



DIBATTITO PUBBLICO
Garganica

**Relazione conclusiva
del coordinatore**

Sommario

PREMESSA	5
IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI	6

DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA	7
ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO	7
LE RAGIONI DELL'OPERA	8
LE ALTERNATIVE STUDIATE	8
L'AMBIENTE E IL PAESAGGIO	11
I CANTIERI E I TEMPI DI REALIZZAZIONE	12

IL DIBATTITO PUBBLICO	15
CONSIDERAZIONI GENERALI	15
LE ATTIVITÀ SVOLTE	16
LA PROGETTAZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO	16
LO SVOLGIMENTO DEL DIBATTITO PUBBLICO	18
L'INFORMAZIONE E COMUNICAZIONE AL PUBBLICO	21

SINTESI DEI TEMI EMERSI	25
L'OPPORTUNITÀ DELL'OPERA	25
IL PROBLEMA	25
DIVERSE SENSIBILITÀ	25
POSIZIONI FAVOREVOLI	26
POSIZIONI CRITICHE	28
LE ALTERNATIVE	30
DIVERSI APPROCCI	30
ITINERARIO 1, VICO DEL GARGANO-PESCHICI	30
ITINERARIO 2 – PESCHICI-VIESTE	31
ITINERARIO 3 – VIESTE-MATTINATA	32
PROGETTAZIONE E REALIZZAZIONE	33
QUALITÀ DEL PROGETTO	33
TUTELA DELL'AMBIENTE	33
TUTELA DEL PATRIMONIO ARCHEOLOGICO	35
INSERIMENTO PAESAGGISTICO	35
I CANTIERI E I TEMPI	36
ALTRI TEMI EMERSI	37
RICHIESTE VIABILISTICHE CHE NON RIGUARDANO IL TRACCIATO	37
ELEMENTI DI CONTESTO	38
CONCLUSIONI	39

CREDITI	54
----------------	-----------



Premessa

Il dibattito pubblico sul collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata rappresenta il primo esempio di applicazione di questo strumento per un'opera viaria nel Sud Italia.

Il dibattito pubblico è stato indetto dal proponente dell'opera, Anas spa, che ha elaborato il dossier di progetto e ha collaborato a tutte le fasi del processo.

Il dibattito pubblico è stato coordinato da Alberto Cena di Avventura Urbana srl, società individuata dal Commissario straordinario di Governo per la realizzazione dell'opera tramite Provvedimento Commissariale. Il dibattito si è svolto secondo le prescrizioni del dpcm 76/2018 e non ha usufruito della possibile proroga dei tempi del processo, prevista dalla norma.

Come prescritto dalla legge, il percorso si è aperto il 12 gennaio 2022 con la presentazione del dossier di progetto e si è chiuso il 30 marzo 2022 con la presentazione da parte del coordinatore della relazione conclusiva, inviata alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) e al proponente dell'opera.

Il proponente attraverso un proprio dossier conclusivo esplicherà le osservazioni che accoglierà e quelle che saranno respinte, motivando le scelte. Il dpcm 76/2018 prevede che questo dossier conclusivo sia presentato entro e non oltre 60 giorni dalla pubblicazione della relazione conclusiva a cura del coordinatore del dibattito pubblico (che deve essere allegata al dossier, di cui costituisce parte integrante).

In merito alle attività svolte nel corso del dibattito pubblico, sono stati organizzati una conferenza stampa di lancio, quattro incontri informativi territoriali e tre incontri di approfondimento tematico:

- **12 gennaio 2022**, conferenza stampa di presentazione dell'opera e del dibattito pubblico;
- **19 gennaio 2022**, primo incontro informativo territoriale - Vico del Gargano;
- **26 gennaio 2022**, secondo incontro informativo territoriale -Peschici;
- **2 febbraio 2022**, terzo incontro informativo territoriale - Vieste;
- **9 febbraio 2022**, quarto incontro informativo territoriale -Mattinata;
- **16 febbraio 2022**, primo incontro di approfondimento online sul tema "Ricadute socio-economiche dettate dalla realizzazione dei tracciati studiati";
- **23 febbraio 2022**, secondo incontro di approfondimento online sul tema "Aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dei tracciati studiati";
- **2 marzo 2022**, terzo incontro di approfondimento online sul tema "Aspetti realizzativi, cantieri e tempi di lavoro previsti".

Parallelamente agli incontri pubblici sono stati organizzati due incontri tecnici con gli enti pubblici interessati dall'opera:

- **14 febbraio 2022**, primo tavolo tecnico;
- **4 marzo 2022**, secondo tavolo tecnico.

Il dibattito pubblico in numeri



4
INCONTRI INFORMATIVI
TERRITORIALI



3
INCONTRI DI
APPROFONDIMENTO



2
INCONTRI
TECNICI



680
PARTECIPANTI



34
QUADERNI
DEGLI ATTORI



1
CONFERENZA
STAMPA



11
COMUNICATI
STAMPA



211
ARTICOLI
STAMPA



25
POST PAGINA
FACEBOOK



254.698
VISUALIZZAZIONI



167.130
PERSONE RAGGIUNTE



7.333
INTERAZIONI CON
I POST DELLA PAGINA



4.020
UTENTI UNICI
SITO WEB



17.277
TOTALE PAGINE
VISITATE



165
DOWNLOAD
FILE



690
VISUALIZZAZIONI
VIDEO INCONTRI

Descrizione sintetica dell'opera

Il potenziamento del collegamento da Vico del Gargano a Mattinata è un'opera commissariata (dpcm del 16 aprile 2021), in quanto presenta un elevato grado di complessità e un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale e locale.

Iter progettuale e autorizzativo

All'opera si applicano le procedure di approvazione dei progetti di cui all'art. 27 del dlgs 50/2016, Codice dei contratti pubblici.

La prima fase della procedura consiste nell'elaborazione di un **Documento di fattibilità delle alternative progettuali (Docfap)** che individua diverse soluzioni di tracciato da condividere con la cittadinanza tramite **dibattito pubblico**.

Una volta concluso il dibattito pubblico, il proponente decide con il dossier conclusivo se e come tenere conto di quanto emerso durante il confronto, eventualmente integrando il successivo **Progetto di fattibilità tecnica ed economica (Pfte)**.

Il Pfte è sottoposto alle **procedure autorizzative** che coinvolgono gli enti competenti di livello nazionale e locale e i risultati del dibattito pubblico entrano a far parte del più ampio iter autorizzativo, in quanto sono trasmessi all'autorità competente per la presentazione dell'istanza di **Valutazione di impatto ambientale (Via)**.

Il commissario straordinario di Governo

Vincenzo Marzi, attualmente responsabile della Struttura territoriale Puglia di Anas, è stato nominato commissario straordinario per il collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata con il dpcm del 16 aprile 2021.

L'esigenza di "commissariare" opere di particolare complessità e sottoposte a lunghi processi autorizzativi nasce dal fatto che il Governo, con il consenso del Parlamento, reputa le procedure ordinarie non sufficienti a garantire il rispetto dei tempi, quanto mai necessario per la ripresa post Covid. I commissari straordinari sono scelti fra tecnici di elevata esperienza e professionalità.

Le regioni dell'opera

L'opera proposta da Anas spa ha l'obiettivo di ridurre l'isolamento delle località situate sulla costa nord-est del Gargano, generato dal mancato completamento della SS 693.

In particolare, l'opera consentirebbe di mettere a sistema la viabilità locale con importanti infrastrutture di livello nazionale:

- l'autostrada A14 Bologna-Taranto,
- la linea ferroviaria Bologna-Bari-Lecce,
- l'aeroporto internazionale di Bari.



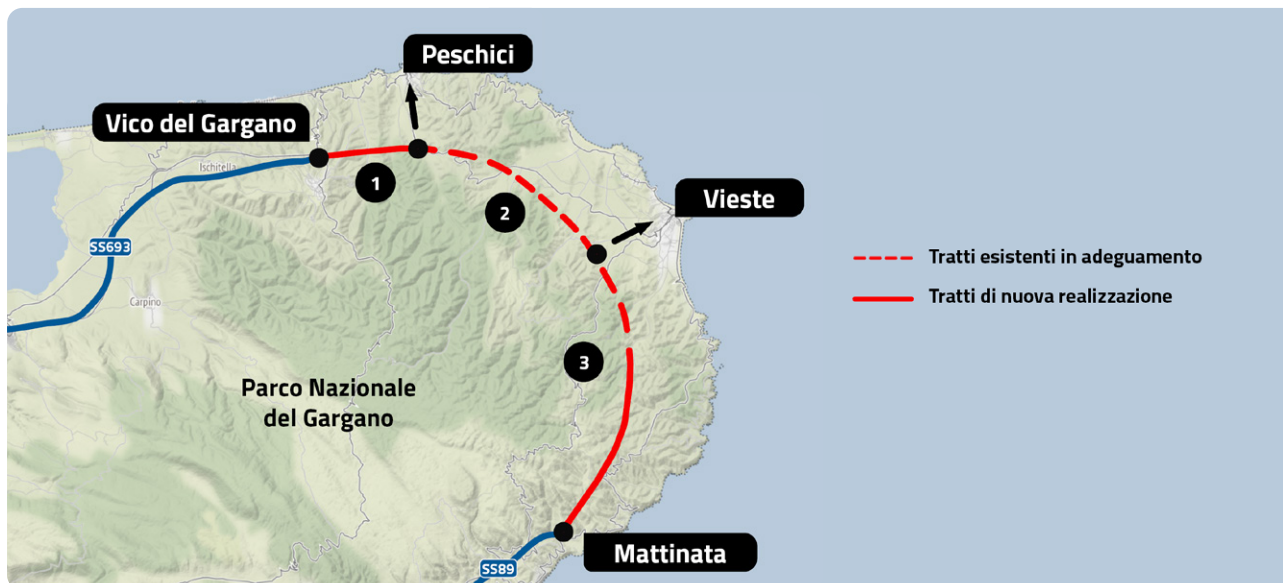
Il proponente con la realizzazione dell'intervento intende:

- migliorare l'accessibilità ai centri abitati e alle aree turistiche della zona, riducendo i tempi di percorrenza;
- incrementare la sicurezza stradale sulle infrastrutture esistenti, riducendone l'incidentalità;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e il rumore, allontanando parte del traffico dalle zone costiere;
- contrastare lo spopolamento del territorio, creando nuove opportunità di lavoro, in sinergia con gli investimenti regionali e provinciali previsti.

Le alternative studiate

Per elaborare le possibili alternative, il proponente ha suddiviso il tracciato in diverse tratte e, in particolare, sono stati individuati tre itinerari:

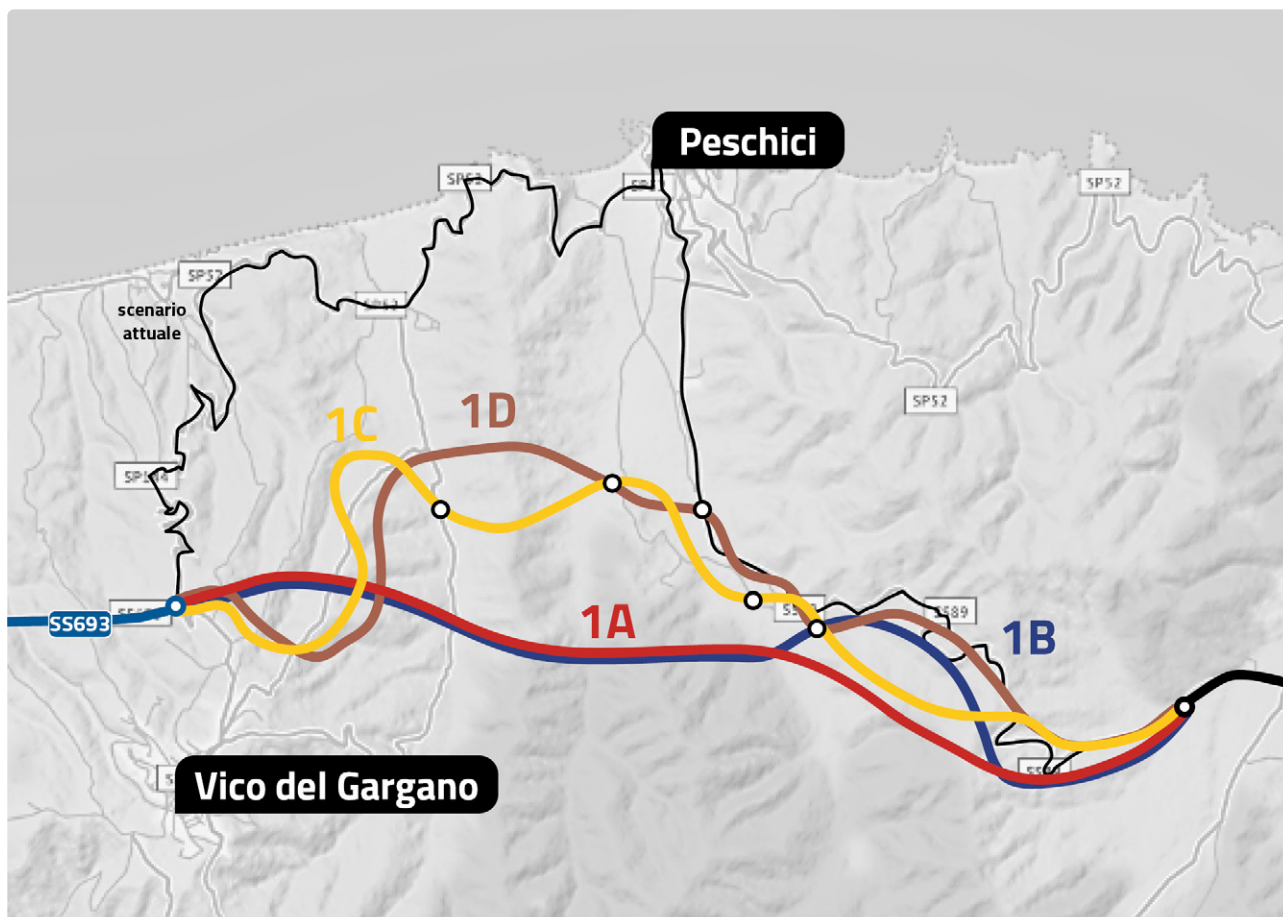
- l'**itinerario 1**, tra Vico del Gargano e lo svincolo di Peschici, che prevede la realizzazione di un nuovo collegamento;
- l'**itinerario 2**, tra lo svincolo di Peschici e lo svincolo di Vieste, che prevede l'adeguamento della SS 89 esistente;
- l'**itinerario 3**, tra Vieste e Mattinata, che prevede l'adeguamento di un primo tratto della SS 89 e la realizzazione di un tratto successivo che attualmente non esiste.



Itinerario 1

Per la realizzazione di un nuovo collegamento tra Vico del Gargano e lo svincolo di Peschici il proponente ha studiato e sottoposto a dibattito quattro possibili alternative:

- la **1A**, la più fluida, non prevede intersezioni intermedie e attraversa il territorio con una serie di viadotti e gallerie per un'estensione totale di 9,8 km;
- la **1B**, lunga complessivamente 10,3 km, ricalca l'alternativa 1A per i primi 5,4 km per poi ricollegarsi alla SS 89, prevedendone l'adeguamento;



- la 1C, la più tortuosa, è quella che si adatta meglio alla morfologia del terreno, prevedendo tre intersezioni con le viabilità esistenti, risolte con rotatorie, per una lunghezza di 11,9 km;
- la 1D, lunga 11,86 km, nel suo primo tratto si avvicina alla costa e presenta quindi analogie con la soluzione 1C, per poi attestarsi sull'attuale asse della SS 89.

Per l'alternativa 1A è stato stimato un costo complessivo di 323 milioni di euro, per la 1B di 276 milioni di euro, per l'alternativa 1C di 209 milioni di euro, per l'alternativa 1D di 312 milioni di euro.

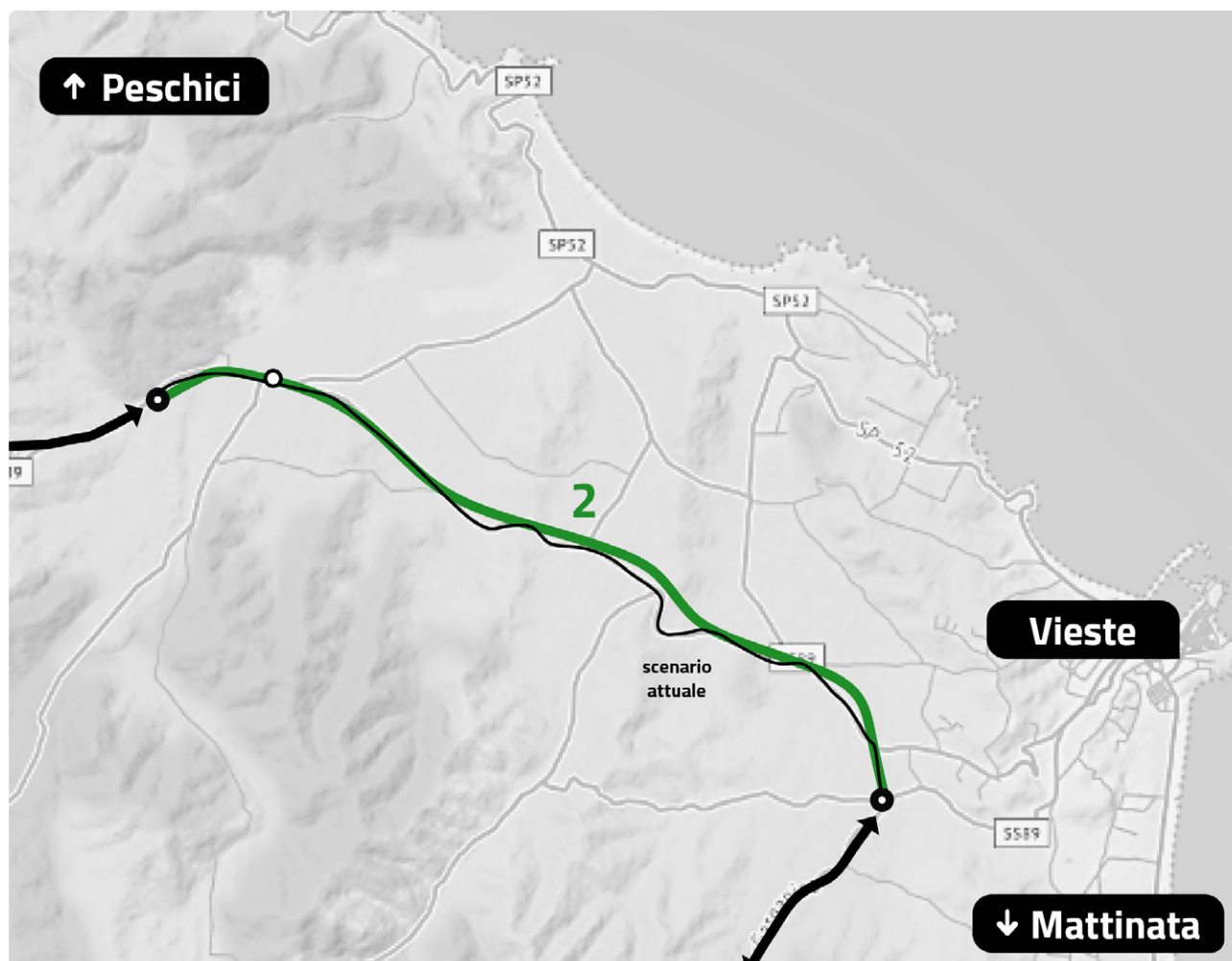
Itinerario 2

Per il tratto compreso tra lo svincolo di Peschici e lo svincolo di Vieste il proponente ha previsto e sottoposto a dibattito un'unica soluzione: l'adeguamento della SS 89 esistente.

