



DIBATTITO PUBBLICO **Garganica**

RELAZIONE CONCLUSIVA DEL COORDINATORE

Allegato 4 Restituzione incontri di approfondimento

DIBATTITO PUBBLICO

SS 89 "GARGANICA"

Primo incontro di approfondimento online

Ricadute socio-economiche dettate dalla realizzazione dei tracciati studiati

16 febbraio 2022

Report sintetico

Introduzione

Mercoledì 16 febbraio 2022 si è tenuto online il primo incontro di approfondimento previsto nell'ambito del Dibattito Pubblico relativo al nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano (SS 693) e Mattinata (SS 89), dedicato alle ricadute socio-economiche dettate dalla realizzazione dei tracciati studiati.

L'incontro, a cui hanno partecipato circa 60 persone, è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena**, il quale ha descritto le modalità di svolgimento e di partecipazione all'incontro.

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

Successivamente, dopo i saluti istituzionali del Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi**, sono stati presentati gli obiettivi dell'intervento, l'analisi costi-benefici e lo studio di traffico da parte di **Enrico Maria Bernardis** dell'ATI incaricata della progettazione.

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

A seguire, i partecipanti sono stati divisi in cinque piccoli gruppi. Le sessioni di discussione si sono concentrate sui **benefici** che l'opera potrebbe portare al territorio, sulle **alternative** ritenute più utili per migliorare le ricadute socio-economiche sul territorio e, anche, sulle **proposte e i suggerimenti** che potrebbero aiutare il proponente a migliorare la progettazione dell'opera.

Dopo la conclusione dei tavoli di lavoro, sono stati restituiti in plenaria i risultati delle discussioni e le domande emerse a cui hanno risposto l'Arch. **Giovanni Magarò**, per ANAS spa, e **Alberto**

Cena, coordinatore del dibattito pubblico. Si riporta di seguito la sintesi della restituzione di quanto emerso dai lavori e le risposte fornite.

Sintesi dei lavori.

Domande e risposte

Alternative di tracciato

- È possibile spiegare in modo più dettagliato l'alternativa 0, fornendo una documentazione approfondita? Scegliere l'alternativa 0 vuol dire non scegliere nessuna alternativa?

L'alternativa 0 anche identificata come l'opzione "zero" equivale allo stato di non intervento e quindi di mantenimento dello *status quo*. Questa opzione non va confusa con le ipotesi di adeguamento della viabilità esistente ossia di potenziare la strada già esistente (opzione del "do minimum"). L'alternativa del non intervenire è l'approccio base dell'analisi del progetto e mira a confrontare almeno due situazioni, quella con e quella senza il progetto. Viene anche chiamata "scenario inerte" (inertial scenario).

ANAS ha analizzato i livelli di traffico presenti e futuri previsti per il Gargano, osservando la popolazione insediata e le attività economiche esistenti, e ritiene che le strade esistenti non siano in grado di garantire la fluidità del traffico, provocando fenomeni di congestione, di aumento dell'incidentalità e delle emissioni acustiche ed atmosferiche. Inoltre, un livello di servizio inadeguato delle strade rispetto alla domanda del territorio può comportare un danno economico, dal momento che le imprese locali avrebbero un appesantimento dei costi di trasporto. Infine, l'inefficienza degli spostamenti quotidiani potrebbe portare ad una riduzione della qualità della vita dei cittadini, fino ad arrivare al trasferimento di parte della popolazione in località più prossime ai luoghi di lavoro o di studio. Per questi motivi, ANAS così come il Ministero delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili e la Regione Puglia ritengono necessario realizzare un nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano e Mattinata, che possa garantire un livello adeguato di servizio.

Proposte migliorative

- Se la nuova strada sarà il riferimento per il traffico pesante, sarà possibile convertire l'attuale strada verso Mattinata in un itinerario per la mobilità lenta e ciclabile?

Per prima cosa, è necessario ricordare che il nuovo collegamento Vico del Gargano-Mattinata ha l'obiettivo di attrarre il traffico di lunga percorrenza, sia commerciale sia privato, al fine di sgravare e rifunzionalizzare la viabilità attuale. Lo spostamento di questo tipo di traffico su una nuova infrastruttura potrà permettere una diversa gestione della viabilità esistente nell'ambito della rete stradale. Queste strade, una volta alleggerite dal traffico di lunga percorrenza, potrebbero essere

accessibili in condizioni di sicurezza alla mobilità lenta ed alle utenze deboli grazie ad una riduzione dei livelli di traffico. Inoltre, attraverso strumenti appropriati come le ordinanze dei diversi enti gestori delle strade, tra i quali anche i comuni nei centri abitati, sarà possibile indicare e selezionare tra gli itinerari presenti e futuri del Gargano quei percorsi privilegiati per la mobilità dolce su cui impostare livelli di velocità adeguati e limitare la circolazione di tutte o di alcune categorie di veicoli per accertate e motivate esigenze di prevenzione degli inquinamenti e tenendo conto degli effetti del traffico sulla sicurezza della circolazione, sulla salute, sull'ordine pubblico, sul patrimonio ambientale e culturale del territorio.

Analisi costi-benefici

- Perché i costi ambientali non sono ritenuti calcolabili? I costi dell'impatto sull'ambiente non dovrebbero essere collegati alle vite dei cittadini?
- Perché la valutazione degli impatti non valorizza tutte le motivazioni che rendono in Gargano un luogo attrattivo (tranquillità, turismo lento, natura), ma viene considerato solo il punto di vista economico?

I calcoli dell'analisi costi-benefici sono stati effettuati utilizzando le linee guida ministeriali per l'elaborazione di questo tipo di analisi. Si sono contabilizzati diversi fattori come, ad esempio, l'abbassamento del tasso di incidentalità che permetterebbe sia di ridurre i costi relativi alle lesioni e, nel peggiore dei casi, alla morte delle persone coinvolte nei sinistri, sia il costo di ripristino della strada.

Una parte dei costi ambientali dell'opera possono essere calcolati nell'analisi costi-benefici, ma non è possibile farlo per la totalità delle ricadute sull'ambiente. Si è, quindi, calcolata la riduzione dell'incidenza dei costi provocati dalle malattie legate all'inquinamento atmosferico ed acustico. L'analisi costi-benefici ha valutato l'abbassamento dei livelli di emissioni in atmosfera, elaborando una previsione che considera la riduzione dei percorsi e il miglioramento della fluidità del traffico a partire dalle caratteristiche del parco mezzi circolante. Si è, inoltre, valutato che lo spostamento della strada in una zona più interna del territorio potrebbe ridurre l'incidenza del rumore sui centri abitati.

D'altra parte, non ci si può limitare a calcolare solo i vantaggi e gli svantaggi dal punto di vista finanziario. Per questo motivo, si è elaborata un'analisi multicriteria che pesa i fattori non monetizzabili.

Alla presentazione dell'analisi multicriteria sarà dedicato spazio nell'incontro di approfondimento dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dei tracciati studiati, che si terrà mercoledì 23 febbraio e a cui è possibile iscriversi al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>

L'ambiente, il paesaggio e l'archeologia

- Per quale motivo è stata ipotizzata la realizzazione di una strada all'interno della zona 1 del Parco del Gargano?
- Quale impatto visivo avrà l'opera?

ANAS è pienamente consapevole della normativa sulla realizzazione di nuove infrastrutture di viabilità nella zona 1 del Parco del Gargano. Una buona parte del territorio garganico è sottoposto a vincoli di tutela, che limitano le opere infrastrutturali per preservare l'ambiente naturale. L'intervento di realizzazione del collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata prende in considerazione diverse alternative. Inoltre, non solo il tratto tra Vieste e Mattinata è sottoposto a questo vincolo, ma anche l'alternativa 2, che collega la località Mandrione a Vieste. Il Dibattito Pubblico può individuare sia l'alternativa più adatta a completare l'anello stradale del Gargano sia dare indicazioni per la rimodulazione della normativa, in accordo con i suggerimenti ricevuti, per permettere la realizzazione di opere utili alla comunità, necessariamente deliberate dalla "Comunità del Parco" per ragioni di preminente interesse pubblico, corredate da azioni di bilanciamento dell'ambiente naturale.

