



DIBATTITO PUBBLICO
Garganica

RELAZIONE CONCLUSIVA DEL COORDINATORE

Allegato 3
Restituzione incontri
territoriali

DIBATTITO PUBBLICO

SS 89 "GARGANICA"

Primo incontro informativo territoriale

Vico del Gargano, 19 gennaio 2022

Report sintetico

Introduzione

Mercoledì 19 gennaio 2022, presso la sala consiliare del comune di Vico del Gargano, si è tenuto il primo incontro informativo territoriale previsto nell'ambito del dibattito pubblico relativo alla SS 89 "Garganica" - Potenziamento del collegamento da Vico del Gargano a Mattinata.

L'incontro si è svolto in modalità mista, ovvero con parte del pubblico collegata tramite Zoom e parte in presenza. L'incontro, a cui hanno partecipato circa 100 persone, è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, il quale ha descritto le modalità di svolgimento del dibattito.

La presentazione è disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>

Successivamente, dopo i saluti istituzionali da parte del Sindaco di Vico del Gargano Michele Sementino e del Commissario Straordinario Vincenzo Marzi, sono state presentate le caratteristiche del progetto, seguendo la seguente scaletta.

Inquadramento dell'opera

Arch. Giovanni Magarò – ANAS Spa

Lo scenario attuale e quello futuro

Ing. Corrado Sanna, ATI incaricata della progettazione

L'archeologia, l'ambiente e il paesaggio

Arch. Sandro Bracchini, ATI incaricata della progettazione

L'itinerario 1: le quattro soluzioni studiate e le modalità realizzative

Ing. Nando Granieri, ATI incaricata della progettazione

Le presentazioni sono disponibili al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>

Durante l'incontro, i partecipanti sono stati invitati a porre domande e osservazioni ai relatori via chat. Le domande ricevute sono state aggregate per temi ed hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro. Durante questo primo incontro **sono state raccolte 33 domande** e osservazioni. Le domande pervenute sono **state aggregate per temi in 11 punti** e successivamente riproposte ai relatori.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle domande pervenute e le relative risposte.

Domande e risposte

La nuova viabilità Garganica e l'intermodalità. In che modo si può integrare la pianificazione con altre modalità di trasporto sostenibile?

Nel momento in cui si spostano importanti flussi di traffico su una nuova viabilità, si rendono più facilmente percorribili alcune arterie a mezzi diversi dall'automobile o dai mezzi pesanti. Nello specifico, se si crea una nuova viabilità tra Peschici e Mattinata, si libera un tratto di strada per il turismo lento. Un ragionamento simile può essere fatto anche per la strada litoranea, sulla quale si potrebbe ipotizzare una riduzione della velocità consentita successivamente alla realizzazione del tratto oggetto di dibattito pubblico agevolando la mobilità dolce. Si sta ragionando sull'individuazione di percorsi di mobilità ciclabile che seguano la viabilità esistente e il sistema di strade poderali e vicinali, in accordo con l'alternativa progettuale che verrà scelta e con le indicazioni del Ministero delle Infrastrutture e delle mobilità sostenibili e della Regione Puglia. Sarà necessario ragionare in un'ottica di area vasta, costituendo percorsi e/o itinerari ciclabili completi e a servizio di tutto il territorio grazie anche a circuiti che coinvolgano tutto il Gargano.

Inoltre, nell'ambito del sistema nazionale delle ciclovie turistiche in Italia è stata finanziata la Ciclovia Adriatica, 820 chilometri da Lignano Sabbiadoro al Gargano. Collegherà quindi anche Venezia al Gargano attraversando, prima di giungere in Puglia, le regioni Veneto, Emilia-Romagna, Marche, Abruzzo e Molise. Il percorso preventivato è internamente litoraneo e corre parallelamente all'itinerario della E55; alla Romea scendendo nella parte centrale e alla SS 16 Adriatica scendendo verso sud. Per questo motivo, si sta lavorando per l'individuazione dei progetti da realizzare. Il comune di Vico del Gargano sta investendo sulla mobilità sostenibile ed ha ottenuto un finanziamento per la pista ciclabile da Calenella a Pineta Marzini. Su questo

versante, il comune sta continuando le progettazioni e si sta attrezzando per favorire la mobilità dolce.

È stato trattato il tema della mancanza di parcheggi nei comuni interessati dall'opera?

Il problema dei parcheggi tocca tutti i comuni del Gargano e, in particolar modo, quelli dell'entroterra. Il comune di Vico del Gargano sta affrontando questo problema e ha ottenuto il finanziamento per realizzare un parcheggio in località San Menaio. I lavori di realizzazione dell'opera partiranno nel febbraio 2022. Inoltre, sono in corso di progettazioni altri 3 parcheggi, che potrebbero essere realizzati grazie ai fondi del Piano di Ripresa e Resilienza.

Perché si vuole realizzare una nuova opera stradale, se si vuole cercare di rendere la mobilità maggiormente sostenibile? Non sarebbe più opportuno investire sul trasporto ferroviario?

Gli aspetti da prendere in considerazione per valutare la sostenibilità di un'opera sono molti, conciliando il bisogno di muoversi con quello di ridurre l'inquinamento atmosferico e acustico. Non sarebbe corretto però prendere in considerazione esclusivamente l'aspetto ambientale, tralasciando la sostenibilità sociale ed economica. È necessario progettare sistemi di trasporto che siano sostenibili, integrati, flessibili e sinergici. Le infrastrutture ferroviarie sono fondamentali, ma non possono raggiungere tutti i comuni del Gargano caratterizzati in molti casi da una bassa densità di popolazione e non possono costituire una alternativa completamente efficace al trasporto individuale.

Inoltre, è fondamentale considerare anche la sostenibilità dell'intervento operando sugli aspetti progettuali e costruttivi. Per questo, si deve guardare, ad esempio, a criteri di progettazione che puntino all'economia circolare ed al tipo di materiali che si utilizzeranno nella realizzazione dei lavori.

Ci sono molti aspetti da considerare nel concetto di sostenibilità e sarebbe riduttivo pensarlo come una contrapposizione tra le diverse articolazioni modali del trasporto pubblico e privato. Anche nel settore stradale si sta intervenendo per renderlo come per altri sistemi di trasporto decarbonizzato ed efficiente dal punto di vista energetico.

Come si prevede di tutelare il parco del Gargano? In che modo si intende procedere sul tema delle compensazioni ambientali?

La Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) non è esclusivamente un procedimento amministrativo, ma un confronto su un progetto e sulle sue opportunità. In passato, ANAS ha realizzato interventi infrastrutturali che hanno interessato anche parchi e aree protette delicate e di notevole interesse. La VIA ha permesso di trovare forme di progetto e d'intervento compatibili con il contesto delicato in cui erano inserite. Non ci si è limitati ad applicare mitigazioni ambientali sul progetto, ma si sono studiate specifiche soluzioni di progetto capaci di arrecare il minor danno possibile al contesto evitando o minimizzando gli impatti negativi. I progetti studiati in modo attento e corretto non trovano ostacoli nel momento della VIA e per questo motivo ANAS l'affronterà serenamente.

Specifiche categorie di interventi nasceranno anche proprio dal confronto con le comunità in questa fase di dibattito pubblico producendo una "ottimizzazione" del progetto.

È necessario, poi, distinguere le compensazioni dalle mitigazioni ambientali cioè quelle direttamente collegate agli impatti (ad esempio le barriere antirumore) così come anche le compensazioni danno differenti tipi di risposte a distinti impatti siano essi più propriamente ambientali cioè di opere con valenza ambientale non strettamente collegate con gli impatti indotti dal progetto stesso, ma realizzate a parziale compensazione del danno prodotto, specie se non completamente mitigabile. I criteri compensativi comprendono indicazioni per “risarcire” il territorio dagli impatti non mitigabili, come ad esempio restituire, anche in luoghi distanti dall’inserimento dell’opera, un miglior grado di naturalità al territorio, risarcire la perdita di parti dell’ecosistema che non possono essere mitigati o anche indennizzare le componenti sociali-territoriali.

Le misure di compensazione non riducono gli impatti residui attribuibili al progetto ma provvedono a sostituire una risorsa ambientale che è stata depauperata con una risorsa considerata equivalente. Tra gli interventi di compensazione si possono annoverare:

- il ripristino ambientale tramite la risistemazione ambientale di aree utilizzate per cantieri (o altre opere temporanee);
- il recupero ambientale di vecchie discariche per i rifiuti speciali ubicate nel comprensorio;
- l’interramento di elettrodotti;
- interventi sulla viabilità;
- interventi sulla rete idraulica;
- il riassetto urbanistico con la realizzazione di aree a verde, zone a parco, rinaturalizzazione degli argini di un fiume;
- tutti gli interventi di attenuazione dell’impatto socio-ambientale.

La previsione di compensazioni ambientali, quindi, sarà la naturale conseguenza del percorso del dibattito pubblico prima e della VIA poi. Avremo compensazioni ambientali nel momento in cui c’è un’effettiva sottrazione di habitat di alcune specie, che è necessario ripristinare o bilanciare. In ragione della possibile incidenza dell’opera sulla fauna e sulla flora locale, si prenderanno in considerazione gli interventi di ripristino e conservazione degli ambienti. La squadra di progettisti ha tenuto in considerazione l’esistenza di Zone di Protezione Speciale (ZPS), di Siti d’Interesse Comunitario (ZIC) e di zone IBA, legate alla presenza di avifauna.

È possibile riascoltare l’intervento della coordinatrice della Commissione Nazionale VIA Paola Brambilla al minuto 50:13 della conferenza stampa di lancio del dibattito pubblico, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>.

È corretto che i temi ambientali siano trattati da ingegnerie e architetti?

La compagine di progettazione è particolarmente ricca e qualificata e ci sono al suo interno tutte le componenti specialistiche, oltre ad ingegneri e architetti che hanno maturato competenze specifiche riguardo al tema ambientale nel loro percorso di studi e professionale. Il raggruppamento di progettisti è caratterizzato dalla presenza di soggetti assolutamente qualificati.

Come si intende affrontare il dislivello negativo dei primi 5km?

Al fine di chiudere l'anello della SS 89, nel tratto tra Vico del Gargano e Mattinata, si è studiata attentamente l'orografia del territorio e si sono studiati diversi tracciati. Si sono progettate alternative maggiormente aderenti agli elementi morfologici del territorio e alternative che li superano grazie a viadotti e gallerie. Lo studio delle alternative ha dovuto coniugare un'orografia particolarmente complessa e la normativa che prevede pendenze massime ammissibili per le strade di specifiche categorie. L'obiettivo dei progettisti è stato quello di migliorare la viabilità del territorio. Le tecnologie oggi disponibili permettono di realizzare un nuovo tracciato che superi alcune difficoltà morfologiche del territorio.