La tratta ha una lunghezza complessiva di 8 km e per la maggior parte del suo sviluppo utilizza la medesima sede della viabilità attuale.

Solo in sei punti sono previste varianti, utili a garantire alla nuova strada caratteristiche coerenti con quelle previste per le viabilità di tipo C1. Sono inoltre previste tre rotatorie: una all'inizio, una alla fine e una in località Mandrione.

Per l'itinerario 2 è stato stimato un costo complessivo di 25 milioni di euro.

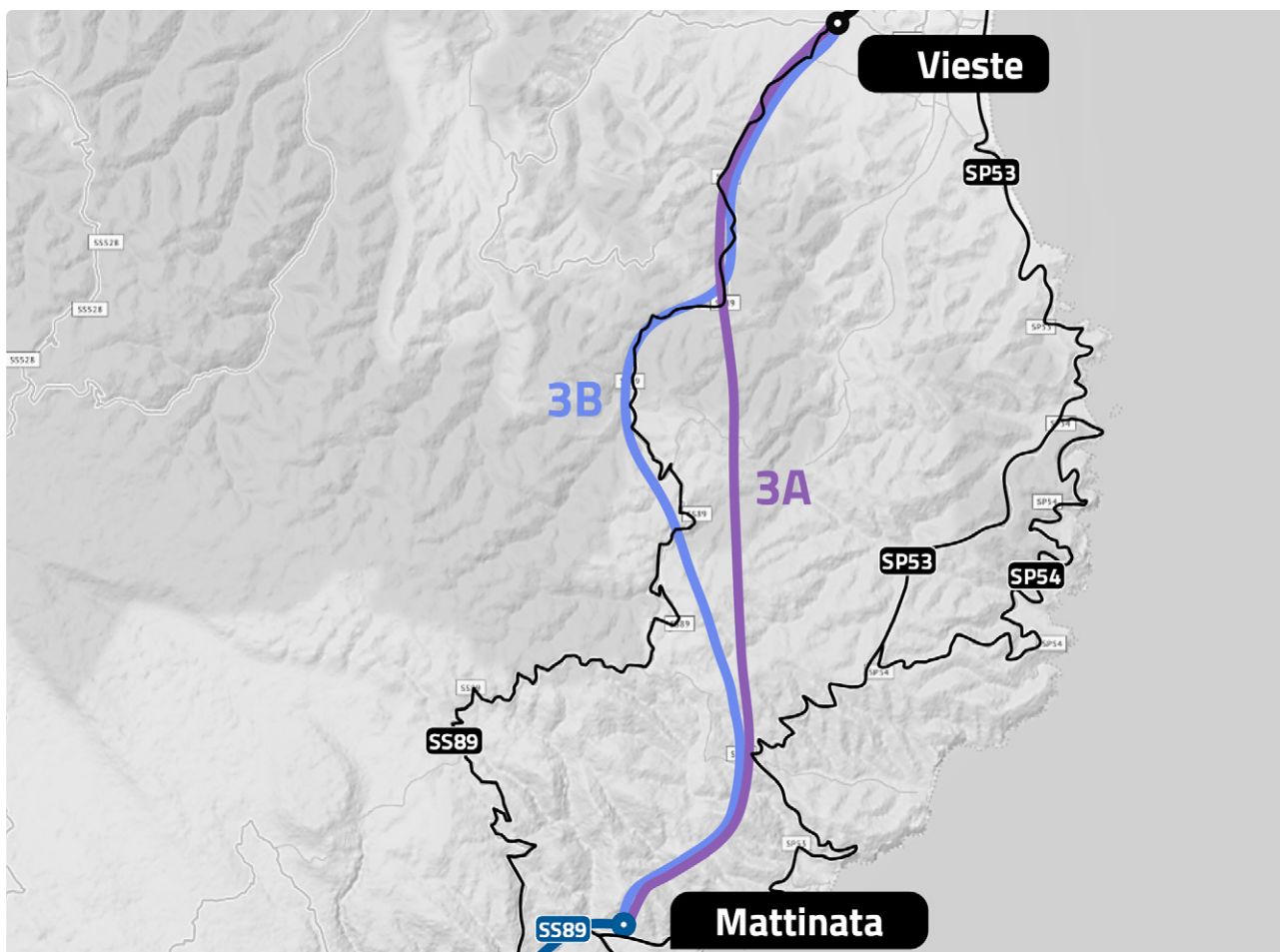


Itinerario 3

Per il nuovo collegamento tra Vieste e Mattinata il proponente ha studiato e sottoposto a dibattito due possibili alternative:

- la **3A**, la più fluida, prevede l'adeguamento della SS 89 per i primi 3,3 km per poi proseguire nei successivi 12,9 km con una sequenza di gallerie e viadotti;
- la **3B**, più aderente alla viabilità esistente, prevede l'adeguamento della SS 89 per i primi 7,5 km per poi proseguire anch'essa con una serie di gallerie e viadotti per i successivi 10 km.

Per l'alternativa 3A è stato stimato un costo complessivo di 498 milioni di euro, per l'alternativa 3B di 444 milioni di euro.



Consapevole del divieto normativo di realizzare nuove infrastrutture stradali nella Zona 1 del Parco del Gargano, il proponente ha sottoposto a dibattito anche una diversa possibilità: **terminare la nuova viabilità a scorrimento veloce a Vieste** (dove cioè finisce l'itinerario 2) e prevedere per l'itinerario 3 solo **interventi mirati a migliorare la sicurezza stradale e la percorrenza sulla viabilità esistente**, la SS 89 (strada interna) oppure la SP 53 e la SS 54 (strada di costa). Poiché l'impatto economico e ambientale è stato considerato dal proponente come irrilevante rispetto alle soluzioni 3A e 3B, questa ipotesi alternativa non è stata comparata con le altre due proposte.

L'ambiente e il paesaggio

Data la localizzazione dell'itinerario, le opere hanno una **rilevanza sotto il profilo ambientale e paesaggistico**. Tuttavia, secondo la posizione espressa dal proponente all'interno del Documento di fattibilità delle alternative progettuali, non determinano impatti importanti, ma richiedono interventi di mitigazione e ripristino tali da minimizzare o eliminare ogni interferenza.

In questa fase progettuale Anas spa ha effettuato e sottoposto al dibattito pubblico un'attenta disamina di tutti **gli ambiti e beni oggetto di vincoli e tutele presenti nelle aree di progetto**. Negli approfondimenti progettuali successivi e durante

l'iter procedurale per l'approvazione dell'intervento il proponente dovrà acquisire il parere delle autorità competenti e sviluppare tutte le **opere e le mitigazioni** necessarie per la compensazione degli impatti e la preservazione dei siti interferiti.

I cantieri e i tempi di realizzazione

Per quanto concerne la fase di realizzazione, il proponente ha sottoposto al dibattito pubblico gli elementi definibili allo stadio di progettazione preliminare proprio di un Documento di fattibilità delle alternative progettuali.

In primo luogo, ha sostenuto che per il **transito dei mezzi** si utilizzeranno principalmente le **infrastrutture stradali esistenti** e che le aree di cantiere saranno individuate prendendo in considerazione i seguenti fattori:

- caratteristiche delle opere da realizzare;
- accessibilità dalla rete stradale principale;
- esistenza di strade di collegamento fra le aree di lavoro;
- funzioni e strutture necessarie al normale svolgimento delle attività di cantiere;
- aspetti logistici delle aree;
- modalità costruttive degli interventi;
- aspetti relativi all'approvvigionamento dei materiali;
- impatti ambientali.

Per quanto riguarda gli interventi in variante, cioè le **strade di nuova costruzione**, il proponente ha sostenuto che sarà posta una particolare attenzione alla realizzazione di piste temporanee di cantiere, al fine di minimizzare l'impatto sugli habitat naturali e sulle aree soggette a vincoli. Particolare cura sarà inoltre dedicata al progetto di ripristino dei luoghi a seguito dello smantellamento dei cantieri a fine lavori.

Relativamente ai **tratti di adeguamento** delle strade esistenti, Anas Spa ha proposto che gli interventi di allargamento stradale vengano realizzati in parte con continuità di traffico, in parte spostando il traffico su viabilità alternative, facendo attenzione a realizzare i lavori nei periodi con minore affluenza di turisti.

Per quanto riguarda i tempi, il proponente ha sottoposto a dibattito pubblico una suddivisione dei lavori in **3 lotti** coincidenti con i tre itinerari di progetto. In funzione dell'alternativa prescelta per ciascuna tratta le attività di cantiere potranno durare:

- da due anni e mezzo a quattro anni per il lotto 1,
- tre anni e mezzo per il lotto 2,
- da tre anni e mezzo a quattro anni per il lotto 3.



Il dibattito pubblico

Considerazioni generali

Il dibattito pubblico ha visto una **buona partecipazione** in termini sia quantitativi, sia qualitativi. I dati su numero di partecipanti, contributi ricevuti e copertura media e social sono infatti in linea con quelli delle passate esperienze svolte in Italia dall'entrata in vigore della legge. Inoltre, sempre rispetto alle passate esperienze di applicazione della procedura, durante gli incontri si è registrato un clima più disteso e collaborativo.

Questo **clima meno conflittuale** è in parte spiegabile in virtù della diversa fase progettuale in cui si è aperto il dibattito. Rispetto ai casi della circonvallazione di Trento e della Diga Foranea di Genova, questo dibattito pubblico ha infatti discusso diverse alternative progettuali studiate dal proponente per realizzare il tracciato tra Vico del Gargano e Mattinata e non una sola specifica proposta contenuta in un Progetto di fattibilità tecnico-economica (Pfte). Ciò ha fatto sì che, in generale, i partecipanti non avessero la sensazione che la decisione fosse già stata presa e ha quindi facilitato il compito del coordinatore per quanto riguarda il coinvolgimento delle comunità locali.

Tuttavia anche in questo caso, come è normale che sia, non sono mancate **critiche alla procedura e al suo svolgimento**. Infatti, se da un lato discutere un Documento di fattibilità delle alternative progettuali (Docfap) fa sentire i partecipanti maggiormente coinvolti nello scegliere se e come realizzare l'infrastruttura, dall'altro lato il dibattito sconta necessariamente le conseguenze di un **livello di approfondimento progettuale inferiore** rispetto ai contenuti di un Pfte. Alcuni attori hanno quindi evidenziato più volte la mancanza di studi su cui esprimersi puntualmente, come ad esempio i livelli d'impatto che i diversi tracciati avrebbero sulle componenti ambientali, oppure il basso livello di approfondimento degli studi geologici presentati. In merito il proponente ha risposto che il coinvolgimento degli enti pubblici competenti e degli *stakeholder* locali non si limita al dibattito pubblico, ma è previsto dalla normativa anche nelle successive fasi di approvazione, come la Valutazione d'impatto ambientale (Via) e la Conferenza dei servizi.

Una seconda critica ha riguardato le **informazioni proposte durante il dibattito** pubblico. Secondo alcuni attori¹ le presentazioni sulle ragioni e i benefici dell'opera sono state fortemente condizionate dal punto di vista del proponente. In particolare, è stata più volte criticata la **mancanza di approfondimento dell'alternativa 0**. A questo proposito è bene fare due ordini di considerazioni. In primo luogo, così come previsto dall'art. 22 del Codice dei contratti pubblici (dlgs 50/2016) che ha introdotto l'istituto del dibattito pubblico nell'ordinamento italiano, è il proponente dell'opera che "indice e cura lo svolgimento della procedura" ed è pertanto inevitabilmente la principale fonte delle informazioni discusse durante il dibattito. In secondo luogo, ciò che è stato definito da alcuni attori come alternativa 0 in realtà non lo è. Come risulta evidente dai resoconti degli incontri e dai contributi scritti ricevuti², questi attori intendevano in realtà che mancava un raffronto - soprattutto per quanto concerne il primo e il terzo itinerario - fra i risultati conseguibili grazie alle alternative che prevedono nuovi tracciati e i risultati raggiungibili con il solo adeguamento in sede delle viabilità esistenti. Su questo punto il proponente si è espresso chiaramente prima e durante lo svolgimento del dibattito pubblico, sostenendo che i benefici e i costi di adeguamenti puntuali in sede rispetto a quelli di nuovi tracciati non possono essere paragonabili perché gli ordini di grandezza sono troppo differenti.

Sempre sul tema delle informazioni date durante lo svolgimento del dibattito pubblico, è stato suggerito di tradurre la **matrice multicriteria in un prospetto a semafori** per facilitare la comprensione del confronto tra le alternative³. Su questo punto è bene ricordare che le analisi di confronto contenute nel dossier di progetto redatto dal proponente e discusse durante la procedura sono già il frutto di una rielaborazione di quelle più esaustive e complesse contenute nel Docfap. Inoltre, la scelta di non usare durante il dibattito prospetti cromatici e/o semaforici è di tipo metodologico: un'eccessiva semplificazione degli esiti del confronto fra alternative non avrebbe permesso ai partecipanti di comprendere appieno la base scientifica su cui si fondano le valutazioni, cioè il meccanismo di attribuzione dei diversi pesi alle variabili considerate.

Un'ultima critica sul dibattito ha riguardato il fatto che siano state sottoposte al confronto **due alternative, la 3A e**

1 Per una più esaustiva restituzione al riguardo consultare il resoconto dell'incontro informativo svoltosi a Mattinata e dell'incontro dedicato ad ambiente, archeologia e paesaggio svoltosi online, nonché il quaderno delle associazioni ambientaliste.

2 Ibidem

3 Si vedano a riguardo gli interventi di Marco Martens durante il primo e il secondo incontro informativo territoriale, di Vico del Gargano e di Peschici.

la 3B, che non sono realizzabili dato quanto previsto dal decreto istitutivo del Parco del Gargano: l'art.4, lett. G, vieta infatti la realizzazione di opere di mobilità diverse dalle strade interpoderali e forestali all'interno della Zona 1, quella di maggior tutela. A questa critica si è accompagnata l'accusa, contenuta in alcuni quaderni,⁴ che questo sia stato fatto appositamente a meri fini politici per **innescare una polarizzazione delle posizioni** tra residenti-favorevoli e ambientalisti-contrari. Su questo punto è bene fare chiarezza. Il proponente dell'opera è il solo che ha competenza circa i contenuti del progetto sottoposto a dibattito. Gli esponenti politici e quelli delle amministrazioni locali, al pari di tutti i cittadini e *stakeholder*, hanno potuto semplicemente prendere atto di quanto proposto e formulare le loro osservazioni. Inoltre, il proponente era consapevole dell'interferenza di alcune alternative con la Zona 1 del Parco, così come di tutte le altre alternative con siti e beni tutelati; proprio per questo motivo ha attivato la procedura di dibattito pubblico, sottoponendo alla cittadinanza e agli *stakeholder* un'esaustiva disamina di aree e siti potenzialmente interferiti al fine di raccogliere punti di vista che permettano di orientare le prossime fasi progettuali, comunque sottoposte alle procedure autorizzative previste dalla legge. Il dibattito pubblico ha trattato questo tema in ogni occasione pubblica, dando la possibilità a tutti gli attori di esprimersi in maniera approfondita; la presente relazione - nella parte dedicata ai contenuti emersi nel corso del dibattito - illustra le diverse posizioni, cui il proponente dovrà rispondere all'interno del suo dossier conclusivo.

Le attività svolte

La progettazione del dibattito pubblico

Conformemente a quanto previsto dall'art. 22 del dlgs 50/2016 nonché dal dpcm 76/2018, Anas Spa ha comunicato in data 28 settembre 2021 l'intenzione di avviare la procedura di dibattito pubblico per la realizzazione del potenziamento del collegamento da Vico del Gargano a Mattinata.

L'8 ottobre 2021 l'Ufficio di presidenza della Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) ha comunicato l'avvenuta verifica della documentazione ricevuta e l'avvio dei termini temporali previsti per la procedura del dibattito pubblico.

Il 3 dicembre 2021 è stato nominato il coordinatore del dibattito pubblico, che nei 30 giorni successivi ha provveduto a elaborare il progetto di dibattito pubblico.

Il dibattito pubblico si è aperto il 12 gennaio 2022 con la conferenza stampa di lancio del processo e la presentazione del dossier di progetto.

Come previsto dal dpcm 76/2018 il dibattito ha avuto una durata inferiore ai quattro mesi a decorrere dalla pubblicazione del dossier di progetto.

Il percorso si è chiuso il 30 marzo 2022 con la presentazione da parte del coordinatore della relazione conclusiva e il suo invio alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) e al proponente dell'opera.

Il coordinatore è stato supportato da una struttura multidisciplinare composta da esperti nel campo della gestione di processi decisionali inclusivi, della mediazione dei conflitti e della comunicazione, oltre a politologi, architetti e ingegneri con esperienza nella facilitazione di gruppi di discussione per l'approfondimento degli aspetti tecnico-progettuali con i cittadini.

Come stabilito dalla norma, il dibattito pubblico ha previsto una serie di azioni e strumenti per l'informazione e la comunicazione con il pubblico attraverso sia strumenti tradizionali, sia social network: un sito web, una email e una linea telefonica dedicati, una pagina Facebook del dibattito e un canale YouTube. È stata inoltre costruita una collaborazione continuativa con i media soprattutto locali, avviata con una conferenza stampa finalizzata a garantire al dibattito pubblico la massima visibilità sul territorio.