Anche per quanto riguarda l'impatto sul paesaggio sono state valutate diverse alternative. Ci sono alternative che hanno un maggiore sviluppo in galleria, comportando una minore incidenza paesaggistica, dal momento che permettono di nascondere alla vista la strada. Inoltre, è necessario ricordare che anche le alternative che prevedono la realizzazione di un numero maggiore di viadotti sono state elaborate con l'obiettivo di nascondere il più possibile le opere d'arte dalla visuale e di evitare che l'infrastruttura fosse visibile dalla linea di costa.

Commenti

Si riporta, di seguito, la sintesi dei commenti ricevuti durante i tavoli di lavoro, ai quali ha risposto l'arch. **Giovanni Magarò**.

Ragioni dell'opera

Da alcuni partecipanti, l'opera è stata considerata indispensabile per diverse ragioni:

- il miglioramento dei **collegamenti** stradali ma anche per il raggiungimento dell'aeroporto e di altre tipologie di **servizi** (ad esempio **l'ospedale**);
- la **riduzione dell'isolamento** del territorio del Gargano con il resto della Puglia;
- la **riduzione del tempo di percorrenza** delle tratte per i residenti e i pendolari;
- il **miglioramento della sicurezza stradale**, in particolare la notte, e la conseguente **riduzione del tasso di incidenti**;
- lo **sviluppo del turismo**, sulla costa e nelle aree interne;
- lo **sviluppo economico, commerciale e imprenditoriale**, per tutta la provincia di Foggia;
- la **diminuzione dei costi di trasporto**, che, ad oggi, risultano essere molto elevati;
- in generale, il miglioramento della **qualità della vita** degli abitanti.

Mentre per altri partecipanti l'opera è stata considerata non necessaria o dannosa per diverse ragioni:

- la **strada a scorrimento veloce già esistente** non ha portato particolari benefici al territorio;
- si tratta di un **costo economico importante**;
- il nuovo collegamento non risolverà il problema della **carenza dei servizi**;
- la sola realizzazione dell'infrastruttura **non potrà arginare lo spopolamento**;
- in realtà non giova in alcun modo al **turismo naturalistico ed escursionistico**;
- i **dieci anni di cantiere** previsti rappresentano un rallentamento allo sviluppo del turismo nel territorio;
- l'infrastruttura non favorisce il **turismo di prossimità**, ma solo il pendolarismo verso la residenza estiva;
- il territorio potrebbe non essere pronto per accogliere più utenti e l'infrastruttura, quindi, provocherebbe un **congestionamento dell'area**.

La strada può rappresentare un'opportunità per il territorio. ANAS ha il compito di gestire e mantenere efficiente l'infrastruttura, gli operatori economici potranno sviluppare le proprie imprese e le amministrazioni locali potranno cogliere l'occasione per valorizzare i propri territori, che saranno serviti da un collegamento migliore. I comuni potrebbero scegliere di gestire diversamente il traffico all'interno delle città, ad esempio creando nuovi parcheggi o creando zone a traffico limitato ma soprattutto promuovendo processi di rigenerazione urbana. Il completamento della SS 89 "Garganica", che permetterà di sgravare la viabilità locale dal traffico di lunga percorrenza, potrà essere utile per gestire in maniera diversa i flussi di traffico.

Inoltre, un migliore collegamento stradale potrà permettere di dare una risposta allo spopolamento, garantendo una qualità più alta degli spostamenti. Bisogna ricordare che tempi di spostamento lunghi possono portare i cittadini a trasferirsi in luoghi più prossimi alle sedi di lavoro o di studio. La strada permetterà di mantenere il ruolo del Gargano nel sistema turistico pugliese e migliorerà le *performance* del territorio in questo settore. È possibile supporre che l'infrastruttura possa favorire la destagionalizzazione, dal momento che un collegamento più rapido potrebbe attrarre turisti anche nei fine settimana fuori dall'alta stagione. Inoltre, ANAS ritiene che la realizzazione del nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata potrà convivere con il turismo escursionistico e naturalistico. L'infrastruttura e lo sviluppo di questo tipo di turismo non sono in antitesi. Infatti, non si prevede di sottrarre quote rilevanti di territorio. Ad esempio, nella zona 1 del Parco si calcola che la strada inciderà per meno dell'1% del territorio complessivo.

Per quanto riguarda il tema della durata dei cantieri, l'alternativa con i tempi di costruzione più lunghi prevede lavori per 4 anni. Se i tre tratti previsti che compongono il collegamento stradale da Vico del Gargano a Mattinata saranno realizzati in sequenza, si arriverà a completare l'infrastruttura in 10 anni. La articolazione dei lavori in lotti funzionali è già stata considerata ma l'articolazione della sua messa a terra dipenderà esclusivamente dalle risorse economiche che verranno rese disponibili.

I disagi saranno ridotti quanto più possibile; in primo luogo, perché alcune alternative prevedono la realizzazione di ampi tratti in variante, che non comportano un'interferenza diretta con la viabilità locale e, in secondo luogo, perché ANAS studierà delle modalità di cantierizzazione che siano in grado di limitare i disagi sulla viabilità locale, specialmente nei momenti di alta stagione, come già sperimentato in altri contesti e su altre arterie. Inoltre, è necessario ricordare che i cantieri possono portare ad un vantaggio per il Gargano. Infatti, il territorio godrà delle ricadute occupazionali, sia dirette che indirette, della realizzazione dell'opera.

Alternative di tracciato

Alcuni partecipanti ritengono che sia preferibile **adeguare la viabilità** esistente perché:

- non è possibile la costruzione di **nuove infrastrutture di viabilità nella zona 1** del parco;
- gli attuali tracciati curvilinei, come sulla viabilità esistente, rendono i tracciati **più sicuri**.

Altri partecipanti, invece, ritengono che sia necessario studiare adeguatamente tutte le alternative per scegliere lo scenario con il miglior **bilanciamento tra costi e benefici**.

In una sessione di discussione è stato suggerito di **favorire la macro-alternativa 1C-2-3A**, poiché garantirebbe benefici per diversi Comuni. Inoltre, è stato sostenuto che il tracciato 1C serva maggiormente il comparto economico.

È stato anche suggerito di **scegliere il percorso più breve con il maggior numero di gallerie e di viadotti** perché considerata la soluzione meno impattante dal punto di vista ambientale.

È importante ribadire che tutti i tracciati studiati rispettano le norme tecniche di progettazione delle strade, che pongono particolare attenzione al tema della sicurezza stradale. Tutte le alternative, pur avendo *performance* diverse, garantiscono un elevato grado di sicurezza stradale. Inoltre, non ci sono evidenze a dimostrazione che tracciati curvilinei garantiscano un grado di sicurezza maggiore rispetto a tracciati rettilinei. È, invece, fondamentale che la successione di curve e rettilinei sia omogenea.

La soluzione 1C ha un numero più alto di intersezioni rispetto alle altre alternative, elemento che riduce la velocità di percorrenza. Per questo, è necessario soppesare una migliore accessibilità e una riduzione dei tempi di percorrenza. ANAS, nella selezione del percorso da realizzare, prenderà in considerazione le preferenze e le indicazioni del territorio.

Proposte migliorative

Durante le sessioni di discussioni sono emerse diverse proposte per l'ottimizzazione degli itinerari proposti:

- Si propone che, per portare a maggiori benefici strategici per il territorio, l'opera venga realizzata con accortezze architettoniche e ingegneristiche tali da migliorare l'**estetica** (l'opera infrastrutturale come un'opera d'arte; alcuni esempi fatti in questo senso: Portogallo, Danimarca e Francia).
- Si suggerisce di fare degli **adeguamenti sulla strada SS 693** e realizzare altre **rotonde** per l'accesso ai distributori.
- Viene proposto di **realizzare il collegamento più interno** nella zona a sud di Vico del Gargano, lungo il Torrente Romandato, per ridurre l'impatto ambientale e paesaggistico e creare un **collegamento tra Ischitella e la zona artigianale di Vico del Gargano**.
- Per aumentare la sostenibilità del progetto, alcuni auspicano che si faccia riferimento allo **scenario di mobilità dolce elaborato dal PPTR** (Piano Paesaggistico Regionale).
- Sicuramente ribaltare la **destinazione di investimento** sui servizi, sui tratturi ecc. sarebbe ottimale.
- Per alcuni il **turismo lento** è una risorsa importante che andrebbe cavalcata, ma una crescita esponenziale porterebbe ad un eccessivo inquinamento ambientale e sonoro. Pertanto, si suggerisce di scegliere l'alternativa che permetta un **bilanciamento migliore dei costi e dei benefici**.
- Un partecipante ha sottolineato che sarebbe utile ripensare il sistema dei trasporti in una logica di **intermodalità**, pensando ad esempio a spostare traffico merci via mare.