Perché ANAS propone la realizzazione di un nuovo tracciato e non l'adeguamento in sede della viabilità esistente?

Le norme relative alle infrastrutture stradali prevedono caratteristiche stringenti per quanto riguarda la larghezza del piano stradale e la geometria delle curve, in modo da disporre di strade sicure e adatte ai diversi tipi d'utenza. Calare queste caratteristiche sulle infrastrutture esistenti non è sempre possibile. I progettisti hanno previsto l'adeguamento in sede nei tratti in cui le caratteristiche del territorio lo hanno permesso. D'altra parte, esistono dei tratti in cui l'adeguamento non sarebbe agevole e, per questo, è necessario realizzare nuovi tracciati. Esistono strade dal grande pregio paesaggistico, che però scontano performance carenti dal punto di vista dell'efficienza e della sicurezza. Se si ha intenzione di disporre di una viabilità maggiormente sicura, è necessario abbandonare alcuni tratti di strada e realizzarne di nuovi.

Potrebbe essere possibile immaginare un collegamento con San Giovanni Rotondo per permettere un più facile accesso all'ospedale per i comuni della parte nord del Gargano?

Il nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata può contribuire a dare al Gargano un migliore accesso ai servizi sanitari. Una strada più veloce, ad esempio, permette soccorsi più rapidi in caso d'emergenza. Il dibattito pubblico ha il mandato di discutere l'adeguamento di uno specifico tratto della SS 89, ma sono previste anche altre opere. Per prima cosa, verrà migliorato il tratto tra Amendola e Manfredonia ed è previsto un collegamento tra l'asta sud della "Garganica" e San Giovanni Rotondo. Inoltre, è possibile pensare a lavori di adeguamento

della viabilità trasversale del Gargano. L'intero sistema di adeguamento della viabilità locale potrà portare, con la sua realizzazione ad un miglioramento dei collegamenti e dell'accessibilità ai servizi.

Perché è necessario rendere più veloci i collegamenti nel Gargano? Perché i tracciati sono così distanti dai centri abitati?

La strada che si intende costruire è una strada extraurbana, che ha l'obiettivo di velocizzare i collegamenti tra i comuni del Gargano e di sgravare la viabilità locale dal traffico di attraversamento ed in particolare quello pesante e di lunga percorrenza. Il collegamento tra la SS 89 e i centri cittadini sarà affidato ad altre arterie della viabilità locale. La realizzazione del nuovo collegamento Vico del Gargano - Mattinata potrebbe permettere la razionalizzazione del traffico urbano dei centri abitati del Gargano. Infatti, le amministrazioni locali potranno inibire alcuni tipi di traffico, come il traffico pesante, dalle loro strade avendo a disposizione un'alternativa alla viabilità esistente.

Come è possibile conoscere i nomi e le professionalità del gruppo di lavoro?

Sul sito della Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico (<https://www.mit.gov.it/node/16434>) è consultabile il Documento di Fattibilità delle alternative progettuali – prima fase del progetto di fattibilità tecnico economica - corredato da tutti gli elaborati progettuali. In questa sede è possibile conoscere il nome dei progettisti coinvolti nel gruppo di lavoro.

Quali saranno i criteri di scelta dei percorsi e chi deciderà quale sarà il percorso che verrà realizzato?

Il dibattito pubblico non è un momento decisionale, ma è un percorso che serve per far sì che il proponente si esprima sulla volontà di portare avanti il progetto in discussione. Il dibattito pubblico entra in un momento di scelta delle diverse alternative. Le alternative sono state studiate, ma si può incrementare la base conoscitiva grazie alle osservazioni emerse nel corso del dibattito.

Si sono individuate diverse alternative di tracciato (consultabili al seguente link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/il-progetto/>) che possono essere combinate tra di loro. Il dibattito pubblico è centrale per trovare ottimizzazioni e affinamenti alle alternative e a studiare la loro combinazione ottimale. Le diverse opzioni sono state confrontate sotto l'aspetto dei vantaggi, del miglioramento all'accessibilità del territorio, delle caratteristiche fisiche del territorio, del costo economico e dell'impatto sull'ambiente. La scelta del tracciato sarà il risultato di quanto emergerà dal dibattito pubblico e dalle successive fasi autorizzative.

Interventi dal pubblico

Michele Pupillo (Presidente CNA Vico del Gargano)

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:22:16 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Il presidente di CNA Vico del Gargano ha affermato che l'organizzazione ritiene che l'alternativa migliore, visti gli elaborati progettuali messi a disposizione, sia la 1A. Questa, secondo Michele Pupillo, sarebbe l'ipotesi di tracciato capace di impattare in maniera minore sul territorio. Inoltre, ha auspicato che l'intervento di realizzazione dell'opera proceda in tempi brevi, dal momento che la SS 89 Garganica è un'arteria fondamentale per il territorio, capace di migliorare l'accessibilità turistica e i collegamenti per le aree interne.

Marialuisa Faro (Deputata del Gruppo Movimento 5 Stelle)

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:26:37 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

L'Onorevole Marialuisa Faro ha affermato l'importanza del dibattito pubblico per arrivare a scelte condivise per il territorio. Ha inoltre sottolineato come la realizzazione dell'opera non debba rispondere solo al miglioramento dell'accessibilità turistica del Gargano, ma debba soprattutto rispondere alle esigenze del territorio e dei suoi abitanti.

Giuseppe Auletta

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:28:49 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Giuseppe Auletta ha affermato che la velocizzazione dei collegamenti nel Gargano non sia uno dei principali problemi del territorio. Ritiene, infatti, che sia prioritario mettere in sicurezza e adeguare la viabilità esistente, invece di realizzare una nuova strada. Inoltre, si è detto preoccupato dell'aumento del rischio di incidenti stradali con la realizzazione di un collegamento che permetterà velocità maggiori.

Marco Martens

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:30:43 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Marco Martens ha apprezzato il metodo del dibattito pubblico ed ha suggerito l'integrazione dei documenti di progetto con una matrice multicriteria a semafori. Questa sarebbe in grado

di fornire una lettura sinottica e semplificata della comparazione delle alternative. Ha, poi, apprezzato, che le intersezioni siano state progettate in rotatoria e non a livelli sfalsati, cosa che permette di ridurre la velocità dei mezzi e di aumentare la sicurezza dell'infrastruttura. Ha infine, espresso la preferenza verso percorsi che seguono gli elementi morfologici del territorio. Infatti, secondo Marco Martens, le strade rettilinee favoriscono velocità eccessive e, di conseguenza, l'aumento del rischio di incidenti stradali.

Nello Biscotti

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:34:09 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Nello Biscotti ha ricordato come la procedura di VIA debba prendere in considerazione l'opzione zero. Ha, poi, auspicato che la procedura non si riduca ad un atto formale, ma sia un'analisi approfondita dell'impatto ambientale dell'opera. Si è poi chiesto come sarà possibile pensare a compensazioni ambientali adatte in un'area delicata e caratterizzata da una stratificazione di aree vincolate e protette. Infine, ha affermato la necessità di coniugare la tutela dell'ambiente con la necessità del territorio di disporre di collegamenti di trasporto più efficienti.

Conclusione

L'incontro si è concluso con gli interventi del Sindaco di Vico del Gargano Michele Sementino e del Commissario Straordinario Vincenzo Marzi.

Il Sindaco Michele Sementino ha sottolineato l'importanza del dibattito pubblico per raccogliere le conoscenze e le risorse del territorio, per superare lacune e difficoltà del progetto. Ha, poi, affermato l'importanza per il territorio di disporre di un'arteria di collegamento più veloce e sicura, soprattutto per migliorare l'accessibilità turistica e i collegamenti con le aree interne del Gargano.

In seguito, il Commissario Straordinario Vincenzo Marzi ha sottolineato l'importanza del dibattito pubblico per creare un confronto sul territorio e per migliorare un progetto che ANAS ha studiato con molta attenzione. Ha, poi, ricordato come il contributo del territorio sia fondamentale per le successive fasi di progetto e per la realizzazione dell'opera.

In chiusura dell'incontro sono stati ringraziati tutti gli intervenuti, che sono nuovamente stati invitati a partecipare ai prossimi incontri previsti dal percorso di dibattito pubblico.

DIBATTITO PUBBLICO

SS 89 "GARGANICA"

Secondo incontro informativo territoriale

Peschici, 26 gennaio 2022

Report sintetico

Introduzione

Mercoledì 26 gennaio 2022, presso l'auditorium di Peschici, si è tenuto il secondo incontro informativo territoriale previsto nell'ambito del dibattito pubblico relativo al nuovo collegamento da Vico del Gargano (SS 693) a Mattinata (SS 89).

All'incontro, che si è svolto in modalità mista, ovvero con parte del pubblico collegata tramite Zoom e parte in presenza, hanno partecipato circa 130 persone ed è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena**, il quale ha descritto le modalità di svolgimento dei lavori.

La presentazione è disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>

Successivamente, dopo i saluti istituzionali da parte del sindaco di Peschici **Francesco Tavaglione** e del Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi**, sono state presentate le caratteristiche del progetto, secondo la seguente scaletta.

Inquadramento dell'opera

Arch. Giovanni Magarò – ANAS Spa

Lo scenario attuale e quello futuro

Ing. Corrado Sanna- ATI incaricata della progettazione

L'archeologia, l'ambiente e il paesaggio

Arch. Alessandro Bracchini- ATI incaricata della progettazione

L'itinerario 1: le quattro soluzioni studiate e le modalità realizzative

Ing. Elena Bartolucci- ATI incaricata della progettazione

Le presentazioni sono disponibili al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>

Durante l'incontro, i partecipanti sono stati invitati a porre domande e osservazioni ai relatori via chat. Sono state raccolte **41 domande e osservazioni**, successivamente aggregate per **temi in 11 punti**, che hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle domande pervenute e le relative risposte.

Domande e risposte

Su quali dati sono basate le analisi che hanno portato alla definizione delle ragioni dell'opera riportate nel dossier di progetto?

La riduzione dell'inquinamento atmosferico ovvero il miglioramento della qualità dell'aria con la realizzazione del nuovo collegamento Vico del Gargano-Mattinata sarà favorito da questi fattori:

- diminuzione dei tempi di viaggio per l'accorciamento dei percorsi e anche per un aumento della velocità di percorrenza in condizioni di sicurezza;
- riduzione delle pendenze e delle tortuosità del tracciato;
- ridistribuzione di quote significative di traffico nell'ambito della rete stradale ed in particolare del traffico di lunga percorrenza su un'arteria più performante, eliminando congestione, accodamenti ed effetto stop&go.