Le indagini preliminari

Fra dicembre 2021 e gennaio 2022 il team del coordinatore del dibattito ha condotto una fase di "ascolto" del territorio, che ha coinvolto i seguenti soggetti: i referenti della Regione Puglia (vicepresidente e responsabile ufficio stampa) e della provincia di Foggia (presidente, direttore area tecnica e responsabile ufficio stampa); i sindaci dei comuni di Vico del Gargano, Peschici, Vieste, Mattinata e il presidente dell'Ente Parco del Gargano; i referenti territoriali di progetto

⁴ Si vedano i contributi scritti presentati dalle associazioni ambientaliste e da Francesco Martino.

di Anas spa, l'Ati incaricata della progettazione (Sintagma, Sipal, Tecnic, Gdg, Vicaria e Ambiente) e il commissario di governo per la realizzazione dell'opera.

L'indagine, condotta tramite colloqui online e in presenza, aveva l'obiettivo di raccogliere informazioni utili per realizzare una mappatura degli interessi e delle posizioni dei soggetti coinvolti nell'opera, al fine di strutturare il progetto di dibattito pubblico nel modo più rispondente possibile alle esigenze del contesto.

Tre livelli d'interazione

Anche in relazione all'indagine preliminare di cui sopra, il coordinatore ha ritenuto di definire in modo incrementale gli strumenti da implementare durante il percorso, al fine di garantire un'elevata flessibilità al processo e la possibilità di adattarlo progressivamente per rispondere a esigenze degli attori che emergessero in corso d'opera.

Il progetto di dibattito è stato quindi organizzato su tre livelli di interazione, strettamente interconnessi tra loro:

- il **primo livello** è quello degli **incontri informativi territoriali**, dedicati a presentare l'opera, le opportunità e gli impatti alle comunità locali delle quattro aree interessate dall'intervento: i territori dei comuni di Vico del Gargano, Peschici, Vieste e Mattinata;
- il **secondo livello** è quello degli **approfondimenti tematici**, dedicati alle ricadute delle alternative studiate in un contesto di area vasta (il primo finalizzato a presentare le ricadute socioeconomiche; il secondo dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici; il terzo volto a trattare i tempi e le modalità realizzative dell'intervento);
- il **terzo livello** è quello dei **tavoli tecnici**, orientati a facilitare il confronto tra il proponente dell'opera e le istituzioni e gli enti coinvolti nelle successive fasi approvative.

Durante lo svolgimento del dibattito questa macro-progettazione è stata poi ulteriormente dettagliata prevedendo:

- la creazione di **gruppi di lavoro** negli incontri di approfondimento, per dotare il dibattito pubblico di un apporto deliberativo;
- il coinvolgimento di **figure professionali esperte** nel campo delle scienze naturali, così come richiesto dagli stessi partecipanti durante i primi appuntamenti del dibattito;
- l'intervento del **settore Viabilità** della provincia di Foggia per illustrare l'adeguamento della SP 53 previsto dall'ente.

L'organizzazione e la gestione degli incontri informativi territoriali

Per gestire il primo livello d'interazione sono stati organizzati **quattro incontri pubblici** aperti a tutti, in modalità mista (con la possibilità cioè di partecipare sia in presenza, sia online in collegamento con la sala). Agli incontri, che si sono svolti in sedi locali concordate con i comuni interessati, hanno partecipato in qualità di relatori i proponenti, i progettisti dell'opera e i sindaci.

Gli incontri pubblici avevano una durata prevista di **2,5 ore** ma si sono prolungati in media di 15 minuti per permettere a tutte le persone che lo desideravano di esprimersi.

Ogni incontro, organizzato seguendo le misure restrittive anti-Covid, è stato suddiviso in due parti di uguale durata: una prima parte informativa di presentazione dell'opera da parte dei proponenti e dei progettisti; una seconda parte e fino al termine dell'incontro dedicata agli interventi e alle domande del pubblico.

In considerazione dell'alto numero di partecipanti e al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande (via chat e via e-mail per chi partecipava online, tramite modulo cartaceo per chi era in sala) con successiva aggregazione per temi, in modo da consentire al coordinatore di sottoporre le domande ai diversi esperti e da trattare esaurientemente tutte le questioni in diretta.

Sono state anche predisposte altre modalità di intervento da parte del pubblico, oltre alla partecipazione diretta agli incontri: domande e richieste di chiarimenti sono state raccolte tramite email e linea telefonica dedicata e le risposte sono state date privatamente tramite un'attività di *back-office* del team del coordinatore che ha fatto da tramite fra cittadini e proponente.

Infine, le domande pervenute sia durante gli incontri sia privatamente e le rispettive risposte del proponente hanno alimentato e costantemente ampliato la sezione "Faq" del sito internet del dibattito.

L'organizzazione e la gestione degli incontri di approfondimento

Per gestire il secondo livello d'interazione sono stati organizzati **tre incontri online** di approfondimento dei temi maggiormente dirimenti, della durata di 2 ore e mezza ciascuno: il primo finalizzato ad analizzare le ricadute socio-economiche dell'intervento, il secondo dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici e il terzo volto a trattare i tempi e le modalità realizzative dell'intervento.

Ogni incontro è stato diviso in tre momenti:

- in un primo momento proponenti e progettisti hanno approfondito il tema dell'incontro;
- a seguire i partecipanti sono stati divisi in tavoli virtuali di discussione, moderati da un professionista della facilitazione, dove hanno potuto discutere tra loro dell'opera e formulare domande o interventi che il facilitatore del tavolo trascriveva e che sono stati raccolti in un documento condiviso;
- al termine delle discussioni in tavoli i documenti condivisi sono stati riportati ai proponenti e ai progettisti che hanno risposto nel merito delle questioni sollevate dai partecipanti.

Lo strumento deliberativo dei tavoli di discussione è stato introdotto per permettere a tutti i cittadini interessati di esprimere le proprie posizioni in merito ai temi analizzati ed evitare che il confronto fosse guidato esclusivamente dai partecipanti più attivi.

L'organizzazione e la gestione dei tavoli tecnici

Per gestire il terzo livello d'interazione sono stati organizzati **due tavoli tecnici ristretti online**, uno al termine del ciclo di incontri informativi territoriali e uno al termine del ciclo di incontri di approfondimento.

Obiettivo degli incontri era favorire fin dalla fase di dibattito il confronto tra il proponente dell'opera e gli enti pubblici che saranno chiamati a esprimere un parere sul progetto, col duplice scopo di:

- monitorare e rendicontare l'andamento della procedura;
- esplorare i temi da approfondire per migliorare le successive fasi di progettazione nel caso in cui il proponente al termine del dibattito pubblico intenda proseguire con la progettazione e realizzazione dell'evento.

I tavoli sono stati gestiti con una relazione iniziale da parte del coordinatore sullo stato di avanzamento del dibattito pubblico e un successivo giro di argomentazioni e dibattito fra i partecipanti all'incontro.

Lo svolgimento del dibattito pubblico

Gli incontri informativi territoriali

I quattro incontri informativi territoriali si sono svolti tra il 19 gennaio e il 9 febbraio 2022.

Il **primo incontro informativo** si è tenuto il 19 gennaio 2022 presso la sala consiliare del comune di Vico del Gargano e ha visto la partecipazione di circa 100 persone; era previsto dalle 17.00 alle 19.30, ma si è protratto fino alle 19.45. Durante l'incontro sono stati presentati l'inquadramento dell'opera nel contesto locale, lo scenario attuale e quello futuro, gli aspetti archeologici ambientali e paesaggistici, l'itinerario 1 con le quattro soluzioni alternative e le modalità realizzative. Sono intervenuti: il sindaco di Vico del Gargano Michele Sementino, il commissario straordinario Vincenzo Marzi, Giovanni Magarò di Anas Spa, Corrado Sanna, Sandro Bracchini e Nando Granieri dell'Ati incaricata della progettazione. Sono state raccolte 33 domande e osservazioni, aggregate per temi in 11 punti e proposte ai relatori per la formulazione delle risposte.

Il **secondo incontro informativo** si è tenuto il 26 gennaio 2022 presso l'auditorium comunale di Peschici e ha visto la partecipazione di circa 130 persone; era previsto dalle 17.00 alle 19.30, ma si è protratto fino alle 19.50. Durante l'incontro sono stati presentati l'inquadramento dell'opera nel contesto locale, lo scenario attuale e quello futuro, gli aspetti archeologici ambientali e paesaggistici, l'itinerario 1 con le quattro alternative studiate e le modalità realizzative. Sono intervenuti: il sindaco di Peschici Francesco Tavaglione, il commissario straordinario Vincenzo Marzi, Giovanni Magarò di Anas spa, Corrado Sanna, Sandro Bracchini e Elena Bartolucci dell'Ati incaricata della progettazione. Sono state raccolte 29 domande ed osservazioni, aggregate per temi in 9 punti e proposte ai relatori per la formulazione delle risposte.

Il **terzo incontro informativo** si è tenuto il 2 febbraio 2022 presso il Cinema Adriatico di Vieste dalle 17.00 alle 19.30

e ha visto la partecipazione di circa 200 persone. Durante l'incontro sono stati presentati l'inquadramento dell'opera nel contesto locale, lo scenario attuale e quello futuro, gli aspetti archeologici ambientali e paesaggistici, gli itinerari 2 e 3 con le soluzioni studiate e le modalità realizzative. Sono intervenuti: il sindaco di Vieste Giuseppe Nobiletti, il commissario straordinario Vincenzo Marzi, Giovanni Magarò di Anas spa, Jessica Turaglio, Agnese Chianella, Elena Bartolucci dell'Ati incaricata della progettazione. Sono state raccolte 41 domande e osservazioni, aggregate per temi in 11 punti e proposte ai relatori per la formulazione delle risposte.

Il **quarto incontro informativo** si è tenuto il 9 febbraio 2022 presso la Sala consiliare del comune di Mattinata e ha visto la partecipazione di circa 100 persone; era previsto dalle 17.00 alle 19.30, ma si è protratto fino alle 19.45. Durante l'incontro sono stati presentati l'inquadramento dell'opera nel contesto locale, lo scenario attuale e quello futuro, gli aspetti archeologici ambientali e paesaggistici, gli itinerari 2 e 3 con le soluzioni studiate e le modalità realizzative. Sono intervenuti: il sindaco di Mattinata Michele Bisceglia, il commissario straordinario Vincenzo Marzi, Giovanni Magarò di Anas spa, Jessica Turaglio, Agnese Chianella, Elena Bartolucci dell'Ati incaricata della progettazione. Sono state raccolte 13 domande e osservazioni, aggregate per temi in 10 punti e proposte ai relatori per la formulazione delle risposte.

Gli incontri di approfondimento online

I tre incontri di approfondimento online si sono svolti tra il 16 febbraio e il 2 marzo 2022.

Il **primo incontro di approfondimento** si è tenuto il 16 febbraio 2022 dalle 17.00 alle 19.30 e ha visto la partecipazione di circa 60 persone. Durante l'incontro, dedicato alle ricadute socio-economiche, sono stati presentati gli obiettivi dell'intervento, l'analisi costi-benefici e lo studio sul traffico. Le discussioni nei tavoli si sono concentrate sui benefici che l'opera potrebbe portare al territorio, sulle alternative ritenute più efficaci per migliorare le ricadute socio-economiche e, anche, su proposte e suggerimenti che potrebbero aiutare il proponente nella progettazione dell'opera. Sono intervenuti: Giovanni Magarò di Anas spa, il commissario straordinario Vincenzo Marzi ed Enrico Maria Bernardis dell'Ati incaricata della progettazione. Dopo la conclusione dei tavoli di lavoro sono stati restituiti in plenaria i risultati delle discussioni e Giovanni Magarò e Alberto Cena, coordinatore del dibattito pubblico, hanno risposto alle domande emerse.

Il **secondo incontro di approfondimento** si è tenuto il 23 febbraio 2022 dalle ore 17.00 alle 19.30 e ha visto la partecipazione di circa 60 persone. L'incontro era dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici e per rispondere alle sollecitazioni pervenute dai cittadini negli incontri territoriali sono stati invitati a relazionare figure professionali dell'archeologia, della biologia e delle scienze naturali. Durante l'incontro sono stati presentati la matrice di sostenibilità ambientale, il potenziamento della SP 53, gli approfondimenti sull'itinerario 3, il contesto geologico. Le discussioni nei tavoli si sono concentrate sulle alternative di progetto e i relativi impatti, sulle interferenze dell'opera con i beni paesaggistici, ambientali e archeologici e le possibili misure di mitigazione e di compensazione. Sono intervenuti: Giovanni Magarò di Anas spa, il commissario straordinario Vincenzo Marzi, Agnese Chianella, Elena Bartolucci, Roberto Salucci dell'Ati incaricata della progettazione, Angello Iannotta della provincia di Foggia. Dopo la conclusione dei tavoli di lavoro sono stati restituiti in plenaria i risultati delle discussioni e Giovanni Magarò e Alberto Cena, coordinatore del dibattito pubblico, hanno risposto alle domande emerse.

Il **terzo incontro di approfondimento** si è tenuto il 2 marzo 2022 dalle 17.00 alle 19.30 e ha visto la partecipazione di circa 30 persone. Durante l'incontro, dedicato agli aspetti realizzativi, sono state presentate le fasi di lavoro previste e i relativi tempi e questi temi sono stati poi discussi nei tavoli, con particolare attenzione agli aspetti d'impatto dei cantieri e ai tempi previsti per la realizzazione dell'opera. Sono intervenuti Giovanni Magarò di Anas spa ed Elena Bartolucci dell'Ati incaricata della progettazione. Dopo la conclusione dei tavoli di lavoro sono stati restituiti in plenaria i risultati delle discussioni e Giovanni Magarò e Alberto Cena, coordinatore del dibattito pubblico, hanno risposto alle domande emerse.

I tavoli tecnici online

Il primo dei due incontri tecnici ristretti si è tenuto il 14 febbraio 2022 dalle 14.00 alle 16.00, a seguito degli incontri territoriali informativi, mentre il secondo si è tenuto il 4 marzo 2022 dalle 14.00 alle 16.00, a seguito degli incontri di approfondimento online.

Agli incontri, finalizzati a favorire fin dalla fase di dibattito il confronto tra il proponente dell'opera e gli enti pubblici che saranno chiamati a esprimere un parere sul progetto, hanno partecipato rappresentanti della Commissione nazionale dibattito pubblico, della Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia, della Commissione tecnica di verifica dell'impatto ambientale, della regione Puglia, della provincia di Foggia, dei Comuni di Vico del Gargano, Peschici, Vieste e Mattinata, dell'Ente Parco del Gargano e di Anas Spa, oltre al commissario di governo per la realizzazione dell'opera.

I quaderni degli attori

I cittadini e le organizzazioni che lo desideravano hanno potuto formulare osservazioni e proposte da pubblicare sul sito web dedicato come "Quaderni degli attori". La scadenza per l'invio dei quaderni, inizialmente prevista per il 6 marzo, è stata successivamente posticipata al 16 marzo previo consenso da parte della Commissione nazionale per il dibattito pubblico, data la richiesta da parte di alcuni attori locali di tempo ulteriore.

Complessivamente sono stati ricevuti i seguenti contributi (in ordine cronologico d'invio):

- Quaderno di Tommaso Pio dell'Aquila
- Quaderno di Domenico Sergio Antonacci
- Quaderno di Michelantonio Granatiero
- Quaderno delle associazioni ambientaliste
- Quaderno di Giuseppe Auletta
- Quaderno di Claudia Palmieri
- Quaderno di Matteo Falcone
- Quaderno dell'associazione culturale Pervinca
- Quaderno di Francesco Martino
- Quaderno di Benedetto Monaco
- Quaderno di Michele Falco
- Quaderno di sindacato Anap
- Quaderno di Antonio Chionchio
- Quaderno del Consorzio Gargano Mare
- Quaderno del Gruppo Pro Superstrada del Gargano
- Quaderno del Comitato Pro Superstrada Garganica
- Quaderno di Michele Lapomarda
- Quaderno di Avvocati Vieste
- Quaderno di pendolari, docenti e Ata
- Quaderno di associazioni Impresa Puglia
- Quaderno di Alessandro del Zompo
- Quaderno di Gianni de Maso
- Quaderno di medici punto di primo intervento e 118 di Vieste
- Quaderno di Fernando Pochet
- Quaderno di Michele Lopriore
- Quaderno di Pro Loco Vieste
- Quaderno di Sergio Ruggieri e Maricla Ruo
- Quaderno di Comitato per l'Opzione Zero
- Quaderno del Comune di Vieste
- Quaderno del Comune di Mattinata
- Quaderno del Comune di Peschici, Pro Loco di Peschici, Confcommercio di Peschici
- Quaderno di Giuseppina Cutulo (Italia Nostra Foggia)
- Quaderno dei commercialisti di Vieste
- Quaderno dell'associazione Fare Ambiente

L'informazione e comunicazione al pubblico

Il dibattito pubblico è stato accompagnato in ogni suo passaggio da una puntuale attività di comunicazione integrata di supporto al coordinatore e al suo staff, finalizzata a estendere alla più ampia fetta possibile di pubblico la possibilità di esprimersi a proposito dell'opera attraverso la partecipazione agli incontri e le altre modalità previste.

Relazioni con i media

La strategia media ha coinvolto testate nazionali, locali e di settore, cartacee, online e radiotelevisive, con l'obiettivo di potenziare la pubblicità degli incontri e garantire la più ampia copertura possibile delle notizie utili sul dibattito pubblico.

L'incontro di lancio

La conferenza stampa di lancio del dibattito pubblico si è tenuta il 12 gennaio 2022 presso il Palazzo Dogana della Provincia di Foggia, con alcuni relatori in presenza e altri online. I cittadini hanno potuto seguire lo streaming in diretta sulla pagina Facebook e in differita su YouTube.

La conferenza stampa aveva l'obiettivo di:

- presentare il dossier di progetto, sul quale prende avvio il dibattito pubblico;
- illustrare finalità, obiettivi, modalità organizzative e partecipative del dibattito pubblico;
- illustrare gli strumenti di comunicazione.