ANAS ha rassicurato sul fatto che si porrà particolare attenzione all'aspetto architettonico e all'inserimento paesaggistico delle opere previste. I cavalcavia che verranno adottati sono il frutto di un *concept* selezionato tramite un concorso internazionale di progettazione indetto da ANAS recentemente. Inoltre, si è previsto di inserire nel paesaggio tutte le opere complementari, attraverso l'utilizzo di materiali e tecniche costruttive tipiche del territorio.

Per quanto riguarda la messa in sicurezza degli accessi ai distributori di carburante lungo l'itinerario, il proponente ha ricordato che queste attività, prima di essere autorizzate, devono rispondere a

specifici requisiti di accessibilità e di visibilità. Inoltre, ritiene che prevedere rotatorie per l'accesso ai distributori non sia un'opzione ottimale per garantire la sicurezza degli accessi.

ANAS, inoltre, sta valutando alcune considerazioni, emerse anche durante gli incontri territoriali, per realizzare il punto di attestamento della strada a sud di Vico del Gargano, presso Ischitella. Si è, d'altra parte, affermato che l'intervento potrebbe non essere vantaggioso dal punto di vista economico, poiché richiederebbe un investimento aggiuntivo di 150 milioni di euro.

Per quanto riguarda le opere dedicate alla mobilità dolce e alla necessità di preservare i tratturi, si avrà una particolare attenzione al tema. Si sta valutando il rapporto tra il nuovo itinerario e la rete dei tratturi e si studierà l'inserimento paesaggistico delle loro intersezioni. Si è rassicurato sul fatto che non si elimineranno parti di questa viabilità, che continuerà ad essere percorribile e utilizzabile.

Infine, l'intermodalità sarà migliorata sia attraverso il nuovo collegamento Vico del Gargano-Mattinata sia attraverso l'adeguamento del tratto Amendola-Manfredonia e la realizzazione del collegamento con San Giovanni Rotondo. Tutti gli interventi citati sono caratterizzati da particolare complessità progettuale, difficoltà esecutiva o attuativa, da complessità delle procedure tecnico-amministrative ovvero hanno un forte impatto sul tessuto socioeconomico a livello nazionale, regionale o locale e pertanto sono stati affidati ad un Commissario Straordinario di Governo. Sono inoltre pensati per garantire un miglioramento dei collegamenti stradali e delle connessioni sul territorio. Si è, poi, ricordato che il trasferimento delle merci via mare tra i comuni costieri del Gargano avrebbero comunque bisogno di raccordarsi con altri sistemi di trasporto per permettere alle merci di raggiungere i propri destinatari.

Richieste puntuali

- La strada come impatterà sulle dinamiche turistiche? Che effetti avrà?
- Sono richieste informazioni più dettagliate nelle relazioni tecniche riguardo le gallerie, relativamente allo smaltimento ambientale delle terre derivanti dagli scavi.

Il tema delle tecniche di scavo delle gallerie e dello smaltimento delle terre sarà trattato nell'incontro di approfondimento dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dei tracciati studiati, a cui è possibile iscriversi tramite il seguente link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>.

Conclusione

L'incontro si è concluso con l'intervento del Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi**.

Vincenzo Marzi ha ringraziato i partecipanti per la discussione e per la grande attenzione che i partecipanti hanno posto al tema delle ricadute socioeconomiche dettate dalla realizzazione dei tracciati studiati. Ha, inoltre, affermato che la giornata è stata particolarmente utile e che ha fornito spunti nuovi, che saranno presi in considerazione nelle prossime fasi di progettazione.

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

DIBATTITO PUBBLICO

SS 89 "GARGANICA"

Secondo incontro di approfondimento online

Aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dei tracciati studiati

23 febbraio 2022

Report sintetico

Introduzione

Mercoledì 23 febbraio 2022 si è tenuto online il secondo incontro di approfondimento previsto nell'ambito del Dibattito Pubblico relativo al nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano (SS 693) e Mattinata (SS 89), dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dei tracciati studiati.

L'incontro, a cui hanno partecipato circa 50 persone, è stato introdotto dal coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena**, il quale ha descritto le modalità di svolgimento e di partecipazione all'incontro.

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

Successivamente sono stati presentati gli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dell'opera secondo la seguente scaletta.

Inquadramento al tema

Arch. Giovanni Magarò, ANAS Spa

Matrice di sostenibilità ambientale

Arch. Agnese Chianella, ATI incaricata della progettazione

Itinerario 3: il potenziamento della SP53

Arch. Angelo Iannotta, Provincia di Foggia

Itinerario 3: approfondimenti sulle alternative di progetto

Ing. Elena Bartolucci, ATI incaricata della progettazione

Il contesto geologico

Dott. Geol. Roberto Salucci, ATI incaricata della progettazione

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

A seguire, i partecipanti sono stati divisi in cinque piccoli gruppi. Le sessioni di discussione si sono concentrate sulle **alternative di progetto e i relativi impatti, le possibili interferenze dell'opera** con i beni paesaggistici, ambientali e archeologici e le **possibili misure di mitigazione e di compensazione** che potrebbero essere introdotte.

Dopo la conclusione dei tavoli di lavoro, sono stati restituiti in plenaria i risultati delle discussioni e le domande emerse a cui hanno risposto l'Arch. **Giovanni Magarò**, per ANAS Spa, e **Alberto Cena**, coordinatore del Dibattito Pubblico. Si riporta di seguito la sintesi della restituzione di quanto emerso dai lavori e le risposte fornite.

Sintesi dei lavori.

Domande e risposte

Le alternative e i relativi impatti

- È possibile tenere conto del progetto di adeguamento della SP 53 da parte della provincia di Foggia nel progetto complessivo di realizzazione del nuovo collegamento?

L'intervento di adeguamento della SP 53, come evidenziato dall'arch. Angelo Iannotta, si configura come complementare alla realizzazione del nuovo itinerario tra Vico del Gargano e Mattinata. L'intervento pianificato dalla Provincia di Foggia è il risultato di un ridimensionamento di soluzioni più radicali immaginate in passato per migliorare il collegamento tra Vieste e Mattinata. È necessario ricordare che il tratto oggetto della discussione nell'ambito del dibattito pubblico si inserisce in una rete di viabilità. Questa si compone di diversi rami e percorsi che assolvono gerarchicamente a diverse esigenze trasportistiche e di raggiungimento delle diverse località. Per questo motivo, si devono collegare gli interventi di realizzazione di nuove viabilità e le strade esistenti, che possono essere potenziate, nell'ottica di creazione di un sistema di viabilità complessivo e capace di rispondere alle esigenze del territorio. Le soluzioni progettuali, che saranno approfondite, garantiranno la creazione di una rete stradale organica e complessiva, in sinergia tra i diversi soggetti gestori delle strade del Gargano. L'integrazione degli interventi sulla SP 53 e la chiusura dell'anello della SS 89 "Garganica" potrà essere preso in considerazione dopo la conclusione del Dibattito Pubblico, quando ANAS avrà il quadro complessivo di tutti i contributi pervenuti.

- È stata presa in considerazione l'ipotesi di realizzare una tipologia stradale F nel tratto SP 53?

La tipologia stradale “F” non viene utilizzata per la rete di interesse nazionale gestita da ANAS. Infatti si tratta di “strada locale urbana”: opportunamente configurata ai fini della circolazione dei pedoni, dei veicoli e degli animali non facente parte degli altri tipi di strade. La funzione è di servire direttamente gli edifici per gli spostamenti pedonali e per la parte iniziale o finale degli spostamenti veicolari privati. In questa categoria rientrano, in particolare, le strade pedonali e le strade parcheggio. Da ciò si può comprendere che non può essere impiegata per soddisfare le esigenze del progetto in esame.

Le possibili interferenze

- Perché lo studio preliminare non ha preso in considerazione gli impatti di cantierizzazione?

Una parte delle previsioni dei cantieri e dei criteri per minimizzare i loro impatti sul territorio sono state indicate nella relazione preliminare di fattibilità. Nel ventaglio delle soluzioni proposte non si sono approfonditi gli aspetti di cantierizzazione, che saranno oggetto di studio specifico nelle successive fasi di progettazione.

- Si sono studiate le aree che hanno subito degli incendi negli ultimi anni in questa fase della progettazione?