Tutti questi fattori permettono un uso più efficiente dei motori delle auto e dei veicoli commerciali, che comporta una riduzione delle emissioni. Inoltre, si è valutata anche l'evoluzione del parco mezzi circolante, che si sta dirigendo verso una progressiva elettrificazione.

Parallelamente ci sarà un miglioramento del clima acustico, originato dalla ridistribuzione del traffico anche valutandone una crescita nei volumi con una riduzione dell'impatto del rumore stradale, in particolare per le alternative che prevedono un maggiore uso di gallerie e per i tracciati che si posizionano in aree a minor densità abitativa. I limiti di immissione saranno anche rispettati con l'impiego ove necessario da specifiche opere di mitigazione. Una considerazione importante riferibile al rumore è che i riferimenti normativi adottati quali limiti sono più stringenti nella fascia di territorio più a ridosso dell'infrastruttura nel caso di una strada di nuova realizzazione rispetto a quelli da considerare per le strade esistenti e assimilabili (ampliamenti in sede, affiancamenti e varianti).

Il progetto, inoltre, prevede che la nuova strada possa comportare una crescita economica del territorio. I minori tempi di percorrenza e il minor uso di carburante per il trasporto delle merci potranno avere un impatto positivo sulla gestione delle risorse delle imprese del territorio garganico.

Con quale logica, nelle diverse alternative, si sono progettati i diversi accessi a Peschici? Come inciderà l'opera sulle attività agricole e turistiche di Peschici?

L'accesso a Peschici è stato trattato in maniera differente nelle diverse alternative di progetto. Si sono studiate sia alternative che migliorano l'accesso alla città sia alternative che contribuiscono ad una migliore distribuzione del traffico diretto alle località costiere comprese tra Peschici e Vieste. Le alternative 1A e 1B, che sono più filanti, sono poste ad una quota che rende più complicati i raccordi con la viabilità esistente e quindi prevedono un minor numero di nodi che soddisfano gli scambi principali. Le alternative 1C e 1D, invece, seguono la morfologia del territorio e ciò permette una maggiore interconnessione con la viabilità esistente. Bisogna ricordare che tutte le alternative sono ottimizzabili, grazie anche alle osservazioni che emergeranno dal dibattito pubblico.

Infine, bisogna sottolineare che le gallerie e i viadotti, considerati per le alternative 1A e 1B, non avranno forti impatti sulle attività agricole e turistiche del territorio. Le gallerie previste, infatti, non saranno visibili, dal momento che si tratta di gallerie naturali, mentre i viadotti avranno una quota tale per cui la distanza tra i piloni sarà superiore ai 40 metri e la quota del piano viabile non ostacolerà le attività che vengono scavalcate permettendo di mantenere l'accesso e l'utilizzo dei campi coltivati. Il tratto 2, invece, richiederà alcune ottimizzazioni per moderare l'impatto delle opere previste sulle proprietà, come nel caso della galleria di 100 metri che si è previsto di realizzare così come l'introduzione delle viabilità di ricucitura con eventuali opere d'arte minori (sovrappassi e sottopassi) necessarie alle connessioni tra nuclei abitati e/o attività a monte e a valle della strada che non potrà mantenere gli accessi esistenti che andranno razionalizzati. Quindi anche con impegno di aree non così limitate o strettamente limitate all'asse principale esistente. I nuovi attraversamenti consentiranno la mobilità dei mezzi agricoli o mezzi d'opera necessari all'economia degli insediamenti produttivi esistenti e futuri. Nelle successive fasi di approfondimento progettuale della soluzione prescelta, si farà particolare attenzione ad incidere il meno possibile sulle attività del territorio.

Se e come si è pensato di mettere in sicurezza le parti più pericolose della viabilità esistente?

Il progetto prevede che la viabilità esistente sia raccordata con il nuovo itinerario tra Vico del Gargano e Mattinata. Sarà necessario, inoltre, mettere in sicurezza le strade di accesso alle

proprietà private. ANAS ha previsto anche un intervento di sostituzione e messa a norma delle barriere di sicurezza presenti sulla SS. 89 "Garganica".

In che modo è stato valutato il rischio idrogeologico dell'opera e l'interferenza con i corsi d'acqua?

Nello studio delle alternative progettuali si è tenuto conto delle zone di impaludamento e di esondazione, con particolare attenzione all'alluvionabilità. In questa fase si è fatto un lavoro meticoloso per evitare le zone di pericolosità idraulica e per registrare tutti i diversi elementi di pericolosità, facendo anche una ricognizione dei rii e dei fossi presenti lungo i diversi tracciati. L'aspetto del rischio idraulico sarà approfondito, comunque, nelle successive fasi di progetto.

Com'è stato immaginato il collegamento tra la SS 693 e la zona industriale di Vico del Gargano?

Le alternative di tracciato proposte non rappresentano un progetto chiuso. Le esigenze e i suggerimenti, riguardo alla connessione della viabilità esistente e dei poli d'interesse con il nuovo tragitto della "Garganica", saranno tenute in considerazione per disporre di una viabilità più efficace ed efficiente. Le soluzioni specifiche saranno studiate nelle successive fasi di progetto.

Quali saranno gli impatti economici e ambientali dei cantieri e dell'opera stessa?

Si è previsto che i cantieri per la realizzazione della nuova strada nei loro diversi lotti funzionali dureranno singolarmente massimo 4 anni, prendendo in considerazione i tempi di realizzazione delle opere più complesse, come le gallerie. La previsione di realizzare numerosi nuovi tratti di strada permetterà di minimizzare i disagi per il traffico locale, dal momento che non ci sarà interferenza con la viabilità esistente. La realizzazione dei tratti in variante, infatti, renderà possibile affiancare i lavori con i flussi di traffico, evitando congestioni stradali soprattutto nel periodo estivo. Sono previsti disagi maggiori per le soluzioni progettuali più adagate sugli elementi morfologici del territorio e che prevedono l'adeguamento in sede, perché sono caratterizzate da una maggiore interferenza con la viabilità esistente. In questo caso, ANAS prevede di introdurre sistemi di partecipazione, informazione e comunicazione con le amministrazioni locali, in modo da ridurre i disagi quanto più possibile. Infine, per quanto riguarda la tratta 2, dove si prevede l'adeguamento in sede in alcuni tratti. In questo caso, si cercherà di limitare i disagi predisponendo una viabilità alternativa che, una volta completato l'adeguamento, servirà a gestire l'accesso alle proprietà poste lungo il percorso della SS 89.

Come si prevede di superare il divieto di costruire opere di mobilità diverse dalle strade poderali all'interno del Parco del Gargano?

Le opzioni studiate toccano il Parco solo nella loro parte terminale, dove già esiste una strada. Inoltre, i lavori di adeguamento comporterebbero un allargamento poco significativo della strada esistente. Per questo, si può ipotizzare un intervento marginale. In questa fase di progettazione, si sono presi in considerazione i vincoli o tutele esistenti sul territorio e le norme europee, che prevedono di realizzare infrastrutture nell'ottica di non produrre un danno significativo all'ambiente. Nello sviluppo del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica (PFTE), si faranno studi più dettagliati dell'interferenza dell'opera con l'ambiente e, in particolare, con il parco del Gargano. Inoltre, nella fase di valutazione ambientale, le diverse alternative saranno considerate rispetto al loro impatto sul territorio.

I risparmi ottenuti con la realizzazione di una delle alternative più economiche potranno essere reinvestiti in servizi per il territorio?

Il progetto si trova in una fase embrionale e, al momento, si stanno definendo le soluzioni tecniche del tracciato che dovrà essere ammesso a finanziamento. ANAS ha il compito di progettare l'intervento. La possibilità di utilizzare le possibili economie è compito di altri soggetti. È importante ricordare che ANAS ha l'obiettivo di realizzare sul territorio un'infrastruttura più sicura e anche di ridurre l'incidentalità.

È possibile scaricare tutta la documentazione che avete mandato in onda? e se sì, come e dove?

Alla sezione "Partecipa" del sito internet dedicato al dibattito pubblico (<https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>) vengono caricati i video integrali degli incontri e le presentazioni usate dai relatori, corredate da un report sintetico.

Può essere possibile fare un tracciato più ampio della superstrada, prevedendo, in futuro, una possibile ferrovia parallela?

Le caratteristiche delle infrastrutture ferroviarie e stradali sono molto diverse e specifiche. Le ferrovie convenzionali non possono affrontare, ad esempio, le curve molto strette e/o le pendenze elevate che invece sono ammesse in ambito stradale. Considerando le caratteristiche del territorio e delle alternative di progetto per la realizzazione del tratto tra Vico del Gargano e Mattinata, è molto difficile immaginare l'affiancamento della strada con una ferrovia.

Saranno previste delle aree di sosta naturalistiche attrezzate visto il percorso all'interno del parco?

La nuova strada potrà offrire nuovi scorci sul Gargano, che potranno essere valorizzati con aree di sosta pensate per godere di vedute sul territorio.

Interventi dal pubblico

Giuseppe Auletta

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:12:43 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Giuseppe Auletta, nel suo intervento, ha chiesto perché non sia stata valutata, tra le tratte studiate, l'ipotesi di far partire il nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata dallo svincolo di Ischitella, facendo passare il tracciato nei pressi del torrente Romandato e uscendo all'altezza della zona sud di Vico del Gargano. Ha affermato che questa ipotesi di tracciato permetterebbe di realizzare la nuova strada all'altezza del mare.

Marco Martens

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:14:48 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Marco Martens ha affermato che le strade rettilinee, prive di barriere di separazione tra le corsie, favoriscono velocità elevate ed aumentano il rischio di incidenti stradali, come già accade sul tratto della SS 89 tra Mattinata e Manfredonia o sulla strada che collega lo Ionio al Tirreno in Calabria. Pertanto, ha affermato l'importanza di realizzare strade curvilinee che, oltre a favorire la sicurezza stradale, hanno un particolare valore paesaggistico. In seguito, ha espresso la sua preferenza per l'alternativa 1C che, secondo le sue considerazioni, sarebbe più sicura, economica e di facile realizzazione. Infine, ritiene che sia necessario accompagnare i documenti di progetto con un'analisi multicriteria a semafori che permetterebbe un agevole confronto tra le alternative proposte.