All'incontro, moderato da Iolanda Romano di Avventura Urbana, sono intervenuti nell'ordine: il presidente della provincia di Foggia Nicola Gatta, il vicepresidente della provincia di Foggia Raffaele Piemontese, il commissario straordinario e responsabile della Struttura territoriale Puglia di Anas Vincenzo Marzi, il coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, la presidente della Commissione nazionale dibattito pubblico Caterina Cittadino, la coordinatrice della Commissione Via Paola Brambilla, la referente delle infrastrutture lineari Commissione Via Monica Pasca, il viceministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili Alessandro Morelli.

Al termine degli interventi i giornalisti, cui era stata distribuita un'esauriva cartella stampa, hanno potuto porre le proprie domande ai relatori.

È possibile vedere il video dell'incontro sulla pagina Facebook e sul canale YouTube del dibattito pubblico, nonché sul sito www.dibattitopubblicogarganica.it.

I comunicati stampa

Durante l'intero svolgimento del dibattito pubblico sono stati diramati in totale 11 comunicati stampa, sui seguenti temi:

- Conferenza stampa di lancio, 12 gennaio 2022
- Primo incontro informativo territoriale, 19 gennaio 2022
- Secondo incontro informativo territoriale, 26 gennaio 2022
- Terzo incontro informativo territoriale, 2 febbraio 2022
- Quarto incontro informativo territoriale, 9 febbraio 2022
- Primo tavolo tecnico, 14 febbraio 2022
- Primo incontro di approfondimento, 16 febbraio 2022
- Secondo incontro di approfondimento, 23 febbraio 2022
- Terzo incontro di approfondimento, 3 marzo 2022
- Secondo tavolo tecnico e proroga della scadenza per la consegna dei Quaderni degli Attori, 9 marzo 2022

Le interviste

Sono state organizzate quattro interviste del coordinatore del dibattito pubblico Alberto Cena, volte a garantire una restituzione approfondita degli obiettivi e delle modalità del dibattito pubblico:

- TGR Puglia, intervista video 2 febbraio 2022;

- TRM, intervista video 2 febbraio 2022;
- Edicola del Sud, 9 febbraio 2022;
- Gazzetta del Mezzogiorno, 8 marzo 2022.

I principali KPI (Key Performance indicator)

- Numero di giornalisti partecipanti alla conferenza: 12
- Uscite media online e offline sulla conferenza stampa: 49
- Uscite media totali sugli incontri di dibattito pubblico: 162

La copertura mediatica, favorita dal dialogo costante con i giornalisti, è stata molto importante e grazie alla vivacità del dibattito pubblico la stampa è tornata sui temi anche lontano dagli appuntamenti previsti. Le testate che più si sono occupate del dibattito pubblico sono state i maggiori quotidiani locali, ovvero Edicola del Sud, L'Immediato e Foggia Today.

Comunicazione digitale

La creazione di una piattaforma ad hoc sui **social media** è servita ad arricchire il confronto con la cittadinanza oltre che i rapporti con i media e le attività di comunicazione.

La pagina Facebook

In concomitanza con il lancio del dibattito pubblico il 12 gennaio 2022 è stata creata la pagina Facebook "Dibattito Pubblico - Garganica". Questa ha permesso da un lato ai cittadini di interagire direttamente con lo staff del coordinatore del dibattito pubblico, facilitando la comunicazione in entrata e il coinvolgimento, dall'altro di pubblicizzare gli incontri, aumentando così il raggio e l'efficacia della comunicazione in uscita.

Attraverso la pagina Facebook sono stati in particolare condivisi contenuti per annunciare ogni appuntamento in programma e gallery fotografiche accompagnate da una sintesi di quanto emerso dai confronti con i cittadini e le realtà interessate.

I principali KPI

- Post pubblicati sulla pagina Facebook: 25
- Visualizzazioni dei post: 254.698
- Persone raggiunte dai post: 167.130
- Interazioni con i post della pagina: 7.333

Il monitoraggio della Rete

L'attività di comunicazione digitale svolta nel corso del dibattito pubblico ha previsto un monitoraggio costante degli spazi di discussione online, accompagnato da una reportistica quotidiana. In questo modo è stato possibile tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione sul tema.

Dal 12 gennaio al 15 marzo 2022 il monitoraggio ha consentito di rilevare 2.46K contenuti totali (inclusi post che menzionano le parole chiave di interesse e il relativo numero di commenti). I contenuti rilevati provengono da 44 diverse fonti online su Facebook, Blog, News, Twitter e Instagram.



Sintesi dei temi emersi

L'opportunità dell'opera

Il problema

Tutti i partecipanti al dibattito pubblico e i quaderni degli attori ricevuti hanno evidenziato il **bisogno di migliorare il sistema viario del promontorio del Gargano, potenziando la rete attuale**. Oggi la viabilità locale sarebbe esigua e obsoleta e non permetterebbe di rispondere alle esigenze di trasporto del territorio⁵. Inoltre, si è riportato che **l'attuale sistema viabilistico costituisce un pericolo per i trasportatori e per il sistema di mobilità pubblica** a causa della sezione ridotta delle strade⁶. Si ritiene che le strade "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'"⁷.

Si è affermato che è **fondamentale disporre di un sistema viabilistico adeguato in un territorio come quello del Gargano caratterizzato da importanti distanze tra i diversi centri**, "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"⁸.

Inoltre, si è portato all'attenzione del dibattito pubblico che **"alcune di queste strade (vedi SS 89 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"⁹.

Esiste, poi, un **problema di sicurezza delle strade dato dall'attraversamento degli animali selvatici e domestici** non gestito attraverso l'istituzione di corridoi faunistici¹⁰. Inoltre, si afferma che "l'intera rete viaria del Gargano è in condizioni non soddisfacenti a causa della pavimentazione che si presenta quasi dappertutto ammalorata e in condizioni tali da compromettere la sicurezza degli spostamenti"¹¹. Per questo si concorda sulla necessità di **disporre di viabilità più sicure ed efficienti 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"**¹².

Diverse sensibilità

Il dibattito pubblico, attraverso i diversi incontri organizzati e i quaderni degli attori, ha rilevato l'esistenza di **diverse sensibilità sul territorio sia rispetto alla proposta di realizzazione del nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata, sia rispetto alle azioni più efficaci per tutelare il delicato patrimonio naturale garganico**.

Si è più volte ribadito come si comprenda la **necessità di disporre di collegamenti più efficienti nel promontorio garganico**, ma come questo non escluda che si rilevino nel progetto e nelle diverse alternative proposte alcune criticità. Per questo motivo alcuni ritengono che si debba **"evitare la narrazione 'residenti favorevoli – ambientalisti contrari'**,

5 Si veda il quaderno di Alessandro Del Zompo e Fai Foggia.

6 Si veda l'intervento di Vincenzo Cataneo durante il quarto incontro informativo territoriale (Mattinata).

7 Si veda il quaderno di Pendolari Docenti e Ata.

8 Si veda il quaderno di Consorzio Gargano Mare.

9 Si veda il quaderno di Alessandro Del Zompo.

10 Si veda il quaderno dell'associazione culturale Pervinca "Una delle cause di questo fenomeno è sicuramente da attribuire alla presenza di animali vaganti e di animali domestici".

11 Si veda il quaderno dell'associazione culturale Pervinca.

12 Si veda il quaderno di Italia Nostra Foggia.

come colpevolmente viene fatto dai media locali - ma parlare di operatori socio-economici con diverse sensibilità, alcuni favorevoli altri possibilisti ma critici su alcuni aspetti dell'opera"¹³.

Inoltre, si riconosce il fatto che il tema del dibattito pubblico sia complesso e che non possa essere limitato a poche considerazioni affrettate che si riducano 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"¹⁴. Per quanto motivo, si ritiene che sia necessario riflettere e discutere riguardo agli "effetti a catena che un impatto troppo alto potrebbe portare, anche in termini economici"¹⁵ e 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"¹⁶. L'opera, dunque, dovrà riuscire a coniugare la tutela di un territorio delicato dal punto di vista ambientale con la necessità degli abitanti della zona di disporre di migliori collegamenti con i servizi e con la rete di infrastrutture di grande comunicazione.

Posizioni favorevoli

L'intervento di collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata è ritenuto strategico da molti partecipanti al dibattito pubblico e da parte dei quaderni degli attori. Parte della comunità locale, inoltre, attende da tempo questo intervento di miglioramento dell'accessibilità del territorio¹⁷.

Per prima cosa, il completamento della SS 89 Garganica è visto come elemento fondamentale per migliorare l'accesso ai servizi della zona. Molti hanno evidenziato la distanza dei servizi sanitari dai centri della zona; infatti, "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"¹⁸.

Molti hanno, poi, evidenziato la difficoltà di accedere ai poli formativi del territorio, in particolare per i 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)"¹⁹.

Inoltre, è emerso il bisogno di raggiungere in maniera efficace ed efficiente alcuni servizi centrali per la vita della comunità e che hanno sede fuori dal promontorio del Gargano, come il tribunale, che ha sede a Foggia, o l'Agenzia delle entrate, che ha sede a Manfredonia²⁰. Per questo motivo, si ritiene che "sia importante l'esigenza di un collegamento più rapido e soprattutto più sicuro tra le nostre comunità e il resto della Capitanata"²¹.

Una parte dei quaderni degli attori sostiene che la realizzazione dell'opera possa ridurre l'impatto ambientale causato dal traffico veicolare nel Gargano. Infatti, si ritiene che 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

13 Si veda il quaderno di Francesco Martino.

14 Quaderno di Italia Nostra Foggia.

15 Quaderno di Francesco Martino.

16 Quaderno di Italia Nostra Foggia.

17 Si veda il quaderno del comune di Vieste.

18 Si veda il quaderno del Consorzio Gargano Mare.

19 Si veda il quaderno di Pendolari Docenti e Ata.

20 Si veda il 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" e il quaderno dei commercialisti di Vieste "Noi Commercialisti siamo costretti per lavoro a percorrere queste strade più volte alla settimana mettendo a rischio la nostra vita per poter svolgere i nostri adempimenti presso gli Uffici che si trovano tra Manfredonia e Foggia e a volte verso altri uffici sparsi sul territorio".

21 Si veda il quaderno del comune di Mattinata.

strade abitualmente si imbatte in mezzi pesanti con frizioni o freni in fiamme)²². Inoltre, una strada maggiormente scorrevole avrebbe **benefici ambientali dovuti a una fluidificazione del traffico**, evitando i fenomeni di accodamento che interessano tanto i turisti, nei momenti di alta stagione, quanto i veicoli commerciali degli operatori economici locali²³.

Parte delle posizioni emerse durante il dibattito pubblico ha rilevato come la realizzazione di un nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata possa contribuire a **contrastare lo spopolamento** che interessa i comuni del Gargano. Si è evidenziato, infatti, come i comuni siano molto distanti tra loro: "basti dire che Vieste detiene, in ambito nazionale, il primato per la distanza da altro comune (Peschici 21,5 Km e Mattinata 40 Km)"²⁴. Questo determina, secondo alcuni, la tendenza ad abbandonare il Gargano, soprattutto le zone più interne, a causa del difficile accesso ai servizi²⁵.

Inoltre, si ritiene che il completamento della SS 89 sia "sia fondamentale per lo **sviluppo non solo della viabilità ma anche in prospettiva di tutto il comparto turistico e commerciale del nostro territorio**"²⁶. La tortuosità dei collegamenti è vista come un elemento molto penalizzante per l'economia del territorio, dal momento che i lunghi tempi di spostamento impediscono, da una parte, un efficace trasporto delle merci e, dall'altra, di raggiungere clienti che si trovano fuori dal promontorio garganico, impedendo l'allargamento del portfolio clienti degli operatori economici²⁷. Si ritiene, dunque, che **deviare il traffico di lunga percorrenza sulla nuova infrastruttura**, mantenendo la viabilità esistente come rete di strade panoramiche, **possa favorire lo sviluppo economico locale**, grazie a una maggiore velocità di spostamento delle persone e delle merci²⁸.

Alcuni hanno poi evidenziato come **la realizzazione della SS 89 Garganica possa permettere la creazione di nuovi posti di lavoro** tanto nella fase di cantierizzazione quanto nella fase di esercizio²⁹. **Molti hanno sottolineato come una maggiore accessibilità possa aumentare i posti di lavoro che il settore turistico offre al territorio**. Infatti, sarà possibile sviluppare il turismo non solo nelle località della costa garganica, ma anche nei comuni dell'entroterra, che oggi sono interessati da minori flussi³⁰. È inoltre emerso come con la nuova strada "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"³¹.

Infine, si è evidenziato il ruolo che una nuova strada più sicura ed efficiente potrà avere nel **miglioramento dei servizi di trasporto pubblico locale**. Oggi i mezzi pubblici che collegano le diverse località del promontorio garganico hanno tempi di percorrenza lunghi, che non permettono di raggiungere efficacemente i punti d'interesse sul territorio e all'interno dell'intera provincia di Foggia³². Per questo motivo si ritiene che la realizzazione del nuovo collegamento tra Vico del

22 Si veda il quaderno di Alessandro Del Zompo.

23 Si veda il quaderno del Gruppo Pro Superstrada del Gargano.

24 ibidem

25 Si veda il quaderno di Impresa Puglia "contrastare l'esodo demografico dalle aree più interne e 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" e intervento di Michele Pupillo durante il primo incontro informativo territoriale (Vico del Gargano).

26 Si veda il quaderno di comune di Peschici, Proloco di Peschici e Confcommercio di Peschici.

27 Si veda il quaderno dei commercialisti Vieste "Noi Commercialisti siamo costretti per lavoro a percorrere queste strade più volte alla settimana mettendo a rischio la nostra vita per poter svolgere i nostri adempimenti presso gli Uffici che si trovano tra Manfredonia e Foggia e a volte verso altri uffici sparsi sul territorio. Un territorio pieno di bellezze naturali che nessun altro territorio ha ma che ha come rovescio della medaglia la difficoltà nei collegamenti. Per queste difficoltà rinunciamo spesso a prendere incarichi presso altre città per non sottoporci a spostamenti continui perché poi al rientro nei nostri studi siamo troppo stanchi per poter portare a termine i vari adempimenti che la nostra professione ci impone e che devono essere rispettati necessariamente per i nostri clienti" e il quaderno di Alessandro Del Zompo "Di fatto un territorio con un'altissima produzione in termini qualitativi e quantitativi ma un bassissimo valore di mercato per la sua scarsa accessibilità".

28 Si veda il quaderno del Comitato Pro Superstrada "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".

29 Si veda l'intervento di Vincenzo Cataneo durante il quarto incontro informativo territoriale (Mattinata).

30 Si veda il quaderno del Consorzio Gargano Mare "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".

31 Si veda il quaderno di Alessandro del Zompo.

32 Ibidem

Gargano e Mattinata sia in grado di **ridurre i tempi di percorrenza dei mezzi pubblici**, favorendo la mobilità sostenibile sul territorio e di rendere maggiormente sicuri i collegamenti tanto per i viaggiatori quanto per gli operatori del comparto dei trasporti³³.

Posizioni critiche

Parte dei quaderni degli attori e degli interventi raccolti durante gli incontri del dibattito pubblico hanno fatto emergere **perplessità riguardo all'opportunità dell'opera e alla capacità del nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata di migliorare l'accesso ai servizi, la qualità ambientale e le performance del settore turistico locale.**

Per prima cosa, è stato evidenziato da alcuni attori che **"se è condivisibile che l'opera migliori l'accessibilità verso i centri urbani, quella verso istituti di istruzione e presidi sanitari** evidenziata da ANAS **appare vuota di significato** in quanto queste strutture sono poco presenti sul territorio; pertanto, per migliorarne l'accessibilità queste strutture dovrebbero essere realizzate prima della strada"³⁴. Infatti, specialmente per quanto riguarda l'accesso ai presidi sanitari e ai posti di primo soccorso si è sottolineato il fatto che sia possibile ridurre i tempi necessari a raggiungere queste strutture solo **"dotando le aree meno densamente popolate e quelle turistiche** (che in estate vedono la popolazione decuplicarsi) **di strutture sanitarie** nelle quali è possibile intervenire attuando il cosiddetto primo soccorso"³⁵. Per questo motivo, si ritiene necessario dotare la zona nord del Gargano di una struttura ospedaliera che sia in grado di servire una popolazione che oggi non disporrebbe di adeguati servizi per la salute, in modo da garantire un prossimo accesso ai servizi sanitari al territorio garganico³⁶. Su questo tema è emersa anche la necessità di "investire nella progettazione di strutture, non un'unica infrastruttura, utili dal punto di vista socio-sanitario ed economico, costruendo Punti Medici Avanzati, in modo che decine di migliaia di persone tra pazienti e familiari/accompagnatori non debbano spostarsi di quasi cento chilometri per ricevere un minimo di assistenza sanitaria"³⁷.

In secondo luogo, si è portato all'attenzione il fatto che **la realizzazione di nuove infrastrutture viarie non coincide sempre con la creazione di strade più sicure.** Alcuni quaderni hanno evidenziato come "proprio l'area interessata dal progetto oggi presenta un livello di sicurezza stradale nettamente superiore rispetto a quello interessato dalla presenza della SS 693"³⁸. Inoltre, si è richiesta l'integrazione della documentazione messa a disposizione da Anas con dati su quanti, e con quali conseguenze, incidenti si sono verificati sui tratti già realizzati della SS 89 "Garganica"³⁹. Alcuni quaderni degli attori hanno espresso la convinzione che **"le soluzioni di strade garganiche più rettilinee che dovrebbero consentire tempi di percorrenza più brevi in realtà cozzano con la sicurezza delle stesse.** Infatti, il fatto che le strade in oggetto non siano interessate da incidenti rilevanti può dipendere proprio dal fatto che per la loro orografia non incitano alla velocità elemento rilevante d'incidentalità anche in concomitanza dei seguenti elementi di rischio"⁴⁰. Inoltre, si ritiene che sia **preferibile lavorare su un generale miglioramento della sicurezza delle strade del Gargano,** al fine di diminuire gli incidenti ed evitare che abbiano conseguenze fatali⁴¹.

È stato anche evidenziato come **l'aumento delle presenze turistiche nel Gargano sia difficilmente conciliabile con la diminuzione delle emissioni inquinanti e del rumore** prevista dalle diverse alternative presentate da Anas. Alcuni contributi sottolineano il fatto che **le emissioni che Anas prevede di eliminare saranno solamente trasferite su percorsi più interni.** Per questo, non si tratterebbe di una riduzione degli inquinanti ma di un loro trasferimento in un'altra zona del promontorio Garganico⁴². Altre posizioni emerse nel corso del dibattito pubblico, invece, ritengono che "è vero che

33 Si veda l'intervento di Vincenzo Cataneo durante il quarto incontro informativo territoriale (Mattinata).

34 Si veda il quaderno delle associazioni ambientaliste.

35 Si veda il quaderno dell'associazione culturale Pervinca.

36 Si veda il quaderno del Comitato Opzione Zero "istituzione di una struttura ospedaliera in grado di servire soprattutto i paesi costieri del litorale Nord e quelli delle colline immediatamente retrostanti".