ANAS ha inserito le diverse alternative proposte in contesti in cui fosse possibile minimizzare gli impatti e limitando le interferenze dirette con gli ambiti più pregiati del Gargano dal punto di vista del patrimonio naturale e, specialmente, vegetale. Nel momento in cui si parlerà delle opere di compensazione e di mitigazione dell’opera, potranno essere individuate delle porzioni di territorio in cui bilanciare la sottrazione di elementi di pregio naturalistico, causata dalla realizzazione della nuova strada. Questa può essere un’opportunità per ripristinare aree che sono state colpite da incendi in passato.

- In che modo si limiterà l’impatto sulle aree archeologiche, anche vaste, presenti lungo i tracciati ipotizzati?

La ricognizione delle aree archeologiche presenti nell’area, condotta attraverso le fonti disponibili, non ha evidenziato impatti diretti tra queste e le diverse alternative proposte. ANAS ha ricevuto un contributo riguardante alcune interferenze non individuate nel progetto, consultabile al seguente link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/quaderno-degli-attori/>. Il proponente sta verificando le indicazioni ricevute. Durante le prossime fasi di progettazione si lavorerà per approfondire ulteriormente gli aspetti archeologici e per ottimizzare il progetto. Nel caso in cui saranno confermate interferenze con aree censite o rinvenute nel corso degli studi progettuali e nella connessa fase di Verifica del rischio archeologico ulteriori aree

archeologiche mai indagate in precedenza, si porrà una particolare attenzione alla minimizzazione delle interferenze anche modificando il tracciato allontanandosi e/o le caratteristiche dell'opera di attraversamento.

Questioni di metodo

- Come verranno affrontate le problematiche emerse?

Il Dibattito Pubblico è fase di ascolto per ampliare la base conoscitiva al proponente prima delle successive fasi di progettazione. Serve per fare alcune valutazioni per migliorare le successive fasi. Tutte le osservazioni emerse e che emergeranno saranno riportate nella relazione finale del coordinatore, a cui dovrà rispondere il proponente con una propria relazione. Qui si dovrà dichiarare se il proponente è intenzionato a continuare con la progettazione e la realizzazione dell'intervento, andando a riscontrare ad ogni considerazione emersa dicendo se ne terrà conto e in che modo nelle successive fasi. Questo è previsto dalla normativa e si procederà con questo metodo.

Commenti

Si riporta, di seguito, la sintesi dei commenti ricevuti durante i tavoli di lavoro, ai quali ha risposto l'arch. **Giovanni Magarò**.

Le alternative e i relativi impatti

Per il primo itinerario compreso tra Vico del Gargano e Mattinata, sono emerse le seguenti considerazioni:

- l'alternativa 1B è stata ritenuta quella che riuscirebbe a garantire un più agevole scorrimento senza passare dalla zona 1 e dalla zona 2 del Parco
- l'alternativa 1C è stata ritenuta quella da prediligere per la presenza di curve e rotatorie che limiterebbero la velocità

Per il terzo itinerario compreso tra Vieste e Mattinata, sono emerse le seguenti considerazioni:

- l'alternative 3C e 3D per alcuni partecipanti dovrebbero essere le alternative da prediligere in quanto
 1. non implicano la costruzione di nuove strade in zona 1, in coerenza con quanto stabilito dalle Misure di Salvaguardia contenute nel Decreto istitutivo del Parco;
 2. vanno a migliorare e a ripristinare la strada litoranea (SP 53) e la strada interna (SS 89);
- 3. valorizzano la qualità paesaggistica dell'area, come le torri costiere e i trabucchi.

- sempre sul tema dell'alternativa 3D, un partecipante segnala che questa alternativa dovrebbe essere pensata tutta sull'asse dell'attuale SP 53 e non deviare all'altezza di Pugno Chiuso sulla SP 54, in quanto questo la farebbe risultare più lunga e tortuosa.
- un partecipante ha però segnalato che il confronto comparativo delle alternative per il terzo itinerario avrebbe dovuto valutare le alternative 3C e 3D anche in relazione ai costi.
- al contrario, per un partecipante, le alternative 3C e 3D andrebbero a intaccare in maniera consistente l'attuale quadro paesaggistico della zona attraversata e a distruggere ulteriore suolo e soprassuolo che dal punto di vista ambientale andrebbe conservato.
- per quanto riguarda le alternative 3A e 3B preoccupa l'impatto delle gallerie rispetto agli aspetti idrogeologici, e l'impatto dei viadotti sugli alberi monumentali.
- altri partecipanti ritengono che l'alternativa 3B sia da preferire alla 3A in quanto meno costosa.

Per l'intero tratto, da alcuni partecipanti è stato anche proposto di considerare l'attuazione dell'alternativa 0 o di ipotizzare la realizzazione di una tratta ferroviaria per il collegamento del territorio del Gargano, sebbene questa ipotesi non sia condivisa da alcuni partecipanti in quanto per loro andrebbe contro il Decreto del Parco.

La realizzazione di un collegamento ferroviario presenta delle sostanziali differenze rispetto ad uno stradale con rigidità maggiori, ad esempio le curve hanno raggi planimetrici molto più ampi e quindi più invasivi rispetto a quelli di una strada di tipo C così come le pendenze massime accettabili, che sono notevolmente più basse e quindi necessitano di uno sviluppo lineare molto maggiore se comparato con una strada per superare i dislivelli. Infatti, le ferrovie non possono affrontare agevolmente pendenze importanti. Per quanto riguarda le sezioni o ingombri delle ferrovie e delle strade, ovvero la quantità di suolo eventualmente impegnato, le due infrastrutture sono confrontabili. Le strade rendono possibile un servizio capillare (servizio porta a porta), anche detto "distribuzione ultimo miglio". Un trasporto è efficace quando soddisfa le esigenze dell'utenza siano esse di imprese e di cittadini (ad esempio in termini di velocità, sicurezza, flessibilità), ed è efficiente quando ottiene il risultato atteso, minimizzando l'utilizzo delle risorse (denaro, carburante, ore-uomo, etc.). La modalità stradale offre spesso un tempo di transito inferiore, rispetto all'alternativa combinata. Questa differenza potrebbe essere ridotta ma non eliminata, nel caso in cui la tratta venisse servita da collegamenti ferroviari pluri-giornalieri, in grado di offrire finestre di viaggio per il *commuting* almeno ogni ora, eventualmente aumentate nelle ore di punta. Altrimenti non risulterà mai competitivo rispetto all'alternativa tutto-strada. Inoltre, va tenuta presente la capacità dell'infrastruttura

ferroviaria, il cui limiti si sono già manifestati sia per il mercato passeggeri sia per quello merci. Tale fattore diventa rilevante non solo quando c'è una completa saturazione dell'infrastruttura, ma spesso molto prima, soprattutto quando le richieste del mercato, tanto passeggeri che merci, concentrano la domanda in determinate fasce orarie giornaliere. In questi casi, oltre all'upgrade infrastrutturale e tecnologico, si prospetta un'esigenza di coordinamento e coinvolgimento degli *stakeholder* al fine di ricercare assetti organizzativi in grado di sfruttare al meglio la capacità disponibile. Il *Documento Strategico della mobilità ferroviaria di passeggeri e merci* del MIMS (30 dicembre 2021) non contiene alcun programma nell'ambito territoriale in esame diversamente da quanto invece previsto dallo stesso Ministero per la mobilità stradale. Infine, bisogna ricordare che anche la realizzazione di un collegamento su ferro rientrerebbe nelle opere infrastrutturali non ammesse nella zona 1 del Parco del Gargano.

ANAS ha sottolineato, come evidenziato anche dalla presentazione dell'arch. Angelo Iannotta, che l'adeguamento della SP 53 prevede un allargamento della carreggiata dagli attuali 6 m a 10,5 m. Questo adeguamento inciderà sui margini della strada, tanto sul lato mare quanto sul lato monte, dal momento che sarà necessario scavare zone rocciose del territorio, che, per quanto stabili, necessiteranno comunque di interventi di consolidamento. Per questo motivo, si può ipotizzare che l'adeguamento della SP 53 possa avere un'incidenza significativa sul paesaggio e sulla vegetazione della zona. ANAS ha ritenuto nelle sue valutazioni preliminari che la sezione attuale di questa strada avrebbe scoraggiato il traffico di attraversamento e di lunga percorrenza, che avrebbe preferito utilizzare l'alternativa 3A o 3B quale nuovo itinerario Vico del Gargano-Mattinata. In questo modo, la SP 53 avrebbe visto una sensibile riduzione dei volumi di traffico a beneficio della mobilità lenta e di coloro che percorrono la strada per il suo pregio paesaggistico.

