



QUADERNO DEGLI ATTORI

05 marzo 2022

Presentato da
**Consorzio
Gargano Mare**

Il Consorzio Gargano Mare di Vieste raggruppa le principali aziende turistico-ricettive della città, rappresentando quasi il 70% dei posti letto sul territorio.

Come è noto Vieste rappresenta la prima meta balneare del centro e Sud Italia in termini di presenze, un formidabile attrattore turistico sul Gargano oltre che in Puglia.

Il turismo ha da sempre rappresentato il settore strategico per l'economia dell'intero territorio. Il turismo per sua natura è un settore che possiamo definire "trasversale" in quanto il suo sviluppo genera automaticamente un indotto positivo per tutti gli altri settori economici che ne vengono in contatto: la logistica, il settore edile, il settore industriale legato alla creazione di tutti i componenti di arredo, l'impiantistica, il tessile, l'agroalimentare e ovviamente il settore finanziario.

La partecipazione al "Dibattito Pubblico" per la realizzazione della Superstrada del Gargano rappresenta per noi un'occasione per poter far conoscere quelle che sono le nostre esigenze sia economiche che relative alle migliori condizioni di vita di chi abita questo territorio.

Nel corso del "Dibattito" che abbiamo seguito dal primo momento quello che ci è sembrato davvero paradossale è stata la "capacità" di molti di potersi esprimere sulle condizioni di vita di un territorio che conoscono poco e nulla e che non vivono per tutto l'anno,

Ecco che allora abbiamo deciso di predisporre questo Quaderno per poter mettere in evidenza quali sono le ragioni che ci spingono a volere la realizzazione di quest'opera utilizzando il percorso più breve possibile al fine di avvicinare le popolazioni del Gargano. Abbiamo individuato due tipologie di motivazioni: quelle di carattere socio culturale e quelle di carattere puramente economico.

Motivazioni di carattere socio-culturale

A causa della particolare morfologia del territorio i comuni del Gargano risultano essere alquanto distanti gli uni dagli altri, con una densità di popolazione piuttosto ridotta. Questo si riscontra soprattutto in quelli della costa. Basti pensare, ad esempio, alla distanza che c'è tra Vieste e Mattinata (40 km) o tra Vieste e Peschici (20 km) e Vico del Gargano. Sono distanze che in chilometri paiono facilmente sopportabili ma per la tipologia di strade, fatte da tornanti continui, si trasformano in tour estenuanti e pericolosi seppur panoramici. Questa difficoltà di interconnessione ha fatto sì che le comunità locali siano state poco in contatto fra loro tanto da rallentare negli anni anche i rapporti socio economici. Questo lo possiamo evincere anche dai dialetti che spesso sono molto diversi gli uni dagli altri, segno di un mancato mix linguistico che ha portato ad una loro evoluzione quasi a compartimenti stagni, ognuno per sé. Così anche oggi, nell'era di internet, della connessione globale e dei collegamenti veloci, si sconta questo distacco.

Per la città di Vieste la questione è ancora più evidente perché risulta essere la città più isolata, come una vera e propria penisola rispetto al complesso del territorio provinciale.

Questa distanza diventa ancora più evidente, ad esempio, per le necessità di salute. Da Vieste raggiungere gli ospedali diventa una vera e propria impresa sia per la distanza che per la tortuosità del percorso. La struttura ospedaliera più vicina è quella di Manfredonia che è stata progressivamente depotenziata per cui l'ospedale di riferimento è diventato quello di Casa Sollievo della Sofferenza a San Giovanni Rotondo che si raggiunge percorrendo la strada Vieste-Mattinata anche al momento richiede abbondanti 45 minuti. Con la realizzazione dell'opera in questione questi tempi potrebbero ridursi significativamente garantendo quei minuti necessari che fanno la differenza quando si ha l'urgenza di salvare una vita.

E' chiaro che questo territorio ha la necessità di dotarsi di altre strutture ospedaliere. Nell'attesa della loro progettazione, realizzazione ed implementazione operativa, diventa imprescindibile ridurre i tempi di percorrenza delle vie di comunicazione.

Inoltre la realizzazione dell'opera in oggetto sarebbe fondamentale per ridurre i tempi di percorrenza per i lavoratori che arrivano a Vieste da altre realtà vicine o per i viestani che devono raggiungere altre sedi di lavoro: ci riferiamo agli insegnanti, agli avvocati che tutti i giorni devono raggiungere il Tribunale di Foggia, ai commercialisti che devono raggiungere l'Agenzia delle Entrate a Manfredonia o a Foggia. Per non parlare degli studenti che si vedono preclusa la scelta di altri Istituti superiori, come ad esempio per quelli viestani il "Nautico" a Manfredonia o l'istituto di "Moda" a Vico del Gargano, come per altri studenti la possibilità di scegliere l'Istituto "Mattei" di Vieste.

Spesso questa difficoltà di spostamenti costringe alcuni lavoratori a rinunciare a nuove opportunità od a nuovi incarichi in altre città per la difficoltà di raggiungere città come Manfredonia e Foggia.

Questa limitazione si ripercuote anche sulle attività di carattere culturale. Da Vieste per chi volesse raggiungere Carpino per assistere al "Carpino Folk Festival" o andare a Manfredonia a vedere il Carnevale, si tratta di affrontare un'impresa e spesso ci si rinuncia.

Motivazioni di carattere economico

Il miglioramento delle condizioni della viabilità darebbe un nuovo impulso allo sviluppo economico del territorio. Essere facilmente raggiungibile in termini di tempo e velocità di percorrenza, consentirebbe un maggior afflusso di turisti non solo

per raggiungere la zone costiere ma anche per spingere i nostri ospiti a visitare e conoscere le zone più interne: visite a cui oggi i turisti sovente rinunciano per la scomodità delle nostre strade.

Così, una volta scoperti altri territori, potrebbero decidere di passare le proprie vacanze anche in quei luoghi, con un conseguente sviluppo di economie per quelle aree interne spesso soggette ad un continuo spopolamento.

Questo impoverimento in termini di popolazione residente si potrebbe evitare anche perché i lavoratori di quei Comuni potrebbero spostarsi agevolmente verso altre sedi di attività del comprensorio non dovendo affrontare tutti i giorni dei percorsi faticosi.

Lo sviluppo del settore turistico, proprio per il suo essere “trasversale”, farebbe da traino a settori specifici delle aree più interne, come l’agroalimentare, attività trainante in quei siti con prodotti di eccellenza come le fave di Carpino. Quel settore, così radicato nelle aree interne del Gargano, svilupperebbe di conseguenza la logistica ed i trasporti, il settore edile con tutte l’impiantistica, il commercio, ed in generale ogni tipo di servizi connessi, con indubbi effetti positivi sui livelli occupazionali.

Conclusioni

Per quanto sopra rappresentato non possiamo che accogliere con favore la progettazione ed eventuale realizzazione dell’opera in oggetto perché rappresenterebbe una svolta epocale per il nostro territorio.

Inoltre riteniamo che si adottino le 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 auspichiamo 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

La realizzazione della Superstrada del Gargano è ormai urgente e non più rimandabile.

Vieste, 5 Marzo 2022

Operatori Consorzio Gargano Mare Vieste

GARGANO MARE Società Consortile a r.l. - Via Cavour, 12 - 71019 Vieste (Fg)
Tel.0884.701100 - www.garganomare.info - info@garganomare.info



QUADERNO DEGLI ATTORI

05 marzo 2022

Presentato da
**Gruppo Pro
Superstrada
del Gargano**

SUPERSTRADA DEL GARGANO

DIBATTITO PUBBLICO – GARGANICA – QUADERNO DEGLI ATTORI

Il Gruppo spontaneo di cittadini, di cui mi pregio di far parte, nato all'indomani di uno dei tanti incidenti occorsi sulla SP53 (Litoranea Vieste Mattinata), stanco delle mille promesse di vedere "completata" la Superstrada Garganica (SSVG), nel tratto mancante da Vico del Gargano a Mattinatella (località del Comune di Mattinata), con questo quaderno ha intenzione di comunicare le proprie motivazioni sul suo "SI" alla realizzazione dell'opera in parola.

Qui, nel confermare il suo "SI" alla realizzazione delle tratte 1 e 2, ci si vuole soffermare su quelle inerenti la tratta 3 (Vieste Mattinata).

Il "SI" alla realizzazione di questa tratta è fondato sul fatto che attualmente la SP53 costituisce l'unica strada di collegamento per i principali operatori commerciali ed economici (fornitori), finanziari (banche ed istituti di credito), amministrativi (Agenzia dell'Entrate, Capitaneria di Porto ed uffici Provinciali), giudiziari (Tribunale, Procura, Prefettura, Questura e Commissariato), Istituti scolastici d'interesse (Università, Nautico, Magistrale, ecc.) 3, soprattutto, Sanitari (Ospedali di Manfredonia, San Giovanni Rotondo e Foggia).

Come si evince, su questa transita, di fatto, quasi la totalità di:

- delle merci destinate ad un centro turistico che, nel periodo estivo, conta più di due milioni di presenze;
- in occasione del mercato quindicinalmente, più di 150 tra furgoni e/o camion degli operatori mercatali;
- dei pullman di linea;
- degli studenti e/o personale docente pendolare per e da Vieste;
- degli interessati alla giustizia (avvocati e parti in causa sia civile che penali);
- di quelli interessati a raggiungere Foggia per prendere un treno;
- di quelli interessati a raggiungere Bari per prendere un aereo;
- dei lavoratori che hanno la sfortuna di essere destinati a sedi fuori dal proprio comune;
- degli imprenditori che hanno, quando non possono farne a meno, deciso di avere clienti fuori dal proprio comune;
- degli AMMALATI, dei Dottori e del personale paramedico che si rechino presso gli Ospedali della zona (Manfredonia 60 km, San Giovanni Rotondo 80 km, e Foggia 100 km).

Solo per far capire la particolarità della nostra dislocazione geografica, basti dire che Vieste detiene, in ambito nazionale, il primato per la

distanza da altro comune (Peschici 21,5 Km e Mattinata 40 Km).

Il tutto su una strada tortuosa, con curve il cui raggio arriva fino ai 300° tipo dei tornanti di montagna, caratterizzata da pendenze importanti delle sue salite e discese, con continue variazioni altimetriche che portano la strada dal livello del mare fino ai quasi 400 mt slm della località di Santa Tecla.

Questi 400 mt slm sono causa, tipicamente d'inverno, di ulteriore disagio alla viabilità per via della presenza in quella quota di nebbia, neve e ghiaccio.

Disagio, questo, che va a sommarsi a quello già presente ordinariamente, sia per i viaggiatori, sia per i mezzi di trasporto.

I viaggiatori perché affrontano questa strada tortuosa sempre con il patema d'animo di poter soffrire di mal d'auto.

A testimonianza di ciò sono le esperienze personali dei frequentatori di questa strada, costretti a soventi fermate fisiologiche, non per ammirare il paesaggio che la natura ci ha donato, ma per permettere agli occupanti, specialmente bambini, di riprendersi dai conati di vomito dovuti al mal d'auto, trasformando il viaggio in un vero tormento per i poveri malcapitati.

I mezzi di trasporto, sottoposti a veri stress meccanici, dovuti per lo più dalle continue frenate (ben 148), cambi di marcia ed uso della frizione (ben 442), dovute all'affrontare il susseguirsi di curve (ben 228) ed il susseguirsi di salite e discese.

Questa tipologia di strada non permette, tra l'altro, l'adeguamento dei tempi di percorrenza dei mezzi pubblici, attestati sugli anacronistici 2 ore e 45 minuti per raggiungere Foggia, alla stratosferica media di circa 35 km/h.

Il tutto mentre il mondo va sempre più veloce, vedi Milano - Roma in 2 ore e 59 di FFSS.

Questo, oltretutto, penalizza tutti i pendolari che, potendo e/o dovendo, propendono per l'uso del mezzo privato a quello pubblico.

Queste sono le motivazioni del "SI" alla realizzazione delle Alternative "3A" e "3B".

Il "NO", secco e deciso, per le Alternative "3C" e "3D" sono motivate proprio per le caratteristiche degli attuali tracciati della SP53 e SS89 (quest'ultima con variazioni altimetriche ancora maggiori tali da raggiungere i quasi 700 mt slm di località Sacro), già estrinsecate in questo quaderno.

Non per ultimo, il "NO" alla Alternativa "3C" (adeguamento della SS89 interna), è motivato dal fatto che questa, non prevedendo la connessione alle attuali 4 gallerie sfocianti nella piana di "Mattinatella", rendono queste realizzate inutilmente, se non per raggiungere quali beneficiari.

Di contro, la realizzazione delle Alternative "3A" e "3B" consentirebbe lo spostamento di tutto il traffico veicolare veloce, destinato a mete lontane,

e tutto il traffico pesante (merci), quindi furgoni, camion e tir, sulla costituenda nuova variante, sacrificando parte della SS89 e salvaguardando la SP53, da destinare al traffico locale più lento, più panoramico, più turistico, più rilassante, più vicino alle esigenze dello sportivo, quali il ciclista, il podista, il naturalista, tipico di una località turistica quale Vieste è, senza ombra di dubbio.

Vieste, 05/03/2022

In fede

Marino Argentieri



QUADERNO DEGLI ATTORI

05 marzo 2022

Presentato da
**Comitato Pro
Superstrada
Garganica**

COMITATO PRO SUPERSTRADA GARGANICA

DIBATTITO PUBBLICO – GARGANICA – QUADERNO DEGLI ATTORI

Questo Comitato spontaneo di cittadini, formato da più di mille iscritti, nato all'indomani di uno dei tanti incidenti occorsi sulla SP53 (Litoranea Vieste Mattinata), stanco delle mille promesse di vedere "completata" la Superstrada Garganica (SSVG), nel tratto mancante da Vico del Gargano a Mattinatella (località del Comune di Mattinata), con questo quaderno ha intenzione di comunicare le proprie motivazioni sul suo "SI" alla realizzazione dell'opera in parola.

Questa Superstrada s'ha da fare.

Il titolo in salsa manzoniana ricalca la vicenda di una vera 'promessa sposa' del Gargano, attesa ormai da decenni, un'opera infrastrutturale che permetterebbe di unire l'intero territorio ai principali collegamenti regionali e nazionali.

Signori, qui si parla di futuro.

Ma anche di progresso, di salute, di miglioramento della qualità della vita.

Quello dei nostri figli, delle nostre generazioni.

Il dibattito pubblico relativo all'opera di completamento della Superstrada Garganica rappresenta una grande chance per il territorio di favorire finalmente una concreta interconnessione con le reti principali di prossimità e il suo diretto sviluppo socioeconomico.

Lo strumento del dibattito ha mostrato sin da subito l'alto tasso di partecipazione e dialogo della comunità con gli enti, con il team di esperti e di tecnici che ha evidenziato l'intimo interesse nella promozione e nella prosecuzione dell'iter necessario oltre che del dialogo tra i vari attori, favorendo il confronto e lo scambio di idee e opinioni utili per trovare la soluzione migliore sulla viabilità e sul miglioramento dei beni e servizi.

Nei vari incontri settimanali sono emersi i numerosi vantaggi che apporterebbe la realizzazione dell'opera in questione partendo dalla premessa legittima di come il Gargano e la provincia di Foggia abbiano la necessità inderogabile di

Si pensi ad esempio il miglioramento dei collegamenti infrastrutturali da e verso i 9 comuni interessati in chiave turistica, in cui i milioni di viaggiatori ogni anno arrivano alle porte del Gargano sia da nord che da sud affrontando una serie di collegamenti con una tortuosità densamente critica, pregiudicando e condizionando il ritorno dei visitatori stessi nonché dei potenziali viaggiatori per mezzo di legittime recensioni e comprovate motivazioni, portando indirettamente a penalizzare l'intero comparto turistico e il derivante tessuto socioeconomico locale.