37 Si veda il quaderno di Giuseppe Auletta.

38 Si veda il quaderno dell'associazione culturale Pervinca.

39 Si veda il quaderno delle associazioni ambientaliste "riteniamo necessario e interessante conoscere i dati sulla incidentalità che riguardano i tratti di superstrada veloce già realizzata, non riportati nel documento, che negli anni ci risultano invece molto alti e che abbiano provocato il sacrificio di molte vite umane, per comprendere che costruire strade nuove non significa di per sé costruire strade più sicure".

40 Si veda il quaderno di Benedetto Monaco.

41 Si veda il quaderno delle associazioni ambientaliste "riteniamo necessario anche una discussione contestuale, oltre che sulla sicurezza effettiva dei tratti che si andranno a costruire, anche quali azioni si devono mettere in campo per garantire la massima sicurezza sui tratti già esistenti della superstrada veloce, utilizzando le risorse economiche disponibili per la realizzazione dell'infrastruttura anche per realizzare la piena sicurezza sull'intera tratta, necessaria per salvare vite umane".

42 Si veda il quaderno delle associazioni ambientaliste "è alquanto incoerente e contraddittorio da una parte dire che l'opera

riducendo i chilometri e i dislivelli si creano le condizioni per minori emissioni, evitando le frenate e le accelerazioni, ma **questa riduzione viene vanificata se si aumenta il traffico di persone e merci su gomma** (per effetto rebound, se riduco le emissioni di un veicolo da 4 a 3 ma raddoppio i veicoli avrò sempre un aumento di emissioni)⁴³.

Si è, poi, contestato che la realizzazione del nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata possa contribuire a ridurre lo spopolamento, evidenziando che **“tutti i comuni presi in considerazione dallo studio presentano nell’ultimo ventennio un calo della popolazione tranne il comune di Vieste che presenta un leggero incremento**. Questi dati **dimostrano esattamente il contrario** di quanto viene affermato nello studio, poiché, proprio Vieste il comune più lontano e non servito dalla SS 693 presenta un incremento della popolazione, mentre gli altri un evidente decremento anche se raggiunti dalla SS 693. È evidente che i problemi che sono alla base dello spopolamento non sono certo quelli della viabilità e il buonsenso suggerisce che per contrastare lo spopolamento bisogna investire per favorire la crescita occupazionale⁴⁴. Si ritiene, perciò, che **la strada possa contribuire a contrastare lo spopolamento solo se nell’area saranno presenti opportunità occupazionali e servizi per la popolazione**⁴⁵.

Parte dei quaderni degli attori ritiene non corretto affermare che la costruzione della strada possa portare a un maggiore sviluppo economico del Gargano. Si afferma, infatti, che **lo sviluppo del territorio non può essere affidato solamente a un’opera infrastrutturale**, ma che è necessario lavorare in un’ottica strategica, elaborando un piano di sviluppo per il territorio⁴⁶. Inoltre, si ritiene che **guardare allo sviluppo economico e alle opportunità di lavoro che sarebbero offerte dalla costruzione dell’opera non sia corretto perché si tratterebbe di opportunità limitate nel tempo** e perché si crede che saranno imprese provenienti da fuori dal promontorio a trarne beneficio⁴⁷.

Inoltre, sono state espresse perplessità sull’impatto positivo che l’opera potrebbe avere sul turismo. Si è, infatti, evidenziato che **“11 anni di cantiere comportano inevitabilmente che per tale periodo la viabilità e la percorrenza delle strade del Gargano subirà notevoli problemi con passaggio di mezzi pesanti, aperture di cantieri, chiusure di tratti, con ripercussioni notevoli sull’allungamento dei tempi di percorrenza e sull’attrattività del Gargano per i turisti”**⁴⁸. Alcuni hanno poi fatto notare che **la realizzazione del nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata sarà in contrasto con il turismo naturalistico e escursionistico**, che rappresenta un fattore di sviluppo per il promontorio Garganico⁴⁹. Si ritiene, infatti, che l’isolamento del Gargano sia il fattore chiave che ha permesso di preservare il ricchissimo patrimonio naturale locale e di avere una domanda turistica orientata a soggiorni di lunghezza media⁵⁰.

Si è affermato che **la realizzazione di un sistema di trasporto delle merci via mare e i sistemi ferroviari sarebbero maggiormente compatibili con la tutela dell’ambiente nel Gargano**, rispetto alla realizzazione del nuovo collegamento Vico del Gargano-Mattinata. Alcuni credono che sia fondamentale **“chiudere l’anello ferroviario congiungendolo con una ferrovia che arrivi a Mattinata collegandosi con quella di Manfredonia consentendo di arrivare nuovamente allo snodo principale di Foggia**. Tale progetto ambizioso, anche con il semplice completamento da Calenella a Vieste e adeguamento della stazione di San Menaio può contribuire a far uscire dall’isolamento Vico del Gargano e può concomitare a creare interessanti prospettive turisticamente e logisticamente rilevanti⁵¹. Altri, attraverso i propri interventi e i propri quaderni degli attori, hanno proposto la creazione di un sistema via mare che, grazie a un deposito logistico a Manfredonia e l’utilizzo dei porti dei comuni costieri del Gargano, sia in grado di movimentare le merci nella zona, attraverso un sistema meno inquinante rispetto ai mezzi pesanti e in grado di ridurre la congestione stradale locale⁵².

incrementa il turismo e dall’altra dire che decongestiona i centri urbani in quanto devia il traffico su percorsi più interni”.

43 Si veda il quaderno di Francesco Martino.

44 Si veda il quaderno dell’associazione culturale Pervinca.

45 Si veda il quaderno di Francesco Martino “Se l’infrastruttura arriva senza o prima dei servizi, può accelerare lo spopolamento, favorendo il trasferimento nei poli limitrofi dove ci sono i servizi o incrementando il pendolarismo”.

46 Si veda il quaderno delle associazioni ambientaliste e di Giuseppe Auletta.

47 Si veda il quaderno di Giuseppe Auletta.

48 Si veda il quaderno delle associazioni ambientaliste.

49 Si veda il quaderno delle associazioni ambientaliste “L’unico incremento di accessibilità, come abbiamo visto, interessa la fascia costiera e non il Gargano interno che ancora una volta viene abbandonato a sé stesso, ed in ogni caso non sono le grandi infrastrutture che aumentano il turismo di interesse naturalistico-ambientale anzi lo allontanano”.

50 Si veda il quaderno del Comitato Opzione Zero “...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”.

51 Si veda il quaderno di Benedetto Monaco.

52 Si veda il quaderno di Giuseppe Auletta.

Infine, diversi interventi hanno evidenziato il fatto che **gli impatti della realizzazione della nuova strada sul delicato ambiente del Gargano sarebbero molto importanti**. Si ritiene, infatti, che la strada modifichi in maniera irrimediabile gli ecosistemi del Gargano, portando all'eliminazione di importanti presenze di flora e, conseguentemente, degli ambienti per la sopravvivenza della fauna⁵³. Si crede, inoltre, che **gli impatti non possano essere quantificati dal punto di vista economico** e che non debbano rientrare nell'analisi costi benefici prodotta da Anas⁵⁴.

Le alternative

Diversi approcci

Come illustrato all'interno dei paragrafi precedenti, le diverse sensibilità riguardanti le ragioni per cui si reputa necessario un miglioramento dei collegamenti all'interno del promontorio del Gargano comportano inevitabilmente **diversità di visioni e approcci circa i possibili interventi** da attuare per raggiungere l'obiettivo.

Da un lato, una parte degli attori durante gli incontri e all'interno dei propri contributi scritti⁵⁵ ha espresso la propria **preferenza per le alternative in variante**, cioè quelle che prevedono la realizzazione di nuove strade, al fine di limitare al massimo lo sviluppo lineare della nuova infrastruttura e quindi ridurre al minimo i futuri tempi di percorrenza oltretutto l'impatto sulle componenti ambientali di superficie.

Dall'altro lato, un'altra parte di attori ha sottolineato più volte, durante gli interventi pubblici e all'interno dei propri quaderni⁵⁶, la propria **preferenza per le alternative che prevedono una maggiore percentuale di adeguamento in sede** delle viabilità esistenti, anche a costo di sacrificare qualche minuto in più in termini di tempi di percorrenza.

Questa differenza di visioni e approcci circa i possibili interventi ha ovviamente assunto **sfumature diverse** a seconda degli itinerari e delle alternative, anche alla luce delle preferenze puntuali di ciascun attore. Il dibattito pubblico, per stimolare un confronto costruttivo tra questi due punti di vista - di per sé opposti, seppur basati sulla posizione comune che un miglioramento dei collegamenti sul Gargano debba essere perseguito - ha creato arene deliberative con l'obiettivo di far emergere proposte che possano soddisfare entrambi gli approcci.

Nei successivi paragrafi si presentano per ciascun itinerario le differenti osservazioni formulate durante il dibattito e le principali proposte emerse dal confronto finalizzato a conciliare le diverse esigenze.

Itinerario 1 - Vico del Gargano-Peschici

Una parte cospicua degli attori⁵⁷, in particolar modo i rappresentanti delle associazioni di categoria e della comunità di Vieste, si è espressa a favore dell'alternativa **1A**, in ragione del fatto che è la più breve tra quelle proposte da Anas e, quindi, anche quella "meno invasiva rispetto alla morfologia del territorio grazie alla previsione di gallerie e viadotti"⁵⁸.

Su questo stesso tema, un'altra parte degli attori⁵⁹ ha sostenuto, invece, che le alternative migliori tra quelle studiate dal proponente per il primo itinerario sono quelle più tortuose, cioè la **1C** e la **1D**, con una spiccata preferenza per la prima sulla seconda. A sostegno di questa posizione sono state espresse diverse motivazioni: il fatto che queste alternative presentano un rapporto costo-benefici migliore, che si adattano meglio alla morfologia del territorio e che quindi sono quelle maggiormente adatte a far apprezzare l'inestimabile patrimonio ambientale e paesaggistico locale,

53 Si veda il quaderno di Giuseppe Auletta "un'infrastruttura che trasformerà dal punto di vista paesaggistico e naturalistico, un intero territorio, 'definitivamente', senza apportare quei benefici tanto decantati".

54 Si veda il resoconto del secondo incontro informativo tematico (aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dei tracciati studiati)

55 In tutti gli incontri pubblici e nei quaderni di Michele Falco, Anap, Consorzio Gargano Mare, Michele Lapomarda, Sergio Ruggeri e Maricla Ruo, comune di Vieste, comune di Mattinata, Antonio Chionchio, Comitato Pro Superstrada Garganica, Pendolari, Docenti e Ata e Fare Ambiente.

56 In tutti gli incontri pubblici e nei quaderni di Tommaso Pio dell'Aquila, Claudia Palmieri, associazioni ambientaliste, associazione culturale Pervinca, Comitato Opzione Zero, Italia Nostra Foggia, Giuseppe Auletta e Francesco Martino.

57 Intervento di Michele Pupillo, presidente Cna Foggia durante il primo incontro informativo di Vico del Gargano e quaderni di Anap, Consorzio Gargano Mare, Michele Lapomarda, comune di Vieste e commercialisti di Vieste.

58 Ibidem

59 Interventi di Marco Martens al primo, secondo e quarto incontro informativo e quaderni di Tommaso Pio dell'Aquila, Francesco Martino e Gianni De Maso.

che consentono maggiori scambi con la viabilità esistente e che il loro tracciato curvilineo incoraggia comportamenti maggiormente responsabili da parte degli utenti della strada.

È bene sottolineare che entrambe queste posizioni sono state criticate durante lo svolgimento del dibattito pubblico per svariate ragioni. Per quanto riguarda la preferenza per l'alternativa 1A, durante l'incontro informativo territoriale dedicato al comune di Peschici è stato premesso dal sindaco - e successivamente ribadito attraverso un contributo scritto dalla stessa amministrazione⁶⁰ - che la **1A è l'unica alternativa secondo la loro opinione non percorribile**, in quanto, a differenza delle altre tre, non prevede alcun raccordo con le viabilità di accesso al paese e quindi non gioverebbe all'abitato di Peschici. Per quanto concerne le alternative **1C e 1D** invece, oltre alle posizioni critiche di chi preferirebbe tracciati più diretti⁶¹, sempre durante l'incontro dedicato al comune di Peschici si è registrato un ulteriore intervento⁶² fortemente critico. Questa volta, però, non in ragione del maggior sviluppo lineare, ma per l'impatto che questi tracciati, più vicini alla costa, avrebbero sulle **attività turistiche e agricole** presenti nella valle. Secondo l'intervenuta, infatti, optare per queste alternative non consentirebbe di soddisfare una delle ragioni chiave individuate dal proponente per giustificare l'intervento: quella di **decongestionare il traffico lungo la costa**, convogliando quello di attraversamento su un tracciato più interno e riducendo così inquinamento atmosferico e rumore.

Ciò premesso, attraverso il confronto di opinioni differenti riguardo la migliore alternativa per il primo itinerario sono stati avanzati **diversi suggerimenti** che - secondo gli attori che li hanno formulati - sarebbero in grado di **tenere in considerazione le diverse esigenze** illustrate.

Il primo suggerimento è quello di **adottare la soluzione 1A predisponendo uno svincolo per Peschici**, ad ora non previsto, all'uscita della seconda galleria del tracciato. Questa proposta è contenuta in due quaderni degli attori⁶³ provenienti da residenti del comune di Vieste.

Il secondo suggerimento è quello di prevedere una **soluzione ibrida, 1B-1D**, ipotesi anch'essa descritta in due diversi quaderni degli attori⁶⁴. Secondo chi l'ha formulata avrebbe il merito di **ridurre l'impatto ambientale** della parte terminale del primo itinerario, garantendo al contempo una **buona riduzione dei tempi di percorrenza**, la **possibilità di essere realizzata per lotti funzionali** e almeno uno **scambio con la viabilità di accesso a Peschici**.

Infine, un terzo suggerimento riguarda una **riduzione della pendenza nei primi 5 km di tracciato delle alternative 1A e 1B**, prevista intorno al 7% (limite massimo consentito dalla legge per le strade di tipologia C1), facendo iniziare la nuova strada prima di quanto previsto nel Docfap. Secondo chi l'ha proposta, questa modifica consentirebbe anche di realizzare un nuovo collegamento con Vico del Gargano⁶⁵.

Itinerario 2 - Peschici-Vieste

Durante il dibattito pubblico è emersa una **condivisione trasversale sulla proposta avanzata** dal proponente da parte di tutti gli intervenuti⁶⁶. Gli unici due aspetti su cui è stato richiesto di ragionare attentamente durante le successive fasi di progettazione e realizzazione sono stati:

- **non interrompere gli accessi alle strade attualmente esistenti** durante la fase di cantiere prima e di esercizio poi⁶⁷;
- **prevedere una rotatoria in più**, rispetto a quelle previste all'interno della soluzione descritta nel Docfap, all'altezza della futura intersezione tra il nuovo tracciato della **SS 89** e la **SP 52**. Questo accorgimento, secondo la persona⁶⁸ che l'ha proposto, avrebbe il merito di fluidificare ulteriormente il traffico da e verso Vieste, già oggi particolarmente intenso nei mesi estivi.

60 Si veda il quaderno di Comune, Pro Loco e Confcommercio Peschici.

61 Si vedano i quaderni di Fare Ambiente, Anap, Consorzio Gargano Mare, Michele Lapomarda, comune di Vieste, commercialisti di Vieste, Comitato Pro Superstrada Garganica e comune, Pro Loco e Confcommercio Peschici.

62 Intervento di Maria Antonietta Fasanella durante il secondo incontro informativo (Peschici).

63 Si vedano i quaderni di Antonio Chionchio e Pro Loco Vieste.

64 Si vedano i quaderni di Claudia Palmieri e Fare Ambiente.

65 Si vedano i resoconti del primo incontro informativo (Vico del Gargano), del secondo incontro informativo (Peschici), del primo incontro di approfondimento sulle ricadute socio-economiche e il quaderno di Claudia Palmieri.

66 Si vedano i resoconti di tutti gli incontri e i quaderni di associazioni ambientaliste, Francesco Martino, Anap, Consorzio Gargano Mare, Pro Superstrada Garganica, Michele Lapomarda, comune di Vieste, Comune, Pro Loco e Confcommercio Peschici, commercialisti di Vieste e Fare Ambiente.

67 Si veda il resoconto del secondo incontro informativo (Vieste).

68 Si veda il quaderno di Claudia Palmieri.

Itinerario 3 - Vieste-Mattinata

La discussione sulle alternative presentate dal proponente è stata fortemente condizionata dal già richiamato **divieto di realizzazione di nuove opere di mobilità** all'interno della Zona 1 del Parco del Gargano⁶⁹.

Una parte degli attori, infatti, ritenendo questo divieto un **principio di salvaguardia inderogabile** in quanto fondamentale per la tutela dei delicati ecosistemi presenti, durante tutti gli incontri pubblici e in numerosi quaderni⁷⁰, si è espressa a favore di realizzare unicamente un adeguamento in sede delle viabilità oggi esistenti: la **SS 89** o la **SS 53/SS 54**. A supporto di questa scelta, oltre ai temi riguardanti la tutela dell'ambiente e la valorizzazione del patrimonio paesaggistico, sono state avanzate anche ragioni di ordine trasportistico⁷¹: il **minor traffico proveniente da sud verso nord** rispetto a quello in senso contrario; la necessità di non incentivare attraverso nuove infrastrutture più dirette una forma di **turismo "mordi e fuggi"**, prevalentemente balneare, in antitesi con il modello lento e naturalistico su cui, secondo questi attori⁷², il Gargano dovrebbe puntare; l'**investimento molto alto**⁷³ che la realizzazione di nuovi tracciati stradali con numerosi viadotti e gallerie comporterebbe, anche a causa dei lunghi tempi realizzativi.

