



DIBATTITO PUBBLICO
Garganica

RELAZIONE CONCLUSIVA DEL COORDINATORE

Allegato 2
Quaderni degli attori



QUADERNO DEGLI ATTORI

18 gennaio 2022

Presentato da
**Tommaso Pio
dell'Aquila**

La terza via della Garganica

La “superstrada del Gargano” si farà.

Lo dicono tutti. Così sarà. Ma c’è modo e modo di fare le cose. Anni di insistenza, hanno portato i decisori politici ad aprire un dibattito pubblico su questa grande opera. Un metodo che deve essere usato per la realizzazione di ogni infrastruttura, anche piccola. Adesso, il piano della discussione è più chiaro, ci sono incontri e documenti, che eliminano le dicotomie e aprono a diverse possibilità. Viviamo in una terra che della bellezza della natura fa il suo volano di crescita ma abbiamo bisogno di migliorare i servizi. Paesaggio e strade hanno la stessa importanza, dove una non deve essere sacrificato per l’altra. Ci possono essere sempre valide opzioni per coniugare la salvaguarda l’ambiente e il potenziamento della mobilità. Il dibattito pubblico sulla “Garganica” deve essere guidato da questo principio.

L’opera è divisa in tre itinerari: itinerario 1 Vico-Peschici; itinerario 2 Peschici-Vieste; itinerario 3 Vieste-Mattinata.

Per l’itinerario 1 ci sono 4 possibili alternative. L’alternativa 1A è la più impattante, costosa e che prevede il maggior tempo di realizzazione per una strada ex novo. Le alternative 1B,1C,1D sono meno impattanti, meno costose e prevedono tempi di realizzazione molto più brevi. Io credo che vale la pena percorrere due minuti in più di auto per raggiungere Peschici se questo significa difendere la piana di Calenella e la natura del nostro territorio. Per giunta, con un risparmio dei tempi di realizzazione. Conosciamo i rischi probabili dei prolungamenti dei tempi dei cantieri e l’aumento dei costi e dei disagi che comporta. Quindi vi chiedo, non è meglio avere comunque un ottimo servizio, in tempi brevi che contempla una maggiore salvaguardia dell’ambiente? Se la risposta è Sì, l’alternativa C1 è la soluzione migliore.

Sull’itinerario 2 non ci sono molte discussioni, in quanto è il miglioramento della strada esistente. Ed è un’ottima notizia. Questa ipotesi viene chiamata semplicemente 2.

A questo punto, dal Gargano Nord, siamo arrivati a Vieste.

L’itinerario 3 invece collega Vieste a Mattinata, la parte più bella e iconica del Gargano. Una strada tortuosa ma meravigliosa, che ci contraddistingue rispetto ad altri territori e fanno la fortuna di queste due città.

Anche qui, vengono proposte due alternative, una più impattante, costosa e lineare rispetto all’altra. Ma entrambe sono comunque ipotesi progettuali molto invasive che prevedono lo stravolgimento di una zona di alto pregio e il cui investimento di tempo e soldi è molto sostanzioso. Questo tratto di strada è percorso da chi proviene dal Sud Italia e vuole raggiungere Vieste. Chi viene dal Nord e Centro Italia, per raggiungere Vieste percorre la “strada dei laghi” e per raggiungere Mattinata in ogni caso deve attraversare Foggia/Manfredonia. Quindi il tratto Vieste-Mattinata, quello più costoso, distruttivo e che prevede tempi di realizzazione molto lunghi, a chi serve? Su questo tratto, c’è una terza alternativa, un po' nascosta ma ipotizzata, che prevede “per l’itinerario 3 solo interventi mirati a migliorare la sicurezza stradale e la percorrenza su una delle due viabilità esistenti nel tratto compreso tra Vieste e Mattinata: la SS 89 (strada interna) oppure la SP 54 (strada di costa)”. Possiamo chiamare questa ipotesi semplicemente 3.

La soluzione C1+2+3 è quella che migliora di molto la viabilità, tutela il paesaggio, può essere realizzata in tempi brevi ed è meno costosa. Ma questa discussione è solo un pezzo sulla viabilità del Gargano. Esistono molte strade che devono essere migliorate e messe in sicurezza. Penso alla strada che collega il Gargano Nord da Vico del Gargano a Monte Sant’Angelo e che attraversa la Foresta Umbra. Oppure la provinciale San Menaio/Rodi Garganico minacciata dall’erosione della spiaggia. Con il risparmio che si avrebbe con la soluzione C1+2+3 per il completamento della “Garganica” possiamo migliorare altre strade, non meno importanti. Perché ricordiamocelo, il Gargano non è solo Vieste, e tutti i garganici meritano strade sicure per interagire tra loro.



QUADERNO DEGLI ATTORI

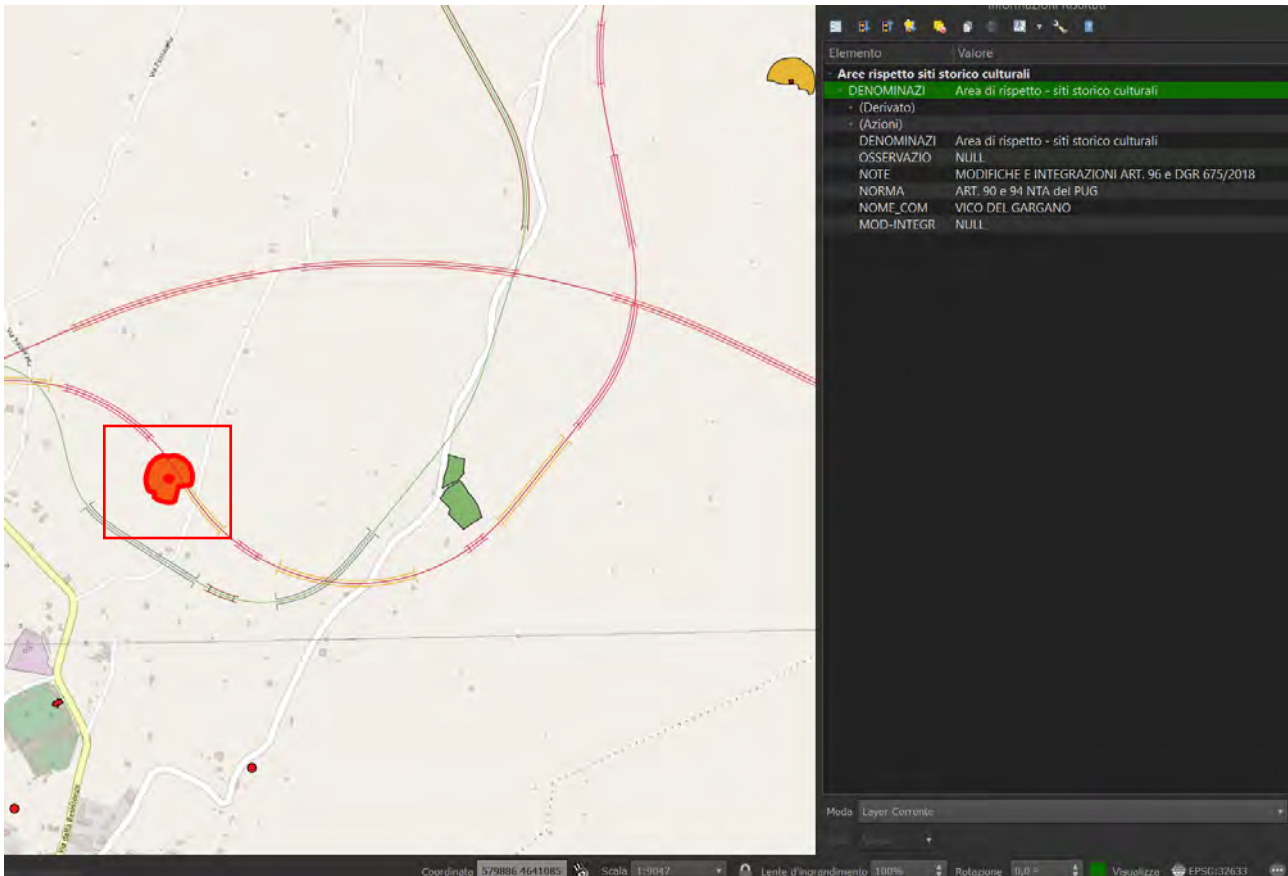
4 febbraio 2022

Presentato da
**Domenico
Sergio
Antonacci**

Emergenze archeologiche e carsiche sul tracciato o in prossimità delle ipotesi di tracciato¹

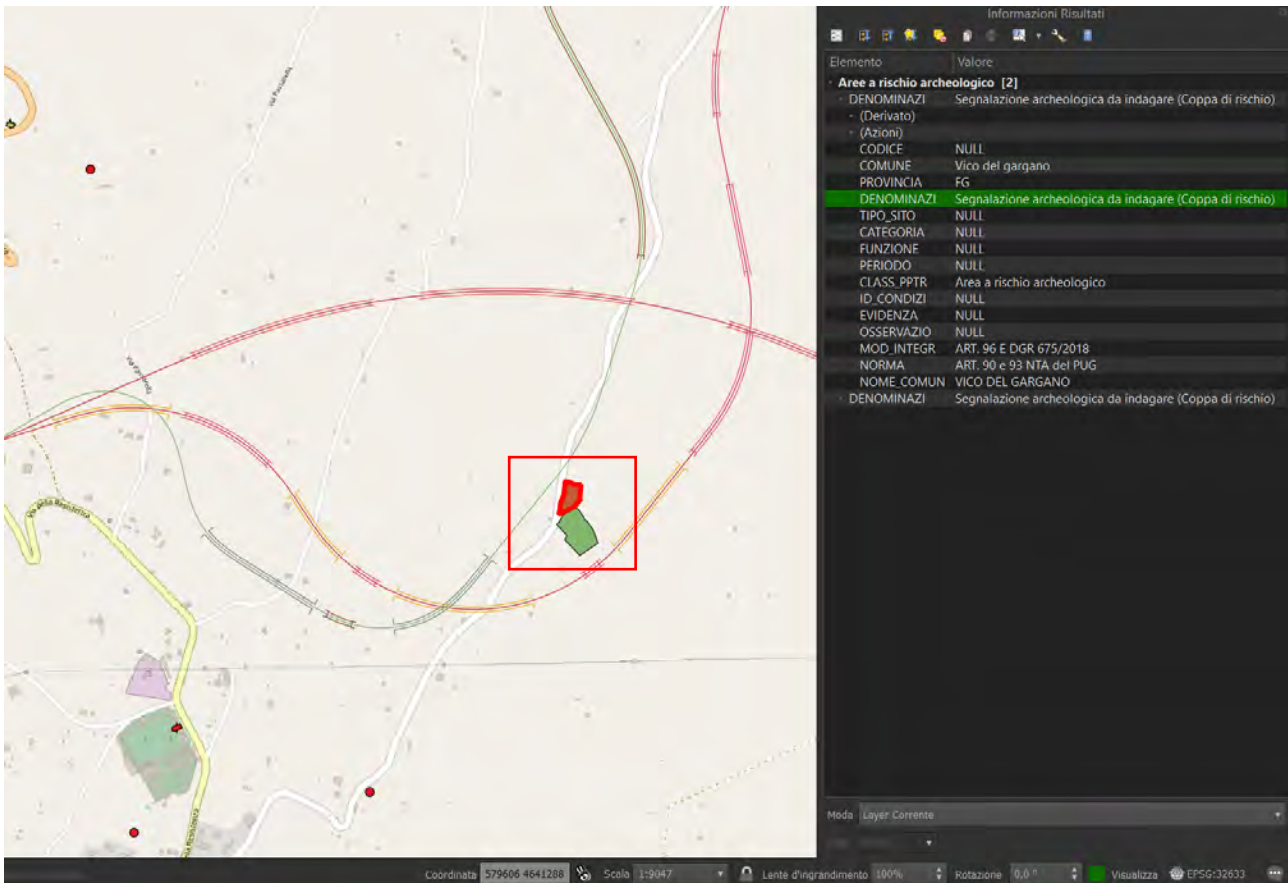
Vico del Gargano

1c 1d Area di rispetto siti storico culturali



¹ Shapefile PPTR e altri pubblicati dalla Regione Puglia (Carta dei Beni Culturali e Catasto Grotte);

1c 1d Area archeologica da indagare Coppa di Rischio



1c Chiesa Santa Maria delle Grazie

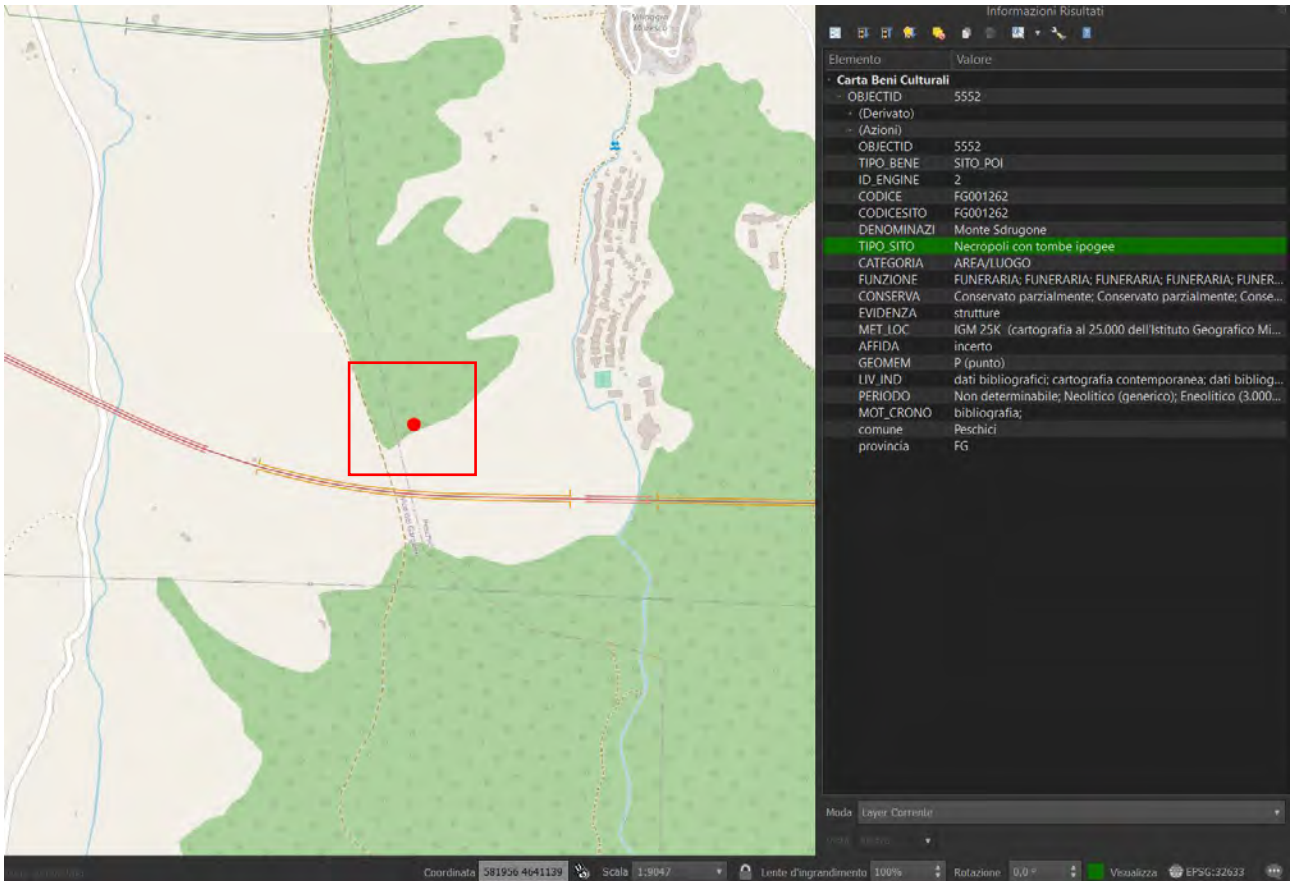
The image shows a screenshot of a GIS application interface. On the left, a map displays a red dot representing the location of the church, enclosed in a red square. The map includes various geographical features like roads and water bodies. On the right, a panel titled 'Informazioni Risultati' (Information Results) displays a table of metadata for the selected element.

Elemento	Valore
Carta Beni Culturali	
OBJECTID	5394
(Derivato)	
(Azioni)	
OBJECTID	5394
TIPO_BENE	SITO_POL
ID_ENGINE	2
CODICE	FG000392
CODICESITO	FG000392
DENOMINAZI	Santa Maria delle Grazie
TIPO_SITO	Chiesa
CATEGORIA	EDIFICIO
FUNZIONE	RELIGIOSA/CULTO; RELIGIOSA/CULTO; RELIGIOSA/CULTO; ...
CONSERVA	Restaurato; Restaurato; Restaurato; Restaurato; Restaurato...
EVIDENZA	strutture
MET_LOC	CTR (carta tecnica regionale)
AFFIDA	certo
GEOMEM	A (Area/poligono)
LIV_IND	dati bibliografici; cartografia contemporanea; dati bibliog...
PERIODO	Età contemporanea (XIX-XX secolo); Età moderna (XVI-XV...
MOT_CRONO	bibliografia;
comune	Vico del Gargano
provincia	FG

At the bottom of the application, a status bar shows the following information: Coordinate 580845 4641752, Scala 1:9047, Lente d'ingrandimento 100%, Rotazione 0,0°, Visualizza, and EPSG:32633.

Peschici

1a e 1b Necropoli di Monte Sdrugone

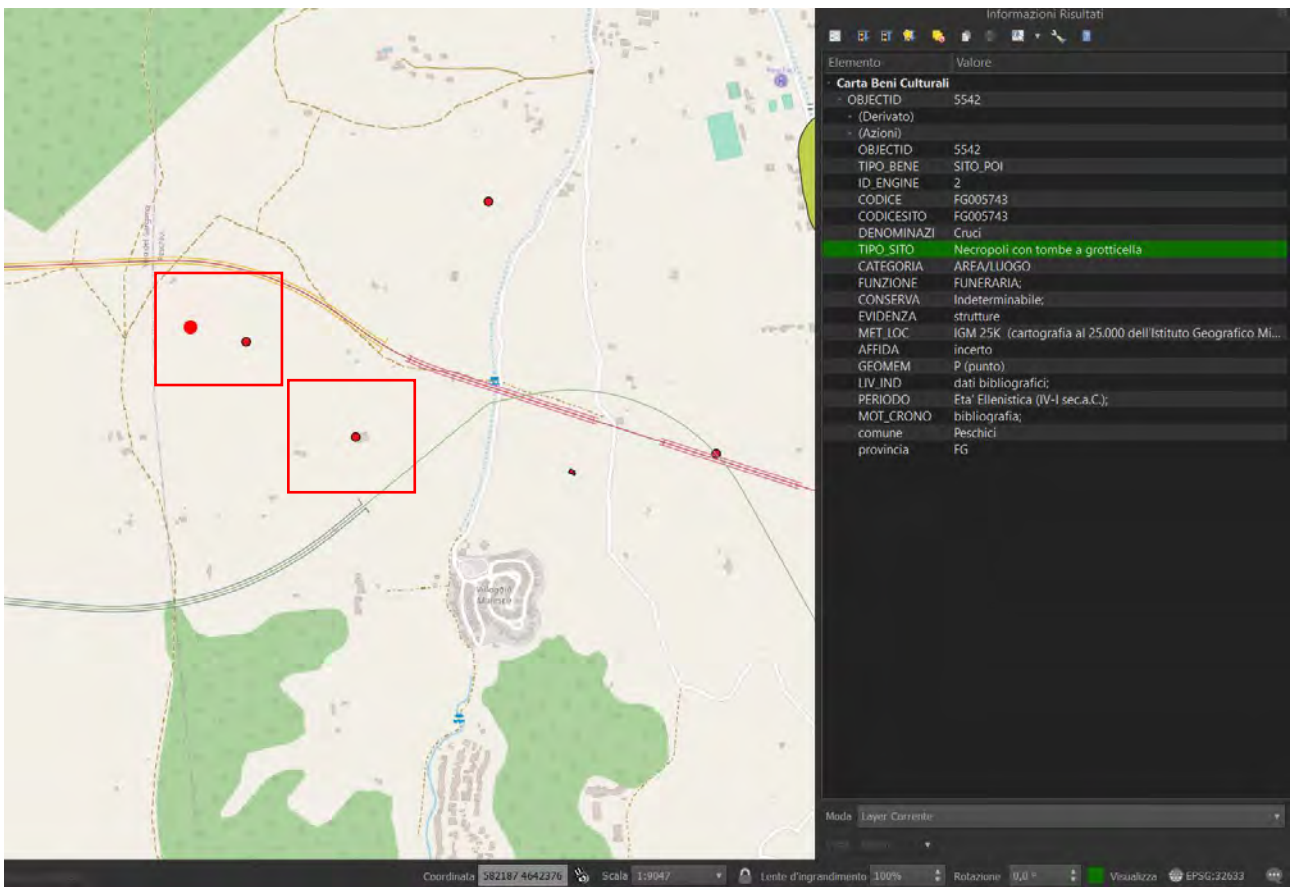


The screenshot shows a GIS interface with a map on the left and a results panel on the right. The map displays a topographic area with green vegetation and a red dot indicating a specific location, which is also enclosed in a red rectangular box. The results panel, titled 'Informazioni Risultati', contains a table with the following data:

Elemento	Valore
Carta Beni Culturali	
OBJECTID	5552
- (Derivato)	
- (Azioni)	
OBJECTID	5552
TIPO_BENE	SITO_POI
ID_ENGINE	2
CODICE	FG001262
CODICESITO	FG001262
DENOMINAZI	Monte Sdrugone
TIPO_SITO	Necropoli con tombe ipogee
CATEGORIA	AREA/LUOGO
FUNZIONE	FUNERARIA; FUNERARIA; FUNERARIA; FUNERARIA; FUNER...
CONSERVA	Conservato parzialmente; Conservato parzialmente; Conse...
EVIDENZA	strutture
MET_LOC	IGM 25K (cartografia al 25.000 dell'Istituto Geografico Mi...
AFFIDA	incerto
GEOMEM	P (punto)
LIV_JND	dati bibliografici; cartografia contemporanea; dati bibliog...
PERIODO	Non determinabile; Neolitico (generico); Eneolitico (3.000...
MOT_CRONO	bibliografia;
comune	Peschici
provincia	FG

At the bottom of the interface, the status bar shows the following information: Coordinate 3819264(-41129), Scala 1:9047, Livello d'ingrandimento 100%, Rotazione 0,0°, Visualizza EPSG:22633.

1d Necropoli ellenistica e stazioni preistoriche varie (punti rossi)



1c e 1d Stazione preistorica Martinetti

The image displays a screenshot of a GIS application interface. On the left, a map shows a landscape with green areas, a river, and several red dots representing points of interest. A red rectangle highlights one of these points. On the right, a panel titled 'Informazioni Risultati' (Information Results) displays the metadata for the selected point. The metadata is organized into a table with two columns: 'Elemento' (Element) and 'Valore' (Value).

Elemento	Valore
Carta Beni Culturali	
OBJECTID	5545
(Derivato)	
(Azioni)	
OBJECTID	5545
TIPO_BENE	SITO_POI
ID_ENGINE	2
CODICE	FG001246
CODICESITO	FG001246
DENOMINAZI	Martinetti
TIPO_SITO	stazione preistorica
CATEGORIA	INSEDIAMENTO
FUNZIONE	PRODUTTIVA/LAVORAZIONE/ARTIGIANALE; PRODUTTIVA...
CONSERVA	Conservato parzialmente; Conservato parzialmente; Conse...
EVIDENZA	strutture
MET_LOC	IGM 25K (cartografia al 25.000 dell'Istituto Geografico Mi...
AFFIDA	incerto
GEOMEM	P (punto)
LIV_IND	dati bibliografici; cartografia contemporanea; dati bibliog...
PERIODO	Neolitico finale (4.000-3.000 a.C.); rivedere; Eneolitico (3.0...
MOT_CRONO	bibliografia;
comune	Peschici
provincia	FG

At the bottom of the application, a status bar shows the following information: Coordinate: 582237 4642401, Scala: 1:9047, Lente d'ingrandimento: 100%, Rotazione: 0,0°, Visualizza, EPSG:32633.

Vieste

2 Sito romano Pozzo di Quarto

The image shows a screenshot of a GIS application interface. On the left, a map displays the area around Vieste, Italy, with a red rectangle highlighting a specific location. On the right, a metadata panel titled 'Informazioni Risultati' provides details for the selected site.

Elemento	Valore
Carta Beni Culturali	
OBJECTID	5319
- (Derivato)	
- (Azioni)	
OBJECTID	5319
TIPO_BENE	SITO_POI
ID_ENGINE	8
CODICE	FG005737
CODICESITO	FG005737
DENOMINAZI	Pozzo di Quarto
TIPO_SITO	insediamento rurale
CATEGORIA	INSEDIAMENTO
FUNZIONE	NON DEFINIBILE
CONSERVA	Indeterminabile
EVIDENZA	area di frammenti
MET_LOC	IGM 25K (cartografia al 25.000 dell'Istituto Geografico Mi...)
AFFIDA	incerto
GEOMEM	P (punto)
LIV_IND	dati bibliografici;
PERIODO	Età romana (generico);
MOT_CRONO	bibliografia;
comune	Vieste
provincia	FG

At the bottom of the interface, the status bar shows the following information: Coordinata 592810 4640068, Scala 1:24125, Lente d'ingrandimento 100%, Rotazione 0,0°, Visualizza, EPSG:32633.