Il proponente, per quanto riguarda lo studio dell'opzione 0, ha ricordato come questa sia stata studiata, ma si sia ritenuto che non sia in grado di rispondere alle esigenze di mobilità del territorio.

Le possibili interferenze

Alcuni partecipanti ritengono che sia necessario fornire dati più approfonditi ed aggiornati per quanto riguarda le possibili interferenze.

- È stato detto che si è evidenziato l'elenco dei beni interferiti, ma non è stato indicato l'ente di competenza. Inoltre, dei partecipanti hanno sostenuto che non si è indicato se la strada contrasta totalmente con la tutela dei beni o se si può realizzare a certe condizioni.

- È stato anche sostenuto che la relazione non è adeguata a poter fare osservazioni di carattere tecnico, che non ci sono riferimenti utili e che sono presenti carte geologiche non aggiornate.
- Inoltre, è stato ritenuto necessario riportare all'interno del Dibattito Pubblico non solo i benefici dell'opera, ma anche i costi ambientali.

Inoltre, si sono sottolineate le possibili interferenze tra l'opera e il patrimonio naturale del Gargano.

- Sono stati citati i boschi vetusti, che andrebbero studiati come ecosistemi complessi e come paesaggio rurale e storico da preservare e che fino ad oggi solo il Parco del Gargano è riuscito a tutelare.
- Si è parlato dell'ecosistema delle Pinete del Pino d'Aleppo che caratterizza la costa garganica da Mattinata a Vieste, come ambito territoriale di pregio che interferisce con il tracciato di progetto.

È stata anche evidenziata l'importanza di studiare l'interferenza con i percorsi della fauna locale.

- Alcuni partecipanti hanno sottolineato la necessità di studiare i percorsi della piccola e grande fauna, in modo da non stravolgere i loro percorsi.

Ed è stato anche ritenuto importante valutare l'impatto delle alternative in galleria che possono avere un impatto notevole in un territorio carsico come quello garganico.

Si sono evidenziate inoltre alcune possibili interferenze puntuali dei percorsi studiati e nello specifico con:

- Miniere di selce nei pressi dell'abbazia di S.Maria di Calena e presso Depensola.
- I torrenti Ulso e Calena hanno provocato danni in precedenti alluvioni.

Infine, diversi partecipanti hanno sostenuto che solo attraverso la modifica della normativa del parco si potrà avere un parere favorevole alla realizzazione dell'opera.

Il collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata, essendo un'opera statale, sarà sottoposto ad una procedura di Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) di competenza statale che coinvolgerà i ministeri della Transizione Ecologica e della Cultura che sarà affiancato dalle sue strutture territoriali. Inoltre, sarà necessario il parere dell'Ente Parco del Gargano e della Regione Puglia. La legge prevede che gli esiti del dibattito pubblico e le osservazioni raccolte siano valutate in sede di predisposizione del progetto di fattibilità tecnico-economica e siano discusse in sede di VIA e di Conferenza di Servizi relativa all'opera sottoposta al dibattito pubblico. Inoltre sempre le norme nazionali prevedono che tutti i soggetti interessati (individuati con il termine

chiunque) possono partecipare alle procedure di valutazione ambientale esprimendo le loro osservazioni ed istanze, con le modalità stabilite dalla legge. Il dettaglio del percorso autorizzativo è stato descritto in maniera dettagliata nei precedenti incontri informativi territoriali (le presentazioni sono disponibili al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>).

Per quanto riguarda, invece, la completezza degli elaborati, ANAS ritiene che gli elementi per raccogliere osservazioni e scegliere in maniera ponderata una combinazione tra le soluzioni proposte siano sufficienti e rispondenti a quanto richiede la norma. Il coinvolgimento e il confronto con le comunità territoriali migliorerà indiscutibilmente la qualità della progettazione di questa opera pubblica di grande rilevanza.

ANAS ha ricordato che i costi ambientali sono stati considerati, in parte, nell'analisi costi-benefici. Gli elementi, per i quali non è stato possibile operare una quantificazione economica, sono stati presi in considerazione nell'analisi multicriteria. Entrambe le analisi, da valutare congiuntamente, sono state discusse nel precedente incontro di approfondimento tematico e i materiali sono disponibili al seguente link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/incontro-16-02/>.

Per quanto riguarda, poi, alcuni particolari ecosistemi, come i boschi vetusti e le pinete di Pino d'Aleppo, il proponente attuerà già nella fase progettuale (PFTE) immediatamente successiva al Dibattito Pubblico un'analisi approfondita e valuterà le azioni da introdurre per la loro tutela nella predisposizione dello Studio d'impatto ambientale e nella Relazione di Incidenza ambientale da sottoporre alle autorità competenti per la VIA integrata dalla VInCA.

In seguito, ANAS ha ricordato che sarà svolta una ricognizione approfondita dei percorsi della piccola e grande fauna del Gargano. Il proponente utilizza le migliori tecniche e tecnologie per la gestione di questi corridoi faunistici e partecipa a progetti internazionali di ricerca per migliorare i propri interventi. ANAS ritiene che le soluzioni che prevedono un maggiore utilizzo di viadotti e gallerie abbiano una minore incidenza con i corridoi faunistici, dal momento che non determinano una loro interruzione. D'altra parte, si è affermato che, per i tratti situati in maggiore aderenza al terreno, si predisporranno ecodotti e zone di passaggio sotterraneo per la fauna, dotati di apposite zone d'invito, in modo da permettere il mantenimento in sicurezza dei percorsi di attraversamento degli animali ed evitare incidenti con i veicoli in transito.

Il proponente, sul tema delle gallerie, non ritiene che si siano evidenziate, ad oggi, particolari problematiche dal punto di vista geologico e geomeccanico. Il tema è di fondamentale importanza e sarà opportunamente approfondito per scongiurare ogni interferenza del tracciato selezionato in esito alle ottimizzazioni che saranno generate da questo confronto,

sviluppando le idonee scelte progettuali di dettaglio atte a non danneggiare il ricchissimo patrimonio della zona.

ANAS non ritiene che l'itinerario tra Vico del Gargano e Mattinata inciderà sulle miniere di selce e sull'Abbazia di Santa Maria di Calena, dal momento che i tracciati studiati sono distanti da questi siti. Sul tema dell'interferenza idraulica, invece, ritiene che, nei casi in cui il tracciato è situato ad una quota significativamente più elevata rispetto al terreno, non ci sarà interferenza e non si avranno problemi legati all'alluvionabilità. Inoltre, le opere previste saranno verificate per tempi di ritorno - modo statistico di esprimere la probabilità di qualcosa che accade in un dato anno - dai 40 ai 200 anni, con particolare attenzione alla loro capacità di sostenere gli eventi di piena dei fiumi e i cambiamenti climatici in corso e futuri.

Tra gli impatti dei cambiamenti climatici sull'infrastruttura consideriamo oltre alle alluvioni ed agli allagamenti che possono comportare il cedimento della sede stradale o l'erosione alla base delle pile dei ponti anche, tra gli altri, il rischio delle frane che possono causare danni strutturali dovuti a movimenti di massa o l'ostruzione della sede stradale.

Ulteriori fenomeni da considerare per il rischio e impatto sull'infrastruttura ma di entità diversa saranno le ondate di calore e di freddo, il vento, la siccità e gli incendi.

Infine, il proponente ha ribadito che la modifica della norma istitutiva del Parco del Gargano possa essere una condizione per l'approvazione del progetto nella tratta che interessa la zona 1 del Parco.

Le misure di mitigazione e compensazione

Durante i lavori sono state proposte alcune possibili azioni di mitigazione e compensazione:

- Si suggerisce di pensare ad un collegamento tra Baia delle Zagare e i sentieri di Vignanotica che potrebbe mirare a risolvere la situazione dei parcheggi in zona.
- È necessario pensare a misure di valorizzazione relativamente ad alcune emergenze storico-architettoniche come l'abbazia di Santa Maria di Calena a Peschici.
- Si suppone che la nuova strada avvantaggerà principalmente il turismo stagionale di Vieste e Mattinata. Si suggerisce quindi di pensare ad ulteriori interventi e a possibili investimenti che rafforzino i servizi locali, che, insieme al progetto proposto, aiuterebbero a cambiare il modello turistico.
- Alcuni intervenuti hanno sottolineato che sia prematuro trattare in questa prima fase di progettazione del collegamento il tema delle compensazioni e delle mitigazioni e che si debba necessariamente approfondire il tema nei passaggi successivi.