Dall'altra parte, un considerevole numero di attori, durante tutti gli incontri e in numerosi quaderni⁷⁴, ha sottolineato come le alternative che prevedono l'adeguamento dei tracciati esistenti (SS 89 o SS 53/SS 54) **non siano sufficienti per ridurre i lunghi tempi di percorrenza** tra Vieste e Mattinata e quindi non migliorerebbero la qualità di vita dei residenti. A supporto di questa tesi sono state più volte richiamate le notevoli distanze che separano i due comuni e le conseguenti difficoltà per **lavoratori, studenti e malati** di raggiungere in tempi consoni e in condizioni di sicurezza le loro rispettive destinazioni. Inoltre, è stato più volte sottolineato che anche l'adeguamento delle viabilità esistenti genererebbe forti impatti ambientali in termini di **consumo di suolo e soprasuolo per lo sbancamento** di diverse decine di chilometri di viabilità, anch'essi per una parte rientranti nella Zona 1 del Parco⁷⁵.

Anche per questo terzo itinerario il dibattito pubblico ha creato occasioni di confronto che, a partire da posizioni per certe versi opposte, potessero favorire l'emersione di **proposte e suggerimenti in grado di conciliare le diverse esigenze**. A seguito di questo processo sono state avanzate ipotesi che possono essere lette come compromessi tra le ragioni sopra esposte.

La prima ipotesi riguarda l'adeguamento delle strade esistenti. In più occasioni, durante gli incontri pubblici⁷⁶ e in due quaderni⁷⁷, per venire incontro alle esigenze delle comunità di Vieste e Mattinata in termini di riduzione dei tempi di percorrenza i favorevoli all'adeguamento in sede hanno suggerito di **preferire l'adeguamento della SP 53** all'adeguamento delle altre viabilità esistenti SS 89 e SP 54, in quanto meno tortuosa e di servizio per tutte le attività presenti sulla costa. Inoltre, sempre al fine di ridurre i tempi di percorrenza, hanno chiesto di valutare la possibilità di migliorare il progetto di potenziamento in sede presentato dalla provincia di Foggia durante il secondo incontro di approfondimento **rettificando il tracciato nei suoi punti più tortuosi** attraverso tratti in variante.

La seconda ipotesi, invece, è stata formulata dai favorevoli alle alternative in variante, cioè quelle che prevedono la realizzazione di nuove strade. Dopo un primo confronto tra chi preferiva la **3A**⁷⁸, in quanto più diretta e chi la **3B**⁷⁹, in quanto meno costosa per via del maggior tratto di adeguamento previsto lungo la SP 89, si è fatta strada la proposta di studiare un **nuovo tracciato che attraversi la Zona 1 del Parco totalmente in galleria**. Questa ipotesi, ovviamente, non risolve il divieto normativo vigente, ma è stata proposta nell'ultimo quaderno inviato⁸⁰ affinché, in caso di deroga o modifica della norma, si cerchi comunque di tutelare l'inestimabile patrimonio ambientale presente.

69 Si veda il decreto istitutivo del Parco (dpr 5 giugno 1995, art. 4, lett. g).

70 Si vedano i quaderni di Matteo Falcone, Comitato Opzione Zero, associazioni ambientaliste, associazione culturale Pervinca, Francesco Martino e Giuseppina Cutolo (Italia Nostra Foggia).

71 Si veda il quaderno di Tommaso Pio dell'Aquila.

72 Si vedano i quaderni di Claudia Palmieri, associazioni ambientaliste, Comitato Opzione Zero e associazione culturale Pervinca.

73 Si vedano i quaderni di Tommaso Pio dell'Aquila e dell'associazione culturale Pervinca.

74 Si vedano i quaderni di comune di Mattinata, comune di Vieste, commercialisti di Vieste, avvocati di Vieste, Antonio Chionchio, Comitato Pro Superstrada Garganica, Pendolari, Docenti e Ata, Fare Ambiente, Sergio Ruggeri, Maricla Ruo, Anap, Consorzio Gargano Mare, Fernando Pochet, Michele Lopriore e Michele Lapomarda.

75 Si vedano i resoconti degli incontri di approfondimento dedicati all'ambiente, all'archeologia e al paesaggio e agli aspetti realizzativi.

76 Si vedano i resoconti del terzo incontro informativo (Vieste) e del secondo incontro di approfondimento dedicato ai temi dell'ambiente, dell'archeologia e del paesaggio.

77 Si vedano i quaderni di Claudia Palmieri e Francesco Martino.

78 Si vedano i quaderni di Anap, Consorzio Gargano Mare, Michele Lapomarda, Comune di Vieste, commercialisti di Vieste.

79 Si veda il resoconto del secondo incontro di approfondimento dedicato ai temi dell'ambiente, dell'archeologia e del paesaggio.

80 Si veda il quaderno di Fare Ambiente.

Progettazione e realizzazione

Qualità del progetto

Al fine di apportare **maggiori benefici strategici al territorio**, alcune testimonianze dei partecipanti al dibattito pubblico hanno fatto emergere **proposte migliorative** non solo in un'ottica di attrattività territoriale, ma anche dal punto di vista della sicurezza e della fruibilità dei servizi di primo soccorso.

In particolare, al fine tutelare il valore paesaggistico e archeologico del Gargano, è stata espressa la proposta di **realizzare l'opera con accortezze architettoniche e ingegneristiche tali da migliorarne l'estetica**. Nel primo incontro di approfondimento dedicato alle ricadute socio-economiche, ad esempio, si è sottolineata l'importanza di **considerare l'opera infrastrutturale come una vera e propria opera d'arte**⁸¹, al pari di interventi analoghi realizzati in altri paesi europei quali Portogallo, Danimarca o Francia.

Per quanto riguarda invece i benefici che l'opera potrebbe apportare dal punto di vista della connessione e della sicurezza del territorio, si è proposto di **prevedere zone adatte all'intervento delle eliambulanz**⁸². È stato sostenuto infatti che "la questione legata alle emergenze sanitarie può essere risolta realizzando in luoghi idonei dei comuni garganici degli eliporti che, oltre che per fini turistici, possono essere attivati anche per il trasporto di pazienti e/o feriti, i quali come da recenti informative potranno usufruire della sanità di prossimità"⁸³.

Sempre sul tema della sicurezza, è stata inoltre richiamata più volte la necessità di **tenere in considerazione il rischio di incendi**, sia relativo sia all'area garganica in generale, sia alla realizzazione dell'opera stradale. Infatti è stata espressa particolare preoccupazione sul rischio di incendi boschivi lungo le aree di cantiere e anche in fase di esercizio dell'opera, in particolare per la presenza lungo il percorso di boschi di conifere⁸⁴. A questo proposito è stata richiesta un'attenta valutazione del rischio di incendi e, inoltre, è emersa la proposta di **utilizzare alcune strade di cantiere anche per il transito dei mezzi di soccorso antincendio**⁸⁵, con la possibilità di mantenerle una volta terminata la realizzazione dell'infrastruttura. In termini di qualità del progetto, sempre rispetto al tema della **sicurezza stradale**, è stata sottolineata anche l'importanza di azioni mirate e adeguate per mettere in sicurezza i nuovi tracciati, in particolar modo nei tratti più rettili.

Per apportare maggiori benefici al territorio in termini d'innovazione e connessione tecnologica, invece, è stato proposto **l'inserimento della nuova SS 89 Garganica all'interno del progetto Smart Road di Anas**, garantendo al minimo la copertura dati su tutto il tracciato, anche nei tratti in galleria⁸⁶. A tal proposito è stato ribadito che la realizzazione della nuova infrastruttura, ritenuta necessaria per il territorio, potrebbe "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'"⁸⁷.

Tutela dell'ambiente

Molteplici sono stati i contributi inerenti al tema della tutela dell'ambiente e del paesaggio. In particolare, è stata sottolineata la necessità di **compensare adeguatamente tutte le incidenze negative che possono essere generate dalla costruzione dell'opera**, laddove non siano sufficienti le azioni di mitigazione degli impatti generati.

È stato evidenziato che ci si trova ad agire in **un'area a forte sensibilità ambientale**⁸⁸, in cui vi sono habitat di interesse

81 Si veda il resoconto del primo incontro di approfondimento tematico, dedicato alle ricadute socio-economiche.

82 Si veda il resoconto del quarto incontro informativo territoriale (Mattinata) e in particolare l'intervento di Pasquale Cataneo.

83 Si veda il quaderno di Benedetto Monaco.

84 Si vedano i resoconti del secondo e del terzo incontro informativo territoriale (Peschici e Vieste), in particolare gli interventi di Thomas Losito e di Vincenzo Rizzi, di Pro Natura, e il resoconto del secondo incontro di approfondimento, dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici legati alla realizzazione dei tracciati studiati. Si vedano anche i quaderni di Claudia Palmieri e di Benedetto Monaco.

85 Si veda il resoconto del terzo incontro di approfondimento tematico, dedicato agli aspetti realizzativi.

86 Si vedano i resoconti del terzo incontro informativo territoriale (Vieste) e del quarto (Mattinata), in particolare l'intervento di Pasquale Cataneo.

87 Si veda il quaderno di Pendolari, Docenti e Ata.

88 Si vedano l'intervento di Vincenzo Rizzi, Pro Natura, nel terzo incontro informativo territoriale (Vieste) e il quaderno di Claudia Palmieri.

comunitario che vanno protetti - come ad esempio la Foresta Umbra o il bosco di Cerrete Vetuste⁸⁹ - e che non devono essere considerati semplici ostacoli o vincoli alla progettazione dell'opera, ma importanti tutele sancite a livello nazionale e internazionale. Per sottolineare l'**importanza degli habitat**, così come di numerose specie animali e vegetali presenti nel territorio, è stato riportato che "con la Direttiva Habitat 92/43 CEE in Europa sono state definite 198 tipologie di habitat "di interesse comunitario" di cui 64 considerate prioritarie, ebbene di questi 129 sono presenti in Italia (di cui 31 prioritari) e ben 45 (pari a circa il 35%) sono presenti nel Parco Nazionale del Gargano; tra questi si contano 10 habitat prioritari"⁹⁰.

La principale perplessità riportata, in particolare dalle associazioni ambientaliste, è che non vengano adottate misure adeguate ai fini della tutela del territorio e, soprattutto, **che non si possano compensare totalmente gli impatti dell'opera sul patrimonio ambientale**, ovvero nei confronti della flora, fauna e del paesaggio⁹¹. A questo proposito, pertanto, è stato ribadito in più occasioni che **la procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via) non debba ridursi a un semplice atto formale**, ma che si debba condurre un'analisi approfondita dell'impatto ambientale dell'opera⁹². Inoltre "al fine di minimizzare gli impatti dei lavori, e delle opere sulle componenti fauna, flora ed equilibrio idrogeologico, reticolo idrologico 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"⁹³.

Questa attenta analisi, secondo alcuni, dovrà anche sopperire all'**assenza di valutazioni aggiornate sullo stato di conservazione e distribuzione degli habitat presenti**, nonché sull'assenza di una pianificazione integrata del Parco del Gargano⁹⁴. È stato sottolineato che l'operazione di valutazione sarà resa molto difficile dall'assenza di monitoraggi aggiornati.

Riguardo al tema delle mitigazioni e della tutela del patrimonio ambientale, in molte occasioni è stato inoltre chiesto in che modo la realizzazione della nuova SS 89 Garganica preveda la **protezione della fauna locale**. Si è fatto riferimento a come l'opera possa costituire un elemento di cesura all'interno degli habitat naturali, provocando un ulteriore isolamento dei frammenti residui degli ecosistemi⁹⁵. Si è richiesto pertanto di **prevedere corridoi faunistici** ove non sia possibile procedere con tratti in galleria o in viadotto⁹⁶, in accordo con gli habitat esistenti e con i percorsi della piccola e grande fauna, ai fini della sicurezza stradale e di quella delle specie animali locali⁹⁷.

Per mitigare ulteriormente l'incidenza dell'opera è anche emersa la proposta di **impiegare specie vegetali autoctone** piuttosto che alloctone, al fine di inserire l'opera nel contesto paesaggistico locale. A questo proposito in un quaderno⁹⁸ si è suggerito di rivestire i piloni del viadotto ipotizzato nei pressi della sorgente Pasinaccio (alternativa 1C) "con riferimenti alla roccia e alla vegetazione".

Si è anche parlato di possibili accorgimenti per **ridurre l'inquinamento acustico** generato dall'esercizio dell'infrastruttura tramite **pavimentazioni stradali adatte** a ridurre il rumore⁹⁹. A proposito della pavimentazione, è stato fatto riferimento anche alla **realizzazione di sistemi di raccolta e depurazione delle acque** tramite vasche, che permetterebbero di non disperdere materiali provenienti dai veicoli, come olio motore e polveri, nell'ambiente circostante. Si è inoltre proposto di **installare sistemi di videosorveglianza** lungo la strada al fine di **disincentivare l'abbandono di rifiuti** lungo il percorso.

Infine, un altro importante tema su cui si è incentrato il confronto è stato quello relativo ai **potenziali rischi idrogeologici**¹⁰⁰ dati dalla **conformazione prevalentemente carsica del territorio garganico e dalla presenza della Faglia di Valle Carbonara**¹⁰¹. Elementi che, secondo diversi partecipanti, sono da tenere adeguatamente in considerazione,

89 Si veda l'intervento di Matteo Falcone nel quarto incontro informativo territoriale (Mattinata).

90 Si veda il quaderno delle associazioni ambientaliste.

91 Si vedano l'intervento di Maurizio Marrese, presidente Wwf Foggia, nel quarto incontro informativo territoriale (Mattinata) e il quaderno di Giuseppina Cutolo, Italia Nostra Foggia.

92 Si vedano gli interventi di Nello Biscotti al primo incontro informativo territoriale (Vico del Gargano) e di Matteo Falcone al quarto incontro (Mattinata).

93 Si veda il quaderno di Fare Ambiente.

94 Si vedano i quaderni di associazioni ambientaliste, Francesco Martino, Sergio Ruggeri e Maricla Ruo.

95 Si vedano le domande poste dai partecipanti al quarto incontro informativo territoriale (Vieste).

96 Si veda il quaderno di Claudia Palmieri.

97 Si veda il resoconto del secondo incontro di approfondimento tematico dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici, insieme al quaderno di Francesco Martino.

98 Si veda il quaderno di Gianni De Maso.

99 Si veda il resoconto del terzo incontro informativo territoriale (Vieste).

100 Si vedano le domande riportate durante il secondo incontro informativo territoriale (Peschici).

101 Si veda il quaderno di Benedetto Monaco.

in particolare **rispetto alla realizzazione delle gallerie** previste¹⁰², data la **presenza di grotte e fiumi sotterranei**¹⁰³. In particolare, rispetto al terzo itinerario da Vieste a Mattinata, è stato detto che le gallerie "potrebbero interrompere le falde che in un ambito carsico sono anche il nutrimento della vegetazione"¹⁰⁴, generando problematiche importanti in un ambito di grande pregio come quello garganico.

Inoltre, è stato richiesto di studiare approfonditamente le possibili interferenze del primo itinerario, tra Vico del Gargano e Peschici, con i **torrenti Calinella, Ulso e Chianara**, considerando attentamente il modello di alluvionabilità della piana di Peschici e verificando la possibile interferenza dei tracciati sia con le **vasche di laminazione previste per il torrente Chianara, sia con il progetto relativo al nuovo depuratore comunale**¹⁰⁵. Infine, è stata ricordata anche la necessità di studiare approfonditamente le possibili interferenze con i **torrenti Teglia, Macchia e Macinino**, situati lungo il secondo itinerario che va da Peschici a Vieste¹⁰⁶.

Tutela del patrimonio archeologico

Nel confronto reso possibile dal dibattito pubblico, i partecipanti si sono interrogati in diverse occasioni sulle azioni previste per **limitare l'impatto sulle aree archeologiche presenti** lungo i tracciati ipotizzati. È stato domandato di valutare attentamente le interferenze con i diversi siti archeologici che verrebbero impattati direttamente, o anche solo parzialmente sfiorati dall'infrastruttura¹⁰⁷.

Si è quindi richiesto di **effettuare attente analisi di ricognizione delle aree di interesse** presenti nel Gargano e a questo riguardo alcuni partecipanti hanno citato aree archeologiche non repertorate, chiedendo ai progettisti di approfondire e aggiornare i dati su questo tema. Ad esempio, nell'incontro dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici, è stata sottolineata la possibile interferenza del tracciato con le **Miniere di Selce prossime all'abbazia di S.Maria di Calena e Defensola**, indicando la necessità di tutelare l'abbazia in quanto bene architettonico di pregio¹⁰⁸. Un quaderno¹⁰⁹ ha inoltre riportato un **elenco delle emergenze archeologiche** e carsiche sul tracciato o in prossimità delle ipotesi di tracciato, redatto sulla base degli *shapefiles* del Pptr (Piano paesaggistico territoriale regionale), della Carta dei beni culturali e Catasto grotte della regione Puglia. Tra i siti citati vi sono l'area archeologica di Coppa di Rischio, la chiesa di Santa Maria delle Grazie, la necropoli di Monte Sdrugone, la stazione preistorica Martinetti, il sito romano Pozzo di Quarto, la necropoli Macchiafina, la Grava dell'Acero, la Buca di Femminamorta, le Grotte di Caganella e la Grava di Tuppò dell'Aquila.

Inserimento paesaggistico

Nel corso del dibattito pubblico sono emerse diverse **osservazioni relative all'inserimento della nuova SS 89 Garganica nel contesto paesaggistico locale**. In particolare è stato richiesto al proponente in che modo si prevede di progettare l'opera - e nello specifico l'**architettura dei viadotti** - in relazione ai materiali e alle tecniche costruttive. Sotto questo aspetto è stato richiesto di **realizzare le opere d'arte nel rispetto del territorio, limitando o annullando l'impatto visivo e ispirandosi agli elementi identitari tipici del territorio**, come ad esempio i trabucchi garganici¹¹⁰. Inoltre, è stato anche proposto di **ispirarsi per i rivestimenti dei piloni dei viadotti al paesaggio circostante**, in particolare alla variazione ritmica delle stratificazioni della roccia garganica o agli elementi presenti nella vegetazione esistente, sottolineando come non siano "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 quelle, un po', più lontane ma appartenenti al territorio"¹¹¹.

102 Si vedano il resoconto del secondo incontro di approfondimento tematico dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici e il quaderno di Giuseppina Cutolo, Italia Nostra Foggia.