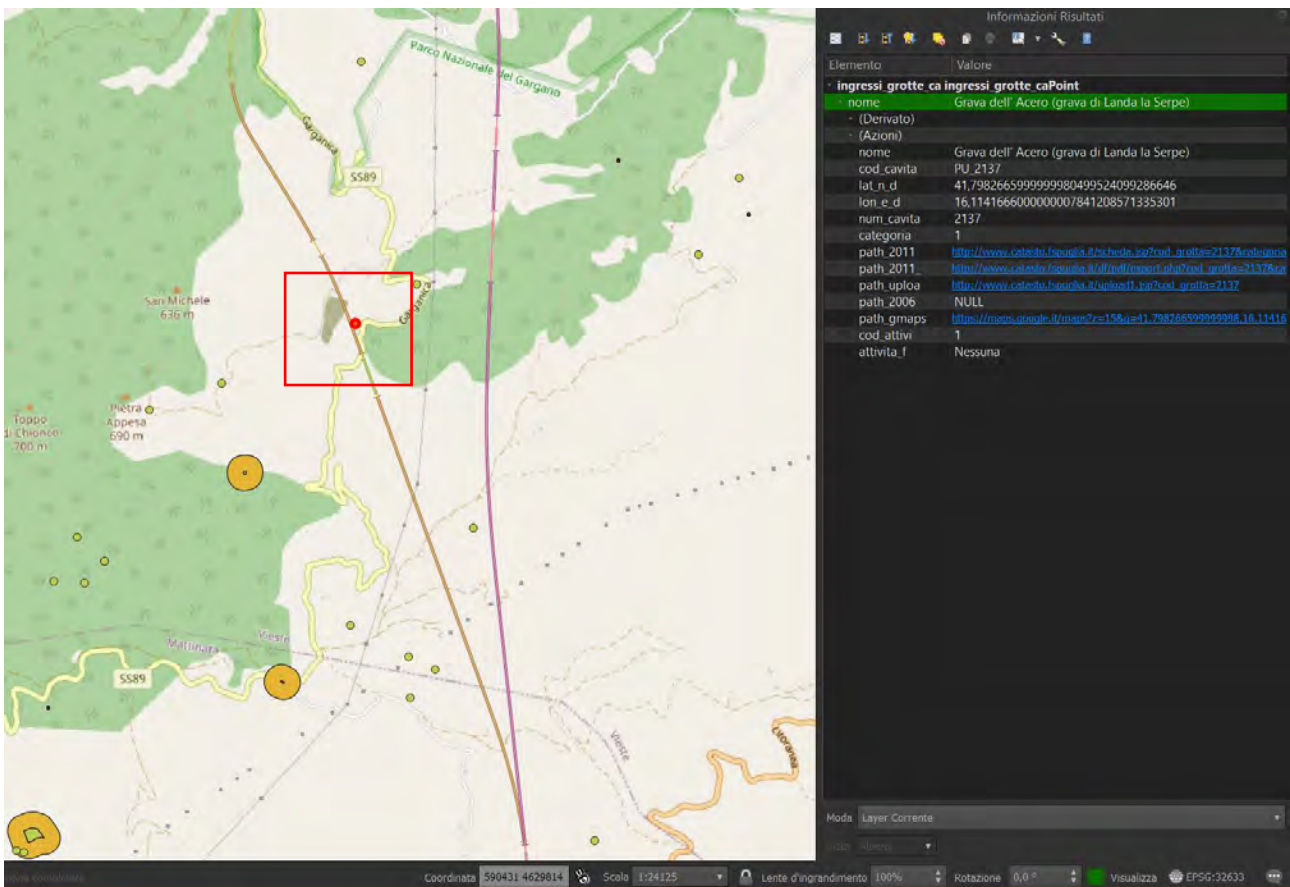
3a Necropoli Macchiafina

The image shows a screenshot of a GIS application interface. On the left, a map displays a green landscape with a red square highlighting a specific area. A red dot is visible within this square. The map includes labels for 'Parco Nazionale del Gargano' and '558'. On the right, a panel titled 'Informazioni Risultati' displays the following metadata:

Elemento	Valore
Carta Beni Culturali	
OBJECTID	5221
(Derivato)	
(Azioni)	
OBJECTID	5221
TIPO_BENE	SITO_POI
ID_ENGINE	8
CODICE	FG005339
CODICESITO	FG005339
DENOMINAZI	Macchiafina
TIPO_SITO	Necropoli
CATEGORIA	AREA/LUOGO
FUNZIONE	FUNERARIA;
CONSERVA	Indeterminabile;
EVIDENZA	NULL
MET_LOC	IGM 25K (cartografia al 25.000 dell'Istituto Geografico Mi...
AFFIDA	incerto
GEOMEM	P (punto)
LIV_IND	PUTI;
PERIODO	Età tardoantica (IV-VI sec.d.C.);
MOT_CRONO	bibliografia;
comune	Vieste
provincia	FG

At the bottom of the application, the status bar shows: 'Moda Layer Corrente', 'Coordinate 590523 4634200', 'Scala 1:24125', 'Lente d'ingrandimento 100%', 'Rotazione 0,0°', 'Visualizza', and 'EPSG:32633'.

3 b PU_2137 Grava dell' Acero (grava di Landa la Serpe)



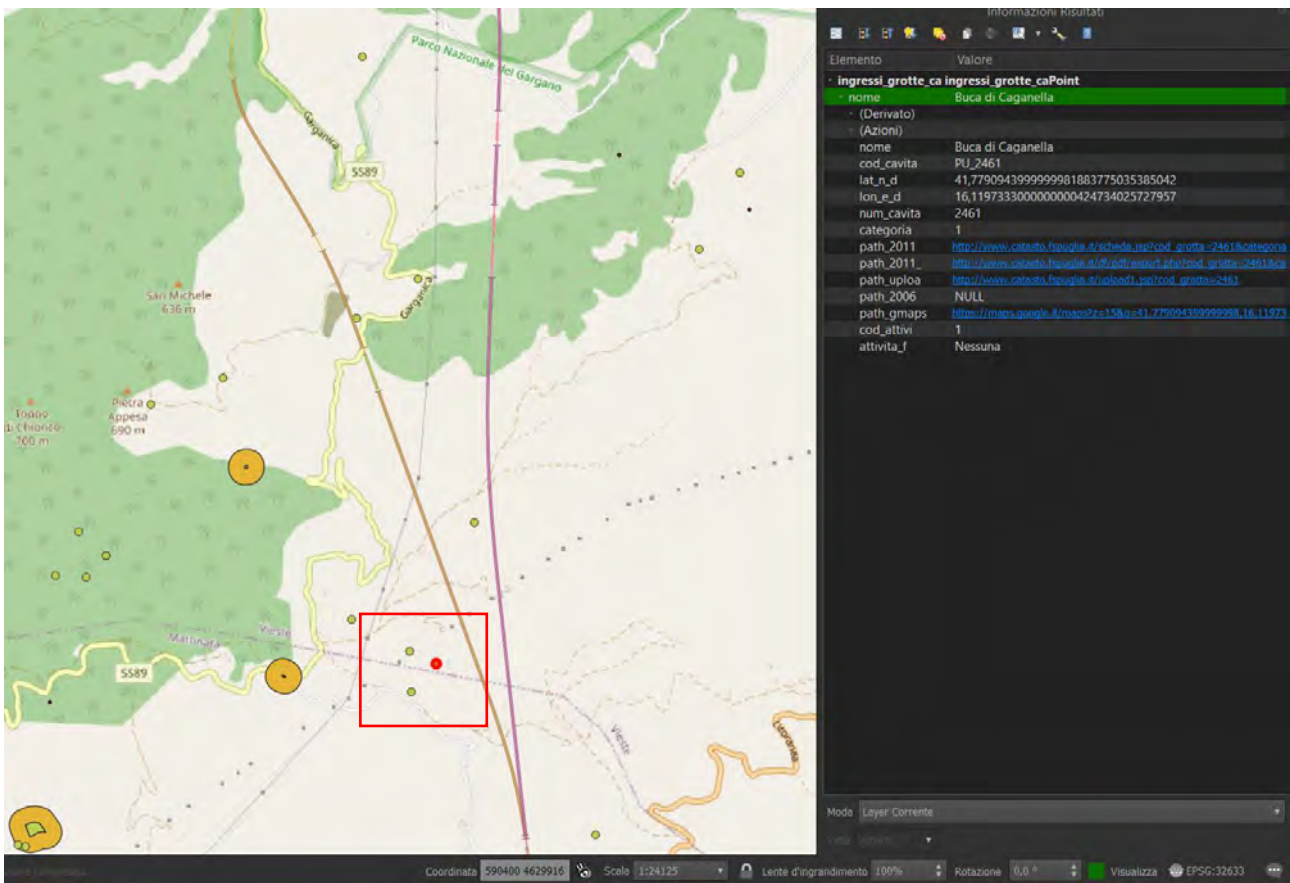
3a/b PU_2472 Buca di Femminamorta

Elemento	Valore
ingressi_grotte_ca ingressi_grotte_caPoint	
nome	Buca di Femminamorta
(Derivato)	
(Azioni)	
nome	Buca di Femminamorta
cod_cavita	PU_2472
lat_n_d	41.7868787000000025955159799195826
lon_e_d	16.12269999999999982549070409731939
num_cavita	2472
categoria	1
path_2011	http://www.catasto.inpsitalia.it/cedola_pgr/ced_01010a=24723raitegona
path_2011	http://www.catasto.inpsitalia.it/di/pgr/espert_adm/ced_01010a=24723ra
path_uploa	http://www.catasto.inpsitalia.it/insped1_insped1_01010a=2472
path_2006	NULL
path_gmaps	https://maps.google.it/maps?z=15&q=41.786878700000003,16.12269
cod_attivi	1
attivita_f	Nessuna

Moda Layer Corrente

Coordinata 590446 4629875 Scala 1:24125 Lente d'ingrandimento 100% Rotazione 0,0 Visualizza EPSG:32633

3b Grotte di Caganella (x3)



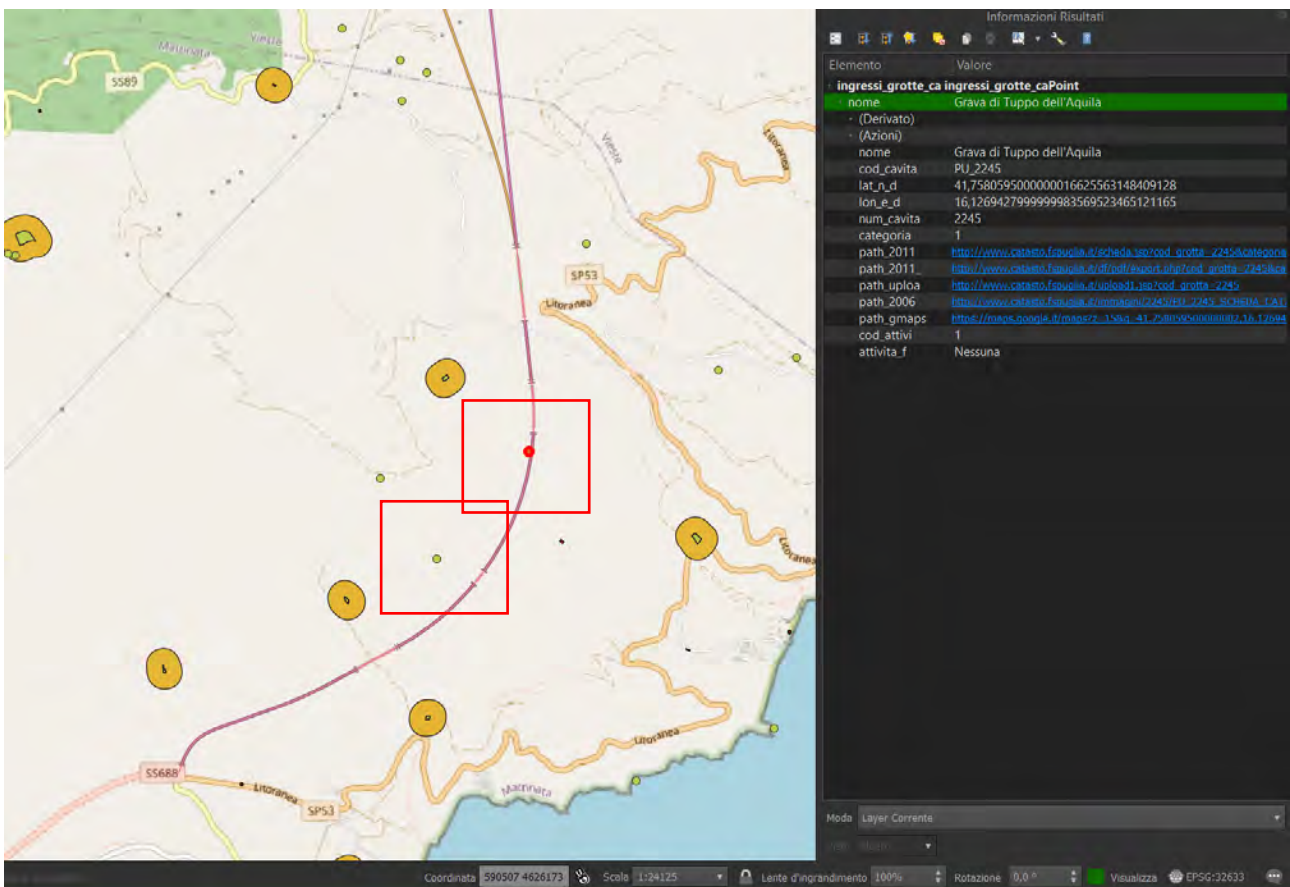
The image shows a map of the Grotte di Caganella area in Italy, with a red box highlighting a specific location. The map includes labels for 'Parco Nazionale del Gargano', 'Caganella', 'S. Michele 636 m', 'Torre di Chiondo 700 m', 'Pietra Appesa 690 m', and 'Mattinata'. A red box is drawn around a cluster of points, with a red dot indicating a specific location. The information panel on the right provides details for the selected point.

Elemento	Valore
ingressi_grotte_ca	ingressi_grotte_caPoint
nome	Buca di Caganella
(Derivato)	
(Azioni)	
nome	Buca di Caganella
cod_cavita	PU_2461
lat_n_d	41,7790943999999981883775035385042
lon_e_d	16,1197333000000000424734025727957
num_cavita	2461
categoria	1
path_2011	http://www.catasto.foggia.it/scheda_nsc/cod_grotta_24618cagegona
path_2011_	http://www.catasto.foggia.it/dati/esport.php?cod_grotta_24618cagegona
path_uploa	http://www.catasto.foggia.it/upload_f.php?cod_grotta_2461
path_2006	NULL
path_gmaps	https://maps.google.it/maps?z=15&q=41.779094399999998,16.1197333000000000424734025727957
cod_attivi	1
attivit_a	Nessuna

Modo Layer Corrente

Coordinata 590400 4629916 Scala 1:24125 Lente d'ingrandimento 100% Rotazione 0,0 Visualizza EPSG:32633

Pu2245 Grava di Tuppò dell'Aquila



03/02/2021

Domenico Sergio Antonacci



QUADERNO DEGLI ATTORI

14 febbraio 2022

Presentato da
**Michelantonio
Granatiero**

Le due velocità del Gargano: i sentieri e la superstrada

L'opportunità della nuova infrastruttura stradale non può non porre l'attenzione su un elemento del passato che oggi più che mai interessa tutto il territorio garganico e non solo, il recupero, la fruizione, la valorizzazione e la promozione della sua rete sentieristica.

Il patrimonio sentieristico del Gargano è di preminente importanza, non solo quale elemento fondante del turismo attivo e delle discipline outdoor, ma quale scrigno di storia e cultura del territorio. Infatti, prima che qui fossero costruite le strade, la viabilità primaria avveniva solo attraverso gli antichi tratturi.

Oggi da un lato si segnala ad ANAS l'importanza e l'opportunità di predisporre, in tutti i punti di intersezione della nuova super strada del Gargano con i sentieri del territorio, le più moderne ed efficienti soluzioni atte a segnalare e favorire il passaggio in sicurezza degli escursionisti, ciclisti etc... Dall'altro si richiama all'attenzione delle amministrazioni comunali dei territori interessati dalla superstrada e non solo a questi, l'importanza di sviluppare un'azione integrata e coordinata degli enti nei confronti della rete sentieristica del Gargano.

Il Gargano infatti, oltre all'indiscussa rilevanza per il turismo balneare, possiede un patrimonio unico sentieristico da valorizzare e promuovere in modo unitario, non prescindendo dalla collaborazione anche con enti quali, ad esempio, il parco Nazionale del Gargano.

Nella stessa analisi fatta da ANAS viene rimarcato che le aree più interne hanno un turismo che possiede ancora un cospicuo margine di sviluppo. Ecco, quanto richiamato sopra può essere la linfa per attuarlo, non solo per le aree interne ma anche per quelle costiere.

Così come la nuova infrastruttura stradale permetterà di connettere i territori secondo esigenze di praticità, maggior scorrimento e sicurezza, parallelamente è opportuno approfondire ogni sforzo verso l'attuazione di quei collegamenti ed azioni atte a favorire l'attraversamento del territorio in modo lento, salutistico, turistico, paesaggistico, naturalistico, storico e culturale.

Il turismo rappresenta il cuore dell'economia e dell'identità del Gargano e questa grande infrastruttura stradale non può non aiutare e favorire, mediante un lavoro trasversale e multi-attoriale, il recupero, la fruizione, la valorizzazione e la promozione della rete sentieristica del Gargano.

Michelantonio Granatiero
Imprenditore Turistico



QUADERNO DEGLI ATTORI

21 febbraio 2022

Presentato da
WWF Puglia
Legambiente Puglia
Lipu Puglia
Cai Puglia
Centro Studi
Naturalistici Onlus
Federazione
Pro Natura - Altura
Aigae
Assoguide
Conalpa Foggia

DOSSIER PROGETTO GARGANICA

QUADERNO DEGLI ATTORI

WWF PUGLIA - LEGAMBIENTE PUGLIA - LIPU PUGLIA - CAI PUGLIA - Centro Studi Naturalistici ONLUS – FEDERAZIONE PRO NATURA - ALTURA – AIGAE – ASSOGUIDE – CONALPA FOGGIA

PREMESSA

Per il mondo ambientalista la richiesta di infrastrutture e i processi di modernizzazione che sono sentiti come necessari dalle comunità meritano tutto il rispetto e sono da ritenersi legittimi.

In particolare il tema del miglioramento della rete viaria e delle comunicazioni, in un territorio montano come il Gargano, merita la massima attenzione e anche la massima applicazione da parte delle comunità locali, del mondo della politica e delle associazioni, da parte delle istituzioni.

Il Gargano, come tanti territori del Sud Italia, ha necessità di migliorare la propria rete di infrastrutture di collegamento. Motivo per cui, pur ritenendo assolutamente legittimo riflettere e considerare come una opzione percorribile l'idea di migliorare il sistema viario del promontorio, e anche considerando l'enorme spesa pubblica che s'intende mettere in campo per la realizzazione del progetto, crediamo che:

1. questa opzione vada considerata in un'ottica generale, volgendo lo sguardo all'intero sistema viario del Gargano, sia della viabilità veloce che di quella lenta, sia di quella costiera che di collegamento con e tra le aree interne, ritenendo assolutamente necessario rispondere a tutti i bisogni delle comunità e del sistema di comunicazione nel suo complesso per capire quali investimenti siano prioritari;
2. rispetto ad ogni opzione vada considerato attentamente il rapporto tra investimenti e benefici rispetto alla soddisfazione dei bisogni reali, analizzati con rigore, documentati e ben argomentati;
3. i costi in termini di perdita di valori ambientali del territorio siano prioritari in un contesto in cui quei valori, oltre a rappresentare un unicum in termini di patrimonio naturalistico e culturale, rappresentano anche la sua risorsa economica più importante. Il Gargano vive di turismo e il turismo è incentrato sia su attrattori culturali che su attrattori naturali. Lo stesso mare, solo per fare un esempio, la risorsa principale del turismo balneare che è la principale industria del territorio, è una risorsa naturale dalla cui integrità dipende la possibilità stessa di svolgere attività turistica estiva. Comprometterne l'integrità significa mettere sul lastrico un'intera economia, creando ulteriore disoccupazione e depressione sociale e demografica. Come il mare, oggi l'integrità del paesaggio, dei beni culturali, la salute degli ecosistemi, e in generale, il mantenimento dell'equilibrio tra trasformazioni artificiali irreversibili e le caratteristiche ambientali del territorio, rappresentano il capitale economico più grande che il Gargano possiede. Per questo motivo, riteniamo che ci possano essere alcuni sacrifici del territorio che riteniamo negoziabili e altri che invece crediamo assolutamente non negoziabili, mettendo sulla bilancia i danni che possono provocare con la vera entità del beneficio che possono arrecare, valutando il tutto in un'ottica globale e sistemica.

Queste tre priorità, lo sguardo complessivo sull'intero Gargano, il rapporto tra investimento e benefici, il sacrificio di valori ambientali che rappresentano anche il vero capitale economico del Gargano, ispirano tutte le riflessioni che seguono, che vogliono essere un primo contributo generale, sicuramente parziale e provvisorio, al dibattito pubblico al quale siamo stati chiamati, discutendo un documento progettuale preliminare sul completamento della superstrada veloce del Gargano, che riteniamo al momento parziale e provvisorio.

Altra questione sono le osservazioni strettamente tecniche che ci riserviamo di esprimere in presenza di una progettualità più avanzata e in fase di valutazione degli impatti dell'opera.

LE RAGIONI DELL'OPERA

Innanzitutto ci sentiamo di esprimere alcune osservazioni su quelle che nel documento vengono presentate come ragioni dell'opera, sulla base di dati e motivazioni che vengono portati in premessa a supporto del progetto.

Crediamo che l'illustrazione delle motivazioni e degli obiettivi che sottendono alla realizzazione dell'opera, siano espresse in maniera molto generica, questi appaiono poco supportati da dati e in parte si contraddicono tra loro. Di seguito si analizzano alcune delle ragioni evidenziate da ANAS:

- **migliorare l'accessibilità:** se è condivisibile che l'opera migliori l'accessibilità verso i centri urbani, quella verso *istituti di istruzione e presidi sanitari* evidenziata da ANAS appare vuota di significato in quanto queste strutture sono poco presenti sul territorio, pertanto per migliorarne l'accessibilità queste strutture dovrebbero essere realizzate prima della strada; appare intuibile che l'opera possa migliorare l'accessibilità verso i centri urbani, tuttavia l'assunto secondo cui possa migliorare l'accessibilità verso istituti di istruzione e presidi sanitari appare una affermazione indimostrata. Facciamo presente che non sono le strade che devono supplire alla mancanza dei necessari servizi territoriali, come quelli educativi, sanitari e di welfare, ma sono le politiche locali, regionali e nazionali che devono garantire l'accessibilità ai servizi come diritti ai cittadini, garantendo innanzitutto il principio della prossimità, lì dove prevista e non praticata. Inoltre, per quanto riguarda i presidi sanitari, si fa riferimento unicamente al miglioramento dell'accessibilità verso l'ospedale di Manfredonia, depotenziata dal piano ospedaliero regionale, mentre la struttura ospedaliera più importante e più vicina alle aree di cui si parla è Casa Sollevo della Sofferenza di San Giovanni Rotondo, per la raggiungibilità della quale occorrerebbe fare una riflessione. In più il miglioramento dell'accessibilità dei servizi lontani inizia con il miglioramento dei piani di trasporto pubblico per il collegamento tra i centri del Gargano e tra questi e il mondo esterno, attualmente carenti e in alcuni casi inesistenti, il cui miglioramento non dipende dal miglioramento della rete stradale ma da efficaci investimenti pubblici nel trasporto pubblico;
- **incrementare la sicurezza stradale delle infrastrutture esistenti:** in merito all'attuale incidentalità utile a dimostrare la scarsa sicurezza delle strade garganiche, è presente nell'elaborato di riferimento *Documento di fattibilità delle alternative progettuali* a cui il dossier rimanda, la seguente tabella sugli incidenti rilevati da ACI tra il 2011 e il 2019 nel tratto attuale della SS 89 dal Km 85+000 al Km 146+000, cioè nel tratto sul quale si vuole intervenire. Da questi l'incidentalità e la mortalità risulta estremamente bassa (pag. 99). Risultano tre incidenti di media all'anno con zero morti e 5 feriti. Sono dati di sicurezza più che ottimale che anzi, si ritiene, non potrebbero che essere peggiorati dall'aumento della velocità media di percorrenza. A questo proposito riteniamo necessario e interessante conoscere i dati sulla incidentalità che riguardano i tratti di superstrada veloce già realizzata, non riportati nel documento, che negli anni ci risultano invece molto alti e che abbiano provocato il sacrificio di molte vite umane, per comprendere che costruire strade nuove non significa di per sé costruire strade più sicure. In merito a quest'ultimo punto, riteniamo necessario anche una discussione contestuale, oltre che sulla sicurezza effettiva dei tratti che si andranno a costruire, anche quali azioni si devono mettere in campo per garantire la massima sicurezza sui tratti già esistenti della superstrada veloce, utilizzando le risorse economiche disponibili per la realizzazione dell'infrastruttura anche per realizzare la piena sicurezza sull'intera tratta, necessaria per salvare vite umane.

- N° incidenti/anno con feriti;
- N° incidenti/anno con morti.

Tali dati costituiscono le fondamenta dell'analisi; ne consegue l'importanza della attendibilità della fonte. Si è fatto, quindi, riferimento alle pubblicazioni ACI "Localizzazione degli incidenti stradali", utilizzando come dato di input per la stima delle riduzioni di incidentalità il dato medio di incidenti, feriti e decessi per il periodo di disponibilità degli stessi – 2011-2019 – relativamente alla SS89 "Garganica" nella tratta direttamente interessata dal progetto, dal Km 85+000 al Km 146+000.

	INCIDENTI	INCIDENTI MORTALI	MORTI	FERITI
2011	4	1	1	10
2012	1	0	0	4
2013	3	0	0	3
2014	4	0	0	11
2015	2	0	0	4
2016	2	0	0	2
2017	1	1	1	1
2018	1	0	0	1
2019	6	0	0	10
Media periodo	3	0	0	5

- **ridurre inquinamento atmosferico e rumore:** è alquanto incoerente e contraddittorio da una parte dire che l'opera incrementa il turismo e dall'altra dire che decongestiona i centri urbani in quanto *devia il traffico su percorsi più interni*.
 - ⇒ I turisti con le loro macchine dove si crede che vadano?
 - ⇒ Qual è la stima di incremento delle presenze?

La riflessione che va fatta è duplice:

Da un lato va detto che quanto più saranno veloci i trasferimenti tanto più aumenterà il flusso degli avventori giornalieri (i visitatori), a danno, forse, del tempo di permanenza delle presenze turistiche, aumentando quindi il traffico di trasporto privato con un aumento dell'inquinamento e del congestionamento generale del Gargano.