Si pensi al miglioramento in chiave commerciale con una rete di distribuzione merci e prodotti di ogni genere che quasi sempre e soprattutto nei mesi più intensi della stagione estiva, portano a congestionare inevitabilmente il

traffico sulle litoranee e non solo, rallentando i processi di intermediazione e di scambio dei beni e servizi e provocando disagi e difficoltà tali da compromettere in molte occasioni il regolare svolgimento delle attività su svariati livelli;

Si pensi alla impellente necessità in chiave sanitaria con il raggiungimento della popolazione dei centri abitati verso le principali strutture sanitarie per motivi di incolumità e salute pubblica con svariate difficoltà e precarietà in funzione spaziale temporale (è inaccettabile vivere un contesto locale in cui è necessario viaggiare più di un'ora per raggiungere il punto ospedaliero più vicino, ndr) provocando un sistema deficitario di Pronto soccorso e intervento, di regolari visite mediche soprattutto specializzate, di urgenze al limite della normalità;

Si pensi al miglioramento della vita sociale e di scambio tra ai vari comuni, con la distanza latente dei vari centri abitati, evidenziando tra questi il Comune di Vieste che ha un record negativo in tutto il panorama nazionale, ossia quello di essere il comune italiano più distante da un comune o frazione prossima esistente (più di 21,4 km), evidenziando un comune senso di distacco dal punto di vista identitario, culturale, sociolinguistico, fattori che denotano una reale penisola nell'immaginario collettivo che ha portato negli anni a una difficile unità d'intenti sotto numerosi profili di vario genere.

Si pensi al miglioramento della qualità dell'ambiente, del rumore acustico, della concentrazione di smog e rifiuti nonché di quella antropica con la diversificazione dei trasporti e dei traffici dalle litoranee e dunque la migliore redistribuzione e classificazione dei valori dei parametri ottimali sopra indicati con un contributo non indifferente alla qualità di vita delle specie florofaunistiche, garantendo un miglioramento della qualità dell'aria con i nostri progressivi stili di vita ecosostenibili sul piano della mobilità in ossequio alle normative vigenti, permettendo un miglioramento e una fruizione del benessere di tutti gli habitat naturali presenti;

Si pensi al miglioramento dei collegamenti nella fruizione dei beni storici, archeologici, naturalistici, sviluppando questa importante opera d'arte che metta ancora più in sinergia e più adiacenti l'ente Parco con le amministrazioni locali, promuovendo un'immagine e un brand sempre più unito e innovativo attraverso un migliore collegamento con gli enti e le istituzioni inerenti nella preservazione e conservazione dei patrimoni presenti.

Si pensi alla qualità della vita degli abitanti locali che per motivi di lavoro, di studio, di necessità, di svago, di mero e proprio arbitrio sono costretti a ore e ore di viaggi con mezzi privati e pubblici, questi ultimi con tabelle di marcia a volte insostenibili dal punto di vista anche fisiologico nonché organizzativo, pregiudicando le scelte professionali e di vita più intime per ogni abitante;

Si pensi alla realizzazione di opere d'arte con il minimo impatto ambientale nella maggior parte delle varianti prese in considerazione, in modo da incidere il meno possibile sulle biodiversità presenti, cercando la soluzione più idonea in base ai principali indicatori rilevati puntualmente nei vari incontri sopra citati;

Si pensi ad un'opera infrastrutturale che permetterebbe di aumentare il flusso

di visitatori, del mondo della cultura, dell'arte, dei professionisti, grazie alla sua bellezza, alla sua autenticità, al patrimonio storico, archeologico culturale, ambientale, identitario che il Gargano possiede.

Quest'opera non rappresenta pertanto una minaccia come dichiarato da alcuni soggetti privati e associazioni che magari conoscono poco e non vivono di certo il singolare contesto garganico, non è di certo la reale minaccia per le specie agrosilvo-pastorali e per il tenore di vita di tutte le specie florofaunistiche presenti poiché gli studi e le analisi effettuate ci confermano quanto sia possibile la convivenza e la preservazione di tali osservando e rispettando le analisi e i parametri presentati.

È inaccettabile pensare che un'infrastruttura così importante possa essere considerata nociva per gli esseri viventi presenti poiché un minimo impatto ambientale ci permette di progredire e sviluppare qualsiasi zona d'interesse sociale e contemporaneamente conservare al meglio il proprio patrimonio

È inaccettabile nel 2022 credere che aprire nuove strade e nuovi orizzonti sia un problema quanto invece rappresenti la più grande opportunità del Gargano degli ultimi 50 anni.

Chiediamo pertanto il proseguimento dell'iter e dei lavori necessari per la realizzazione della Superstrada Garganica, adottando tutte le misure necessarie per il completamento seguendo uno degli 8 schemi suggeriti, ossia in riferimento al tracciato qui definito:

"1B- 2 -3A", fermo restando ci sia sempre il massimo rispetto per le opinioni e i suggerimenti presentati in modo da favorire il processo di crescita e dialogo tra le parti per un Gargano più unito, più coeso e più vicino a tutti.

Vieste, 05/03/2022

In fede

Comitato Pro Superstrada Garganica



QUADERNO DEGLI ATTORI

05 marzo 2022

Presentato da
**Michele
Lapomarda**

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 argomenti 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, 3 marzo 2022



QUADERNO DEGLI ATTORI

05 marzo 2022

Presentato da
**Avvocati
Vieste**

SUPERSTRADA GARGANICA

QUADERNO DEGLI AVVOCATI DI VIESTE

La realizzazione della superstrada garganica, opera che attendiamo da mezzo secolo, rappresenta un'infrastruttura necessaria per tutto il Gargano e per una città come Vieste, che ha la peculiarità di essere una realtà isolata dal punto di vista dei servizi pubblici (sanità, trasporti, uffici istituzionali, etc.) ed al contempo di diventare, con la bella stagione, un polo turistico di rilevanza nazionale in cui confluiscano migliaia di persone da ogni dove.

Un collegamento sicuro, comodo e veloce, però non serve soltanto al turista che affronta le curve due volte, quando arriva e quando riparte, ma soprattutto al cittadino viestano, che è costretto a percorrere una litoranea lunga, stretta e pericolosa, fatta di 40 km di curve e tornanti, sia d'inverno, con i relativi rischi derivanti dalla stagione, che d'estate, con i rallentamenti dovuti agli autobus, ai camper e ai camion, che rendono la percorrenza da e per Vieste, una vera e propria *via crucis*.

Gli ospedali più vicini sono a Manfredonia, a 60 km, di cui 40 di curve, a San Giovanni Rotondo, a 65 km, di cui 50 di curve, a Foggia, a 100 km, di cui 40 di curve; la stazione più vicina è a Foggia, gli uffici pubblici sono a Foggia, l'aeroporto più vicino è a Bari, a 200 km, di cui 40 di curve, e l'elenco sarebbe ancora lunghissimo.

Questa Nota è sottoscritta dagli avvocati viestani che percorrono quotidianamente la tormentata litoranea per raggiungere le aule di udienza, a Foggia per le questioni civili, penali e tributarie di primo grado e a Bari per quelle di secondo grado o per i giudizi davanti al TAR o alla Corte dei Conti.

Tutto questo nel 2022 è intollerabile ed ingiustificabile; la realizzazione di una strada agevole, moderna, veloce e sicura migliorerebbe la vita non solo a noi professionisti, costretti a viaggiare ogni giorno per lavoro, ma soprattutto alla

collettività, visti gli interessi che rappresentiamo.

Forse siamo la realtà più penalizzata d'Italia dal punto di vista dell'accesso alla giustizia e meriteremmo, quantomeno, una strada migliore e degna dei tempi in cui viviamo.

Vieste, 04/03/2022

Gli avvocati di Vieste

Alessandro Ciliberti
Raffaella Tantimonaco
Francescantonio Bosco
Maria Pina Ferrarelli
Michelangelo Pernice
Vincenzo Disanti
Michele Fusillo
Pasquale Chionchio
Alessandro Del Zompo
Leonarda Di Vieste
Giuseppe Nobiletti
Maria Michela Di Vieste
Giuseppe Solitro
Serena Protano
Antonio Laprocina
Giuseppe Mattera
Daniele Scocco
Valentina Medina
Federica Pupillo
Fausta Disanti
Domenico Antonio Gambatesa



QUADERNO DEGLI ATTORI

05 marzo 2022

Presentato da
**Pendolari
Docenti
e ATA**

PENDOLARI - SCUOLA DOCENTI E ATA

SUPERSTRADA DEL GARGANO – QUADERNO DEGLI ATTORI - PENDOLARI

Il dibattito pubblico sulla Superstrada del Gargano ci ha consentito un confronto appassionato a 360 gradi sulle opportunità di vedere la realizzazione di una infrastruttura necessaria e indispensabile per la gente che vive in questo parte dello “Stivale” e precisamente nel meraviglioso “Sperone” d’Italia. Il progetto presentato dall’ANAS durante la fase del dibattito pubblico, lo abbiamo valutato nella sua completezza e si sono analizzati tutti gli aspetti più rilevanti, sia quelli ambientali in primis (tema abusato dagli stakeholder di settore), sia quelli relativi alle opportunità di sviluppo socio-economico e ancor più importante in assoluto gli aspetti riguardanti la sicurezza stradale.

Indiscutibilmente la “Superstrada Garganica” è da considerare un’infrastruttura da fare, ed è utile per completare un progetto attualmente interrotto, ciò per collegare le comunità del Parco e consentire al viaggiatore un adeguato percorso stradale che permetta il necessario comfort, con la possibilità di moderni sistemi di monitoraggio del traffico veicolare e di guida, come già avviene sempre più in altre parti d’Italia con le strade all’avanguardia tecnologica realizzate dall’ANAS con i suoi nuovi progetti di “**Smart Road**”.

Attualmente, il disagio di viaggiare in questi territori è dovuto come conseguenza della SSV 693 che si interrompe bruscamente ai confini del Comune di Vico del Gargano, questo per chi giunge da nord e bisogna poi proseguire la tratta trovandosi al cospetto di impervie montagne da scalare e successive vallate da discendere; mentre per chi giunge da sud e precisamente dal Comune di Mattinata non va meglio, in quanto su questo versante dopo l’uscita delle gallerie della SS 688, ci si ritrova la percorrenza dello “spauracchio” S.P. 53 che ad oggi per le condizioni di abbandono in cui versa non può essere classificata come strada, ma deve considerarsi poco più che una mulattiera.

Quando si necessita di raggiungere le cittadine di Peschici oppure Vieste non si hanno alternative stradali sicure, lo stesso problema si manifesta per chi viceversa dai suddetti comuni deve raggiungere per ogni necessità le cittadine limitrofe della Provincia.

Tra i soggetti che pagano le maggiori conseguenze di questa situazione, ci siamo noi “Pendolari” che quotidianamente andiamo a lavoro, ma anche gente bisognosa di cure, in quanto gli ospedali sono a non meno di un’ora e mezza di viaggio (grande disagio soprattutto per gli anziani); ci sono, altresì, categorie di soggetti che si rapportano con le altre istituzioni (pensiamo agli operatori della giustizia che hanno il tribunale a 100 km) e quelle legate al traffico commerciale e turistico, agli operatori della marineria (pesca o mercantile) o ai collegamenti verso gli aeroporti di riferimento, insomma si parla di molteplici esigenze risolvibili soltanto con viaggi dalle distanze siderali.

Per ogni esigenza come detto, bisogna percorrere strade che attualmente non sono rispondenti agli standard di normale percorrenza, così come previsto dalla normativa stradale; inoltre, sono state progettate e costruite nel periodo post bellico e su queste tratte il viaggiatore percepisce davvero la spiacevole sensazione di “una guida disagiata”.

Finalmente, dopo tanti anni di attesa, ci viene prospettato un grande investimento pubblico dello Stato per collegare il Gargano e le sue genti al resto dell’Italia, un progetto questo per costruire una strada veramente funzionale alle tante opportunità di crescita e progresso per un territorio potenzialmente più ricco e improntato allo sviluppo economico. Si pensi alle ricadute positive che sono tante e rilevanti e a come cambierà in meglio la qualità della vita di un ambiente fortemente penalizzato

dall'isolamento, quest'ultimo non è un problema soltanto geografico ma anche sociale e culturale; ci permettiamo a questo riguardo di citare il compianto e illustre cittadino garganico professor **Filippo Fiorentino**, che tanto e bene ha scritto nei suoi libri sul tema ambientale e storico-sociologico di questa terra, e sarebbe certamente fiero di vedere così realizzare la sua idea di città **Gargano** dove ogni comunità del **Parco** rappresenta un quartiere collegato agli altri, così scriveva lui: “Siamo in una meravigliosa città con al centro un cuore verde circondata dall'azzurro del mare Adriatico”.

Il nostro punto di vista di pendolari della scuola: l'anno scolastico dura almeno 200 giorni, distribuiti su 33 settimane e altrettanti viaggi da fare da Vieste verso Manfredonia o Foggia, ogni giorno dal lunedì al sabato.

Il primo giorno di settembre per noi comincia “l'avventura,” docenti e pendolari ci apprestiamo a lunghi viaggi tortuosi, impervi e pericolosi sui circa 33 km del tratto fatto sulla S.P. 53.

Per recarci al lavoro e svolgere la nostra professione non abbiamo alternative possibili se non l'uso delle nostre autovetture, con un notevole aggravio di spesa, in quanto i collegamenti degli autobus di linea hanno orari non funzionali e le ferrovie non sono disponibili.

Il nostro pensiero è rivolto anche ai tanti giovani studenti universitari o della secondaria superiore, ai quali vengono precluse le opportunità di frequentare e studiare, per loro scelta, ai primi le facoltà attivate nell'ateneo universitario di Foggia e agli altri di scegliere gli indirizzi scolastici adatti alle loro aspettative di formazione. L'offerta a disposizione degli studenti presenti nei paesi limitrofi è difatti preclusa a chi abita sul Gargano, è questo determina che alle future generazioni non si danno le opportunità di studiare ciò che realmente desiderano, causando così un grave danno sia direttamente alle loro ambizioni, ovvero, di poter realizzare i loro progetti di vita, sia indirettamente poiché si impoverisce il tessuto sociale a causa dell'emigrazione forzata derivante dalle necessità di studio (le distanze chilometriche attuali rendono impossibile un pendolarismo per motivi di studio).

In conclusione, ci sembra utile riproporre all'attenzione di tutti gli attori coinvolti in questo “Dibattito Pubblico” una recente protesta, riguardante la S.P. 53, di un nostro collega docente pendolare che così scriveva per esternare il suo disagio, inviando una PEC alla Provincia, al Prefetto e agli Enti territorialmente competenti:

“Si alza la protesta sul Gargano per lo stato della litoranea Vieste-Mattinata, strada provinciale 53”.

In una lettera di un cittadino inviata alla Provincia di Foggia, al Prefetto, al Comando Polizia Locale Vieste, al Comando Polizia Locale Mattinata e al Comando Sezione Polizia Stradale Foggia (Sottosezione Vieste) si legge: “Segnalo le attuali pessime condizioni del manto stradale che rendono molto pericoloso il transito veicolare, in molti tratti si sono aperte delle voragini sull'asfalto e nei casi di avverse condizioni meteorologiche la percorrenza della stessa risulta quasi impraticabile.

Da anni per motivi di lavoro, il sottoscritto percorre quotidianamente la strada e in alcune occasioni ho dovuto aiutare altri automobilisti in difficoltà, perché in molte aree non è possibile l'utilizzo della rete telefonica (mancanza di segnale) per richiedere eventualmente i soccorsi; inoltre si evidenziano atavici problemi riguardanti il traffico, sempre più in aumento di veicoli ‘pesanti’, lunghi tratti in cui è assente la segnaletica verticale ed orizzontale, cunette colme di pietre e detriti di terra e vegetazione, rami di alberi e arbusti sporgenti soprattutto nelle curve e lungo le pareti che delimitano le carreggiate della strada, e infine anche molti guardrail che non risultano a norma del codice della strada”.