Thomas Losito

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:18:56 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Thomas Losito ha espresso i propri dubbi riguardo alla capacità del nuovo itinerario di contribuire a decongestionare il traffico sulla rete viaria del territorio e a ridurre l'inquinamento. Infatti, ritiene che, soprattutto nel periodo estivo, il traffico si concentri lungo gli accessi a Peschici e Vieste e lungo la via litoranea, che serve i centri della costa Garganica. Thomas Losito ha, poi, espresso particolare preoccupazione sul rischio di incendi boschivi lungo le aree di cantiere. Pertanto, ha chiesto che venga fatta una valutazione del rischio d'incendi durante la fase di realizzazione dell'opera. Inoltre, ha affermato che la nuova strada non sarà in grado di rendere più facile l'accesso ai poli sanitari del territorio. Ritiene, infatti, che il nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata possa contribuire a non prendere in considerazione l'idea di portare sul territorio una maggiore offerta di servizi sanitari, dal momento che il Gargano graviterà sempre più sui poli di San Severo e Foggia. Infine, Thomas Losito ha espresso preoccupazione sulla possibilità di aumento dei flussi turistici, favorito dalla realizzazione del nuovo itinerario, affermando che si accentuerebbe la tendenza del territorio ad essere vivo solo nel periodo di alta stagione.

Maria Antonietta Fasanella

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:24:07 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Maria Antonietta Fasanella si è detta preoccupata per l'intenzione di portare una nuova infrastruttura nella parte interna del Gargano, zona già particolarmente antropizzata. Ritiene, inoltre, che la realizzazione della nuova strada possa avere un forte impatto sulle imprese turistiche e agricole della zona.

Maria Luisa Faro (Deputata del Gruppo Movimento 5 Stelle)

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:26:21 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Maria Luisa Faro si è detta soddisfatta della discussione e delle osservazioni, precise e puntuali, emerse durante l'incontro, sottolineando come siano fondamentali per ottimizzare le soluzioni progettuali proposte. Ha, poi, auspicato che il dibattito pubblico riesca a cogliere tutti gli spunti che emergeranno, al fine di progettare un'infrastruttura che sia a servizio di tutto il territorio garganico. Ha, infine, affermato che l'adeguamento di tutta la viabilità esistente potrebbe essere particolarmente impattante. Per questo motivo, ritiene preferibile la realizzazione di nuovi tratti di strada, che, grazie alle tecnologie disponibili, potrebbero garantire un minore impatto sul territorio.

Stefano Biscotti

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:30:38 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Stefano Biscotti ha chiesto se sia stato fatto un attento studio dell'alluvionabilità della piana di Peschici. Ha, poi, affermato che l'Autorità di Bacino dell'Appennino Meridionale, a seguito dell'alluvione del 2014, ha elaborato un modello di alluvionabilità della piana di Peschici che dovrebbe essere preso in particolare considerazione dal proponente dell'opera. In seguito, ha auspicato che si tenga in debita considerazione l'interferenza tra le opere previste per il nuovo itinerario Vico del Gargano-Mattinata e la vasca di laminazione del Canale Calena (Chianara), opera fondamentale per la sicurezza idrogeologica del territorio. Infine, Stefano Biscotti ritiene che sia fondamentale approfondire lo studio dell'interferenza tra la nuova strada e la viabilità che servirà il nuovo depuratore.

Dopo la conclusione degli interventi, l'arch. **Giovanni Magarò** ha risposto ad alcune questioni poste. Per prima cosa ha affermato che la soluzione, proposta durante l'intervento di Giuseppe Auletta, non è stata studiata perché sarebbe necessaria la realizzazione di una galleria che attraversi la dorsale e che renderebbe l'alternativa particolarmente costosa. Non ha, d'altra parte, escluso che sia possibile valutare l'ipotesi formulata durante l'intervento.

In risposta all'intervento di Marco Martens, l'arch. Giovanni Magarò ha affermato che la sicurezza stradale si basa su tre fattori: l'infrastruttura e quindi la sua progettazione e realizzazione; il veicolo e quindi la sua efficienza e i suoi dispositivi attivi e passivi; l'utenza con i suoi comportamenti e modalità di guida. Ha, dunque, rassicurato sul fatto che il collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata è stato progettato per garantire alti standard di sicurezza. Infine, ha sottolineato come l'interferenza dell'opera e dei cantieri con i boschi e gli uliveti sarà presa in considerazione nelle prossime fasi di progettazione.

Conclusione

L'incontro si è concluso con gli interventi del Sindaco di Peschici **Francesco Tavaglione** e del Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi**.

Il sindaco di Peschici **Francesco Tavaglione**, nel suo intervento conclusivo ha ringraziato tutti i partecipanti per il contributo alla discussione. In seguito, ha affermato che il nuovo itinerario in progetto potrà permettere di intervenire in maniera più efficace sugli eventuali incendi boschivi e permetterà un migliore accesso ai servizi sanitari. Ha, poi, affermato che un miglioramento della viabilità d'accesso al Gargano potrebbe contribuire a destagionalizzare il turismo. Infine,

ha evidenziato l'impegno dell'amministrazione comunale nella realizzazione di nuove aree di parcheggio, per migliorare l'accoglienza turistica e la vivibilità del territorio.

Il Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi** ha sottolineato l'importante ruolo del dibattito pubblico per migliorare la conoscenza del territorio del proponente dell'opera. Ha, poi, ribadito il ruolo centrale dei suggerimenti che provengono dagli incontri informati che si stanno svolgendo. Ha concluso ringraziando tutti i partecipanti.

In chiusura dell'incontro sono stati ringraziati tutti i partecipanti, che sono nuovamente stati invitati a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal percorso di dibattito pubblico.

DIBATTITO PUBBLICO

SS 89 "GARGANICA"

Terzo incontro informativo territoriale

Vieste, 2 febbraio 2022

Report sintetico

Introduzione

Mercoledì 2 febbraio 2022, presso la Sala Cinema di Vieste, si è tenuto il terzo incontro informativo territoriale previsto nell'ambito del dibattito pubblico relativo al nuovo collegamento da Vico del Gargano (SS 693) a Mattinata (SS 89).

All'incontro, che si è svolto in modalità mista, ovvero con parte del pubblico collegata tramite Zoom e parte in presenza, hanno partecipato circa 200 persone, ed è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena**, il quale ha descritto le modalità di svolgimento dei lavori.

La presentazione è disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>

Successivamente, dopo i saluti istituzionali da parte del sindaco di Vieste **Giuseppe Nobiletti** e del Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi**, sono state presentate le caratteristiche del progetto, secondo la seguente scaletta.

Inquadramento dell'opera

Arch. Giovanni Magarò – ANAS Spa

Lo scenario attuale e quello futuro

Ing. Jessica Turaglio, ATI incaricata della progettazione

Gli itinerari 2 e 3: le soluzioni studiate e le modalità realizzative

Ing. Elena Bartolucci, ATI incaricata della progettazione

L'archeologia, l'ambiente e il paesaggio

Arch. Agnese Chianella, ATI incaricata della progettazione

Le presentazioni sono disponibili al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>

Durante l'incontro, i partecipanti sono stati invitati a porre domande e osservazioni ai relatori attraverso la chat della piattaforma Zoom e in presenza attraverso un supporto cartaceo fornito prima dell'evento. Sono state raccolte **29 domande**, successivamente aggregate per **temi in 9 punti**, che hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle domande pervenute e le relative risposte.

Domande e risposte

Con la realizzazione dell'opera, in che modo si renderanno più veloci i collegamenti nel Gargano?

La strada che attualmente collega Mattinata con Vieste sia che si segua il collegamento interno (SS 89) sia che si segua il collegamento litoraneo (SP 53) ha una lunghezza di 40 km. L'alternativa 3A prevede di ridurre l'itinerario a 16,3 km, mentre l'alternativa 3B si sviluppa per 17,5 km. Le alternative studiate sono caratterizzate da un percorso più lineare, che permettono di mantenere velocità più elevate - ipotizzabili tra i 70 e i 90 km/h - adeguate alla maggiore sicurezza stradale della nuova strada. Questo potrebbe consentire di raggiungere Vieste da Mattinata in circa 15 minuti con un risparmio di tempo rispetto all'attualità variabile tra il 50% e il 75%.

Quali sono le tempistiche previste per la realizzazione degli interventi? C'è la possibilità di realizzare i 3 lotti in contemporanea?

Lo studio delle alternative progettuali ha già posto particolare attenzione alla fase di cantiere. Sarà possibile realizzare i 3 lotti previsti anche in contemporanea se saranno disponibili interamente i finanziamenti. Sia per costruire i tratti in variante sia per adeguare la viabilità esistente, si può ipotizzare una durata dei lavori di circa 4 anni con le lavorazioni sui 3 lotti in parallelo mentre avremmo una durata complessiva di 11 anni e mezzo se i lavori venissero affrontati in sequenza.

Come si prevede di affrontare il divieto di costruire opere di mobilità diverse dalle strade poderali all'interno del Parco del Gargano?

La normativa del Parco del Gargano definisce in maniera precisa le attività consentite. Ad oggi, esistono già infrastrutture stradali all'interno del Parco. Rispetto al periodo in cui si è definita la normativa del Parco, sono cambiati molti concetti sia rispetto alla sostenibilità delle opere e della tutela dell'ambiente sia rispetto alla progettazione delle opere stradali in ambiti naturali particolarmente delicati. Per questo motivo, è possibile che si avvii un dialogo per l'aggiornamento delle norme.

Inoltre, l'Unione Europea ha sviluppato un nuovo approccio nella realizzazione di infrastrutture secondo il principio di "non arrecare danno significativo agli obiettivi ambientali".

Pertanto, per le infrastrutture situate in aree sensibili sotto il profilo della biodiversità o in prossimità di esse (compresi la rete Natura 2000 di aree protette, i siti del patrimonio mondiale dell'UNESCO e le principali aree di biodiversità, nonché altre aree protette) deve essere condotta un'opportuna valutazione che preveda tutte le necessarie misure di mitigazione nonché la valutazione di conformità rispetto ai regolamenti delle aree protette, etc.

Per questo motivo, si valuterà se il tracciato studiato produrrà impatti e di che entità agli habitat del Parco del Gargano, anche in relazione ai benefici per il territorio. L'intervento sarà sottoposto ad una specifica Valutazione di Impatto Ambientale integrata ad una valutazione di incidenza ambientale. Quindi, l'Ente Parco e il Ministero della Transizione Energetica valuteranno nel merito se la soluzione che attraversa l'area tutelata potrà essere ammessa. Si ricorda che nelle successive fasi di progetto si definirà nel dettaglio l'impatto dell'opera sul territorio, rispetto ai vincoli esistenti.

È possibile consultare la risposta a questo quesito anche nella sezione FAQ del sito dedicato al dibattito pubblico (<https://www.dibattitopubblicogarganica.it/faq/>)

Quali soluzioni sono state ipotizzate per tutelare la flora e la fauna del Parco del Gargano? Sono stati pensati dei 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, inoltre, l'installazione di sistemi di videosorveglianza, in modo da evitare e dissuadere sia i comportamenti impropri sia l'abbandono di rifiuti sul nuovo itinerario.