Di conseguenza va rilevato che la strada in costruzione è solo di transito verso le mete costiere e che, pertanto, il flusso dei turisti andrà nelle cittadine costiere e nelle strutture turistiche che sono ubicate lungo la fascia costiera. Ciò comporterà in quest'area, già ora intasata, un enorme incremento di traffico, inquinamento e rumore a discapito di tutta la fascia costiera che già ora non ha strutture adeguate di trasporto, di servizio e di accoglienza. Nessun flusso turistico modificherà la sua destinazione in funzione della nuova strada.

- **contrastare lo spopolamento:** la migliore accessibilità, secondo ANAS, dovrebbe ridurlo *valorizzando il patrimonio naturalistico-ambientale*. L'unico incremento di accessibilità, come abbiamo visto, interessa la fascia costiera e non il Gargano interno che ancora una volta viene abbandonato a sé stesso, ed in ogni caso non sono le grandi infrastrutture che aumentano il turismo di interesse *naturalistico-ambientale* anzi lo allontanano. Quanto all'andamento demografico, poi, va rilevato che, prendendo come riferimento i dati dei comuni già interessati dalla realizzazione della SS 693 si scopre come lo spopolamento si è incrementato (dati ISTAT), Cagnano Varano è passato da 8.611 abitanti del 2002 a 7.284 del 2017, Sannicandro Garganico è passato da 18.022 del 2002 a 15.423 del 2017 e così per tutti gli altri comuni. Mentre il Comune di Vieste non interessato dalla realizzazione della SS 693 è rimasto sostanzialmente stabile con 13.429 abitanti nel 2002 e 13.946 nel 2017. Tale motivazione per la realizzazione dell'opera non trova nessuna rispondenza nella realtà.
- **supportare la crescita economica,** tale obiettivo si raggiunge attraverso un piano di sviluppo socio-economico trasversale che interessa dopo un'analisi della realtà del territorio con gli aspetti da migliorare e adeguare, non è una singola opera di mobilità che di per sé possa raggiungere questo obiettivo.

LE CONTRADDIZIONI SOCIO-ECONOMICHE DELL'OPERA

La debolezza delle motivazioni utilizzate per giustificare l'opera evidenzia come di fronte alle complessità delle problematiche del territorio garganico, neanche troppo esplorate nel progetto ANAS, si semplifica la soluzione proponendo la realizzazione di un'infrastruttura lineare come una strada. Una strada non è però un piano strategico di sviluppo, non è la soluzione di un problema complesso, questo deve essere chiaro ai cittadini, agli Enti ed ai politici.

Attualmente il costo medio per la realizzazione dell'opera è di circa 25-30 milioni € a Km come all'incirca un km di autostrada abbastanza complesso. Gli 850 milioni €, per ora dichiarati, necessari per realizzare l'opera potrebbero avere effetti molto più positivi e diffusi sul territorio se utilizzati per realizzare un Piano di Sviluppo, ora comunque andrebbero per la gran parte fuori dal Gargano alle ditte aggiudicatrici dei lavori.

Deve essere altresì chiaro che la realizzazione della strada comporta una serie di problematiche e penalizzazioni socio-economiche durante la lunga fase di cantiere che è opportuno che i cittadini e gli enti locali conoscano, e di cui parleremo meglio oltre.

- La strada a farsi non è una superstrada ma è di Categoria C1 - C2, a seconda dei tratti, vale a dire Strada extraurbane secondarie. Sono strade ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine. La larghezza delle corsie di marcia delle C1 è pari a 3,75 metri per le C2 invece è pari a 3,50 metri. La banchina di destra delle C1 è larga 1,50 metri mentre quella delle C2 è larga 1,25 metri con limite di velocità a 90 km. Una strada quindi che per tipologia non si discosta molto da quelle già esistenti sul Gargano;
- Come dichiarato da ANAS il cantiere per realizzare la strada durerà 10 -11 anni, previsioni che molto spesso si allungano in conseguenza di problemi e contenziosi con le ditte aggiudicatrici;

- **11 anni di cantiere comportano inevitabilmente che per tale periodo la viabilità e la percorrenza delle strade del Gargano subiranno notevoli problemi con passaggio di mezzi pesanti, aperture di cantieri, chiusure di tratti, con ripercussioni notevoli sull'allungamento dei tempi di percorrenza e sull'attrattiva del Gargano per i turisti.** Questo senza tenere conto di eventuali altri cantieri come ad es. la prevista Ciclovía dell'Adriatico, o l'impatto degli interventi che il PNRR destinerà ai comuni;
- Gli effetti positivi si vedranno eventualmente tra 10-15 anni dall'inizio del cantiere, se tutto va bene.

GLI EFFETTI SUL TURISMO

La prima considerazione da fare è proprio analizzando meglio all'impatto negativo del cantiere.

Il turismo, come fenomeno in generale, è un segmento dell'economia, del costume e della società che sta vivendo proprio in questi anni un processo di profondissima trasformazione. Nell'ultimo decennio e probabilmente per tutto il decennio prossimo, stiamo assistendo a un processo in cui stanno cambiando radicalmente:

1. gli strumenti di accesso all'informazione, con il boom del web e degli attori dell'intermediazione tra domanda e offerta,
2. le dinamiche di scelta delle mete, sempre più globali grazie all'abbattimento dei costi e dei tempi di trasporto a livello planetario,
3. la competizione tra territori, con l'emersione di nuove mete, anche in regione, a volte più dinamiche e attrattive,
4. le sensibilità e i bisogni del viaggiatore, sempre più sensibile all'integrità ambientale e all'autenticità culturale dei territori, e, in tendenza, sempre più attenti alla qualità delle mete più che ai tempi di percorrenza per raggiungerle.

In questo momento così critico, di cambiamento, più di un decennio di gravi disagi conseguenti al cantiere potrebbero rappresentare una gravissima zavorra per il Gargano nel suo tentativo di proporsi come prodotto turistico attraente e competitivo, provocando una lenta uscita dal mercato turistico, o almeno la compromissione alla possibilità di intercettare nuovi mercati.

La seconda riflessione invece va fatta rispetto al turismo che vogliamo.

Il Gargano ha una posizione ellittica fuori da ogni direttrice principale di spostamento di merci e persone, **sul Gargano si sceglie di andare** non è un'area di transito.

Ciò è testimoniato dalle giornate medie di permanenza del turista a Vieste, la permanenza media è di 6,60 giorni, forse la più alta tra i comuni di Puglia come appare dal sito *Osservatorio del Turismo della Regione Puglia*¹. Proprio perché sul Gargano si sceglie di andare programmando una permanenza lunga.

Questa strada, che ritiene con la sua realizzazione di incrementare il flusso turistico, quale turismo attrae? Rischia di modificare l'attuale configurazione del turista garganico?

Riteniamo di **SI** ed in peggio in quanto potrebbe incrementare il numero dei visitatori con un turismo sempre più giornaliero e invogliare quello di transito con possibile riduzione delle presenze con il diminuire delle giornate medie di permanenza.

Dell'incremento degli arrivi si è detto sopra come a fronte delle attuali infrastrutture di accoglienza della fascia costiera sarebbe da definire il carico massimo accoglibile da esse, dalla rete stradale, dai servizi, ecc. e non incrementarlo in maniera improvvisata.

¹ <https://www.agenziapugliapromozione.it/portal/web/guest/osservatorio-del-turismo>

LA SOSTENIBILITÀ

Parlare di Nex Generation di PNRR per un'opera che di innovativo e sostenibile non ha nulla, anzi consuma un enorme quantità di suolo oltre che consumare per la sua realizzazione enormi quantità di materie prime è anacronistico e contrario all'idea stessa di sostenibilità. Si osserva come non si sia presa in considerazione nessuna proposta alternativa più sostenibile alla strada, a tal proposito si richiama quanto previsto dal PPTR nello Scenario Strategico che prospetta tutta una serie di soluzioni in termini di mobilità dolce (All.1).

Per la realizzazione della strada ad es. sarà necessario, nel caso si privilegino le gallerie, smaltire enormi quantità di terre e rocce da scavo, mentre nel caso contrario aprire nuove cave per il materiale necessario. Inoltre saranno enormi anche i costi ambientali del trasporto sia dei materiali e attrezzature necessari ai lavori, che degli inerti di cui si parlava sopra. Significativi e non valutati sono gli impatti derivanti dall'apertura di piste di cantiere e strade alternative per l'accesso ai fondi e alle residenze presenti lungo il tracciato che ANAS dichiara di dover realizzare, che porterebbero provocare anche una esplosione dei fenomeni di abusivismo edilizio e, in generale, di colonizzazione urbanistica di aree oggi incontaminate perché difficilmente raggiungibili.

LA RILEVANZA DEL SETTORE AGRICOLO

Le produzioni agricole di questo tratto del Gargano non sono su scala industriale pertanto non esiste un flusso significativo commerciale di vendita verso l'esterno, la principale produzione commerciabile è quella dell'olivicoltura. Anzi probabilmente è il contrario, la valorizzazione delle produzioni agricole pertanto non passa attraverso il trasporto su lunga percorrenza ma deve riguardare la filiera corta attraverso un consumo locale e la vendita diretta che nulla a che vedere con una nuova strada.

L'AMBIENTE E IL PAESAGGIO

Riteniamo che valutare l'impatto dell'opera in oggetto, i pro e i contro, in un'area di altissimo valore naturalistico (per biodiversità ed endemismi) sia fondamentale prima di avanzare qualsiasi proposta. D'altronde il Gargano è noto nel mondo per la sua bellezza paesaggistica (e soprattutto per aver conservato la sua "wilderness" inalterata nel tempo).

La notevole biodiversità che caratterizza il Gargano, un mosaico di habitat anche molto diversi tra loro, è dovuta alle sue caratteristiche ambientali peculiari che vanno dall'impervia orografia al cangiante clima e microclima. Infatti dal livello del mare agli oltre 1000 metri di altitudine nel raggio di poche decine di km, al variare di quote ed esposizioni, troviamo: un arcipelago, falesie costiere, pinete a pino d'Aleppo, leccete, macchia mediterranea, valloni aridi, ambienti steppici, lagune costiere salmastre, paludi salmastre e d'acqua dolce, garighe, foreste di faggio e tasso, cerrete miste, praterie pietrose, ecc. La presenza di numerosi habitat prioritari o comunque elencati nella direttiva 92/43 CEE così come di numerose specie animali (per gli uccelli la direttiva 79/409 CEE) e vegetali, ha fatto inserire gran parte del territorio del Parco in Siti di Importanza Comunitaria (oggi Zone a Conservazione Speciale) e Zone di Protezione Speciale. Con la Direttiva Habitat 92/43 CEE in Europa sono state definite 198 tipologie di habitat "di interesse comunitario" di cui 64 considerate prioritarie, ebbene di questi 129 sono presenti in Italia (di cui 31 prioritari) e ben 45 (pari a circa il 35%) sono presenti nel Parco Nazionale del Gargano; tra questi si contano 10 habitat prioritari.

Gli habitat del Parco risultano generalmente in un sufficiente o buono stato di conservazione anche se una delle problematiche del Gargano è quella costituita dalla mancanza di dati (i.e., ignorare la presenza di un habitat, la sua distribuzione reale, il suo stato di conservazione, etc.) ovvero dall'assenza di valutazioni aggiornate dalle istituzioni competenti e dagli enti di ricerca. Per quanto riguarda la flora garganica le ultime indagini (Wagensommer R. e Licht, 2020) censiscono un numero di specie pari a circa 2.000-2.100, di cui molte di queste entità risultano molto rare e localizzate ed ancora da approfondire sia il loro stato di conservazione che la singola distribuzione specifica (Figura 1).

Discorso quasi complementare alla flora è quello legato alla fauna selvatica, ove le conoscenze scientifiche sono ancora parziali e limitati a studi effettuati anni fa su gruppi sistematici, come per esempio gli anfibi e i rettili o, a specie singole, come per il capriolo italico. Restano ancora poco studiate le specie di recente apparizione come il lupo appenninico ma anche specie con distribuzione molto localizzata come la lepore italica o i rapaci nidificanti (falco lanario, bianconi etc.).

Pertanto si nutrono forti perplessità su come si potrà collocare quest'opera rapportandosi con le principali tutele presenti sul territorio come il Piano del Parco Nazionale del Gargano o il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), ma anche in virtù delle presenze naturalistiche come gli habitat Natura 2000 (e non solo) DGR 2442/2018, degli alberi e uliveti monumentali (vincolati), delle specie floristiche e faunistiche rare e/o protette etc.

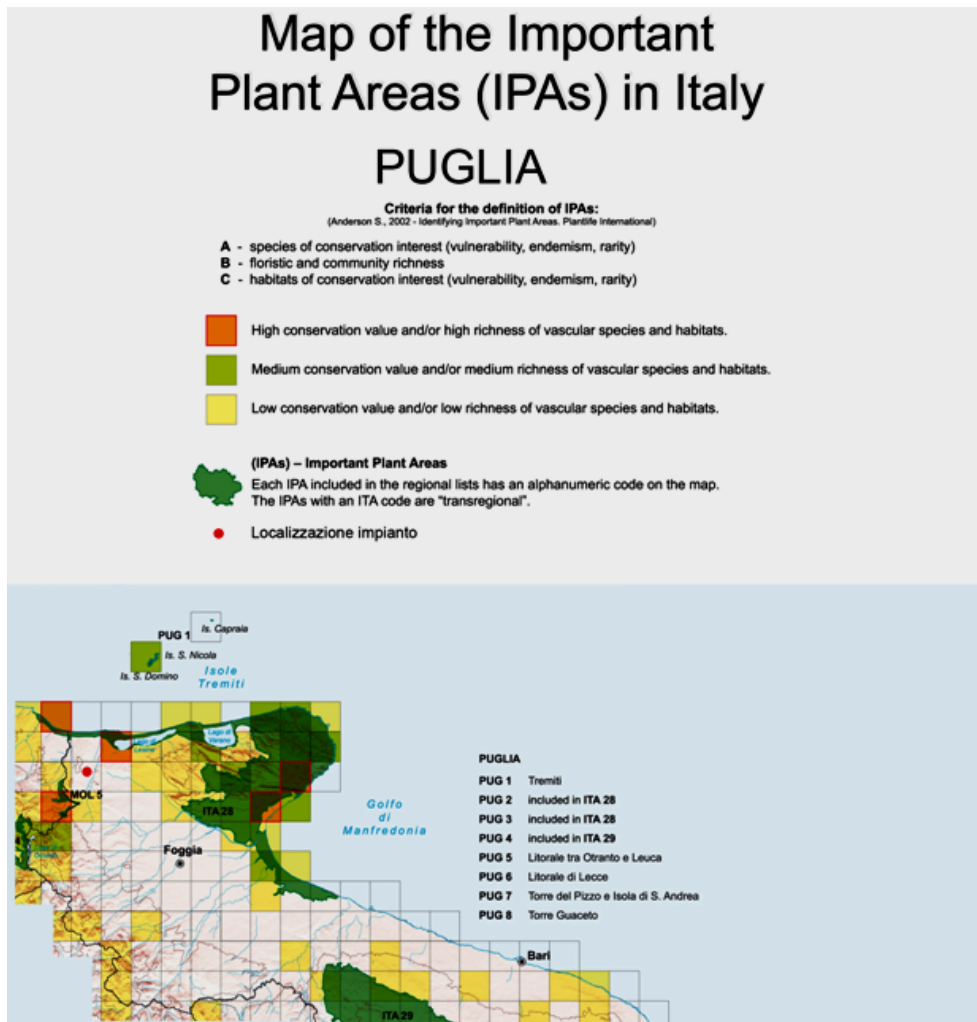


Figura 1 Estratto delle IPAs (Important Plant Areas)

IN CONCLUSIONE

Le analisi e le ragioni espresse da ANAS per la realizzazione dell'opera appaiono carenti e superficiali, ritenendo che le motivazioni da addurre alla base di un'opera così importante come investimento e come costi per il territorio meritino un'analisi socio economica e ambientale molto più approfondita e rigorosa di quella prodotta al momento.

In mancanza di motivazioni socio economiche rigorose la ragione per cui si realizza un'opera che costa quasi un miliardo di euro e rischia di bloccare per decenni il nostro territorio, resta unicamente la riduzione dei tempi di percorrenza. Troppo poco come motivazione anche in relazione agli impatti ambientali e paesaggistici complessivi di tutto l'intervento che saranno oggetto delle valutazioni specifiche. Insomma, tutti questi investimenti e tutto questo costo ambientale solo per risparmiare un quarto d'ora ci sembra una motivazione troppo debole che va corroborata con analisi, motivazioni e ragioni più serie, rigorose e documentate. Del resto questa fase preliminare del progetto sconta la carenza di multidisciplinarietà nel team di progetto, evidentissima dalle carenze evidenziate. Un'opera del genere ha bisogno di competenze complesse che l'Anas non sta mettendo a disposizione per strutturare una proposta progettuale all'altezza della delicatezza dell'opera e del grande valore del territorio all'interno del quale si vuole intervenire.

Entrando nei meriti del progetto invece si ritiene che l'eventuale realizzazione dell'opera, qualora opportunamente motivata, non possa che avvenire sulla base dell'opzione a più basso impatto ambientale per il tratto 1. Che in generale sia una scelta condivisibile l'adeguamento del tratto esistente per la tratta 2 e che non sia fattibile nessuna delle ipotesi in campo per la tratta 3, in quanto attraversano un'area del Parco Nazionale del Gargano in cui è semplicemente vietato (Zona 1), in base di una legge dello Stato, realizzare questo genere di infrastrutture. La previsione del Decreto istitutivo art. 4 co. 1 lett. g, prevede che sono vietati:

la realizzazione di nuove opere di mobilità: ferrovie, filovie, impianti a fune ed aviosuperfici, tracciati stradali ad eccezione di quelli previsti alle lettere a) ed e) del comma 1, del successivo articolo 6.

Per questo tratto non resta che l'opzione dell'adeguamento del sistema viario esistente, cercando di ottenere un miglioramento dei tempi di percorrenza con misure compatibili.

In conclusione teniamo a rilevare che la non fattibilità, per legge, del tratto 3 da Vieste a Mattinatella, è cosa nota sia ad ANAS, sia alla politica che alle istituzioni. Non comprendiamo perché si è scelto di proporre comunque quell'intervento, pur conoscendone l'impossibilità. Forse per intestarsi il merito propagandistico di averla proposta a quella parte della comunità che se l'aspetta, lasciando ad altri (gli ambientalisti? gli enti cui spettano le responsabilità autorizzative?) la parte scomoda dei cattivi che devono dire no? Il mondo ambientalista non ci sta a questi giochi che mirano a prendere in giro l'opinione pubblica, e si aspetta da tutti gli attori in campo un atteggiamento più rigoroso, responsabile e onesto, all'altezza dell'enorme patrimonio storico, ambientale, economico, sociale e naturalistico che ci è stato affidato.

ALL. 1 - ELABORATO 4.1 DELLO SCENARIO STRATEGICO DEL PPTR

Obiettivo 8: Valorizzare la fruizione lenta dei paesaggi

Finalità

L'obiettivo è finalizzato a fondare una *nuova geografia percettiva e fruitiva*, basata sulle elaborazioni cartografiche identitarie dei paesaggi della Puglia dell'Atlante del patrimonio e, in particolare, sulla cartografia relativa gli elementi di qualità estetico-percettiva dei paesaggi (obiettivo 7); e nel mettere in atto le *infrastrutture necessarie a rendere percorribile e ospitale questo patrimonio*, nella sua complessità, differenziazione identitaria, articolazione culturale. Questo richiede di sviluppare una nuova cultura del territorio e del paesaggio che permetta di decodificare la percezione estetico-percettiva attraverso la conoscenza delle qualità ecologiche e produttive che la sostengono e la comprensione dei *processi di territorializzazione e trasformazione di lunga durata* che hanno costruito i quadri identitari dei paesaggi pugliesi; al fine di poter meglio comprendere i valori patrimoniali, gli elementi, le strutture, le emergenze archeologico-architettoniche, naturalistiche, la fittissima rete dei segni dell'antropizzazione umana.

Non solo, ma sarebbe importante denotare e comunicare le nuove forme di fruizione dei servizi che si vanno affermando sul territorio pugliese e che cercano di dar vita a percorsi culturali, enogastronomici, museali, artigianali, naturalistici, ecc, della Puglia minore e non, diffusi su tutto il territorio e rivolti sempre più ad un turismo più attento e meno invasivo alla ricerca di un rapporto più genuino e meno massificante con i luoghi dei propri percorsi; la pratica che si va sviluppando anche in Puglia degli *ecomusei* e delle *mappe di comunità* costruite con gli abitanti, il fiorire di manifestazioni culturali locali di valorizzazione delle tradizioni e delle qualità patrimoniali, sono i primi segnali di inversione di tendenza per la rimessa in valore delle conoscenze e dei saperi locali anche nell'ospitalità turistica.

Questa fondazione di una *nuova geografia percettiva e fruitiva* è resa necessaria nel PPTR dal momento che attualmente, tranne che per una componente di nicchia di turismo culturale e ambientale, ci viene in Puglia, oltre che per il mare e le zone costiere, segue ancora dei percorsi "mordi e fuggi" che toccano i luoghi più conosciuti e pubblicizzati, trascurando le aree interne e tutta una serie di paesaggi affascinanti e poco compromessi, testimonianze archeo-architettoniche e suggestioni storiche di lunga durata.

Obiettivo di una fruizione lenta e diffusa dei paesaggi dovrebbe essere quello di invertire questa tendenza, cercando di far conoscere un patrimonio urbano e rurale di grande valore e sconosciuto ai più, offrendo indicazioni utili alla costruzione di percorsi "alternativi e personalizzati".

Si tratta ad esempio dei paesaggi del basso ed alto tavoliere, dal subappennino, alle aree interne della provincia di Bari e di Taranto, così come i paesaggi rurali storici (ad esempio i paesaggi degli uliveti monumentali), delle masserie e della eccezionale rete di città storiche del Salento, alla miriade dei beni culturali in aree rurali che la "Carta" sta censendo; dei paesaggi del carsismo e dei geositi, della raccolta dell'acqua, del traking, delle passeggiate a cavallo e dei percorsi ciclabili, dei tratturi e del mondo agro-pastorale; dei paesaggi della Gariga, della pseudosteppa, dei boschi cedui, delle macchie boscate, con le diverse specie di querce autoctone, delle gravine e delle lame, delle serre salentine. Alla miriade di piccole città storiche di valenza artistico monumentale.

Non solo, ma anche i paesaggi della pietra di Puglia, dal tufo alla pietra leccese, dalla pietra di Trani ed Apricina al biancone di Minervino, alla pietra livida e scura di Altamura e Soletto, comprendendo le cave ed i processi di lavorazione, e così via: percorsi della cultura materiale, museali ed ecomuseali ad essa collegati.

Una ricaduta di questo percorso di "acculturazione" ai paesaggi profondi della Puglia è sicuramente quello di rendere complesso nello spazio e nel tempo il turismo costiero sviluppando una rete di accoglienza e ricezione *diffusa su tutto il territorio pugliese*.

Questo anche nella direzione della creazione di aziende agricole multifunzionali e del relativo reddito integrativo agli agricoltori, del recupero dell'edificato rurale (masserie, villaggi rurali dell'ente riforma, poderi dell'ONC, ecc...).

In sintesi si tratta di progettare una *nuova infrastruttura regionale per produrre nuova ricchezza durevole* attraverso la messa in valore dei patrimoni paesaggistici profondi, articolati del territorio regionale il progetto di questa nuova infrastruttura si appoggia in parte sul Piano regionale dei trasporti e delle infrastrutture selezionando le azioni e i progetti coerenti con il PPTR; e per altri versi può realizzarsi inserendo alcuni dei progetti del *sistema infrastrutturale della mobilità dolce* quali: la riqualificazione e valorizzazione delle stazioni minori, la riqualificazione degli assi di ingresso alle città, i progetti di valorizzazione delle reti di città, i progetti di collegamenti multifunzionali lungo lame e gravine, *all'interno dei finanziamenti dell'asse VII del Programma Operativo FESR 2007-2013*¹⁴.

Esso si attua attraverso gli obiettivi specifici di rigenerazione urbana e rigenerazione territoriale (rafforzamento delle reti infrastrutturali e di relazione che connettono sistemi di città caratterizzati da valori culturali e naturalistici). In particolare sono previste all'interno dell'asse *specifiche premialità* per i piani che includano interventi in grado di connettere significativamente i sistemi di centri minori alla rete ecologica, di collegare i centri attraverso sistemi di mobilità sostenibile ecc..