Chi scrive chiede agli Enti preposti “di provvedere affinché ci sia al più presto il ripristino delle condizioni minime di sicurezza per gli automobilisti e per tutti coloro che devono usufruirne per le varie necessità”.

Si potrebbe scrivere ancora tanto su quanto sia necessaria la realizzazione di quest’opera, parlare di tutto ciò che si dovrebbe considerare per un’eventuale “**analisi SWOT**” dei punti di forza (strengths) che sono prevalenti e delle poche debolezze (weaknesses) per lo più basate su astruse e inopportune posizioni ambientaliste, nonché delle molteplici opportunità (opportunities) e delle minacce (threats) difatti inesistenti per la portata del progetto proposto dall’ANAS, considerando tutti gli studi preliminari effettuati dettagliatamente.

Per noi “PENDOLARI” la “Superstrada Garganica” è una infrastruttura da completare, con assoluta necessità e priorità. Dal dibattito pubblico dell’ANAS abbiamo appreso delle diverse alternative di progettazione e decisamente siamo favorevoli per il SI all’Alternativa 3A oppure SI all’Alternativa 3B, che rappresentano le soluzioni migliori per il tracciato e per la sicurezza.

Si deve assolutamente realizzare tutto questo come un progetto strategico che per troppo tempo è rimasto nel cassetto. Attraverso la sua costruzione ci sarà riconosciuto il diritto di vivere e progredire in un territorio dove saranno migliori i collegamenti per viaggi normali, comodi, sicuri e veloci.

Il nostro contributo di cittadini è in questo scritto, per chiedere con forza la nuova infrastruttura e mettere fine all’isolamento delle nostre città dal resto del Mondo e che questo non resti per sempre un sogno... ma al più presto diventi una realtà !!!

Vieste, 05 marzo 2022

PENDOLARI - DOCENTI e ATA



QUADERNO DEGLI ATTORI

05 marzo 2022

Presentato da
**Associazione
Impresa Puglia**



Impresa Puglia, associazione di imprese, enti e liberi professionisti per lo sviluppo del territorio regionale, intende partecipare il proprio contributo di riflessioni sul progetto di potenziamento del collegamento stradale tra Vico del Gargano e Mattinata, ossia il completamento della Superstrada del Gargano, la cui valenza riteniamo vada ben oltre il territorio più direttamente interessato.

L'importante infrastruttura, infatti, attiene al tema più generale dello sviluppo dell'intera provincia di Foggia e della Puglia nel suo complesso, ovvero alla loro proiezione sul sistema economico e sociale del Mezzogiorno e dell'intero Paese.

Ci preme evidenziare e sottolineare, in questa circostanza, la necessità che in sede di progettazione e realizzazione vengano coniugate le esigenze di connessione tra territori – e quindi la loro fruibilità paesaggistica e culturale - con quelle non meno importanti di efficace scorrimento e massima sicurezza anche per tutte le attività produttive dei diversi settori, a cominciare dal turismo e con particolare riferimento all'area nord del Gargano, in uno con la salvaguardia dell'ambiente, della salute e della qualità della vita.

Auspichiamo, inoltre, che le soluzioni progettuali di prossima adozione contribuiscano altresì a contrastare l'esodo demografico dalle aree più interne ed a migliorare ulteriormente i collegamenti spesso non semplici con il capoluogo provinciale e tra gli stessi centri garganici, anche per tutte le esigenze di tipo sanitario, di interrelazione con altre importanti infrastrutture dei trasporti, di interlocuzione con gli uffici giudiziari e gli altri servizi pubblici con sede nella città di Foggia.

Il completamento della Superstrada del Gargano, dunque, come occasione unica per declinare nel modo migliore le istanze di comunità e territori che legittimamente richiedono adeguata attenzione, ai quali la sintesi più efficace di competenze tecniche ed innovazioni tecnologiche dovrà rispondere in modo efficace.

Non da ultimo va a nostro avviso evidenziata l'opportunità di estendere ad altre tematiche di interesse generale, ovvero di carattere più puntuale, questo modello di confronto e dibattito aperti al contributo di Cittadini, Istituzioni, Enti, Organizzazioni di categoria ed Associazioni e portatori di interesse, anche nei casi non espressamente previsti dal modello di democrazia partecipativa previsto dal Dpcm 76/2018.

Foggia, 6 marzo 2022

Dott. Michele D'Alba
Presidente Impresa Puglia



QUADERNO DEGLI ATTORI

07 marzo 2022

Presentato da
**Alessandro
Del Zompo**

In un territorio povero di infrastrutture (sportive, sanitarie, ferroviarie, etc...), lontano dai maggiori uffici pubblici e di governo del territorio, dai presidi giudiziari, dagli istituti nazionali di cura di interessi collettivi e dei singoli (INPS e Agenzia Entrate, Catasto, Ufficio Registri, Camera di Commercio etc.), "LA STRADA" diventa indispensabile per raggiungere l'esterno (l'Italia) e assolvere alle questioni quotidiane.

Solo a titolo esemplificativo, ma altrettanto si potrebbe dire con riguardo ad altri servizi essenziali, Vieste e Peschici così come i comuni limitrofi e cioè Mattinata, Rodi G.co e Vico del G.no non hanno strutture ospedaliere in grado di assolvere completamente alla richiesta di assistenza sanitaria, di fatto ogni giorno centinaia di persone (migliaia durante il periodo estivo) dai comuni sopraelencati con mezzi privati, stante la scarsità qualitativa e quantitativa di mezzi pubblici o con le ambulanze (poche e preziose) sono costretti a percorrere diverse decine di km di strada impervia, con tempi di percorrenza fermi agli anni '50, del tipo:

- 1) da Vieste all'ospedale di Manfredonia, 58 km con tempi di percorrenza di circa 1 ora di auto in condizioni ottimali;
- 2) Vieste – ospedale San Giovanni R.do, 80 km con tempi di percorrenza 1 ora e 40 minuti di auto in condizioni ottimali;
- 3) Vieste – ospedale di Foggia, 98 km con tempi di percorrenza 1 ora e 40 minuti di auto in condizioni ottimali;
- 4) Peschici – ospedale di San Giovanni R.do, 66 km con tempi di percorrenza 1 ora e 20 minuti di auto in condizioni ottimali;
- 5) Peschici – ospedali di San Severo, 84 Km con tempi di percorrenza 1 ora e 20 minuti di auto in condizioni ottimali;
- 6) Peschici – ospedale di Foggia, 114 km con tempi di percorrenza 1 ora e 40 minuti di auto in condizioni ottimali.

I tempi sopra descritti sono oltre che doppi in caso di percorrenza con i mezzi pubblici attualmente operanti sul territorio (basta guardare gli orari sul sito delle Ferrovie del Gargano o della SITA).

È giusto, prima di esprimere giudizi affrettati, avere una giusta e reale rappresentazione dell'esigua e obsoleta rete viaria presente attualmente sul territorio.

Infatti, la rete attuale si compone di due arterie principali tra Vieste e Mattinata:

- 1) la SP 53, km 42 percorribili in auto in condizioni ottimali in circa 45 minuti (con gallerie aperte al traffico);
- 2) la SS89, km 40 percorribili in auto in 1 ora, in riferimento a quest'ultima non va dimenticato che da circa 9 anni per un tratto di alcuni km risulta interdetta al traffico, a causa di una frana che ha interessato la sede stradale,

e da allora si attende che venga eseguita la pulizia del manto stradale (semberebbe che in questi giorni si stia “prontamente” intervenendo).

Tra Vieste e Peschici la situazione è la seguente:

- 1) SP52ter – SS89 di circa 23 Km percorribili in auto ed in condizioni ottimali in circa 30 minuti;
- 2) SP52 di circa 23 Km percorribili in auto ed in condizioni ottimali in circa 30 minuti.

Tra Peschici e Vico del Gargano :

- 1) SS89 di circa 11 km percorribili in auto ed in condizioni ottimali in circa 20 minuti;
- 2) Transitando per la Foresta Umbra 42 km percorribili in auto ed in condizioni ottimali in circa 60 minuti.

Questa è la situazione reale!

Va considerato che alcune di queste strade (vedi SS89 nel tratto Vieste –Mattinata) rimangono interdette al traffico a causa di eventi naturali come nevicate, frane o smottamenti, alberi abbattuti dal forte vento, incendi come quello tragico del 2007, costringendo la popolazione a viaggi interminabili per poter raggiungere il capoluogo di provincia o le comunità limitrofe, non di rado può capitare come nel caso di forti nevicate che alcuni centri garganici rimangono isolati per giorni con tutte le conseguenze del caso.

Quindi, affermare che l’attuale rete viaria è sicura sulla base dei dati statistici di ACI sembra un po’ riduttivo e pretestuoso, a mio modestissimo avviso i criteri per identificare una strada come sicura non possono prescindere dall’analisi del percorso, dalle qualità costruttive anche in relazione alla mole di traffico.

Sotto il punto di vista ambientale bisogna analizzare l’opera non nel breve termine, e cioè in riferimento ai soli tempi di cantierizzazione) ma avere un prospetto che analizzi la situazione nei successivi 25/30 anni di messa in esercizio dell’opera.

A tale proposito, adottando le normali conoscenze dell’uomo medio, senza dover scomodare matematici o fisici, è plausibile attendersi degli effetti positivi dalla realizzazione dell’opera; pensiamo alle minori emissioni dovute ad una più breve e scorrevole percorrenza dei tratti stradali, moltiplicato per il numero di veicoli che mediamente in un anno percorrono quelle strade e per tutti gli anni di cui si diceva prima il dato non può non essere stupefacente. Per altro verso bisogna pensare alle tonnellate di inquinanti risparmiate, nella finestra temporale di cui sopra, dovute alla mancanza di usura di freni e frizioni (chi percorre quelle strade abitualmente si imbatte in mezzi pesanti con frizioni o freni in fiamme).

Denigrare il progetto evidenziando i possibili disagi alla viabilità a causa della cantierizzazione, fa sorridere e evidenzia una pochezza di contenuti, a tal proposito va detto che è un sacrificio che ricade in gran parte sulla popolazione locale,

non certamente su associazioni che a vario titolo e per partito preso esprimono giudizi negativi sull'opera prima ancora che il progetto sia presentato e senza uno studio serio e critico con l'avvallo di tecnici esperti e terzi.

Non va dimenticato di sottolineare, a differenza di quanto si lascia intendere da talune associazioni, che il traffico non è solo quello generato dai flussi turistici, Vieste e Peschici non sono villaggi turistici aperti solo nella bella stagione, anzi sono centri abitati da gente attiva e operosa le cui esigenze vanno considerate prioritarie rispetto ad altri temi senza compiere l'errore di discriminare i residenti di Vieste e Peschici rispetto a quelli residenti in altri centri della provincia o della stessa regione Puglia.

Ogni giorno, ci sono centinaia di persone che si spostano dal loro comune di residenza per le ragioni più disparate (lavoro, studio, salute etc..).

L'opera in se non ha contraddizioni socio-economiche, certamente il Gargano è necessario compiere una serie di interventi strutturati che possano innalzare il livello qualitativo della vita di tutto il territorio. "La strada" è certamente uno dei tanti interventi di cui questo territorio necessita e di certo non può arriversi all'assunto secondo il quale mancando un piano strategico di sviluppo la strada è inutile o addirittura antieconomica perché quelle risorse andrebbero fuori dal Gargano, viene da ridere per non piangere, se lo schema logico è questo non dovremmo costruire nulla se non nella certezza che le risorse rimangano sul territorio, niente scuole, niente porti per intenderci nessuna grande opera.

Si ha l'impressione che si sia analizzato il tutto in funzione del solo comparto turistico, la sensazione è che lo si è fatto per spaventare le popolazioni locali nella convinzione che vivano non di turismo ma solo per il turismo.

Indubbiamente, Vieste e Peschici sono tra le più quotate mete del turismo europeo e lo sono diventate nonostante le gravi e ataviche carenze infrastrutturali.

Pertanto, è indubbio che rendere il territorio più accessibile aumenterà i flussi turistici e quindi economici del resto non è dato capire come la configurazione del turista garganico dovrebbe mutare in peggio a causa di una strada, in realtà si allungherebbe la stagione turistica anche grazie al turismo di prossimità e quello c.d. mordi e fuggi, con positive ricadute in termini occupazionali e di stabilizzazione dei lavoratori stagionali.

Vieste è la prima località turistica-balneare della Puglia, capace da sola di accogliere circa 2 milioni di turisti, pari a quelli di tutto il salento.

Salvo mettere da parte le statistiche e rendersi conto che i numeri sono ben diversi e di gran lunga superiori a quelli ufficiali, infatti, indagini recenti hanno stimato in oltre 4 milioni le presenze per la sola Vieste, grazie alla enorme capacità ricettiva.

In realtà gli esperti ci dicono che l'atavica carenza infrastrutturale impedisce la tanto agognata destagionalizzazione a causa dell'incapacità di intercettare flussi turistici stranieri.

Nel vano tentativo di azzerare la rilevanza del progetto, chi tenta di ostacolare l'opera compie una grave e inopportuna forzatura azzerando l'importanza del comparto agricolo locale.

Anche qui la realtà dei fatti racconta un'altra storia e dipinge un altro quadro, senza considerare pesca, allevamento e silvicoltura, i dati oggi a disposizione dicono che a Vieste come a Peschici esiste una rilevante attività agricola, fra loro complessivamente contano circa 1267 aziende agricole (grandi e piccole) in pratica una ogni 15 abitanti.

Così come nel resto del Gargano, il comparto agricolo ha maggiore vocazione olearia, Vieste primeggia anche in questo settore dedicando a tale produzione circa 3000 ettari del proprio territorio, a questi vanno aggiunti i circa 700 di Peschici. Con elevati livelli di produttività, oltre 1 milione di litri come media annuale, quantificano il valore del comparto in oltre 5 milioni di euro annui.

Di fatto un territorio con un'altissima produzione in termini qualitativi e quantitativi ma un bassissimo valore di mercato per la sua scarsa accessibilità.

Con buona evidenza non è da escludere che una strada possa permettere un maggiore sviluppo agricolo, con importanti ricadute sotto il punto di vista dell'economico ed occupazionale.

Chiudo dicendo che i documenti redatti dalle diverse associazioni ambientaliste, non sembrano in linea di massima condivisibili poiché muovono dall'idea, poi smentita dai dati da me richiamati, che ci troviamo davanti ad una realtà irrecuperabile, non meritevole di attenzioni, priva di ogni interesse economico ad eccezione da quello turistico, per grazia ricevuta, che pure potrebbe risentire in negativo dalla realizzazione dell'opera infrastrutturale, ma senza addurre spiegazioni serie e pertinenti.

Leggendo alcune relazioni contrarie alla realizzazione della strada si ha l'idea che la popolazione locale non meriti udienza, cittadini di serie Z che non meritano neanche di ambire a rivendicare il minimo diritto figuriamoci quello di avere una Strada con la S maiuscola. Tutto e solo in nome di un principio "la tutela dell'ambiente", dimenticando che quell'ambiente è quotidianamente difeso e tutelato da chi ci vive il quale ne riconosce la bellezza ed il valore, che lo rispetta, lo vive e condivide tutti i giorni, gente che ha fatto una scelta difficile quella di rimanere in un territorio difficile e impervio, a vivere e lottare per quel territorio.