Infine, 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.

In che modo la nuova infrastruttura può ridurre gli impatti ambientali?

Sia le caratteristiche del nuovo tracciato, che sarà più lineare e con una minor pendenza, sia l'aumento della velocità consentita, permetteranno di ridurre le emissioni prodotte dai motori a combustione. La riduzione delle emissioni, inoltre, sarà possibile anche grazie all'evoluzione del parco mezzi circolante, che si sta dirigendo verso una progressiva elettrificazione.

È possibile consultare la risposta a questo quesito anche nella sezione FAQ del sito dedicato al dibattito pubblico (<https://www.dibattitopubblicogarganica.it/faq/>)

Come mai fra i relatori non sono presenti figure specialistiche, come naturalisti o agronomi?

In questa fase di progettazione si sono definite le alternative di progetto. Studi approfonditi sul tema dell'impatto ambientale, condotti da figure specializzate, saranno condotti dopo la selezione di un tracciato definitivo.

Il dibattito pubblico prevede alcuni incontri tecnici (il calendario è disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>), in cui sarà possibile ascoltare le presentazioni di specialisti in materie ambientali.

Ad ogni modo, una progettazione, come quella del nuovo collegamento Vico del Gargano-Mattinata, prevede il coinvolgimento di moltissime figure specialistiche diverse. In questa fase di progettazione, si sono condotti studi ambientali preliminari che hanno effettuato una ricognizione dei vincoli e delle tutele ambientali presenti.

È possibile visionare la risposta a questo quesito anche nella sezione FAQ del sito dedicato al dibattito pubblico (<https://www.dibattitopubblicogarganica.it/faq/>)

In che modo sarà programmata la manutenzione dell'opera?

Nell fase di progetto attuale si sta lavorando per selezionare un tracciato, che dovrà essere progettato nel dettaglio. ANAS ha già svolto studi sul costo dell'investimento, basandosi sui costi di opere simili già in servizio. Questi studi hanno preso in considerazione la sostenibilità economica, anche nel lungo periodo, delle diverse alternative proposte. Nel momento in cui sarà predisposto il progetto esecutivo, verrà elaborato uno specifico piano di manutenzione, volto a pianificare tutte le attività necessarie a mantenere in piena efficienza tutte le parti che compongono l'infrastruttura.

Inoltre, al fine di elaborare il progetto di fattibilità tecnico economica ed il definitivo, si condurranno indagini e analisi geologiche e geotecniche (*nonché idrogeologiche, idrologiche, idrauliche, sismiche, storiche, paesaggistiche ed urbanistiche*) del territorio. Queste saranno fondamentali per capire le caratteristiche del terreno e le migliori metodologie di scavo per le gallerie. Inoltre, le analisi permetteranno di elaborare una pianificazione di dettaglio per lo smaltimento del materiale prodotto dagli scavi. I risultati delle indagini geotecniche saranno resi pubblici e saranno un patrimonio per il territorio.

Infine, i viadotti saranno progettati con la massima attenzione alla normativa vigente rispetto al tema della sicurezza di questo tipo di opere. Questi saranno caratterizzati da efficienza, leggerezza e durabilità con un sistema misto acciaio-calcestruzzo con luci (distanza tra i piloni, elementi in calcestruzzo) non inferiore a 40 m. L'impalcato (la struttura orizzontale che sorregge il piano viabile) è costituito da elementi di carpenteria metallica in acciaio Corten e dal calcestruzzo per il getto di completamento delle solette su cui verrà realizzata la pavimentazione.

Quali saranno gli impatti dei cantieri sul traffico? Quali saranno, invece, gli impatti sulla vegetazione?

Per raggiungere le aree di cantiere di realizzazione dei viadotti o delle gallerie verrà impiegato, per quanto possibile, il sistema di strade poderali esistente. Questo, nel caso in cui il cantiere operativo non fosse collegato con la viabilità poderale, potrà essere integrato da eventuali piste di allacciamento. Per i tratti in cui invece è previsto l'adeguamento in sede, si realizzerà, prima dell'avvio

dei cantieri, una viabilità alternativa che potrà essere d'ausilio, al termine dell'adeguamento, per collegare gli accessi alle proprietà agricole con la nuova strada.

Per quanto riguarda l'interferenza con la vegetazione, invece, sarà limitata dal momento che le strutture dei viadotti saranno molto snelle e non dovrebbero prevedere un numero alto di espianti. Inoltre, per i tratti di adeguamento in sede, si prevede un limitato allargamento della sede stradale che non avrebbe elevati impatti sulla flora locale.

È previsto un miglioramento delle infrastrutture di adduzione alla strada e come si prevede di inserire le opere nel contesto paesaggistico?

La realizzazione di una strada più sicura deve prevedere una riorganizzazione delle strade di accesso dalle proprietà private. Per questo motivo, utilizzando la viabilità esistente e realizzando nuove vie di servizio, si realizzeranno nuove vie d'accesso alle proprietà agricole, produttive e residenziali.

ANAS, però, non può prevedere opere di adeguamento sulla viabilità di competenza di altri enti gestori. D'altra parte, le strade, che saranno utilizzate per l'accesso ai cantieri e ai siti di smaltimento delle terre e rocce da scavo, saranno oggetto di lavori di ripristino tali da restituire al territorio le infrastrutture nelle condizioni in cui ANAS le ha trovate, se non addirittura migliorate.

Infine, le opere d'arte minori (ponticelli, tombini, muri di contenimento) verranno realizzate con materiali e tecniche costruttive tipiche del territorio, come ad esempio quelle dei muretti a secco. Questo è stato previsto per riprendere materiali e colori del territorio. Per i viadotti, invece, si può prevedere l'uso di cementi pigmentati che li integrino visivamente nel cromatismo del paesaggio circostante.

Dopo la risposta alle domande ricevute, aggregate per temi, si è dato risposta ad alcuni quesiti puntuali e alle domande giunte durante le risposte dei relatori.

Qual è la differenza progettuale (in termini di tempo, costo e qualità di comfort di guida) tra la C1 e la C2 per il tratto di collegamento 3?

Le due alternative sono analoghe per costo di costruzione e il comfort di guida che offriranno una volta realizzate. Differiscono sulla quantità di consumo suolo che necessitano per la loro realizzazione, che nel caso dell'alternativa C2 è più contenuto.

Come vengono trattati gli espropri su terreni privati?

Dopo l'identificazione del tracciato definitivo, si farà un piano particolareggiato degli espropri. Gli espropri non possono essere pianificati fino a quando non sarà completata la progettazione definitiva dell'infrastruttura e questa non sarà finanziata. ANAS dovrà acquisire le aree e gli immobili necessari alla realizzazione del nuovo collegamento ed alla mitigazione dei suoi impatti. I proprietari interessati dagli espropri saranno contattati e si farà una stima del valore di mercato della proprietà, che potrà essere integrata dalle valutazioni a cura dei consulenti coinvolti dai proprietari.

Come verrà gestita la viabilità nel corso dei lavori durante i periodi più critici nel periodo estivo?

ANAS è consapevole che la viabilità locale può essere interessata da fenomeni di congestione nei momenti di picco dei flussi turistici e, per questo motivo, saranno specificati nel progetto esecutivo i periodi di esecuzione delle opere. Inoltre, saranno previste norme contrattuali per gli esecutori dei lavori che siano in grado di favorire il transito sulle strade e di minimizzare le interferenze.

Per evitare l'impatto ambientale (zona 1 del Parco del Gargano) e per ridurre il turismo "mordi e fuggi" è stato preso in considerazione il miglioramento della SS 89 e dalla SP 53?

Tra le alternative considerate per questo intervento sono state valutate sia l'opzione "zero" sia quelle di adeguamento in sede delle viabilità esistenti sia infine i tracciati in nuova sede.

Sono stati stanziati 49 milioni per la SP 53. Verranno effettuati i lavori o questi soldi verranno utilizzati per questo progetto?

Le opere per l'adeguamento della SP 53 sono finanziate attraverso il CIS Capitanata. I lavori su questa strada e il nuovo collegamento Vico del Gargano-Mattinata sono opere diverse, in capo a diversi enti gestori. Eventuali ribassi di gara nell'ambito delle opere previste per la SP 53 potrebbero finanziare in parte il tratto che interessa Vieste della SS 89.

Per quanto riguarda il progetto Anas "Smart road" si richiedono informazioni e la possibilità di inserire la Strada Garganica in tale investimento.

ANAS sta facendo investimenti sulla connettività tra veicoli e infrastruttura stradale. L'evoluzione tecnologica può portare all'adozione di sistemi di connettività su tutta la rete gestita da ANAS. Per questo motivo, vista la fase di progetto in cui si trova l'opera, è possibile che sull'itinerario si possano introdurre questo tipo di tecnologie.

Riguardo alle tempistiche di esecuzione del progetto lei ha risposto che saranno conseguenti a finanziamenti pubblici. A riguardo di ciò quali sono i finanziamenti certi e da dove provengono (Italia Europa)?

L'opera è prevista dal contratto di programma tra ANAS e Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili e da questo trae parte del finanziamento. Dettagli su questo tema sono disponibili all'interno del dossier di progetto, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/>.

Sarebbe interessante sapere se nel merito dell'iter procedurale sono previste delle scadenze predeterminate per l'ottenimento dei pareri da parte degli enti preposti. Se sì, complessivamente che obiettivo temporale si è posto Anas perché l'iter amministrativo possa concludersi?

Le tempistiche dell'iter amministrativo hanno dei tempi non sempre perentori. Il commissariamento dell'opera può velocizzare l'iter, dal momento che è possibile sollecitare gli enti coinvolti nell'iter stesso. Il Commissario Straordinario, inoltre, può esercitare il proprio potere sostitutivo degli enti che rallentano il processo.

Il PNRR prevede la distribuzione di 200 miliardi in tutta Italia, quindi mediamente 10 miliardi a regione. Candidando l'intero progetto a finanziamento, con un decimo della somma

potenzialmente spettante alla Puglia i tre tratti potrebbero essere realizzati in contemporanea e non per stralci successivi. È fattibile tutto questo?

Le opere stradali non sono state incluse negli interventi finanziabili con il Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza. Per questo motivo, la realizzazione della nuova strada dovrà ricorrere ad altre fonti di finanziamento.

È previsto un collegamento con l'aeroporto Gino Lisi?

L'itinerario oggetto di confronto riguarda il collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata. Le opere di sviluppo dello scalo aeroportuale sono un tema differente.

Commenti

Dopo le risposte ai quesiti posti dal pubblico, a cura dei relatori, si sono riportati **7 commenti**, ricevuti durante l'incontro.