Obiettivi specifici

8.1 **Salvaguardare e valorizzare le strade di interesse paesaggistico** costituite dalle reti di città: salvaguardare la riconoscibilità della struttura delle reti di strade locali di impianto storico che collegano i maggiori centri pugliesi e le relazioni funzionali, visive e storico-culturali che intrattengono con il territorio circostante e valorizzare la loro potenzialità di fruizione paesistico-percettiva;

8.2 **promuovere ed incentivare una fruizione paesistico - percettiva e ciclo-pedonale:** valorizzare, riqualificare e adeguare le risorse potenziali per la ciclabilità rappresentate dai tratturi, dalle ferrovie dismesse, dalle strade di servizio e dalle linee di adduzione dell'acquedotto, al fine di garantire una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali del territorio regionale;

8.3 **valorizzare e adeguare le reti ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori:** valorizzare e adeguare i tratti della rete ferroviaria locale che attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore e le stazioni ferroviarie minori che rappresentano i punti di accesso privilegiati ai beni paesaggistici e storico-culturali;

8.4 **promuovere ed incentivare lo sviluppo della modalità di spostamento marittima a corto raggio (metrò-mare):** incentivare una fruizione marittima sostenibile della costa al fine di implementare l'offerta multimodale nelle aree a maggiore attrazione turistica, adeguando gli approdi come nodi intermodali di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclo-pedonale;

8.5 **promuovere ed incentivare i percorsi lungo fiumi lame e gravine;**

8.6 **promuovere ed incentivare l'intermodalità tra le reti di città, le reti ciclabili, ferroviarie e marittime:** valorizzare e adeguare le stazioni ferroviarie della rete ferroviaria regionale per garantire la fruizione multimodale sostenibile dei beni paesaggistici;

8.7 **promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica:** incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili) valorizzando e adeguando le infrastrutture esistenti. Valorizzare e riqualificare le strade litoranee che attraversano contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica e rappresentano il canale principale per la fruizione dei beni paesaggistici costieri e delle visuali panoramiche sul mare;

8.8 **valorizzare ed adeguare i collegamenti interno- costa con modalità di spostamento sostenibili, multimodali e di alta qualità paesaggistica:** riqualificare e valorizzare i collegamenti tra il patrimonio paesaggistico e storico-culturale costiero e quello dell'entroterra, promuovendo ed incentivando lo sviluppo di modalità di spostamento sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili), al fine di attivare nuove sinergie tra le aree interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale.

azioni e progetti

-misure di salvaguardia di strade o sistemi di strade (circuiti fruitivi), dai quali si gode di visuali panoramiche, o che costituiscono la modalità di accesso visivo a paesaggi di pregio e ai beni paesaggistici;

-progetti di *vie verdi e percorsi ciclabili* che costituiscano le dorsali di una rete integrata della mobilità dolce in relazione alla fruibilità dei paesaggi, valorizzando i percorsi ciclopedonali regionali esistenti e di progetto; i sentieri, la viabilità minore e dei tratturi esistenti;

-progettare la riqualificazione e il riuso di una *rete tratturale regionale*; progetto di valorizzazione multifunzionale della *rete dell'acquedotto pugliese* (via verde, corridoio ecologico, pista ciclabile, ecc);

-progetti di *valorizzazione della rete ferroviaria locale* (così come individuata nel Piano dei Trasporti), con specificazione dei tratti che attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore e l'individuazione e il potenziamento delle stazioni ferroviarie strategiche nella rete della mobilità lenta regionale (Canne della Battaglia, Poggiorsini ecc...);

-realizzare collegamenti veloci tra le località turistiche (*metrò mare* del Gargano)¹⁵ e collegamenti lenti, realizzati con mezzi più leggeri e caratterizzati da fermate frequenti (*tram mare* della costa centrale).

individuare e potenziare i nodi di interscambio fra la grande mobilità di accesso e le reti lente;

individuare e valorizzare le stazioni delle ferrovie minori come nodi di interscambio strategici e accessi ai sistemi territoriali e paesaggistici;

-progetti specifici di strada (strada parco, strada margine, lungomare ecc...) che consentano una riorganizzazione dei tessuti edificati, degli spazi aperti interclusi e delle relazioni con la costa (da sviluppare nelle linee guida sulle infrastrutture);

-riqualificare e valorizzare il *sistema di strade-pendolo* di collegamento tra i centri interni e la costa, con la previsione di derogazioni puntuali per la realizzazione di scambiatori intermodali subcostieri (trasporto privato/pubblico) e centri di servizi al turismo costiero;

elaborati di riferimento del PPTR

3.2.6 Le morfologie territoriali

3.2.12 La struttura percettiva e della visibilità;

3.2.13 I paesaggi costieri della Puglia;

4.2.1 La rete ecologica regionale

4.2.3 Sistema infrastrutturale della mobilità dolce

4.2.4 La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri;

4.3.1 Valorizzazione del tratto pugliese del tratturo Pescasseroli-Candela;

4.3.11 Progetto per una rete della mobilità lenta a servizio del territorio del Parco Nazionale dell'Alta Murgia;

Allegato 5: Progetto di una guida turistica per il paesaggio (con l'assessorato al Turismo, L'APT di Bari il Touring Editore); Progetto di guida monografica illustrata *"Turismo col treno in Puglia"*

¹⁴ Come previsto dal Piano regionale dei Trasporti



QUADERNO DEGLI ATTORI

21 febbraio 2022

Presentato da
**Giuseppe
Auletta**

una campana stonata (cronaca su come distruggere o ricostruire l'intero patrimonio del Promontorio del Gargano).

da un'attenta analisi scaturita dalla partecipazione a tutti gli appuntamenti aperti al pubblico del Dibattito Pubblico Garganica fin qui tenuti per la realizzazione dei tratti 1, sviluppato in quattro varianti, 2 e 3, anch'esso sviluppato in due varianti, si evince che quest'opera "si farà, così come si farà l'aeroporto", parole pronunciate dal Sindaco di Vieste durante il dibattito tenutosi nella sala cinema del Comune di cui è Primo cittadino.

e come una campana stonata, una fuori dal coro dal punto di vista strategico, in più di un'occasione ho cercato di spostare l'attenzione di tutti, dagli attori componenti lo staff di Anas di volta in volta coadiuvati dalla presenza dei Sindaci di Vico del Gargano, Peschici, Vieste e Mattinata, agli spettatori che vi hanno partecipato come pubblico, sul fatto che la costruzione di un ECOMOSTRO, non sia la priorità della popolazione Garganica, cercando di spiegare che non è l'infrastruttura che fa la struttura, ma viceversa.

si perchè l'ultimazione della SS 693 che dovrebbe congiungere Vico del Gargano a Mattinata, passando marginalmente dai Comuni di Peschici e Vieste, comporterà la distruzione di alcuni degli habitat peculiari del nostro Promontorio, un impatto notevole che per i primi 5 km, vedrà la trasformazione quasi totale del territorio che attraversa Calenella, mentre per gli ultimi 30, passerà attraverso scogliere e baie meravigliose, senza contare l'impatto che avrà su tutta la fauna della costa nord orientale.

se di "paura" si è parlato nell'ultimo incontro, è quella che contrappone la spesa di quasi un miliardo di €, si Signore e Signori miei, 1.000.000.000,00 di €, per la realizzazione di un'infrastruttura che trasformerà dal punto di vista paesaggistico e naturalistico, un intero territorio, "definitivamente", senza apportare quei benefici tanto decantati dagli attori di cui sopra e soprattutto, cosa a mio avviso ben più grave, senza prendere mai in considerazione lo sviluppo, né in termini di tempo né in termini economici, della possibilità di attuare l'Opzione zero, come se quest'ultima fosse l'unica da non perseguire, perché poco allettante dal punto di vista della spesa finale, quando invece, proprio per salvaguardare l'intero Promontorio del Gargano, dovrebbe essere la più importante, o dire l'unica, pur non avendo titoli in merito.

mentre nel merito voglio entrare dal punto di vista logistico-organizzativo, per essermi occupato appunto di Logistica, negli ultimi 20 anni, e per aver conseguito, seppur solo triennale, una laurea in Scienze Organizzative e Gestionali presso la Tuscia di Viterbo, riguardo alla cifra roboante della spesa di quasi un miliardo di €, poiché una parte si potrebbe utilizzarla per migliorare la viabilità esistente, prevista appunto nell'Opzione zero, dello stesso Dossier creato ad hoc dallo Staff, con la rivisitazione dei tratti più impervi e pericolosi, allargando la carreggiata, aumentandone conseguentemente la sicurezza, migliorandone i tempi di percorrenza proprio in virtù della ridotta pericolosità, diminuendo il raggio di curvatura di alcuni punti così detti ciechi e col rifacimento del manto stradale con tecniche e materiali che rendano la strada meno scivolosa durante il periodo invernale e nelle giornate di pioggia.

e soprattutto col rimanente denaro, ne resterebbe davvero tanto credo, ma non ci è stato dato modo di valutarlo, proprio in virtù di quanto affermavo prima per l'Opzione zero, investire nella progettazione di strutture, non un'unica infrastruttura, utili dal punto di vista socio-sanitario ed economico, costruendo Punti Medici Avanzati, in modo che decine di migliaia di persone tra pazienti e familiari/accompagnatori, non debbano spostarsi di quasi cento chilometri per ricevere un minimo di assistenza sanitaria e costruendo Hub periferici di stoccaggio merci e materiali, magari situati uno a Poggio Imperiale così da essere utile all'area centrale del Gargano, tramite l'utilizzo di automezzi leggeri e soprattutto meno inquinanti e che per giunta potrebbero essere elettrici anche in considerazione del minor tragitto da percorrere, e l'altro a Manfredonia, in questo caso marittimo, in modo da movimentare le merci da e per le località costiere, quindi non solo i paesi ma anche i vari villaggi che vi si affacciano, via mare, eliminando così dalle nostre strade Garganiche tutto il traffico dovuto ai mezzi pesanti, basti pensare ai numerosi sorpassi azzardati per sopravanzare questi lunghissimi autotreni.

e soprattutto lo studio, la progettazione e la realizzazione di questi interventi farebbero in modo di garantire posti di lavoro a qualche migliaio di persone, solo nel settore sanitario e il suo indotto, cifre che si raggiungerebbero facilmente, basti pensare a dottori, infermieri, uffici preposti, personale di pulizia e ristorazione, e un pò meno, ma sempre più delle cinquecento unità previste per la costruzione di questa infrastruttura, per il settore logistico.

questa sì che sarebbe una causa da sposare per tutti gli amministratori del Promontorio del Gargano, non solo quelli direttamente interessati con quest'opera quasi faraonica, nella costruzione e nella devastazione.

avere una "visione" di questo genere, in grado di garantire posti di lavoro "permanentemente", non solo limitati nel tempo della costruzione della strada, avere una "visione" in grado di dare vigore e prosperità nel sostenere un aumento demografico in uno dei territori più meravigliosi al mondo, non solo Italiani, questo sì porterebbe al raggiungimento dell'obiettivo primario prefissato per la realizzazione di questo progetto che è e resta la costruzione di un'unica, misera, scusate il termine forte, strada.



QUADERNO DEGLI ATTORI

22 febbraio 2022

Presentato da
**Claudia
Palmieri**

Ho seguito il Dibattito e mi è sembrato uno strumento molto interessante.

Vorrei proporre, da privato cittadino, alcune riflessioni. Non ho dimestichezza nel propormi in pubblico, ma intendo fare un tentativo. Frequento il territorio del Gargano in modo assiduo e ne ho una discreta conoscenza essendo una appassionata di trekking sin dagli anni 90. Ritengo che nel Gargano l'escursionismo possa essere una opportunità di sviluppo e lavoro x tutto l'arco dell'anno e inviterei le amministrazioni a dedicargli una maggiore attenzione con la consapevolezza che viviamo in un territorio pieno di ricchezze fragili, che vanno difese perché sono il tesoro dei suoi abitanti. Ho una formazione tecnico/umanistica, avendo studiato Architettura, e quindi il contributo che propongo vuole essere uno stimolo alla ricerca di soluzioni che coniughino necessità e armonia nella progettazione di quest'opera così tanto attesa, conscia che tutto abbia un costo e che la tecnica e la professionalità possono essere un valore aggiunto x la risoluzione dei problemi. Sono dell'avviso che le cose o si fanno massimizzando i benefici o non si fanno. Ma è un peccato perdere un'occasione.

Sarò schematica e il più sintetica possibile. Partirò da delle premesse riassuntive che ritengo necessarie x spiegare il mio intervento

Premesse

- la creazione di una strada più efficiente è necessaria
 - perché è giusto rendere la vita più agevole alle persone che abitano e lavorano nel territorio
 - x il turismo. L'asse sud è fondamentale x i collegamenti con i trasporti nazionali
 - x incrementare il trasporto pubblico, potenziando anche l'aeroporto di Foggia
 - x il trasporto merci
- sarà una opera importante che durerà per anni
- il territorio è tutelato da vincoli importanti
- sul tratto interessato ci sono pochi comuni e tante località sulla costa molto frequentate
- il territorio interno è frequentato da turisti e studiosi attirati dalle sue caratteristiche ambientali e paesaggistiche
- le strade sono interessate da attraversamenti di animali
- esiste un importante rischio di incendi
- esiste una rete sentieristica fra le più ricche d'Italia, fruibile tutto l'anno grazie al clima favorevole
- il turismo in generale è sempre meno stanziale e con permanenze più brevi. Puntando sui week end si può destagionalizzare, ma va' ottimizzato il sistema aereo-trasporto pubblico-ricettività
- la rete di collegamenti viari è costituita da strade costiere e da strade interne, collegate fra loro da strade comunali o poderali (scorciatoie)
- siamo all'interno di uno degli habitat più importanti in Europa (con anche un riconoscimento Unesco) con endemismi unici floro-faunistici ai quali bisogna dedicare una adeguata attenzione.
- oggi i temi ambientali non sono più percepiti come un ostacolo allo sviluppo, ma possono "essere" lo sviluppo. Con sviluppo intendo lavoro e opportunità che tanto mancano in questo territorio ad appannaggio dell'illegalità o dello spopolamento. Sono temi che possono avere successo solo se sono condivisi da tutti e percepiti come ricchezza di tutti. Penso che le Amministrazioni debbano esserne il volano

Elementi del progetto

- *le soluzioni in variante*
 - creano meno disagi alla viabilità durante l'esecuzione dei lavori
 - è possibile realizzare strade più comode (C1)
 - permettono l'uso della vecchia arteria x altre utilità
 - è importante che la nuova infrastruttura intersechi la vecchia affinché si crei una sinergia di uso
- *le gallerie*
 - sono poco impattanti dal punto di vista paesaggistico
 - lasciano inalterata la superficie esistente
 - creano meno problemi x gli espropri e evitano interferenze con le attività locali
 - evitano gli attraversamenti degli animali
 - evitano gli incendi accidentali
 - hanno un basso impatto come inquinamento acustico
 - si potrebbero trattare le emissioni prima di rimetterle all'esterno (?)
 - potrebbero interrompere le falde che in un ambito carsico sono anche il nutrimento della vegetazione. In ambiti di grande pregio potrebbe essere un grosso problema
- *i viadotti*
 - sono molto impattanti dal punto di vista paesaggistico
 - se di piccole dimensioni potrebbero essere anche sospesi (?)
 - o magari evidenziati in una operazione di land-art (?)
 - non interferiscono sulla mobilità degli animali e nella transitabilità dei sentieri
- *le rotatorie*
 - permettono di interfacciare la nuova infrastruttura con la viabilità esistente e di fatto migliorare la fruibilità anche dei territori limitrofi
 - rallentano la velocità di percorribilità della strada
 - vanno progettate in modo che non diventino occasione di ingorgo nei momenti di punta del traffico
- *cantiere*
 - crea disagi alla circolazione
 - è impattante a livello ambientale

- se si divide in lotti si può lavorare contemporaneamente su più tratti o procedere x stadi di avanzamento
- **aggiungo**
 - è necessario creare delle zone di
 - fermata x il trasporto pubblico
 - parcheggio con ricarica di mezzi elettrici (x incrementarne l'uso) con zone di piccolo ristoro
 - l'adeguamento delle strade esistenti prevederebbe interventi impattanti, creando disagi nella fruizione delle strade per tanto tempo, senza risolvere i problemi della viabilità e del servizio pubblico del Gargano

Premesso ciò, provo a trarne delle mie conclusioni e a sottoporre alla vostra attenzione e professionalità alcune mie valutazioni sui vari itinerari proposti. Aggiungo degli schemi grafici sommari

TRATTO 1

soluzione B sostituendo il secondo tratto con quello della soluzione D

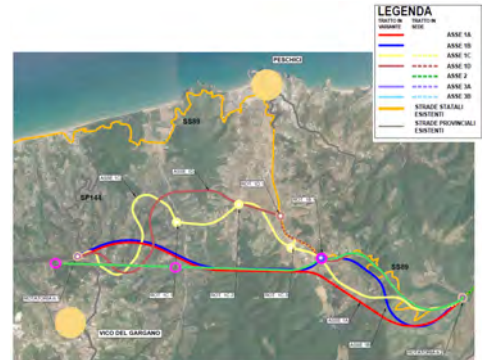
pro

- è quasi tutta in variante
- la vecchia strada può diventare ciclabile
- rotonda di Peschici
- non passa in zona 1
- la galleria preserva le pinete dagli incendi accidentali, ha un basso impatto acustico ed evita gli attraversamenti degli animali
- può essere divisa in lotti

contro

- valutare la presenza di falde
- i viadotti di Vico sono molto impattanti, con pendenze rilevanti

Si potrebbe valutare di intercettare la ss693 dopo l'ultima galleria, tagliare sotto al cimitero poi, seguendo la linea dell'acquedotto, congiungersi al tracciato B. Facendo un innesto alla viabilità secondaria di Calenella si può collegare anche la stazione



TRATTO 2

- non farla diventare un ammasso di guardrail in metallo
- inserire una rotonda in più, decongestionerebbe il traffico di Vieste

TRATTO 3

soluzioni A e B

pro

- si arriva da Mattinatella a Vieste in 17 km
- decongestiona la sp53 dal traffico a lunga percorrenza

contro

- passano in zona protetta di altissimo valore naturalistico
- il tratto in adeguamento sarà impattante, soggetto ad attraversamenti di animali e con standard C2
- l'accesso alle località successive a Mattinatella sarà ancora la sp53, che non potrà essere usata come ciclabile
- non porta vantaggi alla zona interna perché è in antitesi con la sua vocazione. Una viabilità più adeguata al contesto c'è già
- le gallerie potrebbero interrompere le falde in un ambiente di altissimo pregio



Vorrei proporre un percorso alternativo che secondo me potrebbe essere più utile al territorio e incidere meno dal punto di vista ambientale. Nello schema ho evidenziato le zone 2 del Parco (giallo) e la zona fuori dal Parco (lilla). Ha la stessa impostazione del tratto fino a Mattinatella. Segue la sp53 tagliando i tratti più tortuosi e si innesta sulla viabilità di San Salvatore verso Vieste

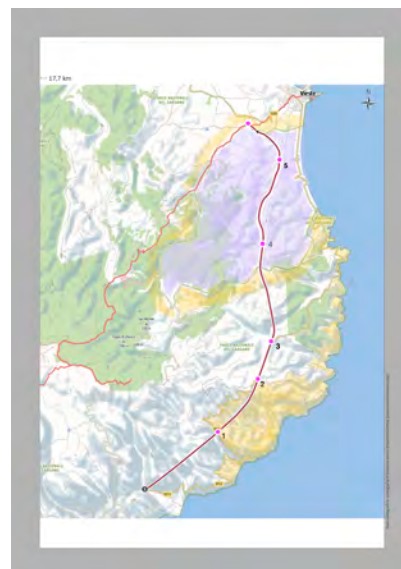
soluzione C

- la lunghezza è di circa 17 km
- le località attraversate in zona 1 sono prevalentemente caratterizzate da pascolo o coltivi
- buona parte del percorso attraversa località in zona 2 o fuori dal parco
- appositi svincoli/rotonde possono collegare
 - 1) vignanotica, torre di sagro, zagare
 - 2) pugnochiuso, santa tecla
 - 3) baia di campi
 - 4) cupari, san salvatore
 - 5) lungomare Mattei, gattarella
- in prossimità degli svincoli si potrebbero creare delle zone di sosta con fermate del trasporto pubblico, navette elettriche x raggiungere le spiagge, piccoli parcheggi, noleggi bici

- parte del percorso (dal punto 2 al 3) ricalca la strada già esistente in un tratto abbastanza rettilineo che potrebbe essere adeguato ai nuovi standard, spostando la ciclabile su sp54
- probabilmente l'intero tratto potrebbe essere realizzato in variante (in standard C1) con piccoli viadotti, gallerie abbastanza superficiali e una distribuzione altimetrica costante
- il finanziamento stanziato x la sp53 potrebbe essere utilizzato x la viabilità secondaria con accorgimenti a basso impatto ambientale
- diventerebbe raggiungibile in tempi ridotti gran parte del territorio sud con vari gradi di impatto ambientale, adeguato al contesto
- l'intervento potrebbe essere diviso in più lotti
- la sp53 potrebbe essere utilizzata come pista ciclabile e per la viabilità secondaria, oltre che di supporto nel caso di interruzioni della viabilità o di traffico intenso
- va risolto il problema del collo di bottiglia a Mattinata nelle ore di punta

Propongo questo contributo nell'intento di stimolare riflessioni e convergenze fra le varie sensibilità, nel tentativo di cercare le soluzioni più utili al territorio. Penso che la soluzione più democratica possa essere di fare una strada in zone meno complesse a livello ambientale e con vantaggi più ripartiti sul territorio, migliorando il trasporto pubblico, e riservando un'attenzione particolare alle falde.

Claudia Palmieri





QUADERNO DEGLI ATTORI

01 marzo 2022

Presentato da
**Matteo
Falcone**

Premetto che le mie riflessioni si riferiscono al tratto Vieste-Mattinata: il tratto Vico-Vieste non rientra in massima parte all' interno del Parco pur attraversando aree di elevato pregio paesaggistico e archeologico e per questo motivo altrettanto vincolate.

Ovviamente comprendo anche il disagio che tanta gente affronta per spostarsi in un territorio così difficile e con infrastrutture antiquate e poco sicure.

Prima della nascita del Parco Nazionale del Gargano furono effettuati degli studi a carattere ambientale e naturalistico per definirne i confini e per esaminare il "livello di naturalità" e di "antropizzazione" all' interno del futuro Parco. Furono individuate delle aree a maggior rilevanza naturalistica e meno antropizzate: Foresta Umbra, Bosco Quarto, Bosco Spigno, Bosco della Difesa, Lago Salso, Dune di Lesina, Pinete Costiere, Pineta di Peschici. Questi Ecosistemi sono il cuore e l'essenza di questo grande Parco. Sono le aree a cui si voleva garantire il massimo della protezione, tenendo sempre in conto le attività dell'uomo, quelle tradizionali, come ad esempio l'allevamento e l' agricoltura tradizionale. Tutto ciò fu sancito nel Decreto Istitutivo del Parco, che equivale a una Carta Costitutiva del Parco. Quindi ne sancisce la nascita, la permanenza, i confini, gli scopi, l'organigramma. Modificare il Decreto Istitutivo (a parte i tempi, le lungaggini burocratiche e le contraddizioni in cui cadrebbe il Parco stesso, richiedendo di svincolare un'area ad elevato valore naturalistico) vuol dire far finta che questi Ecosistemi non esistano o che il loro valore sia nullo o quasi. Invece una vasta area tra Mattinata e Vieste fù dichiarata Zona 1 per la presenza di due Ecosistemi di estrema rilevanza naturalistica: il primo, nella zona interna, è la Cerreta Vetusta e di alberi monumentali di cerri, roverelle e aceri. Il secondo, nella zona costiera, è la Pineta autoctona di Pino d' Aleppo, una delle più grandi pinete naturali costiere d' Italia. Costruire questa strada all' interno di questa area vuole significare svalutare, sminuire

o addirittura annullare l'esistenza, il fine e lo scopo di questo parco. Qualsiasi cittadino potrà pretendere di ottenere nuovi collegamenti che attraversino la Foresta Umbra, il Bosco di Spigno, le Dune di Lesina, il Bosco della Difesa.

In conclusione se si farà la strada, il Parco non avrà più motivo di esistere, venendo meno i suoi compiti e i suoi fini e ci ritroveremo un promontorio sempre più antropizzato nelle sue aree interne, quelle aree che ancora non hanno conosciuto il turismo lento che in ogni parte d' Italia e d' Europa sta prendendo rapidamente piede e che ha come oggetto proprio ambienti naturali e semi-naturali poco o per nulla modificati dall'uomo.

In ultima analisi vorrei ricordare un concetto che ancora non viene assimilato nella nostra cultura: l'integrità dei nostri ambienti naturali e i suoi equilibri influenzano la nostra vita, la nostra salute e la nostra economia in quanto noi siamo parte integrante di essi e non al di sopra di essi. Questi non sono concetti campati in aria ma frutto anche di studi recenti, soprattutto in campo economico dove si è arrivati a quantizzare i danni economici derivanti dall' interferenza umana sugli Ecosistemi Naturali e la Biodiversità.



QUADERNO DEGLI ATTORI

01 marzo 2022

Presentato da
**Associazione
Culturale
Pervinca**

Le ragioni per non realizzare il collegamento Vico del Gargano (SS 693) - Mattinata (SS 89)

ANALISI DEL DOSSIER DI PROGETTO DELL'ANAS

Come documento di base degli incontri pubblici organizzati per presentare il progetto della strada di collegamento Vico del Gargano (SS 693) - Mattinata (SS 89), l'ANAS dedica un paragrafo a "le ragioni dell'opera". Di seguito si riportano alcune parti del testo con le controdeduzioni associate.

1.2 Obiettivi

Obiettivo principale perseguito dall'opera è quello di favorire l'accessibilità e il collegamento delle località situate sulla costa nord-est del Gargano, ponendo rimedio al mancato completamento della SS 693. Con la realizzazione dell'intervento, infatti, si mira a:

• migliorare l'accessibilità ai centri abitati e alle aree turistiche della zona, nonché ai servizi di altra natura quali istituti d'istruzione e presidi sanitari, riducendo i tempi di percorrenza;

Come è noto, le strade vengono realizzate fundamentalmente per due motivi: consentire di raggiungere un luogo con automezzi di trasporto per persone e/o merci, oppure, ove già esistono, per risolvere eventuali problemi di traffico e/o di sicurezza. Nel caso in oggetto, visto che già esiste una rete stradale funzionale e funzionante da decine di anni, il primo parametro che deve essere analizzato è il traffico (vedi fig. 1 e il libro "Misure Rilievo Progetto" della Zanichelli).

GLI INDICI DEL TRAFFICO

L'analisi del traffico DEVE PRECEDERE ogni progettazione stradale per dare risposta ai seguenti quesiti:

- valutazione del traffico che la nuova strada **catalizza** dalla **circolazione esistente**;
 - valutazione del traffico che la nuova strada con i suoi benefici **creerà**;
 - previsione dell'**incremento** di traffico per il più lungo periodo di tempo possibile.
- Il traffico viene "fotografato" da alcuni **parametri** o **indici** che lo caratterizzano, in corrispondenza di una data certa **sezione stradale**:

- 1) **Traffico annuale**: è il numero di veicoli che attraversano una data *sezione stradale* in un anno intero (365 giorni).
- 2) **Traffico giornaliero medio (TGM)**: questo importante parametro è dato dal *rapporto* tra il *traffico annuale*, sopra definito, e il numero dei giorni presenti nell'anno (365).
- 3) **Traffico orario (flusso orario)**: è il numero di veicoli che transitano in **un'ora** in una data *sezione stradale*.
- 4) **Traffico alla trentesima ora (Txxxh o più brevemente Q_{30})**: rappresenta il valore del traffico orario, prima definito, che viene *superato* per un *numero di ore* inferiore a 30 nell'arco dell'anno.