Le opere di viabilità connesse all'intervento per la realizzazione del nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata, dopo il confronto con le amministrazioni e gli enti interessati, possono essere valutate e studiate in ragione delle loro opportunità. È possibile, infatti, approfondire la connessione di alcune arterie con l'itinerario oggetto del dibattito pubblico per potenziare la connessione del territorio.

ANAS tratterà il tema della valorizzazione del territorio nel momento in cui si tratteranno le compensazioni. Infatti, queste non si riferiscono solo all'ambito ambientale, ma possono riguardare anche i beni storici e artistici. La nuova strada passerà lontano dall'abbazia di Santa Maria di Calena, ma si possono studiare azioni per promuoverla e valorizzarla maggiormente. Ad esempio, si può ipotizzare, come già fatto per altri interventi di ANAS, di migliorare la segnaletica per migliorare l'accesso al sito o valutare, all'interno del quadro economico, interventi puntuali di riqualificazione su alcuni beni. Sul tema della valorizzazione e della promozione dei beni artistici e culturali, ed in particolare dell'abbazia di Santa Maria di Calena, si avvierà un dialogo con la Soprintendenza e con l'amministrazione comunale di Peschici.

Per quanto riguarda, invece, il modello turistico del Gargano, ANAS ritiene che la realizzazione del nuovo itinerario si inserisca come un tassello importante all'interno di iniziative che dovranno essere portate avanti da diversi enti. Va ricordato, d'altra parte, che l'intervento risponde ai criteri di priorità stabiliti in ambito governativo in accordo con la Regione tra le azioni da perseguire per il recupero del divario infrastrutturale e di sviluppo risultante dalla ricognizione effettuata, avuto riguardo alle carenze infrastrutturali, anche con riferimento agli aspetti prestazionali e qualitativi, sussistenti in ciascun territorio, con particolare attenzione alle aree che risentono di maggiori criticità nei collegamenti infrastrutturali con le reti su gomma e su ferro di carattere e valenza nazionale della dotazione infrastrutturale di ciascun territorio, all'estensione delle superfici territoriali e alla specificità delle zone di montagna e delle aree interne, in particolar modo dei territori del Mezzogiorno.

L'opera intende favorire la vivibilità quotidiana del territorio per i cittadini del Gargano riducendo le disuguaglianze sociali e territoriali e non solo migliorare l'accessibilità turistica.

Infine, il proponente ha ricordato che il tema delle compensazioni sarà trattato nel dettaglio all'interno del Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica.

Ulteriori commenti e proposte

- Inoltre, un ulteriore tema toccato è stato quello del turismo: un partecipante considera l'inaccessibilità che caratterizza il territorio del Gargano un elemento attrattivo. Secondo lui, i turisti che visitano il Gargano non sono frenati dal difficile accesso alla zona.

- È stata anche sollevata la proposta di una soluzione ibrida tra l'adeguamento della SP 53 e alcuni tratti del collegamento proposto da ANAS, con un bypass del lungomare, a partire dalla zona del cimitero di Vieste fino alla zona del villaggio Gattarella o di Baia dei Campi.
- Inoltre, è stata segnalata l'importanza di tenere conto, per valutare le alternative del terzo tracciato, anche la presenza di particolari specie animali, come ad esempio i lanari (grande rapace) e capovaccaï (avvoltoi).

Il proponente ritiene che, quando si parla dell'inaccessibilità del territorio come un vantaggio, si stia osservando la questione solo dal punto di vista turistico. Non andrebbe, quindi, tralasciato il tema della vivibilità del Gargano, come rispondenza alle normali esigenze di vita, di salute, di sicurezza e di serenità.

ANAS ha, in seguito, affermato come la filosofia progettuale, adottata in passato dalla Provincia, per l'adeguamento della SP 53 aveva soluzioni simili a quelle adottate per il completamento del collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata. Ad esempio, non potendo adeguare il tratto litoraneo della SP 53 presso Vieste, a partire da Baia dei Campi fino al cimitero, si erano previste due opzioni distinte con varianti significative alla strada esistente spostandosi quindi più all'interno anche con alcuni tratti in galleria per poi saldarsi ad una circonvallazione esterna del nucleo abitato principale che si sarebbe saldata con la SS 89 e la SP "del Mandrione".

Infine, il proponente ha affermato che sarà necessario censire la fauna locale. Ad esempio, saranno indagate le zone di transito, le zone di nidificazione e i luoghi di caccia degli animali. Questa azione sarà fondamentale per ricostruire gli habitat della fauna locale così da limitare le interferenze. ANAS ha ricordato che le soluzioni progettuali con maggiori tratti in galleria e in viadotto avranno una minore interferenza con gli habitat della fauna locale.

Conclusione

In chiusura dell'incontro il coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena** ha ringraziato tutti i partecipanti, che sono nuovamente stati invitati a prendere parte al prossimo incontro di approfondimento tematico.

DIBATTITO PUBBLICO

SS 89 "GARGANICA"

Terzo incontro di approfondimento online

Aspetti realizzativi, cantieri e tempi di lavoro previsti

2 marzo 2022

Report sintetico

Introduzione

Mercoledì 2 marzo 2022 si è tenuto online il terzo incontro di approfondimento previsto nell'ambito del Dibattito Pubblico relativo al nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano (SS 693) e Mattinata (SS 89), dedicato agli aspetti realizzativi, ai cantieri e ai tempi previsti per la realizzazione dei tracciati studiati.

L'incontro, a cui hanno partecipato circa 30 persone, è stato introdotto dal Coordinatore del Dibattito Pubblico **Alberto Cena**, il quale ha descritto le modalità di svolgimento e di partecipazione all'incontro.

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

Successivamente sono stati presentati gli aspetti relativi ai tempi e ai cantieri legati alla realizzazione dell'opera secondo la seguente scaletta.

Inquadramento al tema

Arch. Giovanni Magarò, ANAS Spa

Le fasi di lavoro e i tempi

Ing. Elena Bartolucci, ATI incaricata della progettazione

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

A seguire, i partecipanti sono stati divisi in tre gruppi. Le sessioni di discussione si sono concentrate sugli **aspetti realizzativi** delle diverse alternative proposte, sul **rapporto tra i cantieri e il territorio** e sui **tempi di realizzazione dei lavori**.

Dopo la conclusione dei tavoli di lavoro, sono stati restituiti in plenaria i risultati delle discussioni e le domande emerse a cui hanno risposto l'Arch. **Giovanni Magarò**, per ANAS Spa, e **Alberto Cena**, Coordinatore del Dibattito Pubblico. Si riporta di seguito la sintesi della restituzione di quanto emerso dai lavori e le risposte fornite.

Sintesi dei lavori.

Domande e risposte

Gli aspetti realizzativi

- Relativamente alla realizzazione delle gallerie è già stata fatta una ricognizione dei siti dove conferire il **materiale di risulta**?

L'individuazione dei siti di conferimento dei materiali estratti durante i lavori è in continua evoluzione. ANAS sta monitorando i siti disponibili e proseguirà nel monitoraggio nelle prossime fasi di progettazione. Inoltre, si stanno facendo delle apposite schede relative alla disponibilità del conferimento dei materiali sul territorio. Si sta facendo una fotografia dei siti disponibili, che è in continuo aggiornamento. ANAS, inoltre, dovrà valutare l'idoneità dei materiali per il riutilizzo in cantiere. Nelle prossime fasi di progettazione, poi, l'attività di selezione dei siti di smaltimento dei materiali di risulta sarà integrata con la valutazione dei percorsi per i mezzi utilizzati per il loro trasporto. Tutte le valutazioni, in ogni caso, dovranno tenere conto del fatto che sarà necessario fornire alle imprese esecutrici dei lavori un ampio ventaglio di possibilità di smaltimento per evitare di creare situazioni di monopolio. Tutti questi studi rientreranno nello studio di impatto ambientale, che sarà sottoposto a Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA).

- È stata valutata la possibilità di **caratterizzare il frantumato** per riutilizzarlo per altri cantieri stradali?