Chi redige e sottoscrive quei documenti è evidente che non conosce il territorio e i suoi abitanti, se non in cartolina o nelle brevi vacanze estive, e dice quel che dice per strappare un articolo giornalistico o intervista sui media locali.

Di certo, gli argomenti spesi non sembrano supportabili seriamente in un pubblico dibattito al cospetto di una platea intelligente e attenta.

A mio modestissimo parere la posizione da assumersi in questa fase è certamente di prudenza e vigilanza ma non volta a scongiurare il realizzarsi dell'opera a tutti i costi, al contrario, l'opera certamente va realizzata e solo dove tutti gli interessi in campo non vengano irrimediabilmente compromessi. .

Va vista come un'occasione da non perdere purché nulla vada perso.



QUADERNO DEGLI ATTORI

07 marzo 2022

Presentato da
**Gianni
De Maso**

Alternativa 1C



Senza lo svincolo nella Piana di Calenella, la Superstrada da Lesina a Mattinata apparirebbe come una lunga galleria traslucida che lascia intravedere immagini diafane del Gargano. Senza una sosta obbligata nella discesa di Coppa Rischio non si va ad abbracciare il mare, la torre e il trabucco. Questo percorso obbligato dalla Alternativa 1C è l'unico spettacolare degli ottanta (80) chilometri del percorso fino a Mattinata. Dopo Vico del Gargano la Superstrada si allontana dalla costa e soltanto nella parte finale della Vieste-Mattinata si potranno vedere sprazzi fuggenti di mare. Per riabbracciare il mare si dovrà ripercorrere le tortuosità della SS89 e la panoramiche SP52-SP53-SP54. L'Alternativa 1C è l'unica che ci consente di rimodulare il percorso copiando e rielaborando bellezze esistenti accanto al nuovo intervento, quasi come una camaleontica mimetizzazione che muta con il

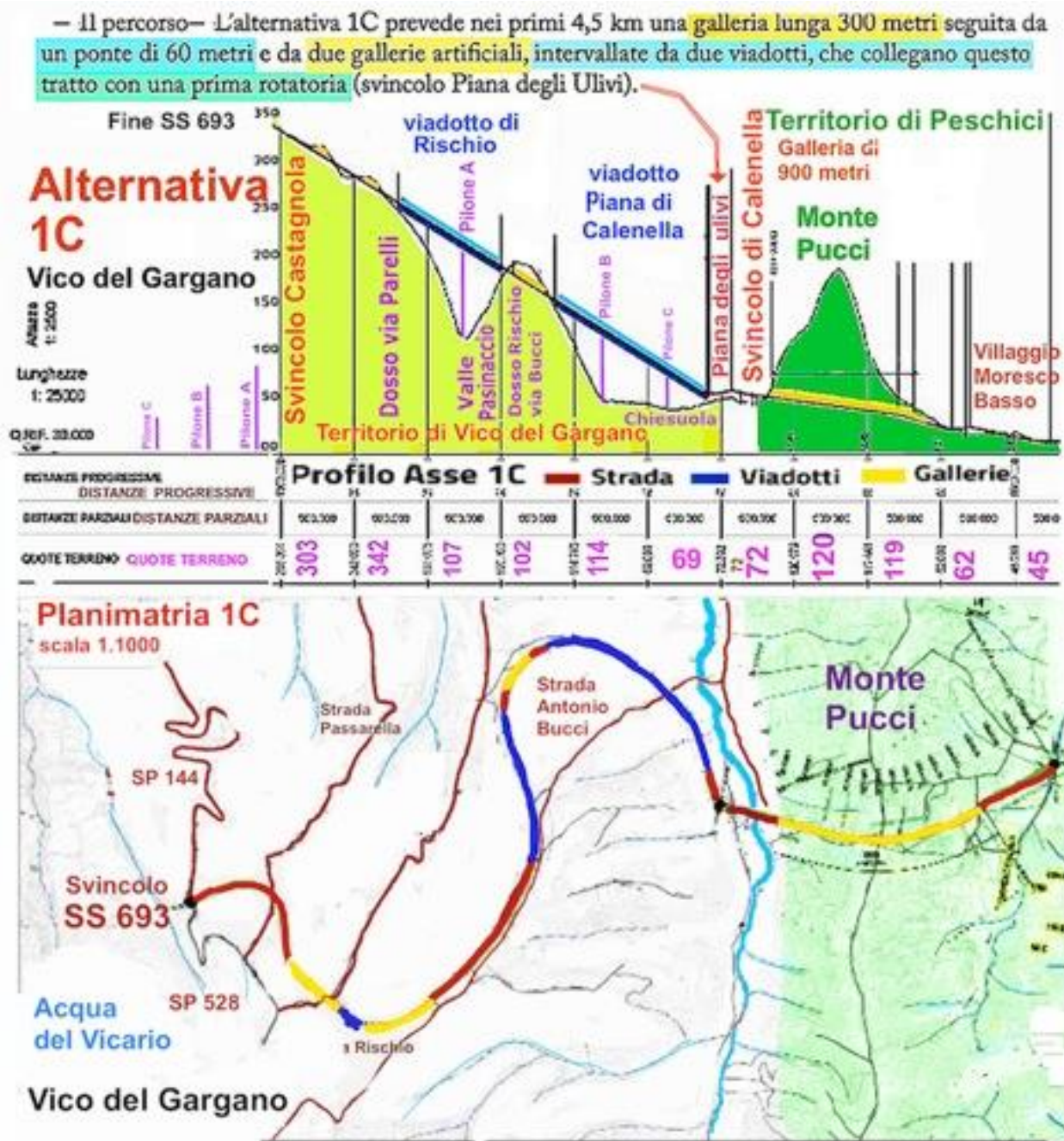
mutare del percorso.

Gli invadenti piloni, pungenti come frecce infilzati nella carne della madre roccia vanno annullati visivamente. Patrick Blanc è il maestro creatore dei muri vegetali e tanti altri poco conosciuti.

Il secondo viadotto che da quota 156 scende a quota 66 sebbene disegnato da una grande curva può essere arricchito, come un grande balcone che si affaccia sulla baia, con piccole banchine di sosta, che inviteranno i turisti a scendere dallo svincolo per sostare sulla spiaggia e visitare la necropoli paleocristiana.

Riflessioni e ricerca di bellezze scaturite dall'ascolto dell'intervento dell'ing. Nando Granieri, coordinatore del Progetto ANAS.

Gianni De Maso.



Le Alternative 1A e 1B nel Progetto di completamento della Strada Super SS 693, attraverseranno il territorio di Vico del Gargano, dal pianoro della Castagnola fino alla galleria di Monte Stregone. L'immissione di 2429 metri di viadotti con piloni verticali molto alti stravolgerà l'immagine del nostro territorio, senza nessun vantaggio.

Correre velocemente verso lo svincolo di Mandrione attraversando gallerie per complessivi 5300 metri è un costo elevato e costante per l'illuminazione che con la guerra in atto non possiamo progettare.

L'impatto più devastante è dato dai tre viadotti. Piloni altissimi saranno visibili dai turisti della Baia di Calenella. Lo spettacolo delle auto che corrono veloci verso la galleria di Monte Stregone lo si può godere anche dal Parco della Rimembranza del Convento dei Cappuccini. - E noi vichesi staremo a guardare.

Superstrada –Vico del Gargano –Mattinata .— L'Alternativa 1D fa un percorso brutale, con un impatto devastante infierisce sui dossi rocciosi e perfora perpendicolarmente le diramazioni verso est della Coppa Rischio.– 1D è l'Alternativa beffarda. Attraversa il territorio di Vico. Maciulla Coppa Rischio con gallerie e viadotti. Scende nella Piana di Calenella ad una quota alta da non consentire lo svincolo, poi svolta verso Monte Pucci, penetra nella galleria ed esce nella Piana di Peschici, con tre svincoli. – Una feroce burla, dunque senza nessun vantaggio per il territorio e le strutture turistiche di Vico, uno sfregio inaccettabile che costa 312 milioni di EU.—



Planimetria
Asse 1D

3 Svincoli nel territorio di Peschici
Nessuno nel territorio di Vico

Superstrada.-- 1D è l'Alternativa beffarda. Attraversa il territorio di Vico. Maciulla Coppa Rischio con gallerie e viadotti. Scende nella Piana di Calenella ma poi svolta verso Monte Pucci, penetra nella galleria ed esce nella Piana di Peschici.– Una feroce burla, uno sfregio inaccettabile che costa 312 milioni di EU.--

Territorio di Vico del Gargano

Alternativa 1D



Territorio di Peschici

PROFILO 1D ■ gallerie ■ viadotti ■ strada



Alternative 1A - 1B



viadotto 3
lunghezza 1550 m.

scala
Lunghezza 1: 25000

territorio di Vico

dalla Castagnola alla galleria
di Monte Stregone 3000 metri



Viadotto 3 sulla valle di Calenella 1550 m
Lunghezza uguale 12 campi di calcio affiancati



**Acquedotto del Van Vitelli lungo (soltanto) 529 metri
alto 50m, in confronto a 1550 metri del viadotto 3.**
Impatto soffocante per la strada Coppa Maria.

Piana degli ulivi di Calenella. – Non è il teschio che fa vedere la bellezza di un volto, ma tutto ciò che è cresciuto sulla sua struttura. Non è lo scheletro umano che fa vedere la bellezza di un corpo, ma tutto ciò che copre la sua struttura.

Non sono i piloni dei viadotti che fanno la bellezza di un luogo, ma le caratteristiche più significative che riusciamo a trasferire sulla loro solida struttura, sia le caratteristiche di quelle accanto, sia di quelle, un po', più lontane ma appartenenti al territorio.

Il Gargano ha mille volti della roccia e migliaia di elementi vegetali. Elementi che alcuni architetti contemporanei hanno trasferito nelle loro realizzazioni.

Una delle bellezze della roccia garganica è la variazione ritmica delle ondulate stratificazioni disegnate dalla selce nera.

Il viadotto che scavalca la sorgente di Pasinaccio avrà i piloni allineati nella valle e questi, sebbene in parte nascosti al di sotto del piano della strada, andrebbero rivestiti con riferimenti alla roccia e alla vegetazione.

Il viadotto curvo della Piana degli ulivi di Calenella che sbuca da una breve galleria dovrebbe far vedere ciò che non si vede, ma che sta dietro la rupe di Monte Pucci. Dopo aver attraversato la galleria i viaggiatori dovrebbero attraversare una struttura di legno riprodotte un trabucco, architettura tipica della costa del Gargano.

Il viadotto, nella torsione verso l'interno per raggiungere la quota del suolo e lo svincolo, attraversa la Piana degli Ulivi. I tronchi e le robuste ramificazioni degli alberi dovrebbero ricoprire i piloni e sporgere anche al di sopra del livello della strada.





QUADERNO DEGLI ATTORI

10 marzo 2022

Presentato da
**Medici primo
intervento e
118 di Vieste**

SUPERSTRADA DEL GARGANO

QUADERNO DEI MEDICI DEL PUNTO DI PRIMO INTERVENTO E 118 DI VIESTE

Sulla questione della realizzazione della nuova superstrada del Gargano, vogliamo dire la nostra opinione, lasciando ai tecnici i dettagli delle varie opzioni esecutive.

In realtà veniamo a ribadire fatti e situazioni noti ai più, ma per sicurezza torniamo a specificarli per chi non conosce il nostro territorio.

La nota dolente è che a Vieste non c'è un Ospedale con degenza, né è prevista una sua realizzazione.

Sebbene ci siano dei Servizi Sanitari di base (che comunque potrebbero e dovrebbero essere potenziati), come il Punto di Primo Intervento, la Continuità assistenziale, i Medici di Medicina Generale, il Poliambulatorio (con alcuni specialisti ambulatoriali e primi accertamenti tecnico diagnostici), la grande maggioranza del fabbisogno sanitario (visite specialistiche, esami, controlli, ricoveri, ecc.) la popolazione (residenti e turisti), la può ricevere solamente negli ospedali del Gargano.

Questi sono in primis L'Ospedale OCSS di San Giovanni Rotondo, poi Foggia, San Severo e, parzialmente, Manfredonia (sedi fra l'altro di Dipartimenti di Emergenza-Urgenza di primo e secondo livello). Vista la lontananza di questi Presidi Ospedalieri (60 km Manfredonia, 80 km San Giovanni Rotondo, 100 km Foggia e San Severo) e SOPRATTUTTO L'ATTUALE TEMPO DI PERCORRENZA AUTOMOBILISTICO (1 ora x Manfredonia, 1.15 per San Giovanni

Rotondo, 1.30 per Foggia e San Severo) è evidente la criticità della situazione sanitaria a Vieste.

E' da tener conto inoltre che l'ambulanza del 118 (in estate 2) per un soccorso con successivo ricovero in ospedale si allontana dal territorio, SGUARNENDOLO, per 3-4 ore (e la media è di 1-2 ricoveri al giorno).

D'altronde l'utilizzo dell'elisoccorso, seppur importantissimo per gli interventi salvavita, è una goccia nel mare fra tutte le situazioni, di emergenza e non, che si verificano sia nei mesi invernali, sia negli estivi.

E inoltre perché non pensare a tutti i disagi dei pazienti che per una semplice visita specialistica che dura qualche minuto deve sobbarcarsi un viaggio di 2-3 ore (fra andata e ritorno), disagio patito anche dai parenti che si recano in ospedale a trovare i propri cari ricoverati.

Come negli altri casi dei lavoratori pendolari, la scelta di venire a lavorare a Vieste da parte degli operatori sanitari è sempre secondaria ed ultima rispetto ad altre sedi, proprio per la difficoltà di raggiungerla in tempi brevi. E ciò è più drammatico vista la scarsità di medici ed infermieri (già adesso molti turni di 118 e Guardia Medica sono demedicalizzati).

Da tutto ciò l'importanza di una viabilità migliore (cosa che i Romani avevano già scoperto più di 2000 anni fa).

I MEDICI DEL PUNTO DI PRIMO INTERVENTO E 118 DI VIESTE



QUADERNO DEGLI ATTORI

10 marzo 2022

Presentato da
**Fernando
Pochet**

Tutte queste Associazioni ambientaliste firmate con Puglia finale...dovrebbero essere di tipo garganico per capire le vere esigenze dei cittadini che vivono sul territorio già definito come zone disagiate.

Siamo privi di infrastrutture per alleviare i nostri disagi di ogni genere...la mia esperienza personale ne è prova...sono un paziente oncologico da più di 5 anni....percorro l'unica strada percorribile LA NOSTRA BELLA LITORANEA...bella turisticamente parlando ma non credo nel mio caso, costretto per almeno due volte a settimana percorrerla per raggiungere l'ospedale di S. Giovanni rotondo....per la terapia mi chiedono di raggiungere il sito del poliambulatorio alle 8.30, significa per me ed i miei alzarsi alle 5.00 e partire per le 6.30 un percorso difficile e pericoloso in base al periodo.... Deve andare bene per non incontrare mezzi pesanti che ti portano a fare code dove per la fretta sei portato a sorpassi azzardati pké fuori orario....il rientro è ugualmente stressante dopo queste giornate lunghe passate per la terapia...sei stanco e appesantito dai medicinali...la mia come tanti altri cittadini con le stesse problematiche drammatiche da queste Associazioni siamo considerati meno importanti rispetto a quello che intendono tutelare?

....quanti altri casi difficili ci sono che con questa infrastruttura verrebbero risolte?

....lasciate perdere parlate senza rispetto verso i Vostri SIMILI... VERSO LA VITA DI OGNI CITTADINO GARGANICO.



QUADERNO DEGLI ATTORI

10 marzo 2022

Presentato da
**Michele
Lopriore**

La superstrada deve essere fatta perchè è una necessità per tutti i cittadini del Gargano.