Questa informazione nello studio dell'ANAS viene riportata in modo non chiaro. In particolare vengono riportati dati riferiti all'insieme dei comuni del Gargano (vedasi il dato complessivo degli spostamenti nella tabella a pag. 8 del documento ANAS) mentre il progetto riguarda solo Vico del Gargano, Peschici, Vieste e Mattinata. Gli altri comuni in parte sono già raggiunti dalla superstrada e, i restanti (**fra cui è inserita Manfredonia!**), non gravitano nell'area interessata dal progetto. Quindi, la popolazione da prendere in considerazione è di 31.122 abitanti che rappresenta solo un terzo della popolazione indicata dall'ANAS nella tabella e il numero di spostamenti pendolari giornalieri che potrebbe interessare la strada, da riferire all'analisi dei dati, va ridotto ad un terzo (**16.000 e non 48.000**).

Inoltre, a pag 83 del Documento di fattibilità delle alternative progettuali viene riportata una tabella (di seguito in copia) che indica la tipologia di strada rapportata alla capacità di veicoli per ora per corsia. Da questa tabella si evince che una superstrada è indicata per sopportare un numero di veicoli/ora pari a 1700-1800.

CLASSE	DESCRIZIONE	CAPACITÀ PER DIREZIONE PER CORSIA [VEQ/H]	VELOCITÀ A FLUSSO LIBERO [KM/H]
0	Autostrade e Tangenziali (Cat. A)	2 000	120
1	Superstrade (Cat. B o equivalente)	1 700 – 1 800	85 – 90
2	Strade extraurbane principali	800 - 1 500	40 - 80
3	Strade extraurbane secondarie	800 - 1 200	30 – 60
4	Strade extraurbane terziarie	800 - 1 000	30 – 50
5	Strade extraurbane locali	600 - 800	30 – 40
6	Strade urbane	1 500	20 - 30
7	Strade di progetto (scenari futuri)	1 500	70 - 80
8	Connettori di rete	infinta	20

A pag. 85, dello stesso documento ANAS, viene riportata una tabella che sintetizza i dati del TGM e TGMA (traffico medio giornaliero e traffico medio giornaliero per anno) a seconda delle ipotesi progettuali. Il valore medio del traffico giornaliero varia fra 3.500 e 4.000 veicoli/g. Questo dato, se rapportato alla tabella relativa al rapporto traffico/tipologia di strada, indica che la mole di traffico misurata (3.500-4.000 veicoli/g) riportata a veicoli/h diviene 146-167 veicoli/h.

Questi dati, in conclusione, dimostrano che nell'area interessata dal progetto insiste una mole di traffico che non giustifica la realizzazione di una superstrada che, come già evidenziato, sopportata una mole di traffico ben 25 volte superiore.

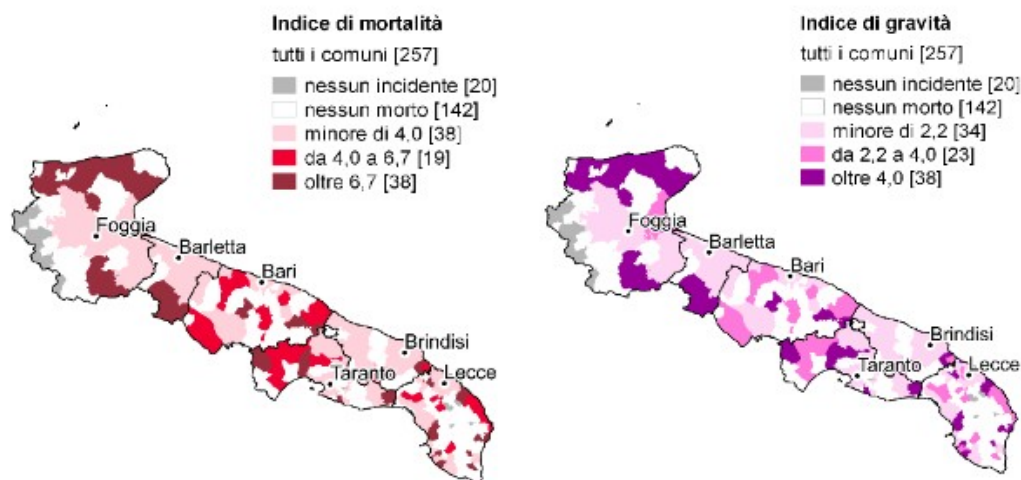
Si ritiene necessario che i progettisti chiariscano questo punto.

In ultimo, l'osservazione che viene riportata nella relazione in merito alla difficoltà di accesso ai centri urbani e zone turistiche a causa del traffico è un eventuale problema relativo al traffico urbano non a quello che interessa la rete di strade principale. In altre parole, questo

problema si presenta dopo aver lasciato la viabilità principale (strade statali o superstrada) e, quindi, per risolverlo evidentemente non avrebbe senso realizzare una superstrada.

Parametro	Classe	UdM	Alternativa 3A				Alternativa 3B					
			Scenario	Itinerario			Totale	Scenario	Itinerario			Totale
				1	2	3			1	2	3	
Lunghezza	-	km		9,8	8,0	16,1	33,9		9,8	8,0	17,5	35,3
TGM(TR2)	Leggeri	veic/g	1A+2+3A	2 347	3 917	3 768	3 393	1A+2+3B	2 308	3 878	3 720	3 365
	Pesanti	veic/g		130	141	247	188		125	136	242	186
	Totale	veic/g		2 476	4 058	4 015	3 582		2 433	4 014	3 962	3 550
TGMA	Leggeri	veic/g		2 581	4 309	4 145	3 733		2 539	4 265	4 092	3 701
	Pesanti	veic/g		118	128	225	171		114	124	220	169
	Totale	veic/g		2 699	4 437	4 369	3 904		2 653	4 389	4 312	3 870
Lunghezza	-	km		10,3	8,0	16,1	34,5		10,3	8,0	17,5	35,8
TGM(TR2)	Leggeri	veic/g	1B+2+3A	3 088	3 886	3 744	3 580	1B+2+3B	3 028	3 826	3 673	3 521
	Pesanti	veic/g		136	138	244	187		130	133	238	183
	Totale	veic/g		3 223	4 024	3 988	3 767		3 158	3 958	3 911	3 705
TGMA	Leggeri	veic/g		3 396	4 274	4 118	3 938		3 331	4 208	4 040	3 873
	Pesanti	veic/g		123	126	222	170		118	121	217	167
	Totale	veic/g		3 520	4 400	4 340	4 108		3 449	4 329	4 257	4 040
Lunghezza	-	km		12,5	8,0	16,1	36,7		12,5	8,0	17,5	38,0
TGM(TR2)	Leggeri	veic/g	1C+2+3A	2 783	3 706	3 585	3 337	1C+2+3B	2 703	3 626	3 495	3 261
	Pesanti	veic/g		112	126	231	168		106	119	225	164
	Totale	veic/g		2 894	3 832	3 816	3 505		2 809	3 745	3 720	3 425
TGMA	Leggeri	veic/g		3 061	4 077	3 944	3 671		2 974	3 988	3 844	3 588
	Pesanti	veic/g		102	114	211	152		96	109	205	149
	Totale	veic/g		3 163	4 191	4 154	3 823		3 070	4 097	4 049	3 737
Lunghezza	-	km		11,9	8,0	16,1	36,0		11,9	8,0	17,5	37,4
TGM(TR2)	Leggeri	veic/g	1D+2+3A	3 078	3 806	3 676	3 508	1D+2+3B	2 988	3 716	3 575	3 419
	Pesanti	veic/g		129	132	238	179		123	126	232	174
	Totale	veic/g		3 207	3 939	3 914	3 687		3 111	3 842	3 807	3 593
TGMA	Leggeri	veic/g		3 385	4 187	4 044	3 859		3 287	4 088	3 933	3 761
	Pesanti	veic/g		118	120	217	163		112	114	211	159
	Totale	veic/g		3 503	4 307	4 261	4 021		3 399	4 202	4 144	3 920

• incrementare la sicurezza stradale delle infrastrutture esistenti, riducendo il tasso di incidentalità e favorendo il comfort di marcia e spazi di manovra adeguati anche per il traffico merci;



Incidenti stradali in Puglia - Dati ISTAT 2020

https://www.istat.it/it/files//2020/10/Focus-Incidenti-stradali_Puglia_2019.pdf

Dai dati dell'ISTAT appare evidente che in Gargano le strade a maggior velocità di percorrenza sono interessate da un maggiore indice di mortalità (4 morti ogni 100 incidenti) e gravità degli incidenti. D'altronde è noto a tutti che la maggiore velocità aumenta il rischio da incidente automobilistico.

Inoltre, dalla cartografia riportata, appare evidente che proprio l'area interessata dal progetto oggi presenta un livello di sicurezza stradale nettamente superiore rispetto a quello interessato dalla presenza della SS693. Ne discende che **la realizzazione del tratto di superstrada fra Vico e Mattinata non porterà certo un aumento della sicurezza; porterà, invece, un aumento del numero degli incidenti con un netto aumento delle vittime.**

Ciò che potrà aumentare la sicurezza stradale è lo studio della distribuzione degli incidenti per individuare i tratti e le cause degli incidenti realizzando gli interventi necessari ad eliminarli. Un intervento assolutamente indispensabile è la realizzazione di attraversamenti per la gli animali domestici e selvatici lungo tutta la rete stradale. Questa tipologia di intervento ormai è presente in tutte le aree naturali protette in Europa e in America e, associata alle recinzioni lungo le strade, rappresenta l'unico sistema per ridurre gli incidenti nell'interesse della sicurezza di chi viaggia e della tutela della fauna.

• ridurre l'inquinamento atmosferico e il rumore, dal momento che la nuova infrastruttura in progetto contribuirà a decongestionare le aree urbane costiere, deviando il traffico su percorsi più interni lungo i quali la densità abitativa è molto bassa;

Il progetto aspira ad aumentare il numero di presenze nelle aree raggiunte dal nuovo tratto stradale. Pertanto **l'inquinamento non potrà certo diminuire poiché gli automezzi raggiungeranno comunque i centro abitati e, essendo in numero maggiore, provocheranno maggiore inquinamento.** Inoltre, aumentando la velocità, come è noto, aumentano i consumi e le emissioni di gas in atmosfera. Ancora, l'aumento delle auto e della velocità, inevitabilmente aumenterà il livello di rumore.

• contrastare lo spopolamento nelle aree interne del Gargano, grazie ad una migliore accessibilità che consenta anche di valorizzare il patrimonio naturalistico-ambientale oggi poco sfruttato;

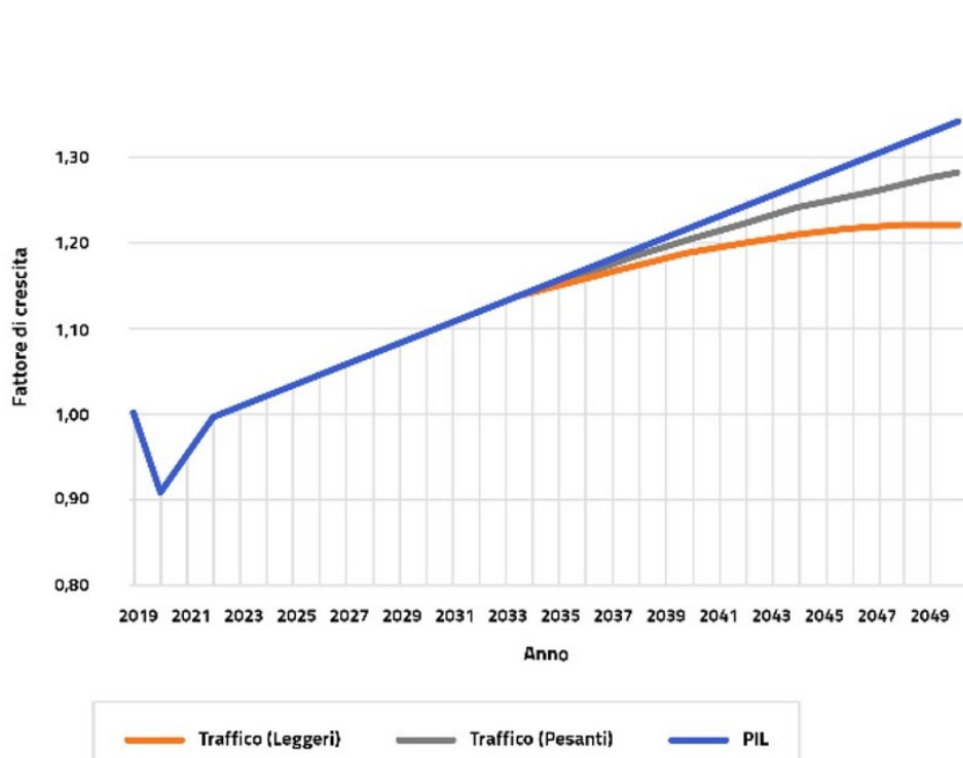
	Abitanti 2001	Abitanti 2020	Variazione% 2001-2020
Cagnano Varano	8611	6711	-22,06%
Carpino	4709	3867	-17,88%
Ischitella	4529	4236	-6,47%
Manfredonia	57651	54643	-5,22%
Mattinata	6333	6016	-5,01%
Monte Sant'Angelo	13887	11654	-16,08%
Peschici	4333	4295	-0,88%

Rodi Garganico	3768	3401	-9,74%
Vico del Gargano	8126	7350	-9,55%
Vieste	13429	13461	0,24%

Come si evince dalla tabella, tutti i comuni presi in considerazione dallo studio presentano nell'ultimo ventennio un calo della popolazione tranne il comune di Vieste che presenta un leggero incremento. Questi dati dimostrano esattamente il contrario di quanto viene affermato nello studio, poiché, proprio Vieste il comune più lontano e non servito dalla SS693 presenta un incremento della popolazione, mentre gli altri un evidente decremento anche se raggiunti dalla SS693. È evidente che i problemi che sono alla base dello spopolamento non sono certo quelli della viabilità e il buonsenso suggerisce che per contrastare lo spopolamento bisogna investire per favorire la crescita occupazionale, soprattutto se si pensa che con 850.000.000.000 di euro si può finanziare lo stipendio per un anno per oltre 20.000 lavoratori e quindi per oltre 20.000 famiglie.

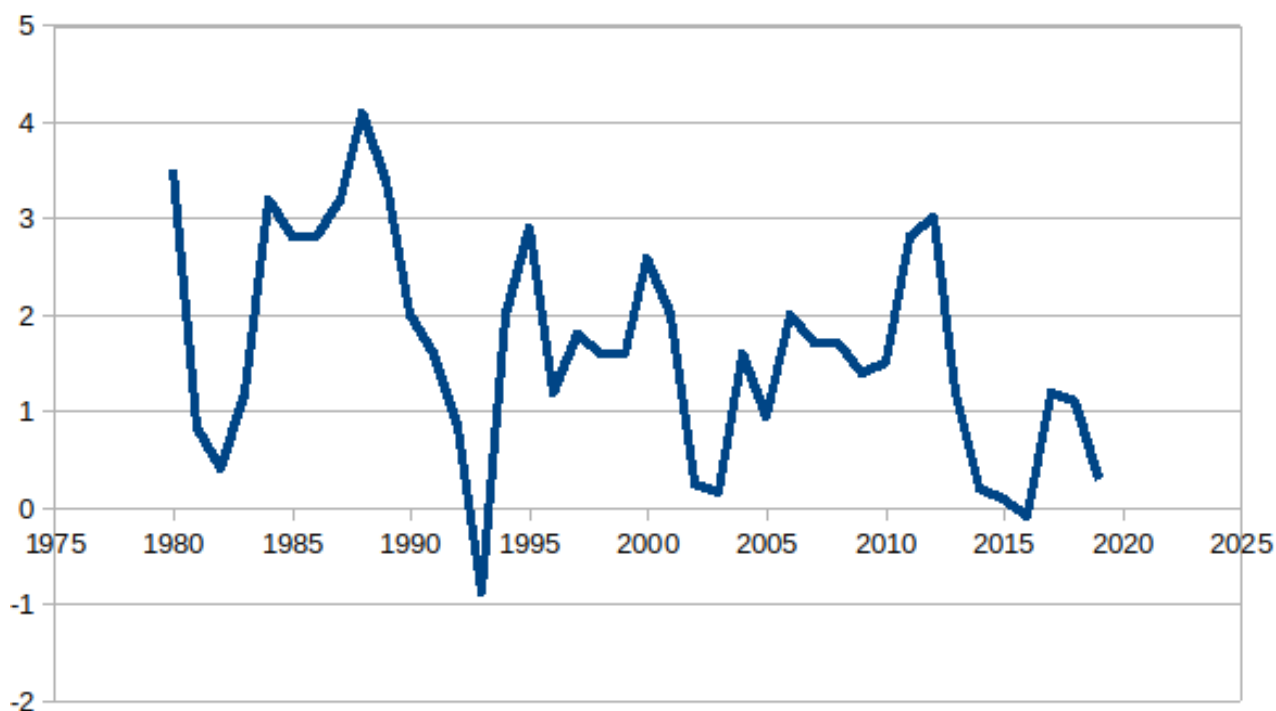
• *più in generale, contribuire con infrastrutture adeguate a supportare la crescita economica del Gargano e il conseguente aumento dei traffici di persone e merci, in sinergia con i previsti investimenti regionali e provinciali che guardano a turismo e agro-alimentare come settori di punta.*

Per quanto riguarda l'evoluzione della domanda di mobilità, Anas ha elaborato una previsione in cui sia per i veicoli leggeri sia per quelli pesanti si è assunta una curva direttamente proporzionale alla crescita prevista del Pil dell'Italia sino al 2030.



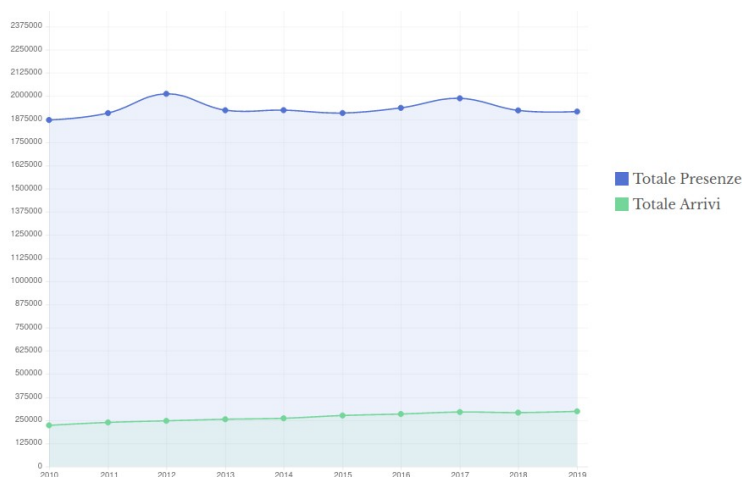
Questa affermazione che si legge nel documento ANAS, si basa su una ipotetica crescita economica e dell'aumento del traffico che viene giustificata con la previsione della crescita del PIL come rappresentato nel grafico su riportato.

L'affermazione risulta alquanto improbabile e non basata su dati attendibili soprattutto se confrontata con l'andamento del PIL in Italia negli ultimi 40 anni.



Secondo il documento, la realizzazione del raccordo stradale dovrebbe "contribuire alla crescita economica del Gargano" soprattutto nel settore turistico. Poiché il raccordo faciliterebbe in particolare il raggiungimento di Vieste, questo comune sarebbe maggiormente interessato dalla crescita del mercato turistico.

Molto utili risultano di conseguenza alcuni dati e informazioni facilmente reperibili in rete.



Arrivi e presenze nel Comune di Vieste, andamento negli anni

<https://www.diegoromano.com/vieste2010-2019/>

Come si vede dal grafico, negli ultimi anni il numero delle presenze è praticamente costante e raggiunge quasi i 2.000.000 di presenze. Gli arrivi sono leggermente in aumento a causa del ridursi dei giorni di soggiorno.

Questi dati dimostrano che **il mercato turistico estivo nel comune di Vieste ha raggiunto un livello di saturazione pressochè totale**. Lo dimostra anche la riduzione dei giorni soggiorno che non influiscono sulle presenze; ciò significa che la domanda è sempre alta e compensa il ridursi dei giorni di soggiorno.

Anche in pieno covid nei mesi di luglio e agosto sono stati raggiunti i 2.000.000 di presenze.

Questi dati dimostrano che il flusso turistico verso la costa viestana è massimo ed indipendente dalla rete stradale. Inoltre, la costanza negli ultimi anni di un numero di presenze così alto dimostra che non è possibile pensare che questi valori possano crescere ancora di più. Sarà sempre possibile migliorare il mercato turistico, ma in altro modo aumentando la qualità dei servizi e favorendo la destagionalizzazione.

I principali problemi riguardano sia i lunghi tempi di percorrenza, che pregiudicano l'accessibilità ai centri abitati e quindi ai servizi e alle aree più turistiche

		km	Min.	vel. Media		
Manfredonia	Carpino	56	65	51,69		
Manfredonia	Foggia	40,8	34	72,00		
Manfredonia	Foresta umbra	44,7	62	43,26		
Manfredonia	San Giovanni	22,7	25	54,48	55,36	vel.media da Manfredonia
Vico	Vieste	32	42	45,71		
Vico	Carpino	21	21	60,00		
Vico	Foggia	117	89	78,88		
Vico	Foresta umbra	18,4	26	42,46		
Vico	San Giovanni	54	63	51,43	58,19	vel.media da Vico del Gargano
Vieste	Carpino	48,6	59	49,42		
Vieste	Foggia	97,5	94	62,23		
Vieste	Foresta umbra	22	26	50,77		
Vieste	San Giovanni	68,4	87	47,17	52,40	vel.media da Vieste
				54,58		vel. Media complessiva

Un'analisi dei tempi di percorrenza (elaborata facilmente da Google Maps) evidenzia che i tempi di percorrenza lungo le strade del Gargano non sono legati in modo significativo alla tipologia delle strade alle distanze. Infatti, dalla tabella su riportata si evince chiaramente che le velocità di percorrenza per raggiungere le stesse località da comuni raggiunti o meno dalla superstrada (Carpino, Vico del Gargano, Vieste o Manfredonia) non sono significativamente differenti.

Inoltre va detto, ad esempio, che ad un turista proveniente da uno dei capoluoghi delle regioni vicine, dopo aver prenotato la sua vacanza sulla costa garganica, risulterà totalmente

ininfluente se il suo viaggio di diverse ore conterà 10 minuti in più o in meno meno. Anzi, sarà ben contento di poter rallentare il suo viaggio per ammirare il paesaggio avvicinandosi alla meta delle sue vacanze.

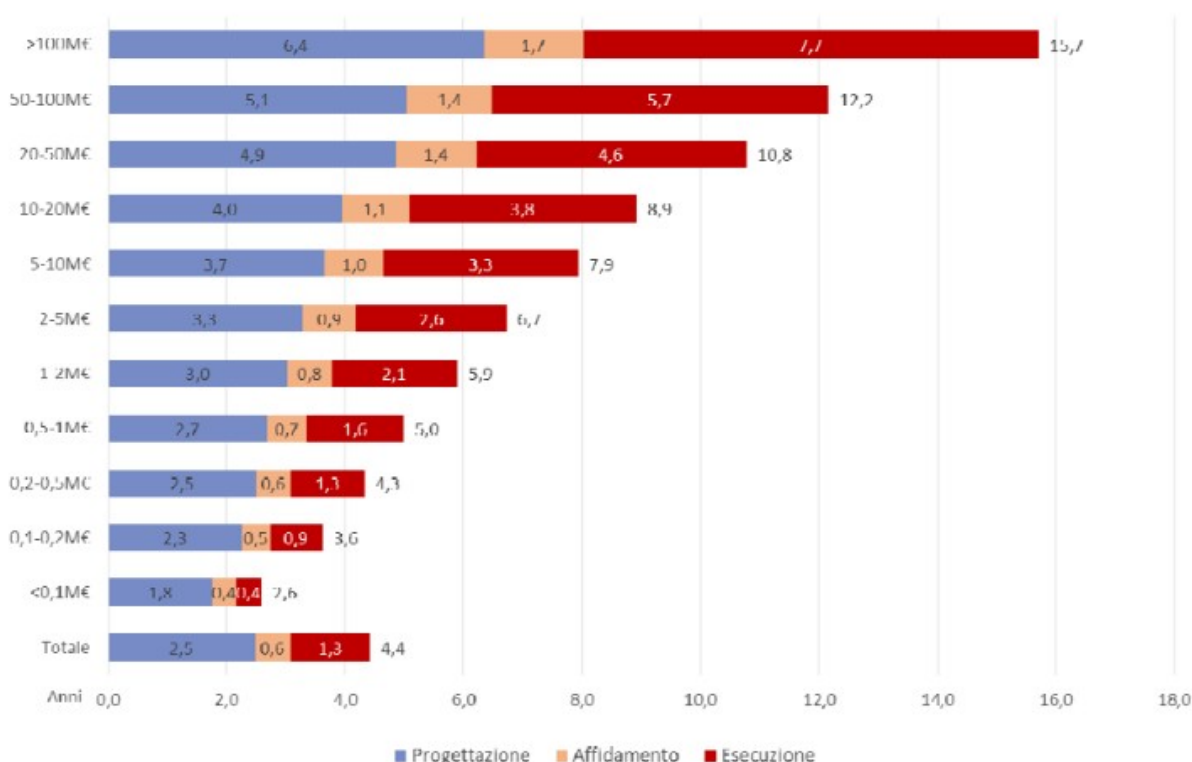
Relativamente alla raggiungibilità di strutture importanti come quelle sanitarie, va detto che questo problema non è soltanto del Gargano, ma italiano. Conviene qui ricordare che in Italia esistono più di 8.000 comuni di cui soltanto 150 circa hanno una popolazione superiore a 50.000 abitanti e forse sono dotati di strutture sanitarie capaci di rispondere alle urgenze. Oltre 5.500 comuni (il 67%) hanno una popolazione minore di 5.000 abitanti e sul loro territorio non sono presenti strutture sanitarie ospedaliere.