103 Si veda l'intervento di Matteo Falcone al quarto incontro informativo territoriale (Mattinata).

104 Si veda il quaderno di Claudia Palmieri.

105 Si veda l'intervento di Stefano Biscotti al secondo incontro informativo territoriale (Peschici).

106 Si veda il quaderno di Fare Ambiente.

107 Si veda il resoconto del terzo incontro informativo territoriale (Vieste)

108 Si veda il resoconto del secondo incontro di approfondimento tematico dedicato agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici.

109 Si veda il quaderno di Domenico Sergio Antonacci.

110 Si vedano le domande raccolte dai partecipanti durante il secondo incontro informativo territoriale (Vieste), riportate nel video dell'incontro e il quaderno di Gianni De Maso.

111 Si veda il quaderno di Gianni De Maso.

Considerato l'interesse naturalistico e paesaggistico dell'area, in molteplici occasioni è inoltre emersa la richiesta di **prevedere lungo il tracciato punti di vista panoramici e aree di sosta**¹¹². È stato sottolineato, infatti, come la nuova strada potrebbe offrire non solo scorci sul Gargano, ma anche accessi per escursioni naturalistiche e archeologiche. Pertanto è stato chiesto di attrezzare i tratti panoramici dell'infrastruttura con **punti di accesso alla rete sentieristica**, realizzando camminamenti di collegamento ad esempio presso il sentiero-natura di Vignanotica, il sentiero che porta a Baia dei Mergoli o presso la Piana degli ulivi presso Calenella¹¹³. Questi interventi secondo diversi partecipanti potrebbero portare alla **valorizzazione dei percorsi panoramici esistenti** rendendo maggiormente attrattivo il territorio.

"Nell'ottica di migliorare l'accessibilità e la mobilità anche del Gargano interno e della rete della mobilità lenta" è emersa la richiesta di "collaborare con il parco alla **realizzazione di una vera Rete Escursionistica Garganica** secondo le linee guida della LR 21/2003."¹¹⁴, sottolineando la necessità di redigere una cartografia topografica escursionistica dell'area, attualmente inesistente e di implementare la rete dei percorsi esistenti. Azioni che secondo altri, andrebbero anche affiancate da **moderne ed efficienti soluzioni atte a favorire il passaggio e la sosta in sicurezza** degli escursionisti e dei ciclisti¹¹⁵.

Sempre rispetto alla relazione dell'opera con il contesto paesaggistico e, in particolare, alla connessione con altre forme di modalità dolci e sostenibili, si è anche auspicata la **realizzazione di tracciati ciclabili**¹¹⁶. Per aumentare la sostenibilità del progetto è stato chiesto di **fare riferimento allo scenario di mobilità dolce elaborato dal Piano paesaggistico territoriale regionale (Pptr)** della Regione Puglia¹¹⁷, ai fini di una progettazione integrata che valorizzi il territorio oltre che migliorare l'inserimento dell'opera nel suo contesto paesaggistico.

I cantieri e i tempi

Il tema della **cantierizzazione dell'opera** è emerso lungo tutto il percorso di dibattito pubblico ed è stato trattato sotto diversi aspetti, facendo emergere richieste relative agli **impatti sull'ambiente e sul paesaggio**, come anche alcune osservazioni rispetto alle **possibili ripercussioni sulle attività economiche e sul turismo**¹¹⁸.

È emersa, infatti, la preoccupazione di alcuni partecipanti rispetto ai possibili disagi generati dai cantieri, anche **in relazione ai tempi di realizzazione dell'opera**¹¹⁹. Sono state riportate le perplessità relative alle ripercussioni di "un cantiere decennale con movimento terra, camion, apertura di piste e piazzole di cantiere, escavazioni e sbancamenti con uso di macchine pesanti"¹²⁰. Si è fatto riferimento in più occasioni ai **mezzi pesanti che dovranno transitare sul territorio** durante i cantieri e si è chiesto in che modo siano stati valutati gli impatti che potranno avere sull'ambiente, in particolare sulla fauna e sulla vegetazione da tutelare¹²¹.

La richiesta generalmente sottolineata è quella di **prevedere una programmazione dei lavori che generi il minor incremento di traffico possibile**, evitando quanto più possibile il passaggio di mezzi pesanti su viabilità locali con sezione ridotta, **specialmente durante il periodo estivo** in cui il traffico è già essere particolarmente elevato¹²². A questo proposito si è proposto di **mettere a disposizione del territorio una viabilità alternativa adeguata** prima dell'inizio dei cantieri¹²³, in modo da favorire la mobilità dei residenti e allo stesso tempo preservare l'attrattività turistica del Gargano¹²⁴.

Sempre sul tema degli impatti della fase di cantiere, è stato richiesto di predisporre accorgimenti utili a **ridurre il**

112 Si veda il resoconto del secondo incontro informativo territoriale (Peschici).

113 Si veda il quaderno di Gianni De Maso.

114 Ibidem

115 Si veda il quaderno di Michelantonio Granatiero.

116 Si vedano il resoconto del primo incontro informativo territoriale (Vico del Gargano) e il quaderno di Francesco Martino.

117 Si veda il resoconto del primo incontro di approfondimento tematico dedicato alle ricadute socio-economiche.

118 Si vedano i resoconti del secondo e del terzo incontro informativo territoriale (Peschici e Vieste) e del primo e secondo incontro di approfondimento tematico dedicati alle ricadute socio-economiche e agli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici.

119 Si veda il quaderno dell'associazione culturale Pervinca.

120 Si veda il quaderno di Francesco Martino.

121 Si vedano le domande poste dai partecipanti al terzo incontro informativo territoriale (Vieste) e il quaderno delle associazioni ambientaliste (Wwf Puglia, Legambiente Puglia, Lipu Puglia, Cai Puglia, Centro Studi Ambientalisti Onlus, Federazione Pro Natura-Altura, Aigae, Assoguide, Conalpa Foggia).

122 Si veda il resoconto del terzo incontro di approfondimento tematico dedicato agli aspetti realizzativi.

123 Ibidem

124 Si veda il paragrafo "Gli effetti sul turismo", nel quaderno delle associazioni ambientaliste.

disagio creato dal trasporto del materiale di risulta, come ad esempio un'attenta ricognizione dei siti dove conferire il materiale¹²⁵ o la realizzazione di una strada ferrata¹²⁶ per lo smaltimento dei materiali di scarto dei cantieri. A questo proposito è stato anche chiesto se si sia pensato di riutilizzare il materiale scavato per altri fini¹²⁷, come ad esempio per opere di rinforzo lungo la costa utili al territorio.

In merito ai tempi previsti per la realizzazione dell'opera si sono riscontrati due posizionamenti distinti. Da un lato, al fine di minimizzare gli impatti ambientali, è stato richiesto di **prevedere più fasi di cantierizzazione**, sottolineando come questo avrebbe un minore impatto sia sulla fauna tutelata sia sulla viabilità¹²⁸. A questo proposito è stata sottolineata anche la **necessità di ridurre al minimo i rumori generati dai cantieri**, oltre a quelli generati in futuro dalla viabilità sulla nuova strada Garganica, viste le possibili interferenze con la fauna locale¹²⁹.

D'altro canto invece è stato sottolineato che, visto che i **tempi autorizzativi e realizzativi potrebbero essere molto lunghi**¹³⁰, sarà necessario **vigilare sulle diverse fasi al fine di evitare anche l'aumento del costo complessivo dell'opera**, considerando la delicata situazione geopolitica attuale e l'aumento del prezzo delle materie prime¹³¹. Con l'obiettivo di ridurre i tempi, è quindi emersa la richiesta di **prevedere eventualmente la realizzazione di più lotti in contemporanea**¹³².

Altri temi emersi

Richieste viabilistiche che non riguardano il tracciato

Durante il dibattito pubblico sono emerse diverse proposte relative al miglioramento e alla messa in sicurezza della rete viaria del Gargano che non riguardano direttamente il tracciato della SS 89 Garganica tra Vico del Gargano e Mattinata.

La prima richiesta riguarda la **messa in sicurezza delle due aree di servizio presenti presso Carpino, sulla SS 693**. Si ritiene, infatti, che l'accesso e l'uscita dei mezzi da questi distributori di carburante costituisca un fattore di rischio per la circolazione e per la sicurezza dell'infrastruttura e che pertanto **sia necessario rendere più razionali gli ingressi** a questi impianti **attraverso la realizzazione di rotonde d'accesso**. Questa azione è vista come in grado di ridurre la velocità di percorrenza e di facilitare l'accesso e l'uscita dalle aree di servizio, riducendo la possibilità di incidenti stradali¹³³.

Si ritiene, poi, che sia "indispensabile effettuare un approfondito studio finalizzato a definire ogni intervento utile a **migliorare la sicurezza e a razionalizzare l'intera rete viaria del Gargano. Basilare sarà quello di creare attraversamenti per la fauna selvatica e per gli animali domestici**, oltre ad impedire agli stessi di invadere la sede stradale¹³⁴". Questa azione è vista come un elemento fondamentale per garantire la sicurezza sia della fauna, sia di chi viaggia¹³⁵. **Si ritiene particolarmente importante la gestione dell'attraversamento della fauna sulle SS 89, SS 693 e SS 272**. Per la SS 89 si è citato, nello specifico, il bisogno di prevedere corridoi faunistici nel tratto tra Amendola e Manfredonia, compresa nel Sito d'interesse comunitario (Sic) Valloni e Steppe Pedegarganiche. Per quanto riguarda la SS 272 si ritiene importante prevedere opere di attraversamento in sicurezza per la fauna nel tratto compreso tra Stigano e San Marco in Lamis, che

125 Si veda il report del terzo incontro di approfondimento sugli aspetti realizzativi.

126 Ibidem

127 Si veda il quaderno di Benedetto Monaco.

128 Si veda il resoconto del terzo incontro di approfondimento sugli aspetti realizzativi.

129 Si vedano i quaderni dell'associazione culturale Pervinca e delle associazioni ambientaliste.

130 Si vedano le domande riportate nel resoconto del secondo incontro informativo territoriale (Peschici) e il quaderno dell'associazione culturale Pervinca.

131 Si vedano i resoconti del quarto incontro informativo territoriale (Mattinata) e del terzo incontro di approfondimento dedicato agli aspetti realizzativi e il quaderno di Benedetto Monaco.

132 Si vedano i resoconti del terzo incontro informativo territoriale (Vieste) e del terzo incontro di approfondimento dedicato agli aspetti realizzativi.

133 Si vedano i resoconti del secondo incontro informativo territoriale (Peschici) e del primo incontro di approfondimento tematico, dedicato alle ricadute socio-economiche.

134 Si veda il quaderno dell'associazione culturale Pervinca.

135 Si veda il quaderno dell'associazione culturale Pervinca: "Questa tipologia di intervento ormai è presente in tutte le aree naturali protette in Europa e in America e, associata alle recinzioni lungo le strade, rappresenta l'unico sistema per ridurre gli incidenti nell'interesse della sicurezza di chi viaggia e della tutela della fauna".

attraversa la Sic Bosco Jacuglia e Bosco Castello¹³⁶. Infine, si è sottolineata l'importanza di proteggere l'attraversamento della fauna sulla SP 5, tra Manfredonia e le Saline di Margherita, che attraversa la Sic Zone umide di Capitanata e dove, secondo un contributo scritto, "è in atto una quotidiana strage di mammiferi di piccola e media taglia, rettili, anfibi e uccelli, incluse specie minacciate come la lontra¹³⁷". Emerge, poi, il bisogno di **segnalare adeguatamente le zone di attraversamento degli animali** tramite segnaletica luminosa e attraverso riduttori della velocità¹³⁸.

Infine, è emerso che il completamento della SS 89 Garganica tra Vico del Gargano e Mattinata risolve solo una parte dei problemi di viabilità del territorio del Gargano. Per questo il miglioramento e la messa in sicurezza di altre infrastrutture viarie della zona, per esempio migliorando il manto stradale, sono considerate opere strategiche¹³⁹. Sono state segnalate, nello specifico la strada SP 528/SP 52b, che collega Vico del Gargano con Monte Sant'Angelo attraversando la Foresta Umbra e la SS 89 tra San Menaio e Rodi Garganico, messa in pericolo dall'azione erosiva del mare sulla spiaggia¹⁴⁰.

Elementi di contesto

Il dibattito pubblico ha fatto emergere la necessità di tenere in adeguata considerazione **una serie di elementi per l'inserimento ottimale dell'opera nel contesto locale**. Si è evidenziata, infatti, l'importanza di considerare adeguatamente il cambio della ripartizione della viabilità con la realizzazione del nuovo collegamento stradale e il contesto sociale in cui prenderanno avvio i lavori di realizzazione della nuova strada.

Per prima cosa è stato sollevato il **tema dei parcheggi**, che dovranno essere adeguati all'aumento delle presenze turistiche atteso con la realizzazione del nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata nelle stime elaborate da Anas. **Si ritiene necessario intervenire per evitare una sosta disordinata sul territorio e gestita in maniera abusiva**, favorendo fenomeni criminali. Si pensa inoltre che una gestione della sosta non pianificata possa avere ripercussioni sulla vita degli abitanti, determinando disagi per i cittadini del Gargano sia nei comuni costieri sia in quelli dell'entroterra. Per questo motivo si ritiene necessario che i comuni lavorino in forma sinergica con l'intervento di Anas per programmare un sistema di aree di sosta che permettano una gestione efficiente e ordinata della sosta, soprattutto nei periodi di picco turistico.¹⁴¹

In secondo luogo, si crede che sia centrale per il territorio **una forte sinergia tra l'intervento stradale e gli altri investimenti previsti che mirano a cambiare il modello turistico** per destagionizzarlo. Si ritiene infatti che "la destagionalizzazione tanto richiamata, già in atto, si favorisce puntando sull'accoglienza e i servizi efficaci, sulla creazione di una rete sentieristica ed escursionistica efficiente, ben segnalata e mantenuta. C'è bisogno di una promozione del sistema Gargano, non dei singoli Comuni"¹⁴². Si ritiene che le presenze turistiche del periodo estivo, specialmente in località come Vieste, abbiano raggiunto il loro massimo e che per questo sia **necessario aumentare la qualità dei servizi e favorire l'allungamento della stagione estiva, migliorando il mercato turistico locale**¹⁴³. Per ottenere questo obiettivo è stata affermata la necessità di **integrare l'intervento infrastrutturale proposto da Anas con le pianificazioni di livello locale e nazionale riguardo allo sviluppo turistico**¹⁴⁴. Nello specifico si sono citati, per prima cosa, l'adeguata **manutenzione e lo sviluppo della rete sentieristica garganica** al fine di incrementare le opportunità legate al turismo escursionistico e naturalistico attraverso il coinvolgimento di tutti gli attori territoriali¹⁴⁵. Il patrimonio sentieristico del Gargano è ritenuto

136 Si veda il quaderno di Francesco Martino: "Segnalo qui la SS89 nel tratto da Amendola a Manfredonia, in area SIC Valloni e steppe pedegarganiche, la SS 272 nel tratto da Stignano a S.Marco in Lamis in area SIC Bosco Jacuglia e Monte Castello, ma soprattutto la SP5 a Sud di Manfredonia fino alle Saline di Margherita".

137 Si veda il quaderno di Francesco Martino.

138 Si veda il quaderno di Francesco Martino: "Corridoi ecologici indispensabili per l'attraversamento, insieme a riduttori di velocità, pannelli luminosi e cartellonistica sarebbero molto utili".

139 Si veda il quaderno dell'associazione culturale Pervinca: "Inoltre, a tutti è noto che l'intera rete viaria del Gargano è in condizioni non soddisfacenti a causa della pavimentazione che si presenta quasi dappertutto ammalorata e in condizioni tali da compromettere la sicurezza degli spostamenti".

140 Si veda il quaderno di Tommaso Pio Dell'Aquila.

141 Si veda il resoconto del primo incontro informativo territoriale (Vico del Gargano).

142 Si veda il quaderno di Francesco Martino.

143 Si veda il quaderno dell'associazione culturale Pervinca: "il flusso turistico verso la costa viestana è massimo ed indipendente dalla rete stradale. Inoltre, la costanza negli ultimi anni di un numero di presenze così alto dimostra che non è possibile pensare che questi valori possano crescere ancora di più. Sarà sempre possibile migliorare il mercato turistico, ma in altro modo aumentando la qualità dei servizi e favorendo la destagionalizzazione".

144 Si veda il quaderno dell'associazione culturale Pervinca.

145 Si veda il quaderno di Micheleantonio Granatiero: "Il turismo rappresenta il cuore dell'economia e dell'identità del Gargano e questa grande infrastruttura stradale non può non aiutare e favorire, mediante un lavoro trasversale e multi-attoriale, il recupero, la

“di preminente importanza, non solo quale elemento fondante del turismo attivo e delle discipline *outdoor*, ma quale scrigno di storia e cultura del territorio. Infatti, prima che qui fossero costruite le strade, la viabilità primaria avveniva solo attraverso gli antichi tratturi”¹⁴⁶. Inoltre, si crede sia necessaria la **creazione di una rete di percorsi di collegamento dei comuni tramite la mobilità dolce**, in modo da favorire il turismo lento attraverso percorsi ciclabili e vie verdi, in accordo con le pianificazioni turistiche di livello nazionale e con il piano di sviluppo del Parco del Gargano¹⁴⁷. Infine, si ritiene importante mantenere sul territorio un turismo di permanenza media, visto come un elemento fondamentale per la qualità del comparto turistico garganico¹⁴⁸.

Da ultimo, si sottolinea come sia necessario **evitare di favorire fenomeni criminali e l’infiltrazione di organizzazioni malavitose sul territorio** nel periodo di realizzazione del nuovo itinerario tra Vico del Gargano e Mattinata. Tanto Anas quanto le comunità del Gargano devono **prestare la dovuta attenzione per scongiurare possibili fenomeni criminali legati alla realizzazione della nuova strada**. Si è evidenziata la **possibilità che organizzazioni criminali realizzino interventi edilizi abusivi** in una zona dal grande pregio naturalistico e dal delicato equilibrio ambientale¹⁴⁹. Alcuni interventi hanno evidenziato il ruolo del Parco nazionale del Gargano nel contrasto ai fenomeni criminali di speculazione edilizia nella zona¹⁵⁰ e ritengono che questo costituisca “un argine anche alle attività illecite di stampo mafioso che purtroppo infestano il territorio e hanno ben altre mire che lo sviluppo partecipato e la tutela del patrimonio comune”¹⁵¹.

Conclusioni

Il dibattito pubblico sul nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata è stata la **prima applicazione dello strumento nel Mezzogiorno d’Italia** dall’entrata in vigore della legge che lo ha reso obbligatorio. È stata anche la prima volta che lo strumento ha sottoposto a dibattito un **Documento di fattibilità delle alternative progettuali** (Docfap) e non un Progetto di fattibilità tecnico-economica (Pfte).