L'ospedale più vicino e completo è a S. Giovanni Rotondo, il Tribunale più vicino è a Foggia come la stazione ferroviaria e come molti uffici, pendolari che si spostano per studio o lavoro, aziende che non possono investire per mancanza di infrastrutture.

Bastano questi problemi per chiedere la superstrada?

Grazie



QUADERNO DEGLI ATTORI

12 marzo 2022

Presentato da
**Proloco
Vieste**

Tra il **SI** e il **NO** per la realizzazione dell'opera denominata Strada Garganica bisogna considerare soprattutto e prima di tutto se l'infrastruttura debba essere realizzata con gli antichi metodi della cementificazione o con le caratteristiche della **SOSTENIBILITA'**, obiettivo dell'Unione Europea, che ha posto questa caratteristica al centro delle sue strategie per un nuovo modello di sviluppo.

La sostenibilità consiste nel rapporto tra resilienza, funzionamento, economia, ambiente e costruzioni: è in questa cornice che devono essere inquadrati le infrastrutture sostenibili. Vivere un territorio implica costruire abitazioni e sviluppare reti di trasporto e servizi (idrici, elettrici, digitali) che si intersecano gli uni con gli altri.

Le **infrastrutture segnano il territorio**, ne cambiano il paesaggio, lo trasformano, lo uniscono, ma allo stesso tempo lo dividono, impattando significativamente sull'ecosistema in cui sono inserite.

Costruire **infrastrutture sostenibili** significa quindi sviluppare un sistema di supporto ai servizi **in armonia con ambiente e paesaggio**. Significa **rispettare le persone**, il loro lavoro e la loro sicurezza durante la fase di costruzione, **migliorare la vita** delle comunità per aspetti economici ma anche sociali, **valorizzare i paesaggi** interessati dai lavori e pensare ad un sistema di manutenzione e cura in grado di assicurare alle grandi costruzioni la **capacità di resistere, adattarsi e migliorarsi nel tempo** a eventi noti, come un terremoto, oppure nuovi, come il cambiamento climatico.

Per realizzare infrastrutture sostenibili è necessario **individuare la relazione tra cosa le infrastrutture creano, collegano, disegnano e modellano**, al fine di reinterpretarle in funzione del territorio e considerare le due parti integrate in una strategia d'insieme. Lo sviluppo sostenibile delle infrastrutture passa necessariamente attraverso l'interpretazione sistemica e strategica di interi territori, con l'obiettivo di garantire l'efficienza di quanto viene costruito ma anche la sopravvivenza dell'ecosistema in cui le infrastrutture sono inserite.

Realizzare infrastrutture sostenibili significa prenderne in considerazione la dimensione socio-culturale, consapevoli della loro influenza su qualità e stili di vita delle persone. In questo contesto vanno identificati i **bisogni ai quali le infrastrutture sono chiamate a rispondere** e che possono essere ricondotti ad alcuni archetipi: paesaggio, acqua, rifiuti, trasporti, energia e informazioni.

- L'**infrastruttura paesaggistica** è un sistema di spazi aperti dentro e intorno alle città che fornisce una vasta gamma di servizi alla comunità urbana. Il paesaggio differisce da altri sistemi di infrastruttura in quanto non è definito dalla sua risposta a una domanda specifica. È un'infrastruttura alternativa, flessibile e con il potenziale intrinseco della sua versatilità. Il paesaggio aggiunge identità locale, offre opportunità di svago, sostiene habitat e processi naturali, fornisce acqua, cibo e risorse materiali, mitiga e compensa gli impatti negativi di altri sistemi infrastrutturali e aumenta la capacità di recupero di una città nel fronteggiare un clima che cambia ed eventi meteorologici sempre più estremi.
- Le **infrastrutture di trasporto** comprendono strutture e sistemi per la mobilità di passeggeri e merci. Rappresentano un catalizzatore di base per lo sviluppo, poichè sono strettamente correlate con le economie urbane e rurali che alimentano la città. La forte presenza fisica e la conseguente impronta sul territorio pongono una serie di sfide: le infrastrutture creano connessioni, ma anche barriere non volute tra natura e comunità locali. **Le infrastrutture sostenibili di trasporto** hanno quindi l'obiettivo di **evitare, minimizzare e compensare gli impatti negativi su individui, comunità ed ecosistemi** nel corso della loro espansione (che risponde alla esigenza di soddisfare la crescente domanda da parte degli utenti).

Il ruolo delle infrastrutture sostenibili, siano esse fisiche, tecnologiche, stradali o informatiche, risulta quindi strategico e permette di modificarne il fine ultimo: dall'essere unicamente percepite come mezzi di trasporto, veicoli di informazioni o sostegni tecnologici, le infrastrutture hanno la possibilità di trasformarsi in un vero e proprio sistema per rileggere, conoscere e vivere al meglio il territorio.

Con la buona certezza che l'opera sarà realizzata con le caratteristiche ormai indispensabili delle SOSTENIBILITA', e nell'esprimere il mio favore per la stessa, per le indicazioni tecniche, mi rifaccio alle opportune considerazioni **dell'ing. Antonio Chionchio** che condivido totalmente e riporto:

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)



QUADERNO DEGLI ATTORI

12 marzo 2022

Presentato da
Sergio Ruggieri
Maricla Ruo

Alcune osservazioni sulla superstrada del Gargano.

Il progetto “superstrada del Gargano”, dopo decenni, potrebbe finalmente realizzarsi per apportare notevoli benefici alle popolazioni locali, ai numerosi turisti che si recano sul Gargano ed all'ambiente naturale.

Le considerazioni seguenti provengono da cittadini viestani, pendolari e turisti del Gargano.

I numerosi viaggi effettuati lungo la sp 53, nel corso degli ultimi vent'anni, ci consentono di essere testimoni oculari delle problematiche automobilistiche di quel tratto stradale.

Generalmente, nell'intervallo da novembre a marzo, la strada provinciale 53, da Mattinata a Vieste e/o viceversa, risulta sgombra, facilmente percorribile in tempi che si aggirano tra i 30 ed i 60 minuti, in base alle caratteristiche tecniche del mezzo ed all'imprudenza dell'automobilista.

In primavera, da aprile a settembre, la suddetta strada si popola di tutte le tipologie di veicoli: bici, moto, auto, auto con roulotte, camper, furgoni, camion di varie dimensioni, auto-articolati, ecc.

Durante il viaggio, è tipico incontrare il turista interessato ai bellissimi scorci che si possono ammirare lungo il tortuoso percorso e, nello stesso tratto, assistere ai sorpassi, talvolta azzardati, sempre più numerosi, di chi vorrebbe accelerare la marcia. Situazioni che creano lunghissime code, sfilenti, per chi vuole raggiungere Vieste.

Dal punto di vista ambientale-naturalistico, il tratto di costa, ecotono tra la terra e il mare, subisce certamente un impatto negativo.

Dal punto di vista turistico, l'utente risente del disagio dovuto al traffico e non riesce a godere delle bellezze offerte dal territorio.

La realizzazione di una strada veloce, che si sviluppa in galleria e viadotto, permetterebbe di smistare la componente di traffico turistico da quella commerciale e di servizio, contribuendo ad una riqualificazione dell'area costiera, con la possibilità di insediare lungo il tratto stradale una ciclovia/percorso pedonale utile alla valorizzazione delle peculiarità paesaggistiche del tratto di costa tra Mattinata e Vieste.

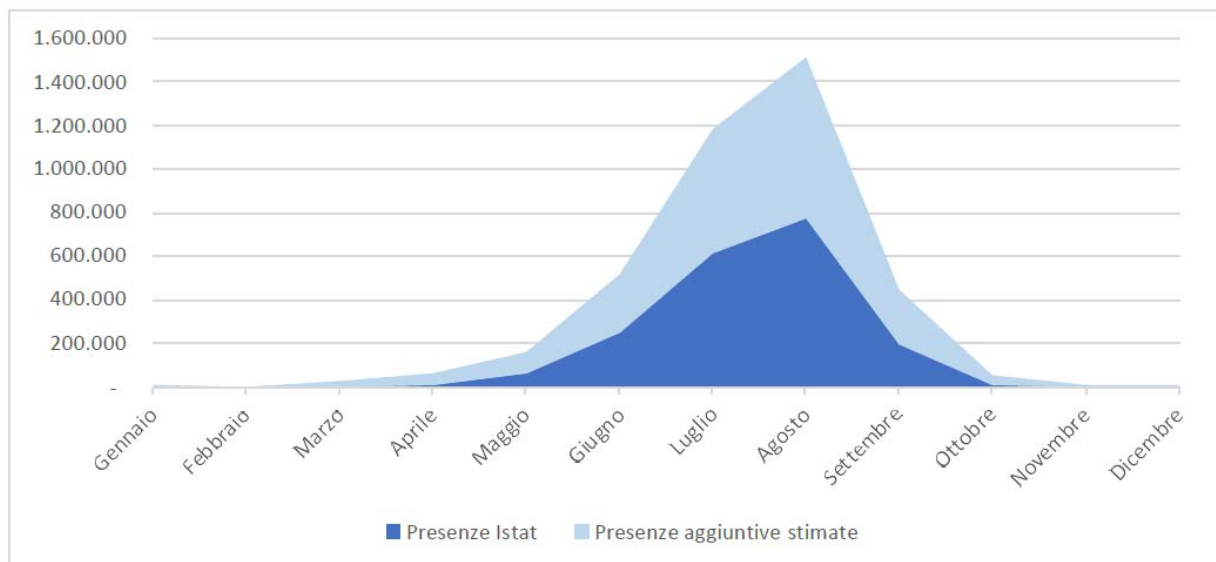
Inoltre, un percorso in galleria e viadotto, non comporta consumo di suolo e non costituisce una barriera ecologica.

Infine, riteniamo utile evidenziare come, nel lontano 1995, i relatori della legge istitutiva del Parco Nazionale del Gargano hanno dovuto dare una forma alla zonizzazione del neo Parco, istituendo le zone 1 e 2, zone con vincoli dettati dalla legge quadro sulle aree protette (394 del 1991). Tali zone, seconda la legge quadro, dovevano essere poi riviste e dettagliate da un Piano del Parco, predisposto entro *diciotto mesi* dalla costituzione dei suoi organi, che dovesse valutare le emergenze e le necessità di sviluppo del territorio di interesse.

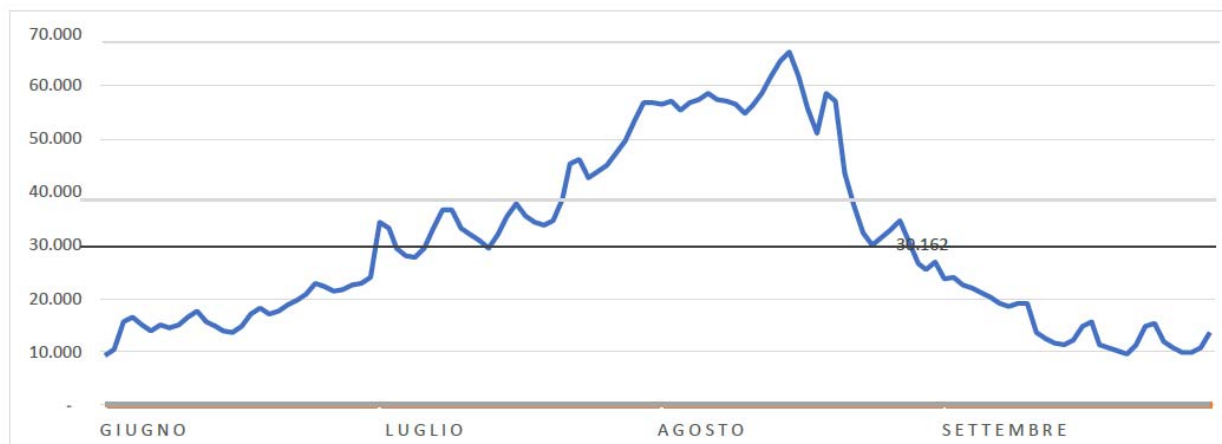
Purtroppo, dopo 27 anni dalla sua istituzione, non abbiamo ancora il Piano del Parco, pertanto quella zonizzazione non può essere rappresentativa delle esigenze di tutela, sviluppo e conservazione del Parco nazionale del Gargano.

Si allegano alcuni grafici estrapolati da uno studio dell'Agenda Regionale del Turismo (<https://www.agenziapugliapromozione.it/portal>) commissionato alla New Mercury Tourism Consulting di Firenze nel 2018 sul movimento turistico stimato a Vieste nel 2016.

Vieste, secondo questo studio, registra 4.017.827 di presenze che necessitano, chiaramente, di un continuo approvvigionamento di risorse per la ristorazione, il settore alberghiero ed i servizi. Risorse che raggiungono la città su gomma.



Vieste. Andamento presenze mensili Istat e delle presenze aggiuntive stimate. Anno 2016



Vieste. Presenze giornaliere nel periodo 1° gennaio – 30 settembre 2016.

Con la speranza di aver espresso un contributo utile alla valorizzazione del Gargano,
Cordialmente salutiamo.

Vieste, 12 marzo 2022.

Sergio Ruggieri e Maricla Ruo



QUADERNO DEGLI ATTORI

12 marzo 2022

Presentato da
Comitato
Opzione Zero

Si premette che gli aspetti critici sulle ragioni dell'opera sono stati già bene evidenziati punto per punto dagli interventi delle Associazioni Ambientaliste e dall'Associazione Pervinca, interventi che si condividono pienamente.

Preme invece rilevare, in premessa, come anche se per mera causalità geografica, la preservazione della ricchezza ambientale del Gargano sia stata frutto, della sua non immediata raggiungibilità, lontano da grandi centri abitati (Foggia dista un centinaio di chilometri) e distante dalle grandi direttrici di flusso stradale funzionali, al contrario ad un massiccio turismo di massa che ha portato come indotto, forti fenomeni speculativi ed inquinanti.

Il Gargano è stato meta di villeggiatura per i proprietari di seconde case e per turisti che hanno scelto, nonostante la distanza, di raggiungere un ambiente integro e ricco di natura; in definitiva un turismo di qualità.

Il progetto della strada a scorrimento veloce da Vico a Mattinata fu già ideato una trentina di anni orsono ma subito abbandonato per la morfologia tormentata del territorio, la valenza irripetibile del suo patrimonio naturale e le caratteristiche del suo assetto idrogeologico.

E' appena stata approvata la modifica dell'art, 9 della Costituzione che introduce la tutela dell'ambiente, della biodiversità e degli ecosistemi per la salvaguardia delle ricchezze del territorio nell'interesse delle future generazioni.

La realizzazione del megaprogetto prevede decine di viadotti e gallerie che comporteranno l'abbattimento di ulivi secolari, pinete storiche, disboscamenti selvaggi, dissesti idrogeologici in un

territorio che ha già subito notevoli ferite, compromettendo inoltre, in maniera irreparabile la fauna, la biodiversità e gli ecosistemi che, finora hanno trovato nel Parco Nazionale del Gargano il loro habitat ottimale.

Il lavoro dei cantieri si protrarrà ad essere realisti per più decenni, arrecando enormi disagi alla popolazione locale ed un decremento importante dell'afflusso turistico.

Tutti aspetti che nulla hanno a che vedere con un'idea di sviluppo sostenibile, transizione ecologica e green economy.

In considerazione poi, del fatto che la massima affluenza dei villeggianti avviene nelle due settimane a cavallo di Ferragosto, la realizzazione del progetto in questione finirebbe per creare l'ennesima cattedrale nel deserto.

Ciò non toglie che sia necessario ed urgente l'intervento degli Enti territoriali competenti al fine di eliminare vecchie ed annose problematiche.