Le ragioni dell'opera

- Se fosse possibile spiegare che il percorso più breve, cioè quello con maggior numero di gallerie e viadotti è il meno impattante dal punto di vista ambientale, diversamente da ciò che si può pensare, essendoci più gallerie e più viadotti.
- Va detto al pubblico che le strade non sono strette e tortuose ma seguono bensì le curve di livello come accade in tutti i luoghi collinari del mondo. Dubito fortemente che la proposta di una SSV avrebbe avuto terreno fertile in luoghi turistici come la Costiera Amalfitana, le Dolomiti o la Toscana, territori che hanno fatto la loro fortuna sul paesaggio e l'ambiente.
- Una considerazione sulla ss89 Vieste Mattinata, una considerazione che manca nell'analisi è che si tratta di una strada pochissimo percorsa da traffico automobilistico. Dunque, una strada che di fatto è interamente inglobata nel paesaggio e nei sistemi naturali che essa attraversa. Andare ad un adeguamento e ad aprire vari cantieri, si produrranno impatti e stravolgimenti, danni incalcolabili (oltre all'attraversamento della zona 1 del parco.)

L'arch. **Giovanni Magarò**, in risposta a questi commenti, ha affermato che sono in corso di realizzazione varianti alla SS 51 "dell'Alemagna", che attraversa il territorio delle Dolomiti. L'UNESCO ha riconosciuto le Dolomiti Patrimonio Mondiale per il loro valore estetico e paesaggistico e per l'importanza scientifica a livello geologico e geomorfologico. Queste opere sono state progettate per migliorare la viabilità locale e per migliorare la vivibilità del territorio, che è interessato dall'intenso passaggio di mezzi pesanti nei centri abitati. Interventi di questo tipo sono stati progettati su tutto il territorio nazionale per trasformare strade concepite in momenti storici in cui i livelli e i tipi di traffico erano molto diversi da oggi.

Il patrimonio archeologico

- Non è corretto dire che non si attraversano aree e siti archeologici perché ce ne sono ben 4, toccati direttamente o sfiorati. Allo stesso modo i tracciati attraversano 2 cavità sotterranee.

Riscontro ottenuto sovrapponendo i file Kmz scaricati dal sito del progetto al PPTR. Comunque invierò i dettagli via e-mail

In risposta al commento, l'arch. **Giovanni Magarò** ha chiesto se fosse possibile inviare il materiale cartografico citato, in modo da poter condurre una verifica e dare una risposta puntuale ad evidenze che possono essere sfuggite in fase di progettazione. Il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena ha ricordato che si terrà un incontro tematico dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dei tracciati studiati.

Proposte

- Buon Pomeriggio, sono Benedetto Monaco una Guida ed Autore che propone come alternativa valida la via del ferro con treni turistici e folkloristici che con un circuito ad anello possono servire anche con carrozze merci i comuni costieri del Gargano. Questa soluzione, oltre ad essere in sintonia con la normativa europea e nazionale di portare il traffico da gomma a ferro può consentire di alleggerire le arterie stradali dai mezzi pesanti Bus e Tir e garantire una maggiore puntualità e rapidità del servizio in sicurezza considerando che su ferro si evita anche il traffico veicolare. Inoltre, in questo modo anche la città di Vieste può fregiarsi di treni e stazioni innovative che possono consentire la realizzazione di un nuovo quartiere turistico residenziale denominabile 'San Giorgio' per le motivazioni ed ulteriori argomentazioni in parte riportate e condivise via mail alle amministrazioni locali e non solo, compresa l'organizzazione che si occupa della partecipazione a cui domanda anche come prendere parola.
- La larghezza della strada va portata a m10,50 e non a m 9,50. Accettare la soluzione 1C e non 3A sia per tempi di realizzazione che lunghezza del percorso.

Interventi dal pubblico

Vincenzo Rizzi (Responsabile Pro Natura)

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:21:14 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Vincenzo Rizzi ha affermato la necessità di prevedere il coinvolgimento di figure specializzate sugli aspetti ambientali anche nelle fasi preliminari del progetto, dal momento che si intende realizzare il nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata in un'area dall'elevata sensibilità ambientale. A questo proposito, si è chiesto come sia possibile affermare che gli impatti saranno mitigabili e compensabili se non si sono previste le figure tecniche in grado di fare questo tipo di valutazioni. Ha sostenuto, poi, che sia necessario prevedere la presenza di tecnici, che illustrino l'opzione zero. In seguito, Vincenzo Rizzi ha evidenziato come le norme, previste dall'Ente Parco del Gargano, debbano essere applicate e che, se necessario cambiare la normativa vigente per la realizzazione del completamento della SS 89 "Garganica", va prestata

la dovuta attenzione alla tutela dell'ambiente. Inoltre, ha sottolineato come le opere viarie esistenti, che insistono sul Parco, siano state realizzate prima degli impegni presi con l'adesione alla rete Natura 2000. Vincenzo Rizzi ha sostenuto, poi, che si sia sottovalutato il rischio di incorrere in procedure di sanzioni da parte dell'Unione Europea. È stato, poi, sottolineato come la realizzazione di nuove strade possa aumentare il rischio d'incendi, particolarmente pericolosi nel Gargano che è caratterizzato da boschi di conifere. Infine, Vincenzo Rizzi ha evidenziato che sia fondamentale prestare attenzione al contesto sociale in cui si inserisce la strada, sottolineando il rischio che l'opera possa favorire attività illecite legate all'edilizia abusiva e il fenomeno mafioso.

Signor Cariglia

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:29:35 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Il signor Cariglia ha evidenziato come la progettazione dell'opera sia di elevata qualità. D'altra parte, ha chiesto per quale motivo si sia ridotta la larghezza della carreggiata da 10,5m a 9,5m. Ha sostenuto, infatti, che una carreggiata più larga possa permettere un traffico più scorrevole, a beneficio del turismo e dell'accessibilità ai servizi.

Benedetto Monaco

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:32:08 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Benedetto Monaco ha esposto la proposta di realizzare una ferrovia per il collegamento dei comuni del Gargano, che possa trasportare sia i passeggeri sia le merci. Ritiene che questa sia un'alternativa sostenibile e per questo in linea con gli impegni presi con l'Unione Europea per la riduzione delle emissioni inquinanti, e capace sia di essere un'attrazione turistica sia di sgravare il traffico che attualmente interessa la viabilità locale.

Conclusione

L'incontro si è concluso con gli interventi del Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi** e del Sindaco di Vieste **Giuseppe Nobiletti**.

Il Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi** ha ringraziato i relatori per le dettagliate presentazioni e il pubblico per l'attenzione durante l'incontro. Ha affermato lo spirito propositivo con cui ANAS sta presentando il progetto e ascoltando le osservazioni che stanno emergendo.

Il sindaco di Vieste **Giuseppe Nobiletti** ha evidenziato, nell'intervento di chiusura, l'impegno al contrasto dei fenomeni mafiosi dell'amministrazione e della comunità viestana, sottolineando, quindi, la necessità di realizzare l'opera monitorando e contrastando la criminalità organizzata.

In chiusura dell'incontro sono stati ringraziati tutti i partecipanti, che sono nuovamente stati invitati a prendere parte ai prossimi incontri previsti dal percorso di dibattito pubblico.

DIBATTITO PUBBLICO

SS 89 "GARGANICA"

Quarto incontro informativo territoriale

Mattinata, 9 febbraio 2022

Report sintetico

Introduzione

Mercoledì 9 febbraio 2022, presso la Sala Consiliare del Comune di Mattinata, si è tenuto il quarto incontro informativo territoriale previsto nell'ambito del Dibattito Pubblico relativo al nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano (SS 693) e Mattinata (SS 89).

All'incontro, che si è svolto in modalità mista, ovvero con parte del pubblico collegata attraverso la piattaforma Zoom e parte in presenza, hanno partecipato circa 100 persone, ed è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena**, il quale ha descritto le modalità di svolgimento dei lavori e di partecipazione all'incontro.

La presentazione è disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>

Successivamente, dopo i saluti istituzionali da parte del sindaco di Mattinata **Michele Bisceglia** e del Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi**, sono state presentate le caratteristiche del progetto, secondo la seguente scaletta.

Inquadramento dell'opera

Arch. Giovanni Magarò – ANAS Spa

Lo scenario attuale e quello futuro

Ing. Jessica Turaglio, ATI incaricata della progettazione

Gli itinerari 2 e 3: le soluzioni studiate e le modalità realizzative

Ing. Elena Bartolucci, ATI incaricata della progettazione

L'archeologia, l'ambiente e il paesaggio

Arch. Agnese Chianella, ATI incaricata della progettazione

Le presentazioni sono disponibili al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>

Durante l'incontro, i partecipanti sono stati invitati a porre domande e osservazioni ai relatori attraverso la chat della piattaforma Zoom e in presenza attraverso un supporto cartaceo fornito ai partecipanti prima dell'evento. Sono state raccolte **13 domande e osservazioni**, successivamente aggregate per **temi in 10 punti**, che hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle domande pervenute e le relative risposte.

Domande e risposte

Quali benefici porterebbe la nuova strada Garganica al territorio di Mattinata?

Il progetto è stato studiato per creare un'infrastruttura che favorisca la vivibilità del territorio, migliorandone i collegamenti e l'attrattività turistica. Infatti, il nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata permetterà in particolare di migliorare l'accesso al territorio per il turismo naturalistico e balneare.

Per quanto riguarda invece l'osservazione sui viadotti che verranno realizzati, si può affermare già in questa fase della progettazione, che non impediranno la fruizione del territorio. Il loro impatto sul territorio non può dunque essere definito "devastante", in quanto, sebbene il progetto sia in una fase preliminare, sono stati studiati i coni visuali e l'orografia del territorio, prevedendo di situare i viadotti in modo da mascherarli quanto più possibile. Inoltre, le strutture ipotizzate sono particolarmente snelle, caratterizzate da una notevole distanza tra i pilastri, in modo da non intralciare la permeabilità del territorio e le attività agricole esistenti.

Con la realizzazione dell'opera, quali saranno i tempi di percorrenza della tratta Vieste-Mattinata?

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.

Come si prevede di affrontare il divieto di costruire opere di mobilità all'interno del Parco del Gargano?

Durante il Dibattito Pubblico sono state presentate diverse alternative progettuali. Il progetto, infatti, non è definitivo. ANAS è pienamente consapevole delle norme istitutive del Parco del Gargano e delle relative misure di salvaguardia, che non permettono la realizzazione di nuove infrastrutture stradali. È però necessario ricordare che questa norma non permetterebbe nemmeno la realizzazione dell'adeguamento della viabilità esistente, che prevede la costruzione di una galleria nonché altre correzioni al tracciato per ridurre parte delle criticità presenti.