Sottoporre a dibattito pubblico diverse soluzioni di tracciato ha senza dubbio favorito un **confronto sereno e poco conflittuale**. La presenza di diverse alternative ha, infatti, aiutato molto il coordinatore a far sentire partecipi le comunità locali della scelta sulla futura infrastruttura. Tuttavia va anche sottolineato che il livello di progettazione, necessariamente meno approfondito rispetto a un Pfte, ha generato alcuni malcontenti da parte di chi si aspettava studi più dettagliati a supporto del progetto.

A valle del confronto si può affermare che **tutti gli attori intervenuti concordano sul fatto che un miglioramento più o meno significativo dei collegamenti viari sul promontorio del Gargano sia necessario**. Quello che li differenzia sono le ragioni per cui lo reputano tale.

Da un lato, soprattutto i residenti dei quattro comuni interessati concordano totalmente o quasi con le ragioni dell’opera formulate dal proponente all’interno del Docfap e del Dossier di progetto, principalmente per l’attesa riduzione dei tempi di percorrenza e conseguente aumento della qualità di vita.

Dall’altro lato vi è chi, pur riconoscendo le necessità del territorio descritte dal proponente, non è convinto che l’intervento stradale sia la soluzione adatta per raggiungere gli obiettivi di portata più ampia come il contrasto alla spopolamento e lo sviluppo economico. Questi attori sottolineano l’importanza di una scelta attentamente ponderata sotto il profilo delle ricadute ambientali per intaccare il meno possibile la maggiore risorsa del Gargano: il suo inestimabile patrimonio ambientale e paesaggistico.

fruizione, la valorizzazione e la promozione della rete sentieristica del Gargano”.

146 Si veda il quaderno di Michelantonio Granatiero.

147 Si veda il quaderno dell’associazione culturale Pervinca.

148 Si veda il quaderno delle associazioni ambientaliste: “il Gargano ha una posizione ellittica fuori da ogni direttrice principale di spostamento di merci e persone, sul Gargano si sceglie di andare non è un’area di transito. Ciò è testimoniato dalle giornate medie di permanenza del turista a Vieste, la permanenza media è di 6,60 giorni, forse la più alta tra i comuni di Puglia come appare dal sito Osservatorio del Turismo della Regione Puglia¹. Proprio perché sul Gargano si sceglie di andare programmando una permanenza lunga. Questa strada, che ritiene con la sua realizzazione di incrementare il flusso turistico, quale turismo attrae? Rischia di modificare l’attuale configurazione del turista garganico? Riteniamo di Sì ed in peggio in quanto potrebbe incrementare il numero dei visitatori con un turismo sempre più giornaliero e invogliare quello di transito con possibile riduzione delle presenze con il diminuire delle giornate medie di permanenza.”

149 Si veda l’intervento di Vincenzo Rizzi durante il terzo incontro informativo territoriale (Vieste).

150 Si veda il quaderno di Francesco Martino: “Eppure il solo fatto che esista un Parco è stata la salvezza economica del Gargano. Se non ci fosse il Parco, che ha una componente attrattiva enorme, di garanzia di valori ambientali elevati, il Gargano oggi sarebbe devastato da cementificazioni, abusi, lottizzazioni selvagge e non avrebbe l’attrattiva che ha”.

151 Si veda il quaderno di Francesco Martino.

MACRO-TEMA

Opportunità dell'opera

PREFERENZE | CRITICITÀ

Condivisione sulla **necessità di migliorare i collegamenti viari sul promontorio del Gargano**, conciliando la necessità del territorio di disporre di nuove infrastrutture con la tutela dell'ambiente.

PROPOSTE

/

INCONTRI



Tutti gli incontri

ATTORI



Tutti gli attori

PREFERENZE | CRITICITÀ

Piena condivisione sulle **ragioni dell'opera** formulate dal proponente: il collegamento stradale tra Vico del Gargano e Mattinata come un intervento strategico atteso da tempo. In particolare, utile a:

- migliorare l'accessibilità ai servizi pubblici (istituti scolastici in testa), ai presidi ospedalieri e alle strutture turistiche;
- incrementare la sicurezza stradale riducendo l'incidentalità;
- ridurre l'inquinamento atmosferico e il rumore decongestionando la viabilità;
- contrastare lo spopolamento riducendo l'isolamento dei comuni interessati dall'opera;
- supportare la crescita economica grazie alla riduzione del costo di trasporto delle merci;
- garantire nuovi posti di lavoro sia durante la realizzazione sia durante la fase di esercizio;
- favorire un trasporto pubblico più veloce ed efficiente.

PROPOSTE

/

INCONTRI



I incontro informativo (Vico del Gargano) - IV incontro informativo di (Mattinata) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche

ATTORI



Michele Pupillo - Presidente CNA di Foggia | Vincenzo Cataneo - FAST-CONFSAL Puglia | Pasquale Cataneo (IV incontro informativo)



Comune di Mattinata | Comune di Vieste | Comune, Pro Loco e Confcommercio Peschici | A.N.A.P. | Avvocati di Vieste | Commercialisti di Vieste | Comitato Pro Superstrada Garganica | Consorzio Gargano Mare | Impresa Puglia | Pendolari, Docenti e ATA | Fare Ambiente | Alessandro Del Zompo | di Michele Lapomarda | Michele Lopriore

PREFERENZE | CRITICITÀ

Perplessità su alcune ragioni dell'opera formulate dal proponente. Posizioni "possibiliste, ma critiche" su:

- l'aumento di accessibilità che garantirà ai presidi sanitari e scolastici;
- la sicurezza della nuova infrastruttura;
- il tipo di turismo che la nuova infrastruttura favorirà;
- il suo apporto al contrasto dello spopolamento e alla crescita economica;
- il fatto che si tratti di un'infrastruttura sostenibile.

PROPOSTE

/

INCONTRI



I incontro informativo (Peschici) - III incontro informativo (di Vieste) - IV incontro informativo di (Mattinata) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche - II incontro di approfondimento ambiente, archeologia e paesaggio

ATTORI



Matteo Falcone (IV incontro informativo)



Associazione Pervinca | Associazioni Ambientaliste | Comitato Opzione Zero | Giuseppe Auletta | Francesco Martino | Benedetto Monaco

Questa differenza di sensibilità circa le ragioni e gli obiettivi si è tradotta specularmente anche in termini di **approcci di intervento alle alternative progettuali**. Da un lato, vi è chi preferisce il **maggiore impiego possibile di tracciati in variante**, cioè nuove strade più dirette, per ridurre al minimo i tempi di percorrenza; dall'altro, vi è chi **privilegia gli adeguamenti in sede e i tracciati che si adattano di più alla morfologia del territorio**, per valorizzare maggiormente il paesaggio e indurre comportamenti più responsabili da parte degli utenti. Queste posizioni assumono sfumature differenti sui tre diversi itinerari, a seconda delle alternative studiate e della presenza di ambiti e beni tutelati.

MACRO-TEMA

Approcci d'intervento

PREFERENZE | CRITICITÀ

Privilegiare i tracciati in variante perché garantiscono un minore impatto ambientale in superficie, riducono maggiormente i tempi di percorrenza e l'impatto dei cantieri sulle interruzioni del traffico.

PROPOSTE

/

INCONTRI



I incontro informativo (Vico del Gargano) - II incontro informativo (Peschici) - III incontro informativo di (Vieste) - IV incontro informativo (Mattinata) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche - II incontro di approfondimento ambiente, archeologia e paesaggio - III incontro di approfondimento gli aspetti realizzativi

ATTORI



Michele Pupillo - Presidente CNA di Foggia | Vincenzo Cataneo - FAST-CONFSAL Puglia | Pasquale Cataneo (IV incontro informativo)



Comune di Mattinata | Comune di Vieste | Comune, Pro Loco e Confcommercio Peschici | A.N.A.P. | Avvocati di Vieste | Commercialisti di Vieste | Comitato Pro Superstrada Garganica | Consorzio Gargano Mare | Impresa Puglia | Pendolari, Docenti e ATA | Fare Ambiente | Alessandro Del Zompo | di Michele Lapomarda | Michele Lopriore

PREFERENZE | CRITICITÀ

Privilegiare e preferire quanto più possibile il potenziamento in sede, in quanto costa meno, non prevede la realizzazione di importanti opere d'arte (viadotti e gallerie) e ha più scambi con le viabilità locali.

PROPOSTE

/

INCONTRI



I incontro informativo (Vico del Gargano) - II incontro informativo (Peschici) - III incontro informativo di (Vieste) - IV incontro informativo (Mattinata) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche - II incontro di approfondimento ambiente, archeologia e paesaggio - III incontro di approfondimento gli aspetti realizzativi

ATTORI



Associazione Pervinca | Associazioni Ambientaliste | Comitato Opzione Zero | Giuseppe Auletta | Giuseppina Cutolo (Italia Nostra Foggia) | Francesco Martino | Claudia Palmieri | Tommaso Pio dell'Aquila

Sul **primo itinerario**, data la presenza di due alternative che prevedono tracciati più lineari (1A e 1B) e due alternative che prevedono un maggior adattamento alla morfologia del territorio (1C e 1D), la dicotomia di posizioni si è riprodotta specularmente. Tuttavia dal confronto delle diverse posizioni sono emerse durante il dibattito alcune **proposte migliorative** che cercano di soddisfare le esigenze delle due posizioni.

La prima proposta è **adottare la soluzione 1A prevedendo uno svincolo per Peschici**, al fine di servire l'abitato che ha da subito lamentato il fatto che questa soluzione non prevedesse scambi con la viabilità locale.

La seconda proposta è **adottare una soluzione ibrida 1B+1D**, al fine di ottenere una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza abbinata ad una minore antropizzazione del territorio nella parte finale del tracciato.

La terza proposta è studiare un **inizio del primo tratto prima di quanto previsto** attualmente, allo scopo di ridurre la forte pendenza dei primi chilometri e, eventualmente, servire con una viabilità dedicata l'area artigianale a Sud di Vico.

MACRO-TEMA Itinerario 1

PREFERENZE | CRITICITÀ

Preferenza per l'alternativa 1A in quanto riduce maggiormente i tempi di percorrenza e impatta meno sull'ambiente grazie all'impiego di maggiori opere d'arte.

PROPOSTE

/

INCONTRI



I incontro informativo (Vico del Gargano) - III incontro informativo di (Vieste) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche

ATTORI



Michele Pupillo - Presidente CNA Foggia (I incontro informativo)



Comune di Vieste | A.N.A.P. | Consorzio Gargano Mare | Commercialisti di Vieste | Michele Lapomarda

PREFERENZE | CRITICITÀ

Preferenza per le alternative che si adattano meglio alla morfologia del territorio, soprattutto 1C, perché hanno un rapporto costi-benefici migliore, incoraggiano comportamenti più responsabili da parte degli utenti della strada, consentono maggiori scambi con le viabilità locali, sono maggiormente adatte a valorizzano meglio il patrimonio ambientale e paesaggistico locale.

PROPOSTE

/

INCONTRI



I incontro informativo (Vico del Gargano) - II incontro informativo (Peschici) - III incontro informativo (di Vieste) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche - II incontro di approfondimento ambiente, archeologia e paesaggio

ATTORI



Marco Martens (I, II e IV incontro informativo)



Gianni De Maso | Tommaso Pio dell'Aquila

PREFERENZE | CRITICITÀ

Contrarietà alla realizzazione dell'alternativa 1A in quanto non prevede alcun raccordo con le viabilità di accesso a Peschici.

PROPOSTE

/

INCONTRI



II incontro informativo (Peschici)

ATTORI



Comune, Pro Loco e Confcommercio Peschici

PREFERENZE | CRITICITÀ

Contrarietà alla realizzazione delle alternative 1C e 1D perché avvicinandosi maggiormente alla costa impatterebbero sulle attività agricole e turistiche presenti, mancando l'obiettivo di decongestionare il traffico.

PROPOSTE

/

INCONTRI



Il incontro informativo (Peschici)

ATTORI



Maria Antonietta Fasanella (Il incontro informativo)

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Optare per la soluzione 1A, predisponendo uno svincolo per Peschici all'uscita della seconda galleria prevista dal tracciato.

INCONTRI

/

ATTORI



Pro Loco Vieste | Antonio Chionchio

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Adottare una soluzione ibrida 1B+1D, al fine di ottenere una sensibile riduzione dei tempi di percorrenza abbinata ad una minore antropizzazione del territorio nella parte finale del tracciato.

INCONTRI

/

ATTORI



di Fare Ambiente | Claudia Palmieri

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Iniziare la nuova strada prima di quanto previsto, allo scopo di ridurre la forte pendenza dei primi chilometri ed, eventualmente, servire con una viabilità dedicata l'area artigianale a Sud di Vico.

INCONTRI

I incontro informativo (Vico del Gargano) - Il incontro informativo (Peschici) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche

ATTORI



Giuseppe Auletta (Il incontro informativo)

Sul **secondo itinerario**, per cui è stata elaborata una sola alternativa che prevede il potenziamento in sede, è emersa una **condivisione trasversale** da parte di tutti gli attori, con due sole richieste specifiche: **evitare l'interruzione degli accessi** esistenti durante la fase di cantiere e quella di esercizio e valutare la **realizzazione di una nuova rotatoria** all'altezza della futura intersezione del tracciato con la **SP 52**.

MACRO-TEMA

Itinerario 2

PREFERENZE | CRITICITÀ

Condivisione trasversale sull'adeguamento in sede studiato dal proponente.

PROPOSTE

/

INCONTRI



Tutti gli incontri

ATTORI



Comune di Vieste | Comune, Pro Loco e Confcommercio Peschici | A.N.A.P. | Associazioni Ambientaliste | Comitato Pro Superstrada Garganica | Commercialisti di Vieste | Consorzio Gargano Mare | Fare Ambiente | Michele Lapomarda | Francesco Martino

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Non interrompere gli accessi alle strade attualmente esistenti durante la fase di cantiere prima e di esercizio poi

INCONTRI



I incontro informativo (Vico del Gargano) - II incontro informativo (Peschici) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche

ATTORI



Claudia Palmieri

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Prevedere una rotatoria in più, rispetto a quelle previste all'interno della soluzione descritta nel Docfap, all'altezza della futura intersezione tra il nuovo tracciato della SS 89 e la SP 52.

INCONTRI



/

ATTORI



Claudia Palmieri

Sul **terzo itinerario** la discussione è stata, inevitabilmente, fortemente condizionata dalla presenza del **divieto di realizzazione di nuove opere di mobilità** all'interno della Zona 1 del Parco (previsto dal suo decreto istitutivo), che ha ulteriormente allontanato le due posizioni in campo. Tuttavia dal confronto scaturito nel corso del dibattito anche in questo caso sono emerse **proposte migliorative** che cercano di mediare tra le diverse esigenze.

Nel caso in cui il proponente decidesse di chiedere una modifica o deroga alla norma, è stato proposto di studiare una nuova alternativa che attraversi la **Zona 1 del Parco totalmente in galleria**. Nel caso in cui il proponente decidesse di optare per l'adeguamento della viabilità esistente, è stato proposto di **preferire l'adeguamento della SP 53** a quello della SS 89, in quanto viabilità più diretta e di servizio a tutte le attività presenti sulla costa, prevedendo sia, ove possibile, **interventi in variante** nei suoi tratti più tortuosi, sia miglioramenti delle strade di adduzione allo scopo di migliorare la sicurezza nei periodi estivi.

MACRO-TEMA

Itinerario 3

PREFERENZE | CRITICITÀ

Divieto di realizzazione di nuove opere di mobilità all'interno della Zona 1 del Parco del Gargano come principio inderogabile per la tutela dei delicati ecosistemi presenti. **Preferenza per le proposte di adeguamento in sede** delle due viabilità ad ora esistenti: la SS 89 o la SP 53/SP 54.

PROPOSTE

/

INCONTRI



Tutti gli incontri

ATTORI



Associazione Pervinca | Associazioni Ambientaliste | Comitato Opzione Zero | Giuseppina Cutolo (Italia Nostra Foggia) | Matteo Falcone | Claudia Palmieri | Tommaso Pio dell'Aquila

PREFERENZE | CRITICITÀ

Le alternative che prevedono l'adeguamento dei tracciati esistenti (SS 89 o SS 53/SS 54) non sono sufficienti per ridurre i lunghi tempi di percorrenza tra Vieste e Mattinata e quindi non migliorano la qualità di vita dei residenti. **Preferenza per la realizzazione di un nuovo tracciato (3A o 3B)** modificando o derogando al divieto del Decreto Istitutivo del Parco.

PROPOSTE

/

INCONTRI



Tutti gli incontri

ATTORI



Comune di Mattinata | Comune di Vieste | A.N.A.P. | Avvocati di Vieste | Comitato Pro Superstrada Garganica | Commercialisti di Vieste | Consorzio Gargano Mare | Fare Ambiente | Pendolari, Docenti e ATA | Antonio Chionchio | Michele Lapomarda | Michele Lopriore | Fernando Pochet | Sergio Ruggeri e Maricla Ruo

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Nel caso in cui il proponente decidesse di optare per l'adeguamento della viabilità esistente, è stato proposto di **preferire l'adeguamento della SP 53 a quello della SS 89**, in quanto è la viabilità più diretta e di servizio a tutte le attività presenti sulla costa, prevedendo **interventi in variante, ove possibile, nei suoi tratti più tortuosi**.

INCONTRI



III incontro informativo (Vieste) - II incontro di approfondimento ambiente, archeologia e paesaggio

ATTORI



Francesco Martino | Claudia Palmieri

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Nel caso in cui il proponente decidesse di chiedere una modifica o deroga alla norma, è stato proposto di studiare una nuova alternativa che attraversi la Zona 1 del Parco totalmente in galleria.

INCONTRI



/

ATTORI



Fare Ambiente

In merito alla **progettazione e alla realizzazione dell'opera**, sulla **qualità del progetto** sono emerse alcune proposte finalizzate ad apportare maggiori benefici strategici al territorio. Questo sia in un'ottica di **attrattività territoriale**, ad esempio realizzando l'opera con accortezze architettoniche e ingegneristiche tali da migliorarne l'estetica, sia dal punto di vista della **sicurezza stradale**, della **fruibilità dei servizi di primo soccorso** e dell'**innovazione tecnologica**, ad esempio inserendo la nuova SS 89 Garganica all'