Le risorse messe a disposizione dal PNRR andrebbero utilizzate per dare finalmente risposta alle più che legittime aspettative delle popolazioni locali con:

ammodernamento e manutenzione della rete viaria esistente;

implementazione ed integrazione dei sistemi di trasporto pubblico;

intermodalità dei trasporti;

utilizzo delle vie marine;

ampliamento dell'offerta formativa d'istruzione secondaria superiore con la creazione di Istituti ad indirizzi coerenti con la vocazione turistica ed agroalimentare del territorio;

istituzione di una **struttura ospedaliera** in grado di servire soprattutto i paesi costieri del litorale Nord e quelli delle colline immediatamente retrostanti.

Non si costruisce una superstarda per raggiungere l'unica struttura ospedaliera, si costruisce l'ospedale. E' inconcepibile che a tutt'oggi lo stesso non sia ancora stato predisposto, in contraddizione con la normativa che impone di assicurare condizioni e garanzie di cura della salute uniformi su tutto il territorio nazionale, tanto più tenendo conto della Pandemia tuttora in corso.

Come già rilevato da altri attori, i tempi di percorrenza si accorcerebbero di qualche decina di minuti! Siamo proprio sicuri che questo sia conveniente considerando il rapporto costo-benefici o non rappresenti al contrario, la strada più facile, meno proficua e più datata per un ulteriore sviluppo del territorio?

La costruzione del prolungamento della strada a scorrimento veloce non può essere la soluzione all'assenza decennale di un armonico progetto di sviluppo socio-economico.

E' arrivato il momento di decidere cosa vogliamo fare del Gargano: una meta di antiquata concezione di un turismo di massa o un luogo dove si coniuga la vocazione di molteplici e versatili offerte turistiche come l'escursionismo, il cicloturismo, il pellegrinaggio religioso (il cammino di San Michele è il tratto finale della Via Francigena), l'orienteeing etc. con l'immenso patrimonio

naturalistico del paesaggio per un turismo di qualità consapevole e rispettoso dei luoghi e della sua storia?

E' su questo modello di sviluppo che occorre porre il focus per una crescita complessiva ed integrata di tutte le realtà attive sul territorio.

Sorprende, infine, l'assenza in questo dibattito della voce istituzionale del Presidente del Parco Nazionale. Avrebbe, quanto meno, dovuto ricordare ai progetti dell'opera stradale la presenza dei vincoli rigidissimi previsti dal D.P.R. 5 giugno 1995 istitutivo dello stesso, come il divieto di realizzare nuove opere di mobilità (quali i tracciati stradali) e simmetricamente sorprende la presentazione dell'itinerario 3 da parte di progettisti che ignorano incredibilmente gli stessi divieti.

In conclusione, premesso che una Conferenza di servizi sarebbe la sede più auspicabile a progettare l'ulteriore sviluppo del Gargano dimensionato alle qualità e ai valori del territorio, questo Comitato si esprime a favore di interventi stradali specifici e chirurgicamente mirati alla manutenzione e valorizzazione dell'esistente rete viaria da Vico a Manfredonia.

Comitato per l'Opzione Zero



QUADERNO DEGLI ATTORI

15 marzo 2022

Presentato da
**Comune
di Vieste**

Completamento Superstrada garganica, non questione di “SE”, semmai di “QUANDO”.

Il dibattito pubblico attivato, ai sensi del DPCM 76/2018, sul completamento della Superstrada garganica favorisce una riflessione più articolata sull'importanza dell'opera, sulla sua indispensabilità, rinfocolando la speranza che dalla fase dibattimentale, pur opportuna, si acceleri verso la fase realizzativa.

L'occasione riporta in auge i cardini di un dibattito piuttosto simile animatosi negli 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 della più svariata estrazione, caratterizzati dal *favor* al completamento dei tronchi residui di Vico-Vieste e Vieste-Mattinata .

Oggi, ancor più di allora, nell'epoca del valore aggiunto macro e microeconomico dato dalla dotazione di reti infrastrutturali quali strade, ferrovie, aeroporti, porti ecc. al servizio di un territorio, si è ulteriormente e decisamente amplificato il peso schiacciante di quelle argomentazioni già a suo tempo assertive.

Ai giorni nostri, implementare un'opera pubblica in un qualsiasi territorio, grazie ai supporti tecnologici e telematici consente un'attenta ponderazione degli interessi diffusi in gioco nella partita dell'impatto. In concreto, il monitoraggio digitalizzato del territorio con l'adozione delle e-maps, i rendering sull'impatto ecocompatibile delle opere pubbliche, la specializzazione dei materiali di costruzione, unitamente all'accresciuta consapevolezza dell'importanza della salvaguardia delle biodiversità del territorio garganico, consentono di superare una volta per tutte le obiezioni endemiche al completamento della superstrada garganica.

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.

All'esito del dibattito nella bilancia *dei pro e dei contro* si profilerà ancor più prevalente il peso delle ragioni a favore.

In aggiunta alle stesse, di seguito ribadiamo -in questa sede per brevità di esposizione- una sintesi analitica delle ragioni a nostro avviso inconfutabili a supporto del completamento della Superstrada garganica in argomento.

- Miglioramento della mobilità sanitaria a servizio del distretto sanitario del Gargano nord, privo di ospedale di riferimento, con gli altri poli ospedalieri finitimi;
- Superamento dall'endemico isolamento geografico con le prevedibili positive ricadute sull'interazione con macro e micro ambiti territoriali di prossimità (ambito regione Puglia, sud peninsulare, collegamenti con metropoli e capoluoghi 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 agli effetti del dissesto idrogeologico derivante da franosità e smottamenti, e più protetta dagli effetti delle 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 rotonde - 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", ma solo di "quando". Il prima possibile, a mio avviso.

Vieste, 15 marzo 2022

Giuseppe Nobiletti
Sindaco di Vieste



QUADERNO DEGLI ATTORI

15 marzo 2022

Presentato da
**Comune
di Mattinata**

COMUNE DI MATTINATA

SUPERSTRADA GARGANICA

QUADERNO DEGLI ATTORI

Questa infrastruttura può migliorare la qualità della vita delle comunità che attraverserà.

Crediamo che sulla bontà di questo paradigma i dubbi siano davvero pochi. E' evidente che il più ampio numero di esigenze riscontrate dovrà essere contemplato, non ultimo quello della tutela ambientale.

Grazie agli incontri attivati in seno al dibattito pubblico promosso, ai sensi del DPCM 76/2018, sono emerse diverse sensibilità che dovranno trovare esito in una progettazione che contempli il più possibile le sollecitazioni che, in maniera costruttiva, si sono palesate.

Un cambio di paradigma, appunto, sul quale una costante fondamentale dovrà, inequivocabilmente essere, la chiarezza comunicativa verso i cittadini sui tempi realizzativi.

Al contrario si rischierebbe uno scollamento fiduciario tra gli enti coinvolti, l'Anas e l'opinione pubblica, appunto.

Le comunità si sono espresse a favore dell'opera.

Questo dato è oggettivamente stato riscontrato negli incontri del dibattito pubblico. Così come sono emersi pareri dissonanti, legittimi e per alcuni versi anche giustificati da seri approfondimenti, ma minoritari.

Crediamo non ci sia necessità di sottolineare quanto sia importante l'esigenza di un collegamento più rapido e soprattutto più sicuro tra le nostre comunità e il resto della Capitanata. Quanto sia utile ribadire che le strade, tutte le strade, non vadano interpretate come attraversamento a senso obbligato verso un'unica municipalità ma, al contrario, in entrambi i versi.

L'interscambio tra le comunità coinvolte e la possibilità che i flussi turistici copiosi che arrivano su questi territori ogni anno restituirebbe opportunità reciproche. Non riconoscere questo aspetto sarebbe ingiusto ma soprattutto decontestualizzato anche dal punto di vista storico.

Se consideriamo inoltre, che con il progresso delle tecnologie informatiche, delle tecniche di progettazione, dell'evoluzione dei materiali di costruzione, accompagnato dalla diffusa consapevolezza che approcci progettuali vocati all'ecocompatibilità, permetterebbero di vedere realizzata l'opera, contemplando anche e soprattutto le condivisibili preoccupazioni palesate da alcuni, non solo a titolo personale ma anche come riferimento di associazioni ambientaliste.

Non deve tuttavia essere derubricata a sola esigenza di campanile di singole comunità, l'evidente necessità di migliorare i servizi pubblici: sanitario in primis, di mobilità, non solo pendolare, l'intercambio commerciale e quello dei flussi turistici.

Sulle proposte progettuali si ritiene di condividere l'adozione di attraversamenti il più brevi possibili così da limitare al massimo l'impatto con le peculiarità morfologiche del territorio, scegliendo tra quelle con maggiore compresenza di gallerie e viadotti favorendo, lì dove possibile, l'introduzione di appositi attraversamenti faunistici.

Riteniamo di non entrare nel merito tecnico anche perché fiduciosi dell'approccio diligente, terzo e competente dell'intera struttura tecnica dell'ANAS e altrettanto consapevoli che tutto è di per se migliorabile.

Non abbiamo evidentemente la pretesa che, il nostro contributo come Amministrazione comunale, sia esaustivo e insindacabile ma abbiamo ritenuto corretto arricchire il dibattito, anche con un nostro apporto attraverso la redazione di questo Quaderno.

Mattinata, 15 marzo 2022



QUADERNO DEGLI ATTORI

15 marzo 2022

Presentato da

- **Comune di Peschici**
- **Pro Loco Peschici**
- **Confcommercio Peschici**

COMUNE DI PESCHICI – Come già evidenziato in occasione del dibattito pubblico tenutosi nell’auditorium comunale, questa Amministrazione ritiene assolutamente indispensabile ed auspicabile la prosecuzione della SSV693, al fine di migliorare i collegamenti viari in un territorio impervio e geomorfologicamente accidentato. Certe sarebbero le ricadute positive sulla sanità pubblica (raggiungimento delle strutture ospedaliere in tempi più ristretti), sulla sicurezza stradale, sui flussi turistici, sui commerci, sul traffico pendolare. Anche la salvaguardia del nostro patrimonio boschivo ne gioverebbe in virtù della maggiore celerità con cui i mezzi di intervento giungerebbero sul nostro territorio.

L’opzione “zero” è pertanto da ritenersi improponibile.

Altrettanto inaccettabile è che il comune di Peschici, a fortissima vocazione turistica per il numero di presenze stagionali, al fronte di un investimento di diverse centinaia di milioni di euro, non debba beneficiare di uno svincolo della futura arteria stradale in prossimità del suo abitato. Pertanto, si ritiene che l’itinerario 1A sia da escludere in modo categorico.

Si demanda ai progettisti ANAS la scelta del tracciato più consono ai contesti geomorfologici, di sicurezza idraulica, paesaggistici e ambientali in senso lato, pur propendendo tendenzialmente per il tracciato 1B, in quanto apporterebbe i maggiori benefici in termini di tempi di percorrenza più ristretti.

PRO LOCO – CONFCOMMERCIO PESCHICI – Riteniamo che il completamento del collegamento tra SSV693 e SS89 sia fondamentale per lo sviluppo non solo della viabilità ma anche in prospettiva di tutto il comparto turistico e commerciale del nostro territorio. Tra i vari itinerari che sono stati esposti durante gli incontri coi progettisti ANAS anche noi escludiamo in maniera assoluta l’itinerario 1A, sperando che la scelta ricada sull’itinerario più adatto, sia alla morfologia del nostro territorio e sia alla sicurezza idraulica dello stesso. Riteniamo comunque che il tracciato 1B potrebbe rappresentare un giusto compromesso tra i tracciati esposti (1B, 1C, 1D).



QUADERNO DEGLI ATTORI

15 marzo 2022

Presentato da
**Giuseppina
Cutolo**
Italia Nostra
Foggia

Contributo di riflessione sul completamento della SSV del Gargano.

Il completamento della SSV del Gargano è questione troppo complessa per esaurirsi in poche considerazioni affrettate o ridursi alla solita dicotomia tra residenti favorevoli, esterni contrari, né si possono assumere posizioni oltranziste che arrivano a paventare addirittura di *distruzione* del Parco Nazionale del Gargano.

In realtà, si tratta di discutere in che modo adeguare e mettere in sicurezza le strade garganiche che, oggettivamente, risultano inadeguate e pericolose, oltre che sfiancanti per chi le percorre regolarmente, sia per raggiungere il capoluogo, sia per muoversi all'interno del territorio da un Comune all'altro. Una viabilità indubbiamente obsoleta, realizzata oltre 60 anni fa con criteri impensabili per i sistemi di mobilità correnti.

Si tratta, dunque, di trovare soluzioni tecniche che siano il più possibile rispettose del territorio, che tutelino ogni forma di vita che vive in questo territorio, e che, possibilmente, contribuiscano anche alla generale riduzione dell'inquinamento prodotto dagli autoveicoli sottoposti a percorsi tortuosi fatti di ripide salite e discese, di tornanti, di rallentamenti che a loro volta causano intasamento del traffico veicolare spesso con conseguenze drammatiche.

Al contempo, non si può sottacere la preoccupazione per l'impatto che quest'opera faraonica e dispendiosa, inevitabilmente, potrebbe produrre, se non attentamente progettata e governata, su un territorio dalla morfologia fragile e complessa.

Se, da una parte, la marginalità dovuta alla morfologia e alla posizione del nostro promontorio ne ha in parte preservato l'indiscutibile bellezza e peculiarità, questo isolamento è stato ed è motivo di profondo disagio per le comunità locali a cui va riconosciuta la tenacia e resilienza di chi decide di rimanere, mentre la popolazione di quasi tutti i centri scema di anno in anno, come dimostrano in maniera inoppugnabile i dati demografici.

Un intervento di così vasta portata in un Parco Nazionale non può essere deliberato a cuor leggero, e ben fanno la committenza e l'ufficio di progetto a procedere con estrema cautela, ascoltando le molteplici voci che si levano dalla cittadinanza, purchè non si tratti di mera formalità volta a prevenire futuri ostruzionismi e contrasti.

A questo riguardo, suscita sconcerto l'incomprensibile silenzio del Presidente del Parco del Gargano, la cui voce autorevole vorremmo sentire già in questa fase preliminare, senza attendere il pronunciamento formale in sede di progetto definitivo, perché si faccia interprete delle ansie che attraversano la popolazione e accompagnano la genesi di questa infrastruttura le cui criticità non è difficile prefigurare, anche volendo prestare la necessaria fiducia nelle competenze del gruppo di progetto.

Anche decidere semplicemente di adeguare l'esistente per tutta la lunghezza del percorso, atteso che per i suoi due terzi si ipotizza proprio l'ampliamento delle dimensioni della carreggiata, comporterebbe enormi sbancamenti e la realizzazione di muri di contenimento per lunghi tratti laddove la pendenza lo impone; inevitabilmente, quindi, comporterebbe lo snaturamento del paesaggio.

Allo stesso modo, non va sottovalutato il rischio idrogeologico e l'impatto connesso alla realizzazione di Km di gallerie e viadotti che dovrebbero consentire di ridurre pendenze e curve, gallerie e viadotti che, comunque, già abbondano nel tratto esistente che termina a Vico del Gargano, benchè, quando lo si realizzò, il Parco fosse ancora di là da venire con tutte le relative norme di tutela, che oggi, però, dobbiamo tenere ben presenti, compreso il divieto di realizzare infrastrutture in zona 1 che rappresenta un vincolo ineludibile nel tratto Vieste - Mattinata. A questo proposito, non possiamo tralasciare di ricordare che il padre della Legge quadro sulle aree protette 394 del '91, Gianluigi Ceruti, è stato un autorevole esponente di Italia Nostra.

