle procedure amministrative. Il Commissario straordinario interverrà con i poteri derogatori previsti dal legislatore per monitorare lo sviluppo di tutti i livelli progettuali (PFTE/definitivo/esecutivo), gestire gli articolati processi autorizzativi e consentire sia l'avvio dell'opera sia la realizzazione della stessa.

Per quanto riguarda la progettazione, l'approvazione di un progetto da parte dei commissari sostituisce infatti qualsiasi autorizzazione, parere, visto o nulla osta previsti dalla legge, ad eccezione di quelli richiesti per la tutela dell'ambiente e per la tutela dei beni culturali e paesaggistici (per i quali è comunque prevista una disciplina semplificata). Sul fronte dell'esecuzione, i commissari possono invece, laddove agiscano come stazioni appaltanti, operare in deroga alle leggi sui contratti pubblici, ad eccezione di alcune specifiche disposizioni che devono invece essere rispettate. In pratica, tutto questo vuol dire che i commissari, rispetto a un qualsiasi altro ente pubblico incaricato di realizzare un'opera attraverso le procedure canoniche, sono soggetti a molti meno vincoli legali.

2. I fondi sono dedicati o potrebbero cambiare destinazione?

ANAS condivide con il MIMS il controllo e monitoraggio delle risorse pubbliche assegnate ai progetti e il loro stato di attuazione finanziario e procedurale consentendo una maggiore efficacia nella pianificazione della spesa rispetto al passato.

3. Quando è previsto il termine ultimo dei lavori?

Per ciascuna alternativa progettuale si prevedono, in via preliminare, i seguenti tempi di realizzazione:

- Itinerario 1: 4 anni per l'alternativa 1A, 3 anni per la 1B, 2.5 anni per la 1C, 3.5 anni per la 1D;
- Itinerario 2: 3.5 anni;
- Itinerario 3: 4 anni per l'alternativa 3A e 3.5 anni per la 3B.

A partire da questi tempi è possibile determinare i tempi massimi complessivi per la realizzazione dei lavori di ciascuna delle otto macro alternative, nel caso vengano realizzate in sequenza (variabile tra 9.5 anni e 11.5 anni) e non in parallelo, nel qual caso ovviamente i tempi si ridurrebbero a 4 anni.

4. Sono previste delle penali per gli eventuali ritardi?

Nel Capitolato Speciale di Appalto Lavori – Parte Generale, sono contenute le condizioni generali che regolano i rapporti tra ANAS S.p.A. e l'Appaltatore, in conformità alla normativa vigente in materia, incluso le penali. In caso di ritardo rispetto al termine di ultimazione dei lavori nonché nella ultimazione di ciascuna partita di lavoro, come individuate nel Contratto, rispetto ai rispettivi termini stabiliti nel Cronoprogramma, eventualmente modificato in conformità dei disposti contrattuali, l'Appaltatore deve corrispondere ad ANAS una somma a titolo di penale il cui importo giornaliero è stabilito nel Contratto. I lavori vengono eseguiti nel rispetto del Cronoprogramma predisposto da ANAS integrante il progetto esecutivo e facente parte del Contratto.

5. Quali saranno i tempi di percorrenza con la realizzazione della nuova opera?

Attualmente, per raggiungere Vieste da Mattinata sono necessari 53 minuti. Con il nuovo itinerario sarà invece possibile percorrere il tragitto in 27 minuti, con una riduzione dei tempi di viaggio pari al 40% rispetto ad oggi. Invece, nel tratto tra Mattinata e Peschici, la riduzione dei tempi di percorrenza sarà pari al 51%. I tempi di percorrenza a confronto sono stati calcolati considerando la viabilità attuale che attraversa la Foresta Umbra, mentre per la soluzione di progetto l'ipotesi è rispettosa dei limiti di velocità specifici per la tipologia di strada che si intende realizzare. I tempi di percorrenza, inoltre, saranno ulteriormente ridotti poiché per raggiungere Vieste non sarà necessario passare per la località Mandrione, dal momento che è stato ipotizzato un accesso specifico per la città.

6. Perché per i tratti della piattaforma stradale che viene realizzata in variante si utilizzano le caratteristiche geometriche delle strade extraurbane secondarie di tipo C1, mentre per i tratti da realizzare in sede vengono utilizzate le caratteristiche geometriche del tipo C2?

Le differenze tra una strada di tipo C1 ed una strada di tipo C2 sono abbastanza limitate in termini di larghezza della piattaforma. La categoria C2 presenta infatti una carreggiata e una banchina più stretta di 25cm ciascuno rispetto alla C1. In termini di velocità di progetto e pendenze non cambia nulla. La normativa DM2001 prevede l'uso della categoria C1 in caso di traffico sostenuto e l'uso della categoria C2 in caso di traffico limitato. Dagli studi fatti è emerso un traffico sostenuto nella tratta Vico del Gargano -Vieste mentre un traffico moderato nella tratta Vieste-Mattinata.