Il problema del primo soccorso non si affronta di certo con strade che possono velocizzare il percorso per raggiungere l'ospedale, bensì dotando le aree meno densamente popolate e quelle turistiche (che in estate vedono la popolazione decuplicarsi) di strutture sanitarie nelle quali è possibile intervenire attuando il cosiddetto primo soccorso.

I tempi di realizzazione

Nel documento ANAS viene riportata una stima dei tempi di realizzazione che varia fra 9,5 e 10,5 anni per un costo di oltre 100 milioni di euro.

FIGURA 3 TEMPI DI ATTUAZIONE DEGLI INTERVENTI INFRASTRUTTURALI PER CLASSI DI COSTO E FASI - ITALIA



Fonte: Elaborazioni ACT - NUVEC su dati di monitoraggio al 31 dicembre 2017 da banche dati BDU e SGP

Purtroppo, dalla tabella che si riporta, si può constatare che i tempi di realizzazione delle opere pubbliche in Italia sono tristemente molto più lunghi.

Quindi, poiché l'opera è divisa in tre tratti è logico stimare che il tempo di realizzazione per ogni tratta sarà compreso fra 10/15 anni per un totale di oltre 35 anni.

Se iniziasse l'iter di realizzazione dell'opera nel 2022, terminerebbe nel 2057!.

Rapporto con piani e strategie di gestione territoriale riferite all'area interessata dal progetto

Nel documento predisposto dall'ANAS si rileva in modo sorprendente la mancanza di riferimenti ai piani e alle strategie elaborate da enti pubblici (Regione, Ministeri, Parco Nazionale, ecc.) responsabili della gestione del territorio interessato dal progetto. Questi piani, essendo emanati da enti sovraordinati, rappresentano indicazioni a cui l'ANAS dovrebbe attenersi.

Di seguito si riportano alcuni stralci di due documenti di programmazione territoriale che contengono indirizzi e indicazioni inerenti il progetto.

Sicuramente esistono altri documenti, forse ancora più attinenti, che i tecnici avrebbero almeno dovuto consultare e citare nella relazione.

PIANO STRATEGICO DI SVILUPPO DEL TURISMO

MIBACT 2017/2022

<https://www.ministeroturismo.gov.it/wp-content/uploads/2021/11/Piano-Strategico-del-Turismo-2017-2022.pdf>

A.2 Valorizzare in modo integrato le destinazioni turistiche emergenti

... Una particolare attenzione sarà data inoltre alla risoluzione delle problematiche di sostenibilità legate all'accessibilità turistica nei territori maggiormente vulnerabili, anche incoraggiando la *mobilità dolce*. ...

A.1.3 Sostegno alla qualificazione dell'offerta dei grandi attrattori e delle destinazioni turistiche mature, in ottica di sostenibilità

... la "Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri della Puglia" promossa attraverso la realizzazione di interventi articolati su water front urbani, sulle urbanizzazioni periferiche, sui sistemi dunali, sulle zone umide, sui paesaggi ad alta valenza naturalistica, sui collegamenti con gli entroterra costieri, sulla *mobilità dolce* ...

A.3.3 Recupero e riutilizzo sostenibile dei beni demaniali a uso turistico

L'ANAS e l'Agenzia per il Demanio, in applicazione di un Protocollo d'Intesa siglato con il MiBACT e il MIT, si sono impegnati a mettere a disposizione dei circuiti turistici minori un vasto patrimonio immobiliare. In particolare, il Protocollo d'Intesa prevede che, attraverso apposito bando europeo³³, vengano individuati i concessionari delle Case Cantoniere di proprietà di ANAS S.p.A. ricadenti in circuiti di promozione turistica di qualità, da destinare a servizi turistici legati alla "*mobilità dolce*".

B.2 Adeguare la rete infrastrutturale per migliorare l'accessibilità e l'intermodalità

Nell'ottica della collaborazione interistituzionale che caratterizza il PST, gli interventi attuativi del presente Obiettivo specifico saranno coerenti con i contenuti del futuro Piano Straordinario per la Mobilità Turistica del MIT, che prevede l'adeguamento infrastrutturale per il miglioramento della mobilità del turismo attraverso la definizione di obiettivi condivisi con gli operatori del settore e i principali stakeholder. Ulteriori coordinate volte al raggiungimento dell'Obiettivo specifico B.2 sono rinvenibile nel tema della "*mobilità dolce*" e con i progetti strategici per lo sviluppo nel Paese di una *rete infrastrutturale "slow"* che includerà ciclovie, cammini, valorizzazione di percorsi ferroviari storici, integrazione tra servizi ferroviari e promozione turistica.

B.2.2 Progetti strategici per la mobilità ai fini turistici (ciclovie nazionali, cammini, servizi ferroviari turistici, mobilità slow)

In Italia si sta creando una rete di *mobilità slow* che si sta declinando attraverso la realizzazione di progetti finalizzati a dotare il sistema Paese di una vera e propria infrastruttura intermodale di "vie verdi". Tale impostazione prende spunto dalla proposta di legge C.72 "Norme per la tutela e la valorizzazione del patrimonio ferroviario in abbandono e la realizzazione di una rete della mobilità dolce" che, al momento della redazione del presente Piano, risulta in esame presso l'VIII Commissione "Ambiente, territorio e lavori pubblici" della Camera dei Deputati.

La "*Rete della mobilità dolce*" sarà realizzata attraverso il recupero e il riutilizzo di infrastrutture quali ferrovie in disuso, strade rurali o percorsi pedonali e mulattiere di rilevante interesse storico, argini di fiumi, alzaie di canali, altri sentieri di pianura e montagna e tronchi stradali carrozzabili dismessi o in abbandono, altri tronchi stradali ordinari che, collegando segmenti separati dalla rete, possono essere condivisi e resi compatibili con la *mobilità dolce*.

I dettami della *proposta di legge sulla mobilità dolce* mirano a elaborare criteri per la definizione dei Cammini o dei Percorsi come prodotto turistico. Per contribuire a integrare tali vie all'interno di prodotti turistici fruibili, il Comitato di Coordinamento tra MiBACT, Regioni e ANCI elaborerà strumenti atti a pervenire alla realizzazione di un Atlante dei Cammini d'Italia. Lo stesso schema si produrrà per le ciclovie nazionali, partendo da quelle che verranno

realizzate con i fondi messi a disposizione del MIT attraverso la Legge di Stabilità per il 2016. La promozione dei treni storici, a cui partecipa il MiBACT attraverso lo strumento di una convenzione con la Fondazione FF.SS., è un segmento importante della rete di mobilità dolce che si andrà a costruire per arrivare a rendere intermodali le varie possibilità di fruizione slow delle aree interne del Paese. Con particolare riferimento ai “Cammini” la disponibilità di ingenti risorse per la strutturazione degli itinerari di rilievo nazionale permetterà, già nel breve periodo, di ottimizzare la fruizione di tali percorsi e la creazione di una rete sul modello spagnolo o francese.

IL PIANO DEL PARCO

5.2.3 Asse C - Sistema dell'accessibilità, della mobilità e dell'integrazione

L'asse C - *Sistema dell'accessibilità e dell'integrazione* è orientato a contrastare fenomeni di assedio e di pressione sulle aree maggiormente vulnerabili, considerando interventi che garantiscano una integrazione tra i diversi modelli di fruizione dell'area garganica (ambientale, balneare, sanitaria, culturale) diminuendone i rischi di conflittualità, con politiche volte ad incentivare una equilibrata diffusione dei flussi di visitatori, evitando ulteriori aggravamenti di pressioni ambientali, attraverso interventi tecnologici (*park-bus*) e organizzativi innovativi (servizi *Fly-Sail*, sistemi di prenotazione, circuiti *ad hoc*, diversificazione delle percorrenze, agevolazione di mezzi di trasporto quali biciclette), rivolti principalmente alla diminuzione del traffico veicolare privato, con la qualificazione delle tratte ferroviarie esistenti (treno del Parco), la formazione di aree di attestamento, tese a decongestionare anche i centri storici ed a incentivare modelli fruitivi alternativi (cavallo, bici, ecc.), la realizzazione di sistemi di trasporto flessibili alla domanda (ad esempio a chiamata) in collaborazione con gli operatori turistici. Occorre anche intervenire per fare sì che l'accesso al Parco sia potenziato privilegiando il trasporto pubblico e che migliori l'integrazione tra i comuni de Parco riducendo il grado di isolamento che grava su molti di essi e che ostacola il processo identitario. A questo scopo viene dedicato il Progetto Strategico P2 Mobilità ed alcuni interventi di riqualificazione delle strutture portuali ricompresi nel P7 Tremiti.

5.3.2 P2 Mobilità

Il sistema degli accessi e della mobilità del promontorio riveste particolare importanza in termini di riequilibrio delle opportunità di sviluppo dei diversi centri a corona del parco, di mitigazione delle situazioni di congestione sull'asse costiero, di miglioramento dell'accessibilità ai servizi da parte della popolazione locale e turistica.

Attualmente l'intero sistema dei centri del Gargano è condizionato da lunghi tempi di percorrenza per accedere al sistema infrastrutturale regionale e

provinciale, la mobilità è centrata sul trasporto individuale, in particolare i centri costieri soffrono di una bassa accessibilità al sistema dei servizi Provinciali.

Il progetto è teso a migliorare il sistema dell'accessibilità secondo alcuni presupposti di base:

- definire un sistema di accesso che privilegi il trasporto pubblico, escludendo ulteriori interventi infrastrutturali, valorizzando la ferrovia e potenziando il trasporto marittimo, favorendo servizi per il trasporto alternativi e flessibili a 'Domanda' (taxibus, taxi collettivo, nave-bus, circuiti mirati);
- gestire in modo integrato il sistema della mobilità, attraverso accordi tra i diversi gestori in tema di orari (in funzione dei flussi di traffico e dell'intermodalità), di integrazione delle tariffe (urbane e extraurbane e sui diversi mezzi), di servizi di prenotazione, di informazione coordinata;
- decongestionare le aree di maggior concentrazione dei flussi attraverso la realizzazione di aree a traffico limitato, di parcheggi di attestamento, la formazione di percorsi privilegiati per i mezzi pubblici e di percorsi alternativi attrezzati con corsie privilegiate per le biciclette;
- integrare i centri costieri, oggi in situazione di marginalità rispetto ai principali assi infrastrutturali di connessione, con i principali servizi al fine di incrementare una fruizione integrata dei servizi di base e di distribuzione delle merci;
- recuperare e riqualificare il tessuto urbano e gli spazi pubblici lungo gli assi e i nodi principali del sistema mobilità, anche a fini di completamento dell'offerta turistica e dell'offerta di servizi ai residenti.

I VINCOLI

Nel documento dell'ANAS viene esaminato, tra gli altri, l'aspetto vincolistico, ma non in maniera esaustiva e chiara.

Su questo argomento va detto che il progetto dovrà inevitabilmente essere sottoposto a procedura di VIA e che sarà oggetto di una conferenza di servizi finalizzata ad accelerare l'iter procedurale unendo tutti gli enti coinvolti tenuti a rilasciare autorizzazioni.

Ma, già da ora, i progettisti possono ipotizzare alcune soluzioni che dovranno essere individuate per superare dei vincoli esistenti. In particolare, qualsiasi sia il tragitto scelto, il progetto interesserà il territorio del Parco Nazionale del Gargano e in particolare la zona 1 dove le norme di salvaguardia in modo chiaro non consentono l'apertura di nuove strade. Pertanto, in quel tratto, il tragitto dovrà forzatamente ricalcare la viabilità esistente che potrà essere interessata da interventi migliorativi.

Conclusioni

Le ragioni per scegliere l'opzione 0

Questa breve relazione porta alla necessità di riesaminare totalmente la problematica partendo dalle motivazioni dell'opera.

L'analisi del documento ANAS evidenzia che la principale (e forse unica) motivazione che porta ad ipotizzare interventi sulla rete viaria garganica è l'elevato rischio di incidenti confermato dal grado di mortalità. Una delle cause di questo fenomeno è sicuramente da attribuire alla presenza di animali vaganti e di animali domestici. Inoltre, a tutti è noto che l'intera rete viaria del Gargano è in condizioni non soddisfacenti a causa della pavimentazione che si presenta quasi dappertutto ammalorata e in condizioni tali da compromettere la sicurezza degli spostamenti.

Prima di avviare qualsiasi intervento è indispensabile effettuare un approfondito studio finalizzato a definire ogni intervento utile a migliorare la sicurezza e a razionalizzare l'intera rete viaria del Gargano. Basilare sarà quello di creare attraversamenti per la fauna selvatica e per gli animali domestici, oltre ad impedire agli stessi di invadere la sede stradale.

Altro intervento necessario in un territorio protetto fortemente interessato dal rischio idrogeologico sarà quello di mettere in sicurezza tutti i tratti stradali interessati dal rischio idrogeologico e di sostituire il manto stradale con quello drenante per ridurre i rischi di ruscellamento delle acque meteoriche.

In ultimo, va considerato che la stessa relazione ANAS propone nel secondo tratto di intervenire soltanto migliorando la viabilità presente e che, come si è visto, anche nel tratto che attraversa la zona 1 del Parco Nazionale del Gargano il percorso dovrà forzatamente ricalcare la viabilità attuale. In altre parole, per circa due terzi il raccordo Vico del Gargano Mattinata molto probabilmente consisterà in un miglioramento del tragitto esistente.

3.2 L'opzione 0

Scegliere l'**opzione 0** significa **conservare lo scenario attuale**, cioè non realizzare l'intervento, ritenendo che le opere previste di potenziamento e sviluppo della rete non siano necessarie e possano comportare importanti impatti per l'ambiente. Questa opzione è valutata tra gli scenari possibili in quanto consente di approfondire quali siano comunque gli interventi più urgenti e necessari.

L'opzione **0** dovrà quindi prevedere in ogni caso interventi sulla mobilità:

- attività di **manutenzione delle strade**, come allargamenti per migliorare la visibilità in curva, barriere di sicurezza, segnaletica orizzontale e verticale, gestione delle intersezioni e degli accessi;
- migliore integrazione delle **linee di trasporto pubblico urbane ed extraurbane** a favore di residenti e turisti.

Ad esempio, un'alternativa alle soluzioni progettuali proposte per l'itinerario 3 potrebbe essere quella di prevedere solo interventi mirati a migliorare la sicurezza stradale e la percorrenza su una delle due viabilità esistenti nel tratto compreso tra Vieste e Mattinata: la SS 89 (strada interna) o le litoranee SP 53 e SP 54.

In generale va tuttavia considerato che, sulla base delle caratteristiche delle strade esistenti, **i singoli interventi di miglioramento non potranno risolvere il principale problema rilevato**, che è quello dell'accessibilità ai centri turistici e più in generale al sistema dei servizi. Problematiche che non potranno che accentuarsi ulteriormente nel futuro, data anche l'attesa crescita dei flussi turistici soprattutto nella stagione estiva.

Quanto detto porta a considerare valida “l’opzione 0” che è pure proposta nel documento ANAS e che è l’unica scelta percorribile e condivisibile.



QUADERNO DEGLI ATTORI

03 marzo 2022

Presentato da
**Francesco
Martino**

Scrivo queste note nella posizione di cittadino originario del Gargano e operativo sul territorio come operatore turistico-culturale, essendo guida turistica ed ambientale escursionistica. Mi occupo anche di creazione di itinerari per vari tour operator e valorizzazione di percorsi turistici. Ci tengo a precisare quindi di essere una categoria produttiva del territorio, che già lavora per la tanto decantata destagionalizzazione dei flussi, i cui operatori raramente vengono interpellati. Come operatori del turismo in natura io e i miei colleghi, alcuni dei quali residenti, percorriamo le strade garganiche con assiduità, anche giornalmente nei periodi di alta stagione, anche più dei residenti. Apportiamo economia al territorio, attraendo visitatori da fuori che vengono a spendere la propria ricchezza qui non solo con il lavoro diretto a noi guide, ma a tutto il settore alberghiero, della ristorazione, dell'agroalimentare, dei servizi turistici accessori, che sono le principali attività economiche del promontorio. Abbiamo quindi una spiccata sensibilità verso la natura e la cultura per vocazione professionale e per passione. Ritengo che si debba evitare la narrazione "residenti favorevoli – ambientalisti contrari", come colpevolmente viene fatto dai media locali - ma parlare di operatori socio-economici con diverse sensibilità, alcuni favorevoli altri possibilisti ma critici su alcuni aspetti dell'opera. Le esigenze dei residenti, specie di collegamenti più agevoli, sono sacrosante, ma vanno misurate con gli effetti a catena che un impatto troppo alto potrebbe portare, anche in termini economici.

Mi sono approcciato alla questione Strada a Scorrimento Veloce senza pregiudizi, anzi credendo anch'io che una decongestione del traffico sulla strada litoranea potesse portare ad un miglioramento della viabilità in termini di sicurezza e di valorizzazione dei percorsi panoramici. Studiando il progetto ed assistendo agli incontri del dibattito pubblico, sono sorte però in me molte perplessità.

Non mi dilungherò troppo sulla discussione sulle ragioni dell'opera, in quanto sottoscrivo la dichiarazione delle associazioni ambientaliste e di categoria professionale di cui faccio parte. Mi limito a precisare alcuni aspetti:

- migliorare l'accessibilità: è giusto, ma non può essere un dogma, anche perchè parte dell'attrattiva del territorio garganico è legata al suo isolamento biogeografico, che ha fatto sì che si preservassero valori ambientali, paesaggistici e agro-silvo-pastorali scomparsi altrove, che sono la ricchezza e l'attrattiva del territorio, quindi la principale economia per i residenti. Non siamo in Riviera romagnola, il turismo di transito crea già

troppi problemi e richiamerebbe solo sovraffollamento, necessità di ulteriori servizi (parcheggi, strutture ricettive, etc) nella località che già adesso, nonostante la scarsa accessibilità, è la più gettonata del Centro Sud, Vieste (1.500.000 presenze nel 2021, quasi 2.000.000 nel 2019 pre-covid, dati OSS.Turismo Regione Puglia) Sono i servizi essenziali a dover essere avvicinati ai territori e non viceversa, come il covid ci ha insegnato.

- incrementare la sicurezza stradale: il tasso di incidentalità è già prossimo allo zero sui tratti di sp53 e ss89 interessati. Difficile fare di meglio. Invece nelle tratte di strada a scorrimento veloce già esistenti gli incidenti mortali sono frequenti, l'ultimo tra Manfredonia e Mattinata meno di un anno fa. La ss89 tra Foggia e Manfredonia ha mietuto e miete vittime costantemente. Non posso fare a meno di rilevare come le tre componenti della sicurezza stradale più volte citate, condizioni dell'infrastruttura, manutenzione veicolo e comportamento del conducente, non sono tre variabili indipendenti, per cui migliorando l'infrastruttura si possono addossare alle altre variabili le cause di incidente. Le variabili sono in stretta interazione tra loro. Aumentando i limiti di velocità e dando a disposizione lunghi rettilinei, si influenza il comportamento, la tendenza ai sorpassi, il rischio di frontali in mancanza di corsia di sorpasso e spartitraffico aumenta moltissimo. Non si deve rincorrere la velocità. Sì alla scorrevolezza, al percorso agevole, ma no alla velocità a tutti i costi perché non ci sono le condizioni per una strada di più elevato standard.

- ridurre l'inquinamento atmosferico: voglio sottolineare come l'affermazione sulla riduzione delle emissioni che porterebbe la strada sia inesatta e incompleta. E' vero che riducendo i chilometri e i dislivelli si creano le condizioni per minori emissioni, evitando le frenate e le accelerazioni, ma questa riduzione viene vanificata se si aumenta il traffico di persone e merci su gomma (per *effetto rebound*, se riduco le emissioni di un veicolo da 4 a 3 ma raddoppio i veicoli avrò sempre un aumento di emissioni). Oltretutto, come per lo studio sugli impatti ambientali, non si mettono in conto le emissioni dovute alla costruzione e alla cantieristica. Si tratta di tonnellate di emissioni (ed in più polveri sottili) per un cantiere decennale con movimento terra, camion, apertura di piste e piazzole di cantiere, escavazioni e sbancamenti con uso di macchine pesanti, che dovrebbe essere compensato in decenni di esercizio e che sicuramente non sarebbero emesse se non si facesse la strada. In sintesi, l'unica riduzione certa di emissioni è quella che si ottiene togliendo veicoli dalla strada, non aggiungendovene. E questo si ottiene potenziando il trasporto pubblico e quello alternativo alla gomma, come quello via mare, che risolverebbe

molti problemi del Gargano, sia per il trasporto merci che passeggeri. I porti esistono già e sono sottoutilizzati. Le strade del mare non comportano consumo di suolo.

- contrastare lo spopolamento del territorio, anche questa è stata già smentita dai dati su tutti i paesi che già usufruiscono della ssv693, San Nicandro, Carpino, Ischitella, Cagnano Varano, Vico, presentano tutti saldi migratori altissimi e disoccupazione ben al di sopra della media regionale. Finanche i comuni di Lesina e Poggio Imperiale, che usufruiscono dello svincolo autostradale hanno lo stesso problema. Se l'infrastruttura arriva senza o prima dei servizi, può accelerare lo spopolamento, favorendo il trasferimento nei poli limitrofi dove ci sono i servizi o incrementando il pendolarismo.

Ciò che è emerso dopo 6 incontri di dibattito a mio parere, è che manca la **visione** di sviluppo del territorio, prioritaria e necessaria, nel cui contesto inserire quest'opera. Si è detto che il Gargano (o forse alcuni comuni) aspettano quest'opera da cinquant'anni. In realtà si è tirato fuori dal cassetto un'opera progettata cinquant'anni fa, quando non esisteva nemmeno il Parco nazionale, con tutto il carico di visione industrialista anacronistica ormai, senza tener conto delle esigenze di oggi, ovvero di implementare i servizi di **prossimità**, puntare sull'**intermodalità** (treno + nave, nave + bus; treno/nave + car sharing o noleggio), **difendere l'ambiente**, il paesaggio e il territorio, sviluppare la **mobilità lenta**, promuovere **turismo sano**, tutto l'anno e di lunga presenza, non transito.

Quest' opera non è figlia di una visione aggiornata ai tempi, di una prospettiva ampia di sviluppo di tutto il promontorio, inclusi quei comuni interni, lontani dai principali flussi turistici, che non ne beneficeranno. Il vero dibattito pubblico, quello politico sul modello di sviluppo del Gargano, da fare insieme al suo Parco nazionale, è ciò che è mancato. Ha prevalso l'ansia dei politici di dare una grande opera in pasto all'elettorato, senza neanche essere prudenti sulla sua fattibilità.

La destagionalizzazione tanto richiamata, già in atto, si favorisce puntando sull'accoglienza e i servizi efficaci, sulla creazione di una rete sentieristica ed escursionistica efficiente, ben segnalata e mantenuta. C'è bisogno di una promozione del sistema Gargano, non dei singoli Comuni. Chi viene da lontano e dall'estero non ha il problema dei 15 minuti in più, bensì vuole godersi il territorio a passo lento.

Un'ultima riflessione sul Parco Nazionale. Questo parco, istituito per legge nel '91, di fatto effettivo dal '98, riprogettato già nel 2001, ha enormi problemi di *governance*. A parte la prima presidenza, non ha intrapreso azioni efficaci di studio e conservazione del

patrimonio ambientale, non ha ancora un Piano approvato, non è riuscito a comunicare ai propri residenti la ricchezza e le potenzialità del patrimonio naturale; è usato come bancomat dalle amministrazioni; è vissuto come un peso, una serie di vincoli e basta. Eppure il solo fatto che esista un Parco è stata la salvezza economica del Gargano. Se non ci fosse il Parco, che ha una componente attrattiva enorme, di garanzia di valori ambientali elevati, il Gargano oggi sarebbe devastato da cementificazioni, abusi, lottizzazioni selvagge e non avrebbe l'attrattiva che ha. Il Parco è un argine anche alle attività illecite di stampo mafioso che purtroppo infestano il territorio e hanno ben altre mire che lo sviluppo partecipato e la tutela del patrimonio comune. E' essenziale che la popolazione comprenda quanto sia importante, e che i vincoli esistenti e la perimetrazione delle zone sono garanzia di un patrimonio la cui distruzione o frammentazione avrebbe effetti disastrosi anche sull'attrattività e sull'economia del territorio.

PROPOSTE

Itinerario 1

Guardo con favore alla realizzazione di questo tratto da Vico a Vieste, prevedendo un'opportuna accessibilità a Peschici. Quale soluzione sia la migliore sotto tutti i punti di vista, credo debba essere valutato dai tecnici di concerto con i residenti e con le autorità preposte alle valutazioni di impatto e di incidenza. Mi sento solo di escludere l'ipotesi 1A per il suddetto motivo di accessibilità del centro abitato di Peschici. Non posso non sottolineare come in ogni caso, l'impatto e i costi enormi di questa strada per una riduzione stimata di 4 minuti sul tratto Vico-Peschici e 7 minuti sul tratto Vico-Vieste lasciano comunque molti dubbi sulla sua reale necessità, anche in termini di volumi di traffico.

Itinerario 2

Essendo un adeguamento in sede, credo che la soluzione proposta non presenti criticità rilevanti.

Itinerario 3.