Un'Associazione come Italia Nostra, che da quasi 70 anni si batte per la tutela e valorizzazione del paesaggio naturale e storico-architettonico della nazione, non può non allertarsi rispetto al rischio di obliterare in maniera irreversibile il paesaggio garganico, nei suoi scenari costieri e interni. Per questo, in qualità di Consigliera Nazionale di Italia Nostra, esprimo profonda preoccupazione per le implicazioni negative che, per quanto si facciano seri studi di impatto ambientale, l'opera potrebbe comportare nel medio e lungo periodo, andando a interferire con i delicati equilibri di habitat naturali di grande pregio e, al contempo, fragilità.

In questa fase, pertanto, si continuerà ad analizzare la proposta progettuale con le sue diverse ipotesi, partecipando agli incontri del dibattito pubblico e attivando un gruppo di studio a livello nazionale e locale costituito da un team di tecnici sia interni all'associazione che esterni, con il compito di individuare e suggerire la

soluzione a minor impatto per il territorio, nella consapevolezza che sarà estremamente complicato coniugare le esigenze di mobilità agevole e sicura di residenti e turisti con la salvaguardia dell'ambiente e del paesaggio, che, oltre a essere patrimonio comune da tutelare, è anche un'importante fonte di reddito per la comunità garganica.

Pina Cutolo



QUADERNO DEGLI ATTORI

16 marzo 2022

Presentato da
**Commercialisti
Vieste**

SUPERSTRADA GARGANICA QUADERNO DEGLI ATTORI COMMERCIALISTI DI VIESTE

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, caratterizzata 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'ammmodernamento 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 contemperate 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 e dei professionisti come noi Dottori Commercialisti che per raggiungere gli uffici delle agenzie delle Entrate ed il tribunale siamo costretti a percorrere queste strade più volte alla settimana;
- 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 3 gallerie e 5 viadotti	Alternativa 1A	Lungh. 8km (più breve) +
ITINERARIO 2 aggiunta a 1 esistente;	Lungh. 8km	3 rotatorie - 1 viadotto in
ITINERARIO 3 + 9 gallerie e 15 viadotti	Alternativa 3A	Lungh. 16,3km (più breve)

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, 15 marzo 2022

Commercialisti di Vieste

Franco Ruggieri

Raffaella Pasqua

Lucia Chionchio

Natale Ruggieri

Maria Nobiletti

Armando Caizzi

Gianni Ragno

Antonio Pecorelli

Fabio Dirodi

Leonarda Potito

Piero Latorre

Nicola La Torre

Giuseppe Clemente

Mauro Clemente

Antonio Piscopo

Roberto Dirodi



QUADERNO DEGLI ATTORI

16 marzo 2022

Presentato da
**Fare
Ambiente**



Coordinamento Nazionale Fare Ambiente
Via Valadier 36 A - 00193 Roma
Tel. e Fax. 06 484409
E-mail:
fareambientenazionale@gmail.com

DIBATTITO PUBBLICO GARGANICA – CONTRIBUTO ASSOCIAZIONE FAREAMBIENTE

Per elaborare le possibili alternative, il tracciato è stato suddiviso in diverse **tratte**, identificate sulla base delle **viabilità esistenti**.

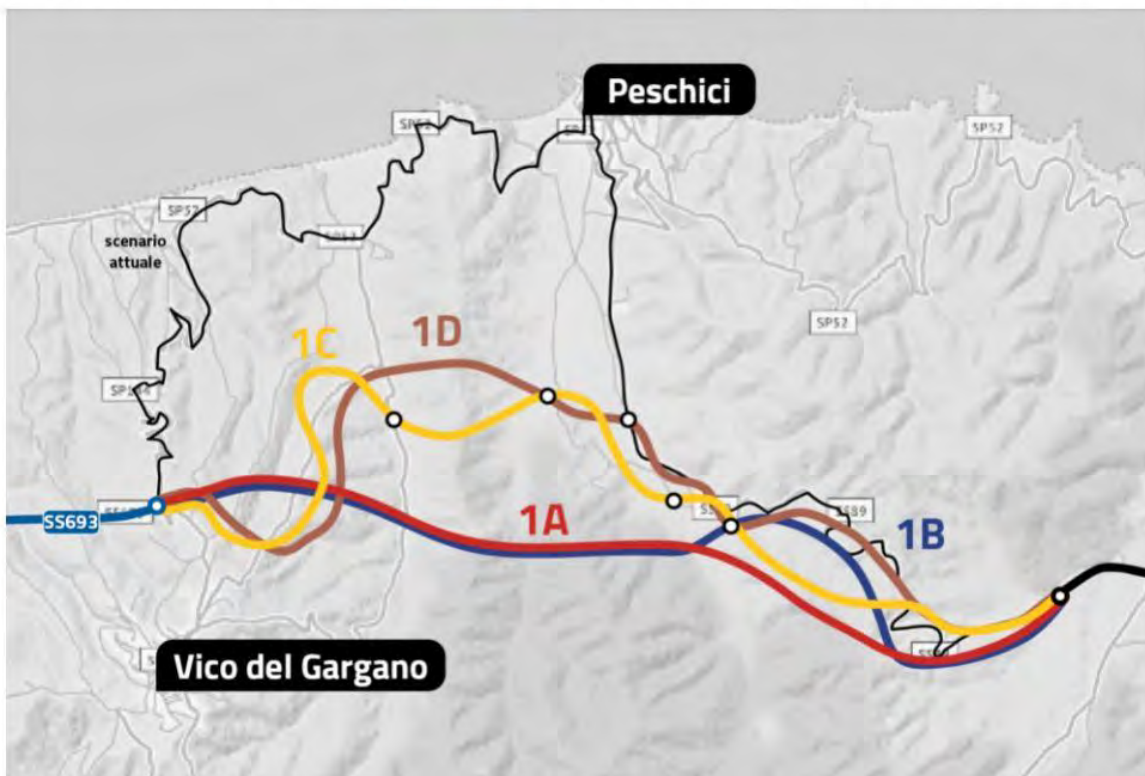
In particolare, sono stati individuati tre itinerari:

- **ITINERARIO 1:** tra Vico del Gargano e lo svincolo di Peschici, interamente di nuova realizzazione
- **ITINERARIO 2:** tra lo svincolo di Peschici e lo svincolo di Vieste, che prevede il miglioramento della SS 89 esistente
- **ITINERARIO 3:** tra Vieste e Mattinata, che prevede il miglioramento di un primo tratto della SS 89 e la realizzazione di un tratto successivo che oggi non esiste

ITINERARIO 1

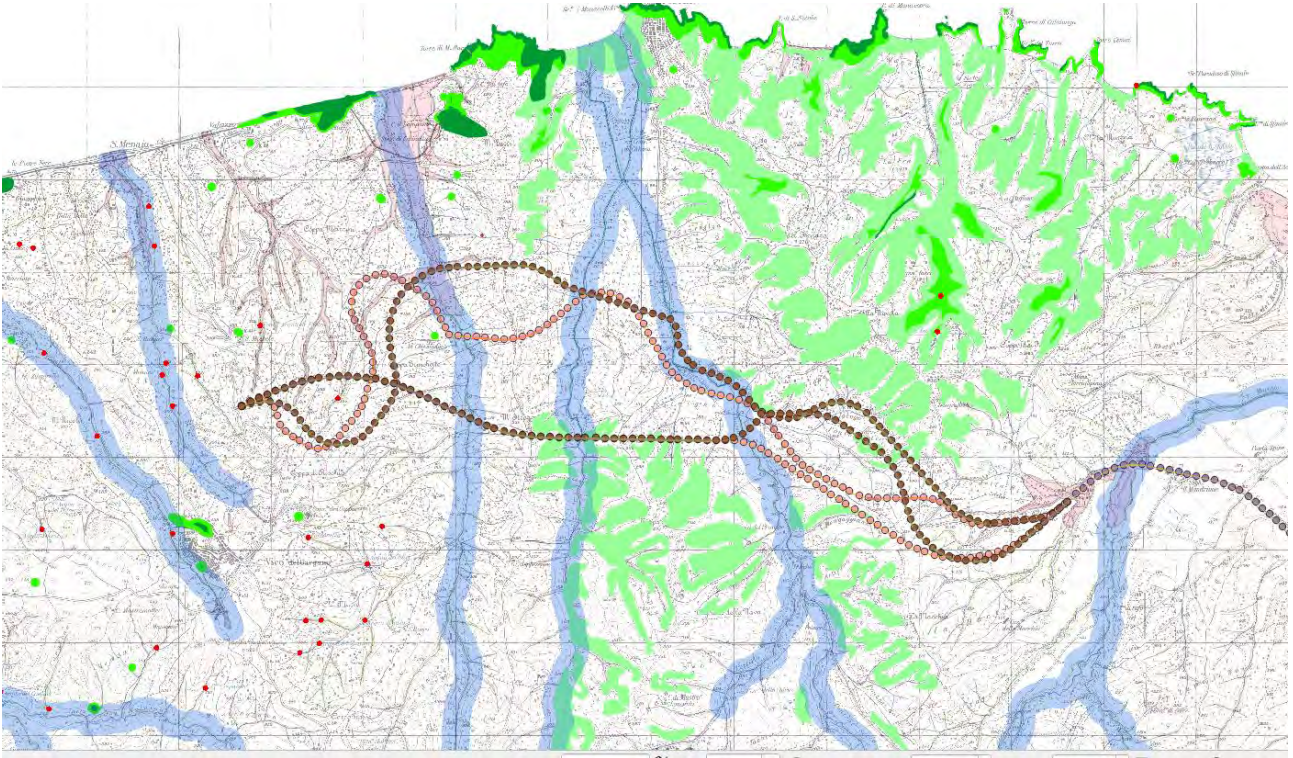


INQUADRAMENTO ITER PROGETTUALE LE ALTERNATIVE DIBATTITO PUBBLICO PARTECIPA QUADERNI DEGLI ATTORI FAQ

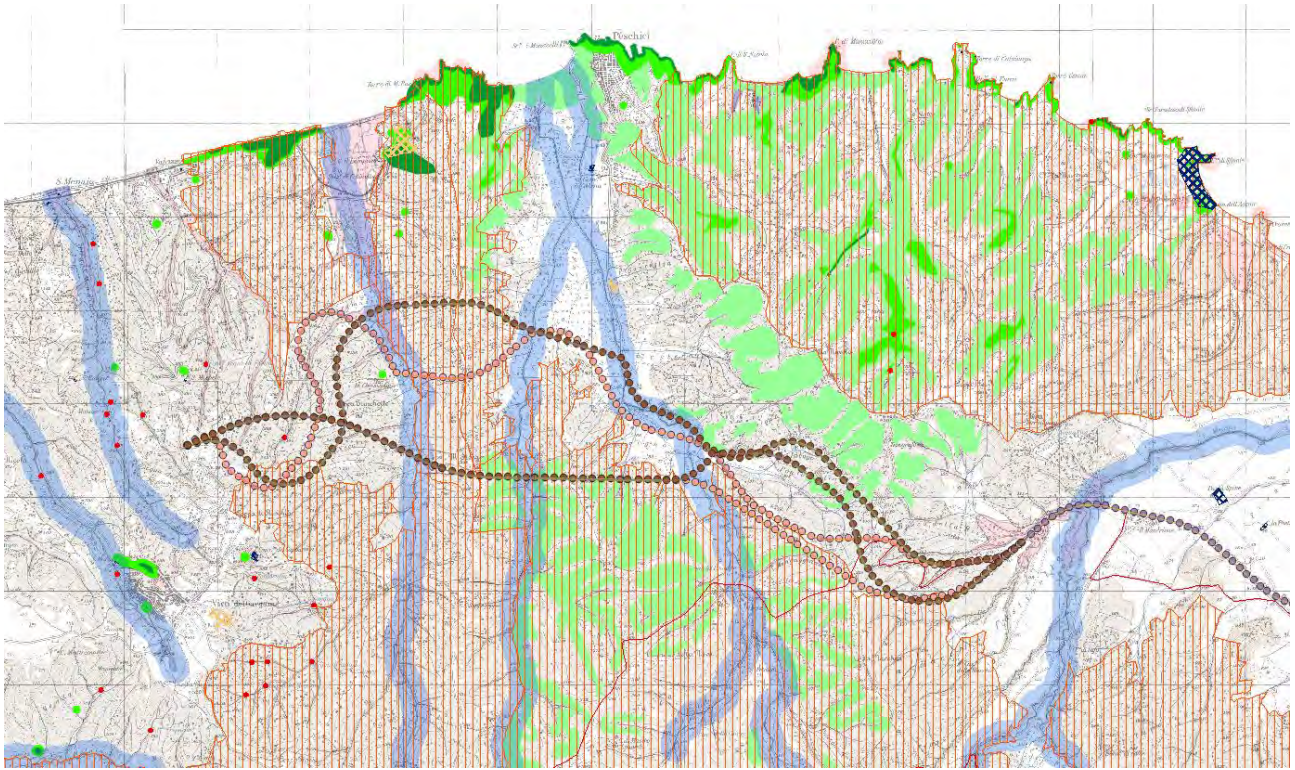


- la **1A**, che presenta una geometria molto regolare, ha una lunghezza di circa **8 km** ed è caratterizzata dalla presenza di **3 gallerie** e **5 viadotti**. Lungo il suo tracciato non si prevedono incroci con altre strade, per rendere i tempi di percorrenza più rapidi e fluidi
- la **1B**, che ha una lunghezza complessiva di circa **10,3 km**. Per i primi **5,4 km** coincide con la soluzione 1A, mentre il **resto del tracciato** segue il percorso della viabilità esistente (SS 89) ma deve comunque considerarsi tutto in variante, cioè come se fosse una strada nuova. L'alternativa prevede **11 gallerie** e **8 viadotti**
- la **1C**, che ha una lunghezza di **11,9 km** e rispetto alle due soluzioni precedenti si avvicina alla costa per meglio adattarsi alle forme naturali del terreno. Si contraddistingue per la presenza di tre rotatorie intermedie che permettono la connessione del nuovo tracciato con le viabilità esistenti e il miglioramento dell'accessibilità alle zone interne. L'alternativa prevede **5 gallerie** e **8 viadotti**
- la **1D**, che ha una lunghezza complessiva di **11,86 km** e presenta analogie con la soluzione 1C. Come quella si avvicina, infatti, alla costa ma **con una tortuosità ridotta**. L'alternativa prevede **7 gallerie** e **9 viadotti**

Si rilevano in tal senso diverse criticità per la sommatoria di effetti impattanti sui canali e torrenti della parte Nord che vengono in questo caso interessati quasi tutti: T. Calinella, T. Ulso, Chianara, T. Macchio. Soprattutto il tragitto 1 D e 1 C intersecano aree ad elevata pericolosità idraulica.



Si evidenziano inoltre interferenze notevoli con i siti Natura 2000 SIC- ZPS – Area Parco Gargano- con il PPTR



In riferimento al progetto Anas si chiede un compromesso fra le soluzioni: tra il primo tratto in 1 B ed il secondo tratto in 1 D con minimizzazione degli impatti sul tratto 1 D verso Peschici ponendo particolare attenzione alle condizioni idrauliche e geomorfologiche, nonché alle possibili interazioni con il sistema idrogeomorfologico - idrogeologico, alle componenti natura e biodiversità.