La progettazione successiva prevederà un piano di utilizzo delle terre che ha l'obiettivo, in accordo con le caratteristiche del materiale scavato, di determinare la quantità di materiale che potrà essere utilizzato nella realizzazione del nuovo itinerario tra Vico del Gargano e Mattinata. Le terre estratte e non utilizzate per i cantieri della SS89 "Garganica" potranno essere utilizzate da altri operatori o per la realizzazione di diversi interventi e infrastrutture. Le terre di scavo saranno, infatti, conferite presso depositi polmone dove potranno essere

prelevate dagli operatori economici che ne avranno necessità, in accordo con le caratteristiche del materiale.

- In fase di cantierizzazione sono previste nuove **costruzioni temporanee di servizio** come palazzetti o case di cantiere?

La realizzazione del nuovo collegamento avrà bisogno di campi-base per la logistica e per ospitare le maestranze. Si tratta, di solito, di strutture temporanee che prevedono la presenza di sale mensa, dormitori e uffici tecnici. In alcuni casi, si ricorre al patrimonio edilizio esistente, così da non realizzare nuove strutture. Questa può essere un'opportunità per il mercato immobiliare locale.

- Chi si occuperà **della vigilanza e del monitoraggio** dell'andamento dei cantieri?

Il monitoraggio dell'aspetto tecnico e realizzativo è responsabilità del direttore dei lavori e dei direttori di cantiere e operativi. Altri tipi di monitoraggio sono responsabilità di diversi enti. Il monitoraggio ambientale sarà operato sia dagli enti del Ministero della Transizione Ecologica che dall'Agenzia Regionale per la Protezione Ambientale della Regione Puglia. Nel monitoraggio delle opere, inoltre, sarà coinvolto anche il Ministero della Cultura e le sue strutture territoriali. Infine, ci sarà un monitoraggio sul lato dell'ordine pubblico e delle possibili infiltrazioni criminali che verrà attuato dalla Direzione Investigativa Antimafia (DIA) e dalle forze di pubblica sicurezza. Esistono, infatti, specifici controlli di legalità che coinvolgono anche gli accessi ai cantieri, il personale e i mezzi impiegati.

La relazione tra i cantieri e il territorio

- Quali sono le soluzioni ipotizzate per **mitigare l'inquinamento acustico** dei cantieri?

I diversi tracciati studiati hanno una diversa incidenza sul territorio per quanto riguarda il disturbo acustico. Infatti, quanto più questi intervengono sulla viabilità esistente o su zone antropizzate, tanto più si può prevedere un'incidenza del rumore. Rispetto alla localizzazione dei cantieri, si possono prevedere diverse modalità di mitigazione dei rumori. In alcuni casi possono essere previste dune, realizzate con materiale di scavo, o pannelli e barriere acustiche.

- Nella presentazione dell'ingegnere progettista si parlava della **gestione delle acque di seconda pioggia**, come verranno realizzati i bacini di permeazione per la gestione delle acque di seconda pioggia? Come si articoleranno lungo il tracciato stradale?

Sono previsti dei bacini per le acque di prima pioggia, ovvero quelle acque prodotte dal primo scroscio degli eventi atmosferici, che possono portare con sé i materiali che si depositano nei

periodi secchi. L'acqua, invece di andare direttamente verso i recettori, viene canalizzata verso luoghi di trattamento, posizionati in accordo con il profilo altimetrico. Si tratta di bacini interrati, in cemento o in materie plastiche, dove le acque vengono trattate prima di essere immesse nei corpi idrici. Le vasche di trattamento sono dimensionate rispetto al livello di precipitazioni della zona e prevedono sia sistemi di monitoraggio della qualità idrica sia sistemi per prevenire l'intrusione di estranei.

Domande puntuali

- È possibile sapere **chi ha già partecipato agli incontri** del dibattito pubblico?

Le norme sulla privacy non permettono di diffondere i nominativi di coloro che hanno partecipato agli incontri territoriali e agli incontri di approfondimento. È possibile consultare i nominativi di coloro che hanno preso parte ai tavoli tecnici, attraverso i comunicati stampa consultabili al link <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/partecipa-al-dibattito/>. In ogni modo, all'interno della relazione finale del dibattito pubblico, che sarà presentata il prossimo 30 marzo, sarà presente una sintesi del Dibattito Pubblico in numeri. Ciò che si può già dire è che agli incontri territoriali hanno visto la partecipazione di 350 persone, che sono destinate a crescere con i partecipanti agli incontri di approfondimento.

- È possibile conoscere la **denominazione** corretta della strada?

Al momento è prematuro prevedere il nome della strada. Ciò che è possibile affermare è che si tratterà di una denominazione storicizzata e volta a valorizzare il territorio.

- I progetti proposti sono **rielaborazioni di vecchi progetti** adattati alle attuali esigenze?

Tutte le soluzioni proposte sono di nuova progettazione. Si sono prese in considerazione le soluzioni progettate in passato, che, però, sono fuori norma e fuori contesto. Oggi la filosofia di progetto è radicalmente diversa. Pur trattandosi di una prima fase di elaborazione progettuale, si tratta di soluzioni assolutamente nuove e innovative.

Commenti

Si riporta, di seguito, la sintesi dei commenti ricevuti durante i tavoli di lavoro, ai quali ha risposto l'arch. **Giovanni Magarò**.

Gli aspetti realizzativi

- **Le alternative da preferire sono 1A e 1B e 3A e 3B**, non solo perché permettono di accorciare notevolmente i tempi di percorrenza delle tratte che attraversano il territorio, ma anche perché sono le alternative che **impattano in misura minore sull'uso della**

viabilità esistente per quanto riguarda l'aspetto cantieristico. I cantieri rappresentano un disagio soprattutto nella stagione estiva, quando il traffico è maggiore.

- Le gallerie sono considerate interventi impattanti e problematici a causa della gestione del **materiale di risulta**.
- Secondo un partecipante una **strada ferrata** potrebbe essere un'infrastruttura utile anche per quanto riguarda lo smaltimento dei materiali di scarto dei cantieri.
- Proprio per come è strutturata sia la **SP 53 che la SS 89** e per la differenza altimetrica **l'adeguamento è irrealizzabile** sia come opera che come cantiere.

Il tema della cantierizzazione verrà affinato con l'avanzamento della progettazione, quando sarà selezionato un tracciato e sarà, quindi, possibile immaginare la natura delle opere previste. Le soluzioni che avranno una minore intersezione con la viabilità esistente garantiranno un minore impatto sulla viabilità. ANAS farà un ragionamento sui punti di avvio dei cantieri. Si può, ad esempio, immaginare di avviare i cantieri per l'alternativa 3A o 3B da Mattinata, dove esiste una viabilità più performante per il trasferimento dei materiali di cantiere e dove si può creare un minore disturbo alla popolazione. Bisogna ricordare che, come accade di consueto, ANAS predisporrà accorgimenti per gestire i picchi di traffico stagionali. Perciò, le diverse fasi di lavorazione verranno calate nel calendario così da programmare dei cantieri che abbiano il minor impatto possibile sulla circolazione.

Sul tema dell'impatto delle gallerie, sarà necessario fare un bilanciamento delle esigenze. Le gallerie hanno dei vantaggi ad opera completata, dal momento che sono meno intrusive sul territorio e consentono di mitigare le emissioni atmosferiche e acustiche. D'altra parte, il tema della gestione dei materiali scavati va valutato con attenzione. Sarà, dunque, necessario programmare il transito dei mezzi per il trasporto delle terre. Questo aspetto legato alle gallerie sarà inserito in un ragionamento complessivo sulle opportunità delle diverse soluzioni.

ANAS ha affermato che l'utilizzo delle eccedenze di materiali di scavo dei cantieri per la realizzazione di opere ferroviarie sarà preso in considerazione nel caso in cui gli operatori ferroviari avvieranno dei progetti per la costruzione di nuove linee ferroviarie. Come già ricordato, il materiale scavato sarà conferito in siti polmone dove sarà disponibile per l'utilizzo in diverse opere.

Infine, ANAS ha ricordato che lo sviluppo della cantierizzazione sulla SP53 e sulla SS89 comporta forti interferenze con la circolazione. La SP53, ad esempio, è una delle arterie più utilizzate del territorio. Per questo, i cantieri possono avere una ricaduta sulla viabilità e sull'ambiente, dal

momento che tutte le opere sono all'aperto e non sono previste gallerie che possono mitigare l'impatto ambientale.