Una grossa lacuna di questo dibattito è stata il non aver comunicato in maniera esplicita e chiara quali fossero i vincoli esistenti non superabili tramite progettazione sostenibile

dell'opera. Mi riferisco al divieto di realizzare opere infrastrutturali in zona 1 del Parco Nazionale che non siano viabilità interpodereale o piste forestali contenuto nel decreto istitutivo del Parco art. 4 co.1 lett. g. Questo vincolo è un vincolo assoluto, non relativo, insuperabile, se non tramite una proposta di ripermetrazione da approvare a vari livelli amministrativi e legislativi in ultima istanza. Trovo estremamente scorretto che il progettista si sia appellato a generici principi dettati dall'Unione Europea come il Do No Significant Harm(DNSH) o promettere generiche mitigazioni e compensazioni in fase di valutazioni di incidenza, o addirittura appellarsi alle infrastrutture presenti, precedenti all'istituzione del Parco. Le valutazioni di incidenza partono su opere che sono fattibili dal punto di vista legale prima di tutto, non su opere che violerebbero una legge. Mi sembra alquanto irrealistico pensare che il progettista difetti dell'elementare cultura giuridica per non conoscere questo aspetto. Trovo quindi estremamente scorretto aver progettato un'opera come se questo divieto non esistesse, confidando in future pressioni politiche o dell'opinione pubblica per un suo superamento. Andava detto in maniera chiara e trasparente dal progettista dell'esistenza di questo problema, senza illudere la cittadinanza sulla realizzabilità di questo tratto di progetto. Ritengo che questo fatto abbia inquinato il dibattito, lasciando colpevolmente alcuni soggetti soli a dover sottolineare la presenza di un vincolo di una legge dello Stato, e ad assumersi il ruolo di capro espiatorio di certa stampa ed opinione pubblica, come se il vincolo fosse opera delle associazioni ambientaliste e non qualcosa di preesistente e legittimo. Ritengo grave anche che il Parco ed il suo presidente non siano intervenuti neanche con una dichiarazione per difendere il proprio perimetro e la giusta ratio dietro i vincoli. D'altronde, l'Unione Europea si è posta come obiettivo l'aumento della superficie delle aree protette in Europa fino a raggiungere il 30% della superficie terrestre, secondo la strategia sulla biodiversità 2030. Sarebbe davvero contraddittorio dire che l'UE favorisce invece la loro diminuzione di superficie, a favore della costruzione di un'infrastruttura.

Vorrei sottolineare come nello studio di matrice di sostenibilità ambientale illustrato dal proponente per questo tratto non si sia tenuto conto non solo della cantierizzazione e dei suoi impatti collegati, ma neanche degli impatti dei tratti in galleria o viadotto. E' stato infatti dichiarata una sovrapposizione di soli 3 ha circa con la zona 1, quando solo di chilometri lineari sia l'alternativa 3A che 3B la attraversano per una decina di chilometri.

Detto questo, anche alla luce dell'intervento dell'architetto Iannotta nell'incontro del dibattito in data 23/2, avente oggetto la progettazione provinciale dell'adeguamento della

SP53, vorrei fare una proposta costruttiva che concili la progettazione di una strada più scorrevole nel tratto Mattinata-Vieste, che fonda in qualche modo l'adeguamento in sede della SP53 con alcuni tratti in variante secondo competenze e standard ANAS. In questo modo si ridurrebbero le zone di impatto con le zone ad alta sensibilità ecologica e gravate dal vincolo della zona 1 del Parco, spostando il baricentro dell'opera verso la litoranea anziché la SS89 interna, minimizzando l'impatto e l'effetto di frammentazione di habitat agendo nelle zone buffer della strada litoranea, già di per sé interessate da un disturbo e quindi minimizzando la creazione di una nuova area buffer più all'interno. Allo stesso tempo si evita un totale adeguamento in sede dei tratti più tortuosi che richiederebbero effettivamente interventi molto invasivi a monte e a valle della sede stradale su suoli e soprassuoli. In questo modo, a parte alcuni tratti in comune, viene comunque diluito il traffico tra strada a scorrimento veloce e litoranea. Alcuni partecipanti hanno più volte giustificato la realizzazione di una strada totalmente in variante con la possibilità di trasformare la sp53 in itinerario ciclabile. Vorrei sottolineare come ciò non sia possibile. La litoranea sarà comunque interessata da traffico locale ad esempio verso le strutture ricettive localizzate sulla costa. La sede stradale attuale, con sezione di 7 metri, non consente un adeguamento a categoria C quindi a 9,5 o 10,5 metri in molti tratti, pena una trasformazione pesante del territorio in quei tratti. Con una sezione tale, aggiungere una sede separata ciclabile, che per legge dovrebbe essere garantita di 2.5 metri, non è possibile. La ciclabilità dovrà essere dunque comunque favorita attraverso una coesistenza con la viabilità a motore, tramite altri strumenti tipo dissuasori di velocità, segnaletica adeguata visiva ed anche acustica, adeguate aree e piazzole di sosta. Nel dettaglio, propongo diverse soluzioni con gradi di impatti e costi differenti.

Tratto 3.1

bypass Vieste ipotesi a

Dalla nuova rotonda di svincolo della fine del tratto 2, fino all'incrocio tra SP53 e SP54 in località Baia dei Campi. Itinerario in variante, con eventuali piccole gallerie e viadotti in zone di non elevato pregio ambientale.

Vantaggi:

- linearità
- collegamento con viabilità minore all'inizio e alla fine, eventuale svincolo intermedio.
- Quasi interamente fuori dalla zona Parco, tratto limitato finale in zona 2.

Svantaggi:

- costi alti



bypass Vieste ipotesi b

Dal cimitero di Vieste fino all'incrocio tra SP53 e SP54 in località Baia dei Campi. Itinerario parte in sede parte in variante, con eventuali piccole gallerie e viadotti in zone di non elevato pregio ambientale.

Vantaggi:

- tratto iniziale in sede, seppur strada secondaria
- collegamento con viabilità minore all'inizio e alla fine, eventuale svincolo intermedio.
- Quasi interamente fuori dalla zona Parco, tratto limitato finale in zona 2.

Svantaggi:

- minore linearità
- accesso dalla città, non dallo svincolo a scorrimento veloce.



Bypass Vieste ipotesi c

Dal cimitero di Vieste fino alla fine del tratto lungomare della SP53, in prossimità del Resort Gattarella. Itinerario a basso impatto di deflusso del traffico dal collo di bottiglia del

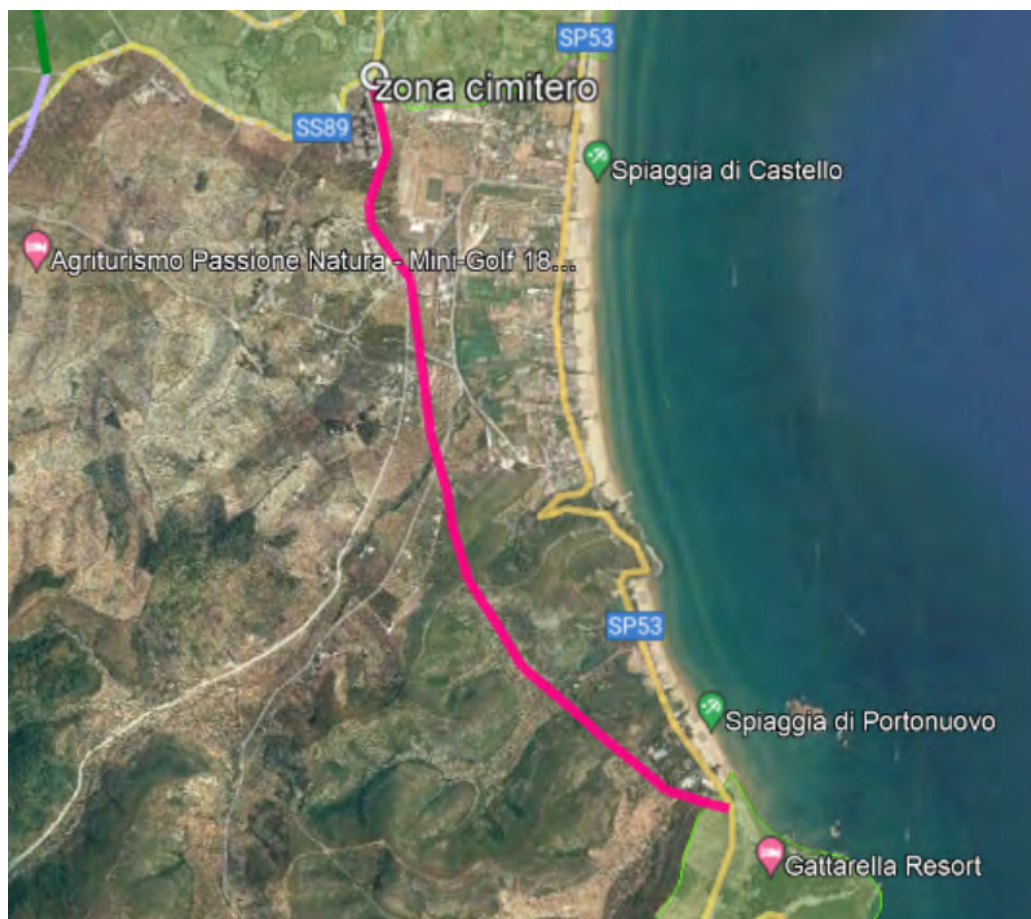
lungomare, nel caso del solo adeguamento in sede della SP53.

Vantaggi:

- costi minimi
- basso impatto

Svantaggi:

- non elimina la tortuosità della SP53 precedente Gattarella.



Tratto 3.2

Ipotesi 3e

Dal primo incrocio tra SP53/SP54 Baia dei Campi al secondo incrocio SP53/SP54 Pugno Chiuso.

Adeguamento in sede della SP53, già abbastanza lineare in questo tratto.

Vantaggi:

- come adeguamento in sede, attraversa indenne la zona 1 evitando il conflitto con il vincolo dell'articolo 4 (divieto di nuove costruzioni)

- permette un adeguato collegamento con la viabilità minore e l'accesso alle strutture ricettive
- potrebbe prevedere degli spazi parcheggio con navette in corrispondenza di sentieri per accesso alle baie di pregio come Porto Greco, evitando situazioni di degrado e abusivismo sulla SP54
- costi bassi



Tratto 3.3

ipotesi 3 f

Dall'incrocio tra SP53/SP54 per PugnoChiuso all'imbocco della galleria di Mattinatella. Itinerario in variante realizzabile SOLO su superamento del divieto di costruzione in zona 1. L'itinerario dovrebbe svolgersi, per quanto possibile, in galleria con brevi viadotti, andando ad intersecare prospetticamente l'SP53 che segue le curve di livello. Dovrebbe tentare in questo modo di mantenersi al confine tra zona 1 e zona 2, limitando l'ingresso in

zona 1 al solo segmento successivo, che dall'altezza della trattoria La Montagna in poi ricalcherebbe gli itinerari 3A e 3B di ANAS. Faccio notare che i suddetti itinerari oltre ad attraversare la zona1 intersecano seppur minimamente il perimetro della Riserva Statale Monte Barone, generando altri problemi di impatto. L'itinerario proposto se ne discosterebbe in modo da rispettarne il perimetro.

Vantaggi:

- linearità
- limitato impatto su zone sensibili inserendosi meno nella zona 1 rispetto a 3A e 3B e restando nell'area buffer dell'infrastruttura esistente. Considerando questa come elemento di disturbo e frammentazione già esistente, si eviterebbe di aumentare l'impatto e l'effetto frammentazione di habitat che si avrebbe costruendo una nuova infrastruttura più internamente a Ovest.

Svantaggi:

- attraversamento nel segmento finale della zona 1 del Parco. Non eseguibile *sic stantibus rebus*
- costi elevati



Ipotesi 3 g

Dall'incrocio tra SP53/SP54 per PugnoChiuso al vallone di Vignanotica nei pressi Trattoria La Montagna

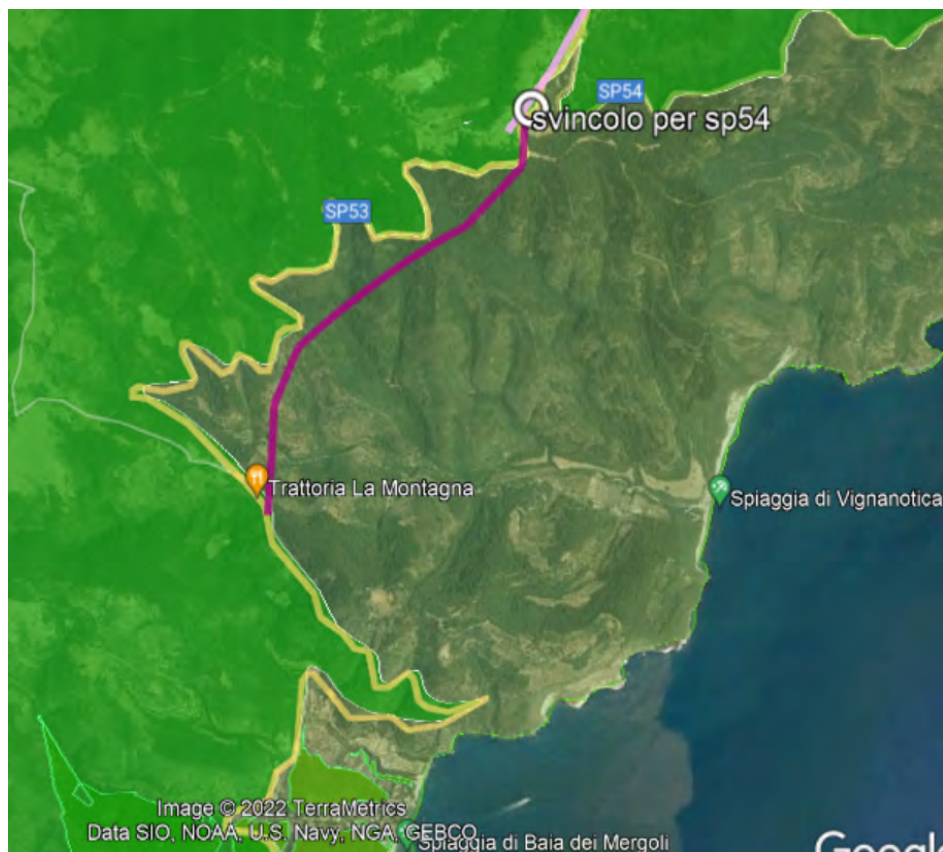
Itinerario in variante da svolgersi per quanto possibile in galleria con brevi viadotti, andando ad intersecare prospetticamente l'SP53 che segue le curve di livello. Dovrebbe tentare in questo modo di mantenersi oltre il confine della zona 1, interamente in zona 2.

Vantaggi:

- tratto lineare significativo seppur di limitata lunghezza
- evita di incorrere nell'attraversamento della zona 1. Fattibilità elevata
- limitato impatto su zone sensibili inserendosi nell'area buffer dell'infrastruttura esistente. Considerando questa come elemento di disturbo e frammentazione già esistente, si eviterebbe di aumentare l'impatto e l'effetto frammentazione di habitat che si avrebbe costruendo una nuova infrastruttura più internamente a Ovest.
- Intersezione con viabilità locale di Vignanotica
- Costi contenuti

Svantaggi:

- non elimina la tortuosità dal Vallone di Vignanotica fino alla galleria di Mattinatella



Quadro d'insieme



1. proposte alternative tratto3



2. quadro d'insieme tratte 1+2+3nuove



3. come si evince dal confronto, l'impatto in zona 1 e 2 del Parco diminuisce notevolmente con le alternative proposte, rispetto a 3A e 3B, essendo 3E un adeguamento, 3.1 e 3G tutte fuori Parco, solo 3F in parte in zona 1.

MISURE DI COMPENSAZIONE E MITIGAZIONE

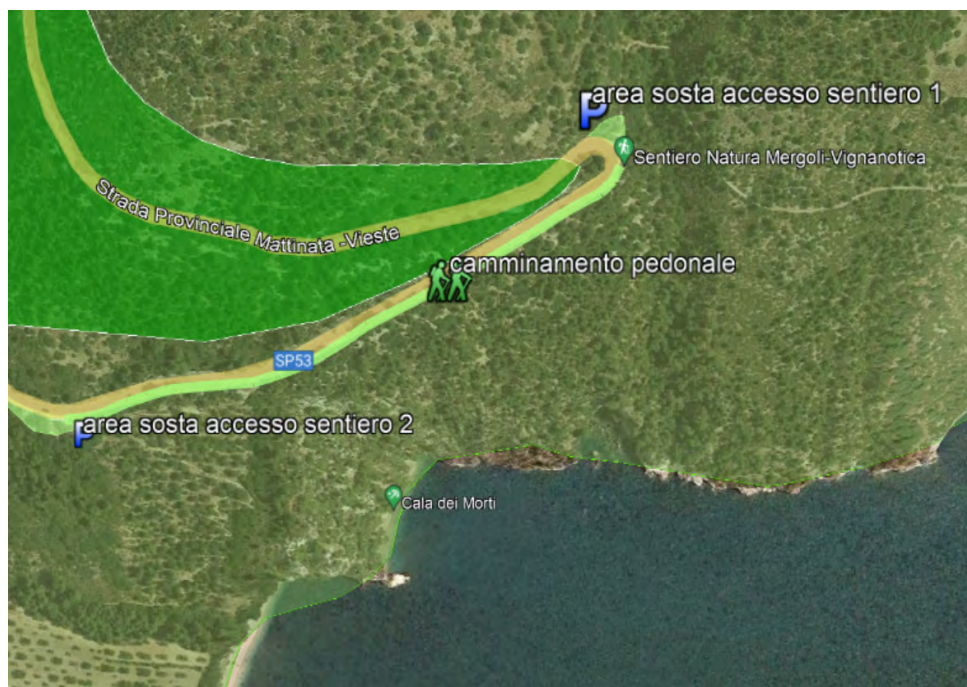
Gli enti preposti alle valutazioni di impatto e di incidenza sapranno sicuramente studiare di concerto al proponente tutte le adeguate misure di mitigazione.

Per quanto riguarda le misure di compensazione che saranno previste per l'opera, mi permetto di fare alcuni suggerimenti:

Nell'ottica di migliorare l'accessibilità e la mobilità anche del Gargano interno e della rete della mobilità lenta, sarebbe auspicabile collaborare con il parco alla realizzazione di una vera **Rete Escursionistica Garganica** secondo le linee guida della LR 21/2003. Un monitoraggio professionale della sentieristica esistente, un rilievo del territorio al fine della redazione di una **cartografia topografica** escursionistica in scala 1:25000 (L'unico Parco Nazionale in Italia che non la possiede...) e un serio piano di implementazione della rete, di segnatura secondo standard uniformi in tutti i comuni, di manutenzione attraverso partenariati con comuni e associazioni del territorio. Con pochi milioni di euro di budget, nell'ordine dello 0,5/1% del budget complessivo, il Gargano si doterebbe di un'infrastruttura strategica e **complementare** a quella viaria di tipo C per lo sviluppo del territorio.

Per quanto riguarda gli attraversamenti per la fauna e i corridoi ecologici, è chiaro che per i tratti in variante in galleria o viadotti non ve n'è bisogno. Sarebbe però utile prevederne per altri tratti critici anche a latere dell'opera, nell'ottica globale di compensazione degli impatti. Altre strade del comprensorio ne avrebbero disperato bisogno. Segnalo qui la SS89 nel tratto da Amendola a Manfredonia, in area SIC Valloni e steppe pedegarganiche, la SS 272 nel tratto da Stignano a S.Marco in Lamis in area SIC Bosco Jancuglia e Monte Castello, ma soprattutto la SP5 a Sud di Manfredonia fino alle Saline di Margherita. Si tratta di una strada che attraversa zone umide di pregio da entrambi i lati, facenti parte del SIC Zone Umide di Capitanata, dove è in atto una quotidiana strage di mammiferi di piccola e media taglia, rettili, anfibi e uccelli, incluse specie minacciate come la lontra. Corridoi ecologici indispensabili per l'attraversamento, insieme a riduttori di velocità, pannelli luminosi e cartellonistica sarebbero molto utili.

Infine i tratti panoramici della SP53 potrebbero essere attrezzati con piazzole di **sosta** nei punti panoramici e di **accesso** alla rete sentieristica. A titolo di esempio, segnalo l'accesso al sentiero-natura di Vignanotica, attualmente quasi inesistente e direttamente sul guard-rail della curva. Si potrebbe, compatibilmente con la pendenza e i raggi di curvatura, anticipare la curva e creare un'area sosta, allargare la sede stradale precedente a valle per un camminamento pedonale in sicurezza, anche sospeso o a basso impatto, per collegare un'altra area sosta in corrispondenza dell'altro sentiero che scende a Baia dei Mergoli.



Vorrei infine ringraziare l'organizzazione e i coordinatori di questo dibattito per averci dato questa possibilità di esprimerci, augurando buon lavoro.

Francesco Martino

Tour Leader, Guida Turistica, Guida Ambientale Escursionistica

TO825 registro AIGAE

Italiano/English/Español/Português/Français

+39 3496729345

tuscanjourneys@gmail.com

martino_francesco@pec.it



QUADERNO DEGLI ATTORI

04 marzo 2022

Presentato da
**Benedetto
Monaco**

“QUADERNO DELL’AUTORE PER LO SVILUPPO DI VIE SOSTENIBILI” di Benedetto Monaco

Il presente documento è da ritenersi ‘il quaderno dell’autore’ intendendo con ciò uno speciale compendio contenente una serie di osservazioni, considerazioni e progettualità condivise come anteprime narrative via mail con cadenza periodica pure ai coordinatori del dibattito pubblico GARGANICA. Infatti, contiene un insieme di contributi di idee, proposte, progettualità sottoposti anche a cittadini, associazioni, enti e istituzioni, categorie e ordini, comitati e gruppi organizzati e informali che con uno sguardo più ampio potranno valutare questioni ed attrattive da considerare come ‘alternative autentiche’ a quella di taluni proponenti e che nell’ottica di sistema possono portare giovamento alle comunità interessate, al proponente Anas costituito anche dal gruppo maggioritario di Ferrovie ...



Per questo considerando che dagli elementi forniti, probabilmente incontrovertibili come i vincoli e la volontà del Parco Nazionale del Gargano, di seguito cita alcune perplessità sulle nuove strade garganiche che si vorrebbero realizzare annoverando i vantaggi derivanti dal poter usufruire delle ferrovie e di treni turistici riconducibili anche ad una migliore gestione ambientale ed al folclore - storia locale riconosciuta in ambito internazionale. Per questo confida anche nella casa madre dell’Anas ovvero nelle Ferrovie dello Stato e di tutti quegli ‘attori attenti’ che non vorranno recitare un copione che sembrerebbe già prestabilito. Con la precedente considerazione si evidenzia come già prima

dell’apertura del confronto con il dibattito pubblico c’è stato un comunicato con titoli ed esclamazioni che annunciava l’opera in valutazione già in realizzabile anche perché in parte già finanziata, non considerando quanto poi emerso ed esposto accuratamente dalle associazioni ecologiste e non solo in altri quaderni degli attori. Per questo di seguito va a delineare questioni ed alternative progettuali che in sintesi evidenziano come quelle studiate dal proponente ANAS Spa non collimano con la possibilità di realizzare nuove opere stradali in aree dall’elevato pregio naturalistico e paesaggistico e non solo, per questo, oltre che evidenziare vincoli e criticità, espone di seguito sinteticamente delle opportunità più ampie e vantaggiose che soprattutto il mondo politico ed associativo possono valutare attentamente per poter mettere in atto opere strategiche che siano da volano per lo Sperone d’Italia contribuendo a mettere in moto lo Stivale Italico ...

In maniera informale di seguito si segnalano criticità da approfondire a cui rispondere adeguatamente.

L’opera di Anas vorrebbe migliorare la tempistica e la sicurezza per la percorribilità di strade che in realtà meritano semplicemente di essere adeguate come le più prioritarie che collegano Manfredonia a Cerignola...

Al di là dei vincoli di legge in area Parco, le soluzioni di strade garganiche più rettilinee che dovrebbero consentire tempi di percorrenza più brevi in realtà cozzano con la sicurezza delle stesse. Infatti, il fatto che le strade in oggetto non siano interessate da incidenti rilevanti può dipendere proprio dal fatto che per la loro orografia non incitano alla velocità elemento rilevante d’incidentalità anche in concomitanza dei seguenti elementi di rischio. Le strade attraversando habitat rimasti ancora selvaggi espone i viaggiatori all’attraversamento di animali ‘non addestrabili a fruire dei corridoi faunistici’, inoltre, oltre ai sedimenti derivanti dal transito dei veicoli c’è da tener presente anche di quelli che naturalmente si vanno a depositare sul manto stradale es.: foglie-limo-resine e che possono rendere viscido e pericoloso l’asfalto specie in strade più ampie e rettilinee come quelle che si vorrebbero realizzare ex novo. Tutto ciò può comportare nel contempo un maggior rischio incendio in aree ancora impervie probabilmente preservate dal fuoco proprio per la loro inaccessibilità. Inoltre, per la questione ‘viadotti’ sottolinea la loro pericolosità derivante dal fatto che sorgerebbero in aree interessate dalla presenza di faglie come quella di Carbonara ed anche da eventi tellurici che storicamente e ciclicamente hanno superato il 7° grado di magnitudo Richter. Quindi ammesso che i viadotti siano costruiti con elevati standard qualitativi ingegneristici e strutturali, il fenomeno di risonanza degli stessi sollecitati da sismi rilevanti potrebbe portare al precipizio i veicoli ivi in transito? Infine,

nell'ambito delle ipotesi ci sarebbe da scongiurare anche la nefasta possibilità di realizzare in aree non densamente abitate degli inceneritori che sarebbero necessari a bruciare quanto non si potrebbe altrimenti riciclare nelle aziende di riciclaggio dei rifiuti che alcuni improvvidamente vorrebbero insediare nella vicina Piana di Macchia. A riguardo si fa presente pure che la manciata di minuti che si guadagnerebbe dalla realizzazione delle nuove strade garganiche sarebbe da bilanciare con i tempi di attesa e le code derivanti dalla congestione del traffico stradale dell'area industriale di Monte Sant'Angelo che sarebbe interessata da attività di carico e scarico merci dalla dubbia accettabilità sanitaria – sociale ed economica. In ogni caso la cantierabilità dei lavori stradali potrebbe limiterebbe il traffico stradale per più di un decennio anche per il plausibile rincaro dei costi delle materie prime ed energetiche, allungando il periodo di disagio con notevole nocumento socio-economico e sanitario delle aree interessate al rifacimento del manto stradale ...

Restando nell'ottica di sistema di seguito sono riportate soluzioni che, oltre a mitigare le questioni poste, possono contribuire a sovvertire pianificazioni deleterie a tutto vantaggio della vocazione turistica del territorio e di benefit intuibili da progettualità che vari enti e personalità alla luce di nuovi elementi vorranno considerare come occasioni di sviluppo territoriale su cui aprire un libero ed autentico confronto costruttivo...