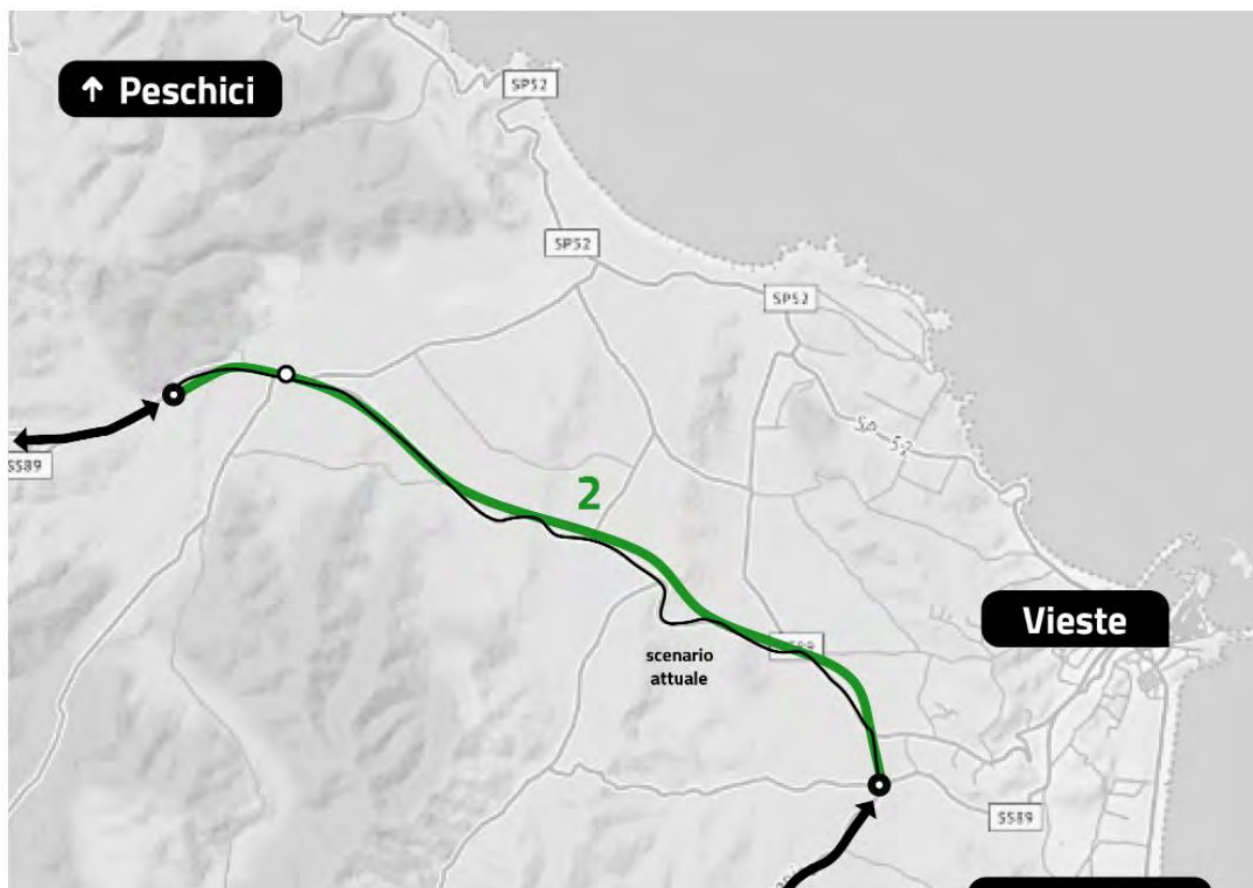
ITINERARIO 2

L'itinerario ha una lunghezza di quasi **8 km**, rappresenta la **viabilità di collegamento tra lo svincolo di Peschici e lo svincolo di Vieste** e viene realizzato attraverso un **miglioramento dell'attuale SS 89** a partire dal km 94.

Il miglioramento consiste in allargamenti, curve rettificate e piccole opere che garantiscono un maggiore comfort di marcia e incidono positivamente sulla sicurezza stradale.

Al fine di migliorare i collegamenti sono previste **tre rotatorie**: una all'inizio, una alla fine e una, in località Mandrione, che costituisce l'accesso a tutti i villaggi turistici delle località Sfinalicchio, Santa Maria di Merino, Torre di Porticello, Palude Mezzane e Defensola. La maggior parte degli accessi alle proprietà confinanti con la strada vengono ripristinati tramite la realizzazione di nuove strade locali.

Il tracciato prevede un'**unica nuova galleria**, lunga 141 metri, oltre al viadotto esistente.



L'itinerario nr 2 è quello che presenta meno problemi ed impatti ambientali. Dalle cartografie prodotte il progetto interferisce in maniera limitata il vicolo idrogeologico e dei boschi, è opportuno migliorare le interferenze con i T. la Teglia, T. Macchia, can. Macinino, che presentano nei luoghi di interferenza vincoli di pericolosità idraulica. Si ritiene opportuno per il tratto da realizzare in galleria di approfondire gli studi sul sistema idrogeologico locale e di bacino.

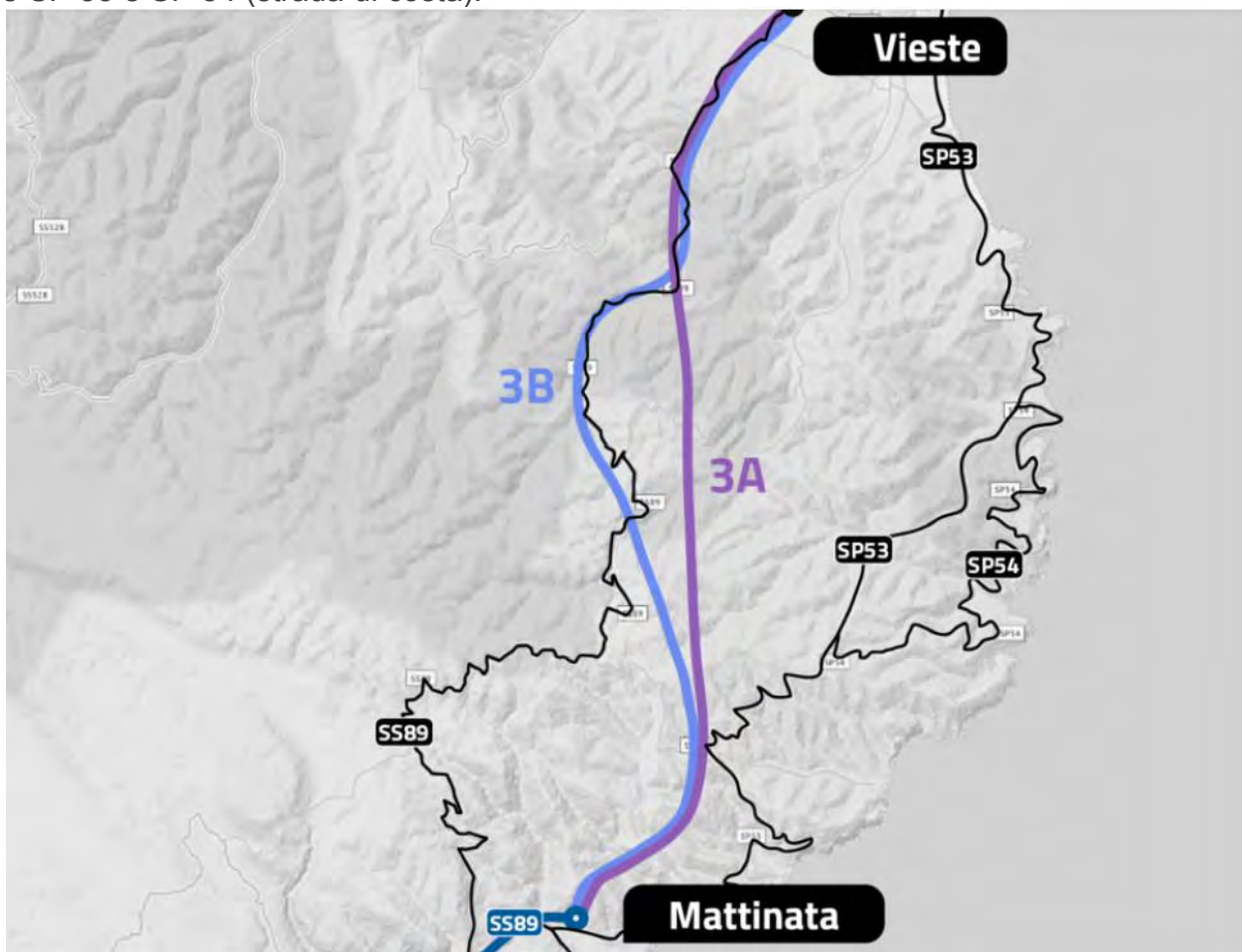
ITINERARIO 3

L'itinerario 3 rappresenta la viabilità di collegamento tra lo svincolo di Vieste e Mattinata. Per questo itinerario sono state valutate due alternative di tracciato, la 3A e la 3B, che si differenziano sostanzialmente per la percentuale in variante, cioè per la parte di strada di nuova realizzazione, rispetto alla percentuale di miglioramento della strada esistente.

L'alternativa **3A** ha una lunghezza totale di **16,3 km**, dei quali i **primi 3,3 km corrispondono a un tratto esistente della SS 89**, che viene adeguato a C2 – cioè con corsie larghe 3,50 metri e banchine laterali di 1,25 metri – con interventi di miglioramento. Il resto del tracciato è invece completamente in variante rispetto alla sede stradale esistente, cioè in sostanza si tratta di una nuova strada e quindi prevede delle caratteristiche di tipo C1 uguali a quelle studiate per i primi due itinerari, cioè con corsie larghe 3,75 metri per senso di marcia e banchine laterali larghe 1,50 metri. L'alternativa prevede in totale **9 nuove gallerie e 15 viadotti**.

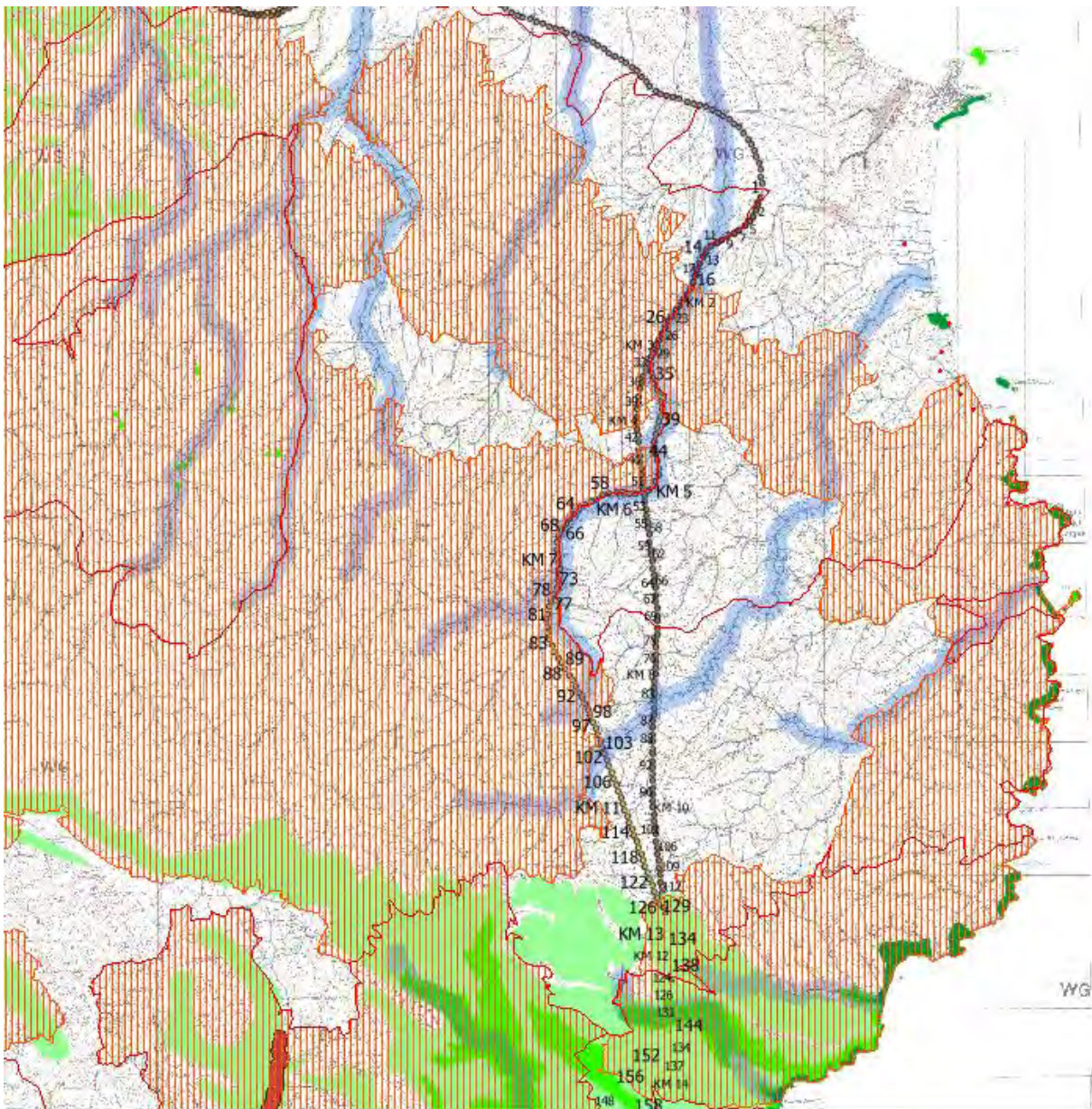
L'alternativa **3B** ha una lunghezza complessiva di circa **17,5 km**, dei quali i **primi 7,5 km corrispondono a un tratto esistente della SS 89** – quindi 4,2 km in più rispetto all'alternativa 3A – che, anche in questo caso, viene adeguato a C2 con interventi di miglioramento, mentre il resto si sviluppa su un nuovo tracciato e quindi presenta caratteristiche di tipo C1. L'alternativa prevede in totale **12 gallerie e 12 viadotti**.

Eventualmente, in alternativa alle suddette ipotesi progettuali, si potrebbe anche ipotizzare di terminare la nuova viabilità a scorrimento veloce a Vieste e prevedere 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 le SP 53 e SP 54 (strada di costa).



In riferimento al progetto Fattibilità delle Alternative Progettuali relative il nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano e Mattinata in riferimento alle alternative progettuali si rileva che il percorso 3 A - 3 B sulla tratta Mattinata – Vieste, rientra in area Parco Gargano.

Si rileva in funzione del percorso stradale futuribile una evidente interferenza con le acque pubbliche lungo parte del tratto esistente stradale, tale criticità impone anche la possibilità di proporre ulteriori possibili rimodulazioni, in funzione degli effettivi impatti sul sugli elementi idrogeologici.



Si evidenziano per questo percorso le interferenze con il PPTR, con il sistema idrogeomorfologico del Gargano, sugli habitat interni flora e fauna. Di contro nella strada SS 89 del Gargano evidenti criticità nello scorrimento ed intasamenti nella viabilità sia nei periodi invernali che estivi. In particolare nei periodi estivi si rilevano intasamenti nello scorrimento che provocano ulteriori impatti negativi sulle emissioni inquinanti degli autoveicoli.

L'Associazione Ambientalista FareAmbiente anche per migliorare la sicurezza del territorio in termini di protezione civile, assistenza sanitaria e protezione sismica, ritiene che la realizzazione di una strada di collegamento Mattinata – Vieste (percorso 3), totalmente o quasi del tutto in galleria, sia la soluzione più interessante anche dal punto di vista della protezione ambientale, privilegiando questa soluzione ad interventi di allargamento della strada interna alla Foresta Umbra.



Al fine di minimizzare gli impatti dei lavori, e delle opere sulle componenti Fauna, flora ed equilibrio idrogeologico, reticolo idrologia superficiale, si propone di avvalorare tale progetto, solo ed esclusivamente con misure di mitigazione e compensazione che comportino la realizzazione di una cabina di regia con esperti qualificati e sia con la partecipazione delle associazioni.

Si propone altresì di valorizzare, dal punto di vista paesaggistico, il tragitto esterno costiero con limitazione del traffico pesante in seguito alla eventuale realizzazione della nuova viabilità.

IL Movimento Ecologista Europeo FareAmbiente

per delega del Prof. V. PEPE

Dott. Francesco BACCHELLI