La progettazione del nuovo collegamento Vico del Gargano-Mattinata sarà condotta nell'ottica della realizzazione di una mobilità sostenibile, tenendo in considerazione la normativa europea, che stabilisce, per le aree tutelate, di non realizzare delle opere che abbiano un impatto significativo sull'ambiente. Per questo motivo, si approcherà la soluzione, che eventualmente interesserà la zona 1 del Parco, attraverso un percorso di valutazione ambientale, volto a identificare gli impatti e le incidenze dell'opera sul Parco. È necessario, inoltre, ricordare che lo sviluppo del tracciato sarà, in gran parte, sotterraneo. Questo determinerà un'incidenza dell'infrastruttura solo sulle aree di imbocco della galleria.

Dato il pregio dell'area del Gargano e il suo rischio sismico, come si pensa di progettare i viadotti?

Tutta la progettazione del nuovo collegamento sarà affiancata da uno studio geologico e geotecnico approfondito, che terrà in considerazione la sismicità del territorio. Infatti, adottando le specifiche e più recenti norme tecniche delle costruzioni NTC 2018 e le tecnologie più innovative, la progettazione sarà in grado di dare coefficienti di sicurezza adeguati ad un contesto delicato, fragile e pericoloso caratterizzato da una sismicità elevata.

La costruzione della nuova Strada Garganica potrebbe portare alla realizzazione di un inceneritore nell'area del Gargano?

Il Dibattito Pubblico riguarda la realizzazione del collegamento stradale tra Vico del Gargano e Mattinata, e non prende in considerazione la realizzazione di un inceneritore.

Inoltre, le terre e rocce di scavo prodotte dai cantieri, non sono qualificate come rifiuti e potranno essere riutilizzate nella realizzazione dell'infrastruttura o, eventualmente, rigenerate. La realizzazione della strada non sarà quindi generatrice di rifiuti.

Le risorse destinate per la realizzazione del tratto stradale Vico del Gargano-Mattinata, possono essere utilizzate invece per l'itinerario Manfredonia-Cerignola?

Il contratto di programma del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili è stato elaborato sulla base del confronto tra Stato e Regioni. Il confronto ha fatto emergere le esigenze delle diverse reti infrastrutturali e, nel caso delle strade, si sono valutati gli investimenti necessari al potenziamento e manutenzione della rete rispetto ai volumi di traffico e ai tassi di incidentalità. ANAS ha il compito di attuare gli interventi, previsti dal contratto di programma, che riguardano le strade che gestisce. Non è stato previsto un intervento sull'itinerario tra Manfredonia e Cerignola, il quale non rientra neppure tra gli interventi commissariati nell'area della Provincia di Foggia.

In che modo è possibile consultare i contributi al Dibattito Pubblico e le prossime fasi previste?

Il calendario degli incontri, le informazioni e i documenti prodotti nel corso del Dibattito Pubblico sono disponibili sul sito internet dedicato <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/>. Per quanto riguarda i quaderni degli attori, questi devono essere inviati tramite l'apposito *form*, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/quaderno-degli-attori/>. Tutti i partecipanti sono invitati ad inviare i propri contributi scritti riguardo al progetto in discussione.

Come sono stati definiti gli impatti della realizzazione dell'opera da mitigare?

La valutazione degli impatti e dell'incidenza di un'opera si svolge in 4 fasi. Le prime due prevedono:

- lo *screening*, che valuta la prossimità dell'opera e/o il passaggio in una zona perimetrata sottoposta a tutela come Zone d'Interesse Comunitario, Zone di Protezione Speciale o Zone di Conservazione Speciale;
- la valutazione delle alternative per minimizzare l'incidenza su tali ambiti.

Laddove la valutazione avesse esito negativo, si valuteranno le compensazioni ambientali necessarie. Il confronto coinvolge anche l'Unione Europea. Infatti, le diverse zone appartenenti alla Rete Natura 2000 di interesse comunitario, che sono state indicate dallo Stato italiano, rispondono all'obiettivo di creare una rete europea di tutela della biodiversità floristica e faunistica.

Si valuterà, dunque, se esistono rilevanti motivi di interesse pubblico per realizzare l'opera. Qualora esistenti, si bilanceranno gli effetti sugli ambiti tutelati con i benefici per la comunità territoriale, tramite interventi di restituzione di un valore ambientale equivalente a quello intaccato così da mantenere in equilibrio il bilancio.

In coda alle risposte del proponente dell'opera giunte durante l'incontro, si è data lettura dei commenti pervenuti, riportati di seguito.

Le ragioni dell'opera

- Bisogna investire su nuove strade! Il problema principale è il traffico, che è in continua crescita in questi anni a causa (grazie) del turismo. Se si vanno a rattoppare le strade già presenti siamo punto e a capo, perché non si avrà mai un'alternativa valida e soprattutto sicura.
- Ho seguito tutti gli incontri fin qui tenuti e da tutto ciò che ne è emerso risulta che l'unico comune che trae vantaggio da questa opera è il comune di Vieste. È mai possibile che si arrivi a pensare di spendere quasi un miliardo di €, 1.000.000.000,00 per creare una strada distruggendo paesaggi e sventrando tutto un promontorio per un solo singolo paese, quando con gli stessi soldi si può pensare di prendere in considerazione l'Opzione 0, che non avete quantificato né in termini di tempo, né in termini di soldi, né presentando un progetto utile, come se l'Opzione 0 è l'unica da non perseguire, quando invece dovrebbe essere la più importante. Senza contare che si può integrare l'attuale viabilità esistente con una ciclabile che vada da Lesina fino a Manfredonia, questa sì che sarebbe un'opera per tutto il Gargano, e anche strutture socio sanitarie per i cittadini e i turisti, senza dover spostare centinaia di migliaia di persone, insieme a familiari e accompagnatori, da e per strutture distanti mediamente un centinaio di km, pur velocizzando i tempi di percorrenza.

I tempi di percorrenza

- Attualmente il tempo di percorrenza dal centro abitato di Vieste a quello di Mattinata tramite la S.P. 53 è di 40 minuti. Una media di 1 km al minuto

L'impatto dei viadotti

- L'aggettivo 'devastante' è relativo alla fragilità di habitat che per quanto si vuole limitare l'impatto del viadotto in sé o il suo impatto visivo, costruire strade di accesso per i camion, per le ruspe, sbancare un versante, creare un cantiere, strade di servizio vanno comunque a distruggere una valle. Non è il viadotto in sé, ma per costruirle è innegabile un impatto che sull'habitat fragile è altissimo
- I viadotti possono essere devastanti anche a causa di sismi rilevanti ...

Interventi dal pubblico

Pasquale Cataneo

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:49:40 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Pasquale Cataneo, in apertura al suo intervento, ha ricordato quando 23 anni fa fece una relazione all'allora Ministro dei Trasporti Tiziano Treu riguardo ad una visione sistemica dei trasporti nel territorio del Gargano, che prevedeva anche il completamento della SS 89 "Garganica". In seguito, si è detto soddisfatto per la puntuale esposizione delle alternative progettuali e per l'inserimento nella Costituzione del principio della tutela dell'ambiente. Ha, infatti, sottolineato come quest'ultimo passaggio costituisca un importante momento di crescita per il Paese. Pasquale Cataneo ha successivamente sottolineato come la realizzazione dell'itinerario tra Vico del Gargano e Mattinata debba essere visto in un'ottica di sistema per tutto il territorio. A questo proposito, ha evidenziato la necessità di individuare l'aeroporto di riferimento per il territorio nello scalo di Foggia, alla luce degli interventi di adeguamento che lo hanno riguardato. Ha, poi, affermato l'utilità dell'infrastruttura nel contrasto allo spopolamento del territorio, ricordando però l'importanza di tutelare l'ambiente nella realizzazione dell'opera. Pasquale Cataneo ha, in seguito, affermato l'importanza della nuova strada per il miglioramento della competitività del Gargano e per la destagionalizzazione dei flussi turistici. Ha chiesto, inoltre, se si sia previsto di disporre della connessione internet 4G nelle gallerie che si prevede di realizzare e se si sia pensato di inserire nel progetto zone adatte all'intervento delle eliambulanza. Pasquale Cataneo ha concluso il suo intervento evidenziando l'importanza di monitorare i tempi di realizzazione, al fine di non vedere aumentato il costo complessivo dell'opera.

Vincenzo Cataneo (Segretario regionale fast- confsal Puglia)

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:54:49 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Vincenzo Cataneo ha affermato l'importanza della partecipazione delle organizzazioni di rappresentanza dei lavoratori dei trasporti al Dibattito Pubblico sull'itinerario tra Vico del Gargano e Mattinata. Infatti, ha sottolineato il ruolo centrale delle infrastrutture per garantire l'efficienza del sistema dei trasporti nel Gargano. Inoltre, ha espresso soddisfazione per le ricadute occupazionali dell'intervento. Vincenzo Cataneo ha affermato quanto sia importante per i trasportatori sia la riduzione dei tempi di percorrenza sia la sicurezza delle strade. Ha, poi, evidenziato che l'intervento di completamento della SS 89 "Garganica" è fondamentale per avere un sistema di trasporto pubblico locale più veloce ed efficiente, capace di favorire la

mobilità sostenibile a livello locale. Ha concluso il suo intervento evidenziando l'urgenza di adeguare i tratti esistenti della SS 89 "Garganica".

Matteo Falcone

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 1:57:01 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Matteo Falcone ha, in primo luogo, sottolineato che il Parco Nazionale del Gargano occupa 120.000 ettari su un territorio complessivo del promontorio pari a 200.000 ettari. Inoltre, ha affermato che il Parco costituisce un ambiente naturale unico a livello italiano ed europeo. Matteo Falcone ha, poi, ricordato che il decreto istitutivo del Parco del Gargano sancisce il divieto di costruzione di opere di viabilità al suo interno. Per questo motivo, ha chiesto come sia possibile parlare di mitigazione degli impatti di un'opera che, secondo le norme, non potrebbe essere realizzata. Ha, in seguito, sottolineato la presenza nel parco di ambienti naturali unici come la Foresta Umbra e un bosco di Cerrete Vetuste. Matteo Falcone ha proseguito il suo intervento ricordando che i tre quarti del Gargano sono caratterizzati da terreni carsici con grotte e fiumi sotterranei. Per questo motivo, ha chiesto quali saranno gli impatti delle gallerie sul fragile sottosuolo del territorio. Ha sostenuto, poi, che l'opera risponda principalmente alle esigenze della città di Vieste, interessata da importanti flussi turistici, sottolineando, però, che Vieste necessiti principalmente di investire in un presidio ospedaliero. Matteo Falcone ha concluso il suo intervento sottolineando come l'orografia del territorio sia alla base del vasto patrimonio ambientale del Gargano, caratterizzato da ambienti unici come la foresta di Pini d'Aleppo. Ha, per questo, espresso il timore che la realizzazione del nuovo itinerario possa snaturare il territorio e danneggiare l'ambiente. Ha espresso, dunque, che sia necessario valutare attentamente l'impatto ambientale dell'opera, anche alla luce del recente inserimento nella Costituzione del principio della salvaguardia dell'ambiente.