Le informative di seguito riportate vogliono essere un contributo propositivo alternativo a quello del proponente su cui in maniera ben informata si vorrà esprimere pure la gente accogliente del Gargano ...

In sintesi si vanno a delineare progettualità da cui anche FS e Anas possono trarre agi e vantaggi ...

La necessità di garantire al Gargano servizi di trasporto: pratici, puntuali, sicuri e rispettosi dell'ambiente ha portato a proporre l'alternativa della ferrovia che si può contraddistinguere con treni innovativi e caratteristici.

La partecipazione alla questione viaria del Gargano è stata occasione per posizionare progetti pionieristici delle Ferrovie del Gargano che possono prevedere la possibilità di estendere la tratta della ferrovia del nord del Gargano da Calenella fino a Vieste ed eventualmente valutare di chiudere l'anello ferroviario congiungendolo con una ferrovia che arrivi a Mattinata collegandosi con quella di Manfredonia consentendo di arrivare nuovamente allo snodo principale di Foggia. Tale progetto ambizioso, anche con il semplice completamento da Calenella a Vieste ed adeguamento della stazione di San Menaio può contribuire a far uscire dall'isolamento Vico del Gargano e può concomitare a creare interessanti prospettive turisticamente e logisticamente rilevanti.

La nostra provincia, anche in concomitanza di piani d'investimento che prevedono l'insediamento di aziende che producono e distribuiscono idrogeno, può dotarsi di treni di nuova concezione che vanno ad idrogeno – a riguardo si veda il breve video in calce alla presente pubblicazione § 1 - congiuntamente al § 2 -video 3D dell'illustrazione dell'opera emblematica che evidenziano come un treno moderno ricoperto di una livrea con il motivo a squame di drago può divenire anche un veicolo folkloristico. Infatti, l'opera emblematica riconducibile al saper traslare gli elementi pittografici dell'emblema di alcune città (Manfredonia e plausibilmente anche della città di Vieste e di una contea inglese) in elementi architettonici riconducibili a ponti equestri patronali e novelli manieri turistici – residenziali prossimi all'inedito treno drago... In questo modo il nostro territorio potrà annoverare un locomotore pulito e caratteristico con seguito di carrozze che nell'insieme potrà avere le sembianze di un serpentone lo stesso che in modo leggendario ha insidiato alcuni Santi Patroni del Gargano. Anche per questo non riuscirà difficile immaginarlo scorrazzare al cospetto di Statue Equestri Monumentali di San Lorenzo Maiorano e di San Giorgio, Santi Patroni di Manfredonia e Vieste a cui storicamente è associata la figura del Dragone. Effettivamente vivere e muoversi tra spazi architettonici come: ponti, statue equestri di San Lorenzo e San Giorgio, e sculture istoriate di San Valentino e di San Michele Arcangelo, Novelli Manieri simili a quelli Imperiali, e treni draghi in cui viaggiare affascinerà i residenti come i forestieri divenendo anche occasione di sviluppo economico derivante dalle inedite strutture alberghiere e da un trenino che come modellino potrà conquistare il favore di un vasto pubblico; da qui il potenziale interesse anche del mondo della scuola dagli istituti turistici a quelli ad indirizzo industriale.

Nell'insieme si possono andare a delineare altri aspetti come quelli strutturali e gestionali delle vie del ferro. Dalla possibilità di realizzare viadotti più stabili e meno usurabili dai treni ferromagnetici ai sedimi stradali pressoché inesistenti anche a causa di vagoni pressurizzati che possono concomitare anche ad evitare il rischio

incendi derivanti dalle cicche di sigarette rilasciabili all'esterno dagli automobilisti nell'ipotesi della realizzazione della strada.

Tali soluzioni assieme ad altri accorgimenti, oltre ad essere in sintonia con la storia locale e la vocazione turistica del Gargano è anche conforme alla normativa europea e nazionale, ovvero di portare il traffico da gomma a ferro. Ciò può consentire nel contempo di alleggerire le arterie stradali dai mezzi pesanti come Bus e Tir garantendo una maggiore puntualità e rapidità anche del servizio ferroviario, per giunta in sicurezza, considerando che su ferro si evita anche il traffico veicolare. La via della ferrovia può rivelarsi anche un'autentica soluzione atta anche a mitigare le legittime rimostranze degli ambientalisti e degli operatori economici più accorti. Sostanzialmente il treno con il suo transito sostenibile e regolare meglio si può adattare pure all'avifauna garganica che non al traffico più intenso e caotico dei mezzi privati più inquinanti e rumorosi...

Il buon senso porta ad immaginare un seguito responsabile nella scelta del potenziamento ed ammodernamento della via del ferro da preferire per viaggi di lavoro, studio, salute, piacere contribuendo a decongestionare realmente il traffico urbano ed extraurbano e contingentare - monitorare i flussi turistici specie in tempi pandemici.

Anche la questione legata alle emergenze sanitarie può essere risolta realizzando in luoghi idonei dei comuni garganici degli eliporti che, oltre che per fini turistici, possono essere attivati anche per il trasporto di pazienti e/o feriti, i quali come da recenti informative potranno usufruire della sanità di prossimità.

Quantizzare prospettive che possono concomitare a scelte lungimiranti e condivisibili è quanto mai indispensabile per questo, in breve, si evidenziano altre due opere strategiche che possono concomitare a risolvere la questione degli inerti di cantiere ed altri legati a convivenze ed eccellenze senza frontiere ...

E' plausibile che gli inerti rocciosi possono divenire materia prima di altre ed alte opere pubbliche con benefit economici ed ambientali derivanti anche dal fatto che la strada ferrata giunta al punto di traforazione delle rocce potrà consentire di trasportare più agevolmente il materiale di risulta su dei treni merci con destinazione calabra per la ricolmata della Sella siciliana, non interferendo tra l'altro con il traffico automobilistico ...

L'idea di fondo di ricolmare di 'detriti caratterizzati' l'area dello stretto di Sicilia a più modesto pescaggio definita come 'Sella' può consentire di realizzare degli istmi artificiali che possano agire da supporto per delle banchine portuali esterne e per un percorso centrale che, mediante dei più modesti ponti mobili intermedi, può effettivamente garantire l'unione della Sicilia al Continente? Tutto ciò, nel contempo, può consentire una migliore navigabilità di uno stretto di mare divenuto più cheto per le modifiche che in anteprima altri esperti hanno già potuto intendere consultando immagini cartografiche ritoccate e rese pubbliche non solo dal profilo fb dello scrivente.

In tempi difficili funestati da guerre e pandemie c'è chi fa ricorso all'ingegno per riconquistare un modello di sviluppo che può divenire d'esempio per popoli e nazioni in comunioni d'intenti ed azioni.

Per questo la possibilità di realizzare alle porte di Manfredonia una cittadella per la PAX universale può divenire banco di prova della pacifica convivenza della diversa umanità e contribuire a mitigare possibili conflitti tra i diversi stati. Da qui l'incipit di 'un urbe in miniatura' dove far convergere le eccellenze del mondo idonee all'accoglienza di un'umanità in evoluzione che si mette in relazione su cose nuove accennate narrativamente pure con storytelling e che potranno evidenziare come in 'PAX' un dì si potrebbero accogliere anche studiosi capaci di innovare le strade del futuro da adottare in un mondo più responsabile quindi maturo e sicuro...

Anche per questo si domanda al proponente e le parti socioeconomiche di vagliare questioni che illustrano soluzioni originali e funzionali sia sotto l'aspetto socio economico che ambientale, paesaggistico, architettonico e storico culturale capaci di ingenerare cambiamenti vantaggiosi e duraturi anche in altre parti del mondo con cui tutti noi siamo 'iper-connessi'...

Pertanto per concludere la breve ed incisiva esposizione del quaderno dell'autore, consultabile in maniera più approfondita aprendo i vari ed ulteriori link sotto riportati - inclusivi anche di quelli narrativi abbozzati per l'occasione del dibattito pubblico - include anche la citazione della parte finale del notorio film "... Ritorno al Futuro..." di seguito riportata non solo come elemento di riflessione: 'Il nostro futuro non è stato ancora scritto ... il futuro è come lo creerate ...' da qui l'invito, soprattutto ai più giovani, che con la fantasia e la moderna tecnologia possono essere artefici di cose interessanti e strabilianti... In attesa di responso in merito e disponibile a relazionarsi dai contatti già di loro disponibilità la guida ed autore Benedetto Monaco riporta dei link ipertestuali idonei a chiarire ed approfondire in parte le questioni prima esposte ...

Fonte <https://www.facebook.com/photo?fbid=1310026572813484&set=a.186522761830543>,

§1 – Treno ad Idrogeno by tg Leonardo <https://www.youtube.com/watch?v=3y4JLEHQ-7U>,

"Gargano un cantiere aperto tra ferrovie – strade e grandi opere emblematiche pure in sella alla Sicilia" <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1307318223084319&set=a.186522761830543>,

"Gargano tra archeologia, ambiente e paesaggio al passaggio di un treno prudente e divertente" <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1302674460215362&set=a.186522761830543>,

Gargano: "L'arco ferroviario scocca per l'amore del territorio e delle sue risorse" <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1297958440686964&set=a.186522761830543>,

Gargano: "Dibattito super strade e l'opzione dello sviluppo 4.0" <https://www.facebook.com/photo?fbid=1293463961136412&set=a.186522761830543>,

Gargano: "Trenino v' al ritmo di una green comunità che viaggia in una Storia Infinita ..." <https://www.facebook.com/photo/?fbid=1289182684897873&set=a.186522761830543>,

Gargano: "Tra vie del ferro innovative e superstrade prioritarie quali le scelte?" <https://www.facebook.com/photo?fbid=1281808295635312&set=a.186522761830543>,

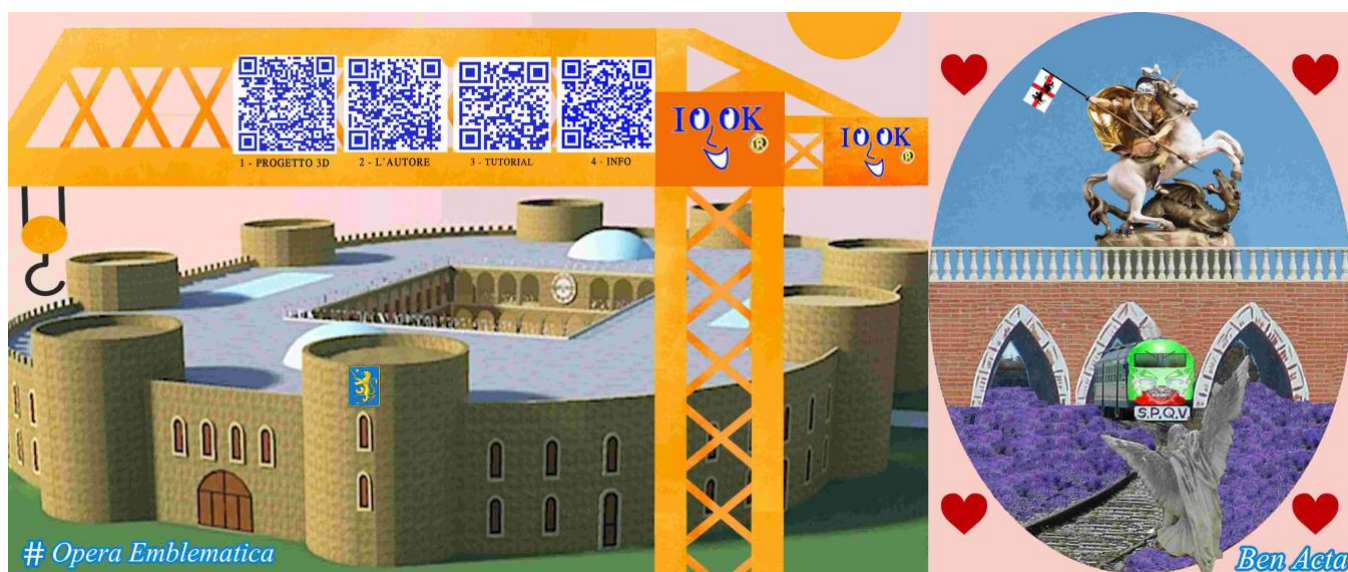
Fondi per la sanità di prossimità <https://www.tsrmstpffoggia.it/sanita-in-puglia-riaprono-i-vecchi-ospedali-con-256-milioni-del-pnrr-palese-ma-servira-personale/>

Estratto articolo 'pretenzioso' <https://www.lagazzettadisansevero.it/raffaele-piemontese-la-superstrada-del-gargano-si-fara/>

Impianti ad idrogeno in Capitanata <https://www.noinotizie.it/04-10-2021/green-hydrogen-valley-fra-brindisi-cerignola-e-taranto/>

Articolo da cui si evince che non solo il Parco del Gargano è interessato al completamento della ferrovia garganica <https://www.retegargano.it/2020/01/02/parco-del-gargano-e-fergargano-vogliono-il-completamento-della-ferrovia-garganica/>

§ 2 - 3D Opera Emblematica ispirata dallo stemma cittadino di Manfredonia e riadattabile per la città di Vieste e di una contea inglese dotata di una ferrovia e di stemmi emblematici <https://www.facebook.com/benedetto.monaco.12/videos/pcb.462987010850782/462915070857976/?type=3&theater>





QUADERNO DEGLI ATTORI

04 marzo 2022

Presentato da
**Michele
Falco**

In merito alla realizzazione dell'allungamento della SSV Garganica vorrei evidenziare alcuni punti a mio avviso importanti:

1) L'opera sarà un'infrastruttura strategica per tutto il Gargano, un evento atteso da decenni.

E' indispensabile comprendere come questa infrastruttura servirà non solo i cittadini o le aziende, ma anche le centinaia di migliaia di turisti che rappresentano l'economia di questi territori.

Stiamo parlando di quasi 400 mila turisti (arrivi 2020) che ogni anno si riversano solo nei comuni di Vieste, Peschici e Mattinata.

2) Le infrastrutture di collegamento come questa, migliorano la raggiungibilità anche di mete meno conosciute del Gargano. Parliamo da anni di strategie per decongestionare la costa e di sviluppare forme di turismo alternativo. Per questo un'infrastruttura del genere servirà anche ai piccoli borghi per mettersi in rete con i grandi centri turistici del Gargano. Un'infrastruttura che supporta i piccoli borghi e il loro sviluppo.

3) Meno tempo per raggiungere una meta con più sicurezza. Soprattutto per i cittadini, anche solo pochi minuti, in caso di emergenza, possono fare la differenza. Chi abita in questi territori, lo sa bene.

4) Rispetto alle opzioni proposte dei percorsi resto dell'idea che le soluzioni più rapide (1A ad esempio) siano le migliori. Stiamo parlando di milioni di euro di investimento che devono tradursi in una importante riduzione dei tempi di percorrenza. Realizziamo un'opera che sia funzionale al territorio, nel rispetto dello stesso.

Conclusioni: questa opera deve essere realizzata.

Tutte le grandi infrastrutture prevedono dei costi, ambientali e non, ma se queste infrastrutture sono utili al territorio, allora bisogna prendere una decisione chiara e andare avanti. Molti altri parchi in Italia hanno al loro interno autostrade e strade, non possiamo rimanere fermi e guardare i nostri competitor migliorare i loro servizi.

Michele Falco

Operatore Turistico - Ischitella

Consulente Destination Marketing



QUADERNO DEGLI ATTORI

04 marzo 2022

Presentato da
**Sindacato
A.N.A.P.**



A.N.A.P. - Associazione Nazionale Aziende e Professionisti
Sede Provinciale di Vieste

OGGETTO: SUPERSTRADA GARGANICA - QUADERNO DEGLI ATTORI

La superstrada non è questione di “SE”, semmai di “QUANDO”.

Il dibattito pubblico attivato, ai sensi del DPCM 76/2018, sul completamento della Superstrada garganica consente una riflessione più articolata sulle ragioni dell’opera, la sua opportunità, il recepimento di osservazioni e proposte migliorative delle proposte progettuali dell’Anas, nella speranza che dalla fase dibattimentale, pur necessaria per il coinvolgimento degli enti interessati, si acceleri verso la fase realizzativa.

L’occasione riporta in auge -speriamo stavolta definitivamente - i cardini di un analogo dibattito dispiegatosi dagli ormai remoti anni’90 (*parliamo del secolo e del millennio scorsi, sic!*) tutti desumibili da un ciclopico compendio di atti e documenti di enti e istituzioni locali e nazionali della più svariata estrazione, caratterizzati dal comune supporto favorevole al completamento dei tronchi residui di Vico- Vieste e Vieste-Mattinata .

Oggi, forse più di allora, vista l’importanza accresciuta del valore aggiunto delle reti infrastrutturali quali strade, ferrovie, aeroporti, porti ecc. si è ulteriormente e decisamente amplificato il peso schiacciante di quelle argomentazioni già a suo tempo assertive e non a caso formalizzate in molteplici atti pubblici.

Col trascorrere degli anni, l’ammodernamento delle tecniche progettuali filtrate dagli applicativi telematici, il monitoraggio digitalizzato del territorio con l’adozione delle e-maps assistito dai rendering sull’impatto ecocompatibile delle opere pubbliche, i progressi nella produzione dei materiali di costruzione delle opere stesse, unitamente all’accresciuta consapevolezza dell’importanza della salvaguardia delle biodiversità del territorio garganico, consentono di superare una volta per tutte le obiezioni endemiche, soprattutto di stampo ambientalista, interdittive al completamento dell’opera.

Siamo certi che all’esito dell’adozione della proposta progettuale ottimale saranno perfettamente temperate le esigenze di salvaguardia ecosostenibile e si assopiranno le doglianze degli ambientalisti animate più da furore ideologico che da rigore fattuale.

Nella bilancia *dei pro e dei contro* si profila ancor più prevalente il peso delle ragioni a favore, rispetto alle controindicazioni ridimensionatesi già alla luce delle considerazioni appena svolte.

In aggiunta alle stesse ribadiamo per brevità di esposizione, ma sulla scorta di argomentabili presupposti, una sintesi analitica delle inconfutabili ragioni a supporto del completamento della Superstrada garganica di cui si dibatte.

- Miglioramento della mobilità sanitaria che collega l'ambito del distretto sanitario del Gargano nord privo di ospedale di riferimento con gli altri poli ospedalieri finitimi;
- Superamento dall'endemico isolamento geografico con tutte le positive ricadute sull'interazione con i territori circostanti di riferimento (regione, sud peninsulare, ambiti metropolitani di prossimità ecc.);
- -Miglioramento dei livelli di sicurezza della mobilità veicolare a tutela dell'incolumità di persone, cose e mezzi pubblici e privati;
- Miglioramento dei livelli di sicurezza della rete viaria meno esposta a frane, smottamenti e alle avversità meteorologiche;
- Miglioramento dell'interscambio commerciale di beni e servizi;
- Miglioramento della mobilità pendolare di studenti e lavoratori;
- Miglioramento della mobilità dei flussi turistici stagionali e destagionalizzati

In aggiunta a quanto sopra si reputa confacente l'adozione delle ipotesi progettuali riferite ai tracciati più brevi e dunque il più possibile meno invasivi della morfologia territoriale e contrassegnati da una minore estensione favorita dalla previsione di gallerie e viadotti.

In relazione agli itinerari individuati è auspicabile l'adozione delle alternative di seguito elencate:

ITINERARIO 1	Alternativa 1A	Lungh. 8km (più breve) + 3 gallerie e 5 viadotti
ITINERARIO 2	Lungh. 8km	3 rotatorie - 1 viadotto in aggiunta a 1 esistente;
ITINERARIO 3	Alternativa 3A	Lungh. 16,3km (più breve) + 9 gallerie e 15 viadotti

Ciascuno dei punti di cui sopra, nell'insieme o nella loro singolarità, è suscettibile di ulteriore approfondimento a beneficio delle ragioni per le quali il completamento della Superstrada non è più questione di "se va fatto", ma solo di "quando va fatto". Il prima possibile, a mio avviso.

Vieste, 4 marzo 2022

*IL Presidente Provinciale
f.to Dott. Desimio Gaetano*



QUADERNO DEGLI ATTORI

05 marzo 2022

Presentato da
**Antonio
Chionchio**

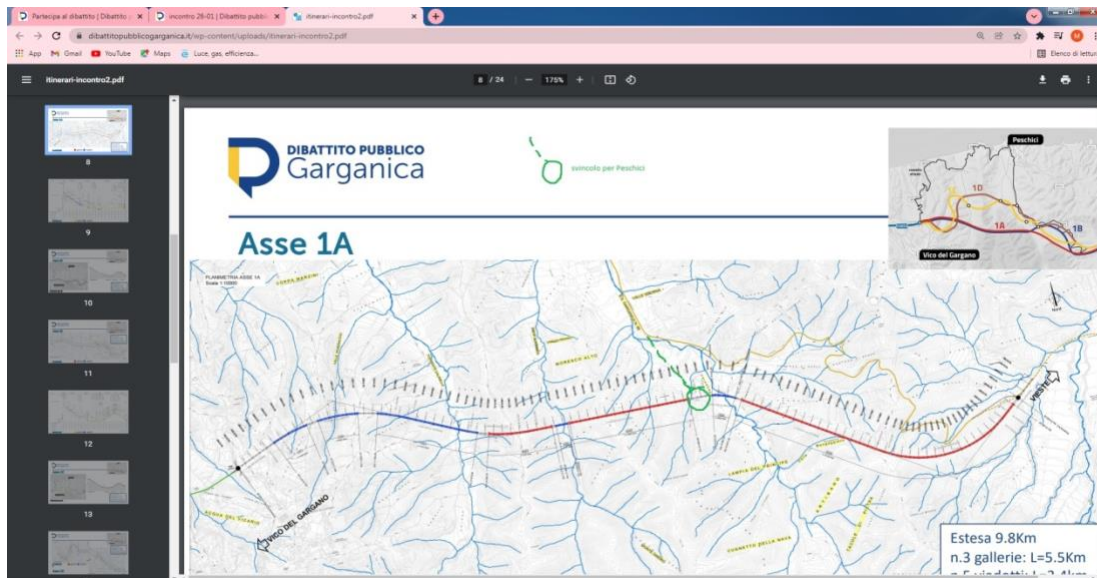
Ing. Chionchio Antonio

Via P.Tantimonaco 12, VIESTE

Oggetto: Dibattito Pubblico Garganica. Osservazioni.

1) Nell'itinerario 1, dalle schede illustrative dell'impatto che l'opera comporta sui vari vincoli esistenti sul territorio, risulta che la soluzione 1A è la più vantaggiosa per la conservazione degli ecosistemi e per l'incidenza della nuova piattaforma stradale (in termini di superficie di soprassuolo interessato). La soluzione 1B ha in comune con quella 1A tutto il tratto stradale da Vico allo svincolo per Peschici ma diventa più impattante nella seconda parte fino allo svincolo di Mandrione con una serie numerosa di opere di brevi viadotti e gallerie alternate, la cui continua sequenza comporta un peggioramento del comfort visivo del guidatore particolarmente nelle giornate soleggiate.

Per poter contemperare le esigenze del Comune di Peschici con lo svincolo più vicino, come indicato nella soluzione 1B, con quelle di continuare il percorso per Vieste con la più vantaggiosa soluzione 1A, è possibile attrezzare lo svincolo per Peschici in corrispondenza dell'uscita dalla 2^a galleria nella soluzione 1A e continuare per Vieste sempre con la 1A (come indicato in verde nell'allegato)



2) Per l'itinerario 3 Vieste-Mattinata le soluzioni 3C e 3D che comportano l'adeguamento delle due strade esistenti (Iitoranea SP 53 e Interna SS 89) sono da scartare per i motivi in appresso specificati.

Le vigenti norme per la costruzione delle strade emanate con DM del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti n. 6792 del 5/11/2001 stabiliscono, fra l'altro, le caratteristiche geometriche della piattaforma stradale per ogni tipo di strada prevista dal Codice della strada. Le strade extraurbane sono classificate A, B, C, F

Tralasciando le strade A e B che sono a due carreggiate, l'adeguamento della strada esistente deve avvenire o con il tipo C o con il tipo F.

Il tipo C ha la sezione stradale con le due alternative di 9,50 mt e 10,50 mt.

Il tipo F ha la sezione stradale con le due alternative di 8,50 mt e 9,00 mt

L'attuale strada esistente ha una sezione stradale di circa 6,00/7,00 mt e per tutto il suo percorso di circa 38 km presenta circa 230 curve e la sezione a mezza costa (cioè un margine verso il declivio di valle e un margine verso il declivio di monte)

Per poter adeguare la strada alle dimensioni sopra indicate occorre effettuare, su quasi tutto il percorso, notevoli sbancamenti di roccia e numerosi muri di sostegno, per l'accentuata pendenza del declivio collinare interessato dalla strada, che andrebbero a sconvolgere pesantemente e irreversibilmente l'assetto del quadro paesaggistico sui 38 Km dell'attuale tracciato stradale, ormai consolidato nel contesto territoriale.

La soluzione proposta da ANAS invece prevede 1,3 km di nuova strada a cielo aperto, 9,6 km in galleria, 2,3 km su viadotti e 2,3 km di adeguamento di strada esistente.

Allora è meglio procedere a fare sbancamenti e alte scarpate per 38 km o limitarsi a insediare sul suolo una nuova piattaforma stradale di 1,3 km?

Per tali motivi le due soluzioni 3A e 3B risultano più coerenti con la salvaguardia degli aspetti paesaggistici e ambientali considerando altresì che le gallerie non impattano sull'ambiente e il paesaggio e i viadotti incidono sul suolo soltanto con i piloni di sostegno.

3) Gestione delle acque di pioggia

Si propone la realizzazione di opportuni manufatti per il recupero delle acque di pioggia che defluiscono sulla piattaforma stradale, da utilizzare come riserve idriche per gli interventi di antincendio boschivo.

Possiamo pensare per esempio a quei manufatti di riserva idrica tipici del Gargano che sono i "cutini" da collocare in opportune aree di compluvio delle acque che defluiscono dalla piattaforma stradale.

Vieste lì 04/03/2022

Ing. Chionchio Antonio