La relazione tra i cantieri e il territorio

Per quanto riguarda le alternative degli itinerari, sono emerse le seguenti osservazioni:

- Per l'**itinerario 1**, un partecipante ha espresso la preferenza per l'**alternativa 1C** poiché avrebbe degli impatti di cantierizzazione inferiori sulla viabilità;
- Per l'**itinerario 3**, invece, è stata da un lato espressa una preferenza per l'**alternativa 3B** per il minor impatto sulla viabilità, e da un altro invece quella di **adeguare la SS 89** in modo da ridurre gli impatti ambientali e di cantiere.
- Per **tutti gli itinerari**, è stato anche detto che da un lato le varianti che più seguono il territorio avrebbero un impatto minore sul paesaggio ma maggiore sulle viabilità esistenti. Al contrario le varianti con più gallerie avrebbero un impatto sull'ambiente molto importante perché hanno molte piste di cantiere.

Relativamente al tema dei cantieri, è stato inoltre sottolineato che:

- La **realizzazione dei cantieri in sequenza** porterà ad avere un impatto minore sulla fauna tutelata.
- È importante **mettere a disposizione del territorio una viabilità alternativa adeguata durante le fasi di cantiere**, facendo attenzione ai momenti di alta stagione e immaginando un volume di lavoro minore nel periodo estivo.
- È necessario **scongiurare il passaggio dei mezzi pesanti** con carichi eccessivi sulla viabilità esistente che ha sezioni stradali esigue.
- Si dovrà prestare particolare attenzione alla **minimizzazione del rumore** dei cantieri per non impattare negativamente sulla fauna.
- **Se i tempi di realizzazione dell'opera supereranno i 10 anni**, ci saranno dei disagi per le persone e per la fauna, oltre che dei danni al paesaggio.
- Il **querceto boschi vetusti della Foresta Umbra** sono risorse naturali d'eccellenza che qualsiasi intervento di cantierizzazione andrebbe ad impattare negativamente causando un danno per la salvaguardia dell'ambiente.
- Alcune strade di cantiere potrebbero essere a servizio dei **mezzi di soccorso antincendio**.

ANAS ha ricordato che le varianti che più si adagiano alla morfologia del territorio possono avere maggiori impatti sul traffico. Prendendo ad esempio l'alternativa 1C, si creano punti di conflitto con la viabilità esistente ogni qualvolta sia presente un'intersezione. Inoltre, va riconsiderata l'idea che le varianti che più seguono il territorio abbiano un minore impatto sul paesaggio. Infatti, le

soprintendenze vedono con maggiore favore le opere che hanno maggiore sviluppo sotterraneo, in quanto risultano essere meno visibili. Per quanto riguarda, invece, le piste di cantiere, si avrà un minore impatto se si attueranno cantieri lineari. Questi costituiscono l'infrastruttura finale sui segni delle piste utilizzate per la realizzazione di opere come i viadotti e le gallerie. Inoltre si utilizzeranno, per quanto possibile, strade poderali esistenti adattate al passaggio dei mezzi d'opera. In seguito, ANAS ha ricordato che l'adeguamento della SS89 potrebbe produrre impatti sul territorio maggiori rispetto a quelli delle soluzioni in variante.

Sul tema della preferenza per i cantieri in sequenza, ANAS ha sottolineato che gli impatti del cantiere sulla fauna saranno diversi per le diverse tratte. La possibilità di lavorare in parallelo consentirebbe di limitare nel tempo l'interferenza dei cantieri sul territorio, permettendo di rimediare più rapidamente su impatti che sono reversibili e gestibili sulla fauna.

La previsione della cantierizzazione sarà basata sulla disponibilità di fondi. Il CIPES, qualche settimana fa, ha individuato 300 milioni di euro da assegnare all'intervento, che ha un costo complessivo di 850 milioni di euro. Il taglio economico dell'intervento porterà a definire le tratte e i cantieri che verranno avviati per primi.

Per quanto riguarda il tema della viabilità alternativa, questa sarà scelta rispetto al percorso che verrà selezionato. Questa impiegherà tratti di strada esistenti non influenzati dalla realizzazione del nuovo collegamento Vico del Gargano-Mattinata, dove saranno previsti adeguamenti se necessario. Saranno, inoltre, create viabilità d'accesso alle aree di lavorazione dei cantieri. Infine, le arterie con sezioni stradali esigue saranno scartate dai percorsi dei mezzi di cantiere o adeguate a garantire la sicurezza stradale, creando un'opportunità per la riqualificazione della viabilità esistente.

ANAS ha, poi, ricordato che si lavorerà per minimizzare i disagi causati dai rumori sia per i cittadini che per la fauna locale. È anche prevista una particolare attenzione ai momenti riproduttivi degli animali, così da non interferire sulla loro vita.

Sul tema della durata del cantiere, si prevede una durata di 10 anni se questi saranno programmati in sequenza anche a causa della disponibilità di fondi. Nella fase di completamento dell'opera saranno avviati i lavori di riconfigurazione e ripristino ambientale.

ANAS ha, in seguito, ribadito che l'attenzione agli ambiti naturali pregiati sarà approfondita nelle seguenti fasi di progetto. Si lavorerà per contenere al massimo l'utilizzo di suolo pregiato, anche attraverso soluzioni ingegneristiche apposite.

Infine, si è affermato che le piste di cantiere, in accordo con gli enti locali e di controllo, potranno essere utilizzate per il controllo del territorio e per la gestione delle attività boschive.

I tempi dei lavori

Per quanto riguarda i tempi dei lavori è stato evidenziato che:

- Al fine di ridurre i tempi di realizzazione dei cantieri è importante prediligere le **soluzioni meno impattanti sulla viabilità ordinaria** e fare in modo che i tempi dei cantieri non si sovrappongano, così da evitare un accumulo degli impatti.
- Si suggerisce l'**avvio in parallelo dei cantieri delle tratte 1 e 3** e di posticipare quello del tratto 2.
- È opportuno considerare che i **tempi di realizzazione potrebbero subire un prolungamento** dovuto dalla condizione geopolitica attuale, che potrebbe determinare un aumento dei costi delle materie prime.
- **Sotto il profilo geologico**, lo studio effettuato è considerato troppo superficiale. Sarebbe utile avere una ricerca più estesa ed approfondita sul tema, così da poter avere più informazioni su geologia e tempi di realizzazione dell'opera.

ANAS ha affermato che valuterà le indicazioni riguardo all'avvio in parallelo delle tratte 1 e 3, posticipando l'itinerario 2, anche se non si sono rilevati problemi nella realizzazione delle 3 tratte in parallelo.

Per quanto riguarda il costo delle materie prime, invece, ANAS ha ricordato che il tema è stato affrontato dal Governo e dal Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili. Si sono, infatti, introdotte misure per riconoscere compensazioni in virtù dell'aumento dei costi delle materie prime.

ANAS ha, infine, ricordato che ci si trova in una fase preliminare di progettazione e, per questo, si è fatto uno studio geologico basato sulla letteratura e sulla cartografia esistente. La selezione di un tracciato e l'avanzamento della progettazione richiederanno uno studio attento e particolareggiato degli aspetti geologici, geotecnici e geomeccanici del territorio. Lo studio attuale ha avuto lo scopo di fornire ad ANAS un quadro dei contesti, e delle possibili problematiche, in cui si inseriscono le diverse soluzioni studiate.

Conclusione

L'incontro si è concluso con l'intervento del Commissario Straordinario **Vincenzo Marzi**.

Il Commissario Straordinario ha ringraziato i partecipanti per i contributi pervenuti durante la discussione per tavoli. Questi hanno fornito, e forniranno, spunti al proponente che saranno oggetto di approfondimento. **Vincenzo Marzi** ha ricordato che il Dibattito Pubblico ha lo scopo di individuare come agire e di capire come farlo. In seguito, ha precisato che gli studi geologici approfonditi andranno sviluppati sull'alternativa scelta. Infine, Il Commissario Straordinario

Vincenzo Marzi ha ricordato come il commissariamento dell'opera sia centrale per contenere i tempi di realizzazione dell'opera.

In chiusura dell'incontro il coordinatore del dibattito pubblico **Alberto Cena** ha ringraziato tutti i partecipanti, che sono stati invitati ad inviare i propri contributi scritti entro la scadenza del 6 marzo attraverso l'apposito form del sito <https://www.dibattitopubblicogarganica.it/quaderno-degli-attori/>.