Maurizio Marrese (Presidente WWF Foggia)

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:03:39 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Maurizio Marrese ha aperto il suo intervento complimentandosi per l'organizzazione degli incontri territoriali, che sono stati in grado di informare adeguatamente i partecipanti rispetto alle alternative progettuali proposte e che hanno raccolto le domande e le osservazioni dei cittadini. Ha, d'altra parte, evidenziato come criticità, il fatto che l'opera sia stata presentata solamente dal punto di vista del proponente. Maurizio Marrese ha ritenuto, inoltre, che la realizzazione dell'opera avrebbe innegabili vantaggi per la popolazione residente e per il

turismo. D'altra parte, ha sostenuto che non si sia tenuto in adeguata considerazione l'aspetto dell'ambiente. Infatti, ha affermato che sia necessario far conoscere ai cittadini del Gargano gli impatti che rischia di avere la realizzazione del collegamento stradale tra Vico del Gargano e Mattinata sul patrimonio ambientale. Maurizio Marrese ha, in seguito, evidenziato come dietro ai vincoli ambientali, che insistono sul territorio, ci sia un delicato patrimonio ambientale, fatto di fauna e di flora, nonché di un paesaggio unico. Per questo crede che sia fondamentale lavorare per tutelare il Gargano. Maurizio Marrese ha, in seguito, ricordato come gli habitat, una volta intaccati, non siano più ripristinabili nelle loro condizioni originali. A dimostrazione di ciò, ha citato l'esempio di Marina di Lesina che ha avuto un forte impatto sul *Cistus Clusii*, pianta presente unicamente in quella zona. Oggi il recupero di questa specie porta infatti all'utilizzo di grandi risorse. Maurizio Marrese ha, dunque, evidenziato come la tutela dell'ambiente stia diventando un argomento sempre più centrale, al punto di essere stato inserito nella Costituzione e, nello specifico, all'articolo 41 che vincola l'iniziativa economica alla salvaguardia del patrimonio ambientale.

Vincenzo Rizzi

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:12:24 della registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Vincenzo Rizzi nel suo intervento ha chiesto per quale motivo non sia intervenuto, in nessuno dei 4 incontri territoriali svolti, l'Ente Parco del Gargano, che ha un ruolo fondamentale sul territorio. Ha, infatti, sottolineato il fatto che sia fondamentale l'opinione di questo ente sull'opera. Vincenzo Rizzi ha, in seguito, ricordato che il decreto istitutivo del Parco vieta la costruzione di opere stradali e, per questo, non sarebbe possibile realizzare la parte della nuova strada che lo attraversa.

Giuseppe Auletta

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:16:27 registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

L'intervento di Giuseppe Auletta ha riguardato, in primo luogo, il dossier di progetto. Ha, infatti, affermato che questo, pur essendo stato redatto in maniera molto dettagliata, sembra essere stato scritto per motivare la realizzazione dell'opera che porterebbe vantaggi solo alla comunità viestana. Giuseppe Auletta ha, poi, affermato che i finanziamenti per la realizzazione dell'itinerario Vico del Gargano-Mattinata si potrebbero utilizzare per il miglioramento di tutta la viabilità del territorio garganico e per la realizzazione di una pista ciclabile tra Lesina e Manfredonia, portando benefici a tutta la zona. Infine, ha proposto di utilizzare il mare come

via di comunicazione per le merci tra i comuni costieri del Gargano. Secondo Giuseppe Auletta, questo permetterebbe ai turisti di godere di un paesaggio unico, eliminando la congestione delle strade.

Marco Martens

(è possibile prendere visione dell'intervento integrale al minuto 2:20:28 registrazione dell'incontro, disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>)

Marco Martens ha evidenziato, nel suo intervento, il fatto che la sicurezza stradale sia determinata da tre fattori: le caratteristiche dell'infrastruttura, le caratteristiche del veicolo e il comportamento dell'utente. Per questo motivo, ha sostenuto che si debbano progettare strade che permettano alte capacità, evitando alte velocità. Marco Martens ha sottolineato, perciò, che sia necessario realizzare strade che seguano le curve di livello, evitando lunghi tratti rettilinei.

A conclusione degli interventi dal pubblico, l'arch. **Giovanni Magarò** ha risposto ad alcune questioni sollevate.

In relazione all'intervento di Pasquale Cataneo, ha affermato l'attenzione di ANAS allo sviluppo delle "Smart Road". Queste, attraverso la connettività internet, permettono sia di gestire le emergenze e di informare l'utenza sulle condizioni del traffico e della strada sia il dialogo tra l'infrastruttura e i veicoli, nella prospettiva di una guida sempre più connessa. Giovanni Magarò ha citato alcuni progetti sperimentali che si stanno conducendo sull'Autostrada del Mediterraneo, sul Grande Raccordo Anulare, sulla Roma-Fiumicino e sulla SS 51 "dell'Alemagna". Questi interventi, una volta conclusa la fase di sperimentazione, potranno essere estesi gradualmente sul resto della rete gestita da ANAS. L'architetto Magarò ha, poi, evidenziato come, in un'ottica di sistema, la realizzazione del nuovo itinerario Vico del Gargano-Mattinata possa favorire l'accessibilità e lo sviluppo dell'aeroporto di Foggia. Infine, ha affermato che, nelle successive fasi di progettazione, si predisporranno le opere per favorire la sicurezza e gestire le emergenze.

L'Arch. **Giovanni Magarò**, in relazione agli interventi di Matteo Falcone e Maurizio Marrese, ha sottolineato come ANAS abbia da tempo avviato un processo di evoluzione delle modalità di progettazione, prestando particolare attenzione alla tutela dell'ambiente e del paesaggio. Inoltre, ha affermato il fenomeno del carsismo verrà trattato con particolare cura. Infatti, ad integrazione delle informazioni presenti nella letteratura e negli studi dell'Ente Parco, verranno condotti approfondimenti geologici, geotecnici, idrogeologici e idrologici. La progettazione delle gallerie sarà studiata, inoltre, per evitare il depauperamento delle risorse idriche, posizionando

i tunnel a quote di non interferenza, impermeabilizzandole, in modo da evitare che diventino il cavo drenante, e raccogliendo le acque per restituirle ai corpi idrici esistenti. Giovanni Magarò ha, infine, assicurato che la progettazione terrà in considerazione il regime attuale delle acque, elemento fondamentale per il sostentamento della flora locale.

Infine, l'Arch. **Giovanni Magarò**, in risposta all'intervento di Marco Martens, ha evidenziato come la geometria delle diverse tipologie di strade, previste dalla norma, siano pensate per favorire la sicurezza stradale. Ha, poi, ricordato, come ANAS, per favorire la sicurezza delle strade, possa intervenire sulle caratteristiche infrastrutturali e possa incidere solo limitatamente sulle caratteristiche dei veicoli e sui comportamenti degli utenti. Ha però sottolineato l'impegno di ANAS nel realizzare campagne di sensibilizzazione, che hanno lo scopo di promuovere comportamenti corretti alla guida, e nella sperimentazione del dialogo tra infrastrutture stradali e veicoli, che ha lo scopo di limitare gli errori dei conducenti dei mezzi.

Il coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena**, a seguito dell'intervento dell'Arch. Giovanni Magarò, ha risposto ad alcune questioni sollevate durante gli interventi.

In primo luogo, ha ricordato che il progetto di realizzazione del nuovo collegamento Vico del Gargano-Mattinata è presentato dal proponente dell'opera come previsto dalla normativa che disciplina il dibattito pubblico.

In secondo luogo, ha assicurato sul coinvolgimento dell'Ente Parco del Gargano nel processo. Il presidente dell'Ente, infatti, ha partecipato agli incontri preliminari, alla conferenza stampa ed è stato invitato a partecipare ai tavoli tecnici, in cui verrà trattato anche il tema del divieto di costruzione di infrastrutture stradali all'interno dell'area del Parco.

Infine, ha invitato tutti i partecipanti ad iscriversi ai prossimi incontri di approfondimento, il cui calendario è disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>.

Conclusione

L'incontro si è concluso con gli interventi del Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi** e del Sindaco di Mattinata **Michele Bisceglia**.

Il Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi** si è detto soddisfatto della grande partecipazione ai quattro incontri territoriali e ha affermato che il processo stia aiutando a raccogliere molti contributi utili alla progettazione del completamento della SS 89 "Garganica". Ha, poi, sottolineato che ANAS ha deciso di sottoporre ai cittadini le diverse alternative di itinerario, e come esse siano implementabili attraverso i suggerimenti del territorio. Ha, inoltre, ringraziato

per la correttezza con cui si sono poste le osservazioni durante i primi quattro appuntamenti territoriali. Infine, il Commissario Straordinario ha ricordato che tra le opere commissariate c'è anche il tratto tra Amendola e Manfredonia della SS 89 "Garganica". Questo tratto è in una fase avanzata di progettazione e si auspica, perciò, di poter bandire le gare per la realizzazione degli interventi previsti quanto prima.

Il Sindaco del Comune di Mattinata, **Michele Bisceglia**, ha ringraziato per le molte osservazioni ricevute, che arricchiscono il confronto in maniera costruttiva. Ha, in seguito, sottolineato come il tema del divieto di costruzione di nuove strade nel Parco del Gargano sia al centro dell'attenzione e, per questo, sia il tema di uno specifico incontro d'approfondimento. Ha, in seguito, affermato che il dossier di progetto abbia dato molta attenzione ad importanti aspetti specifici. In seguito, ha auspicato che si superino le logiche di divisione territoriale, come già stanno facendo gli amministratori del Gargano, per ragionare sulla realizzazione della nuova strada in un'ottica di area vasta. Il Sindaco ha concluso il suo intervento con la speranza di non perdere l'entusiasmo che ha caratterizzato fino ad ora il Dibattito Pubblico, che ha permesso di raccogliere diversi e interessanti stimoli di riflessione.

In chiusura dell'incontro sono stati ringraziati tutti i partecipanti, che sono nuovamente stati invitati a prendere parte ai prossimi incontri d'approfondimento tematico il cui calendario è disponibile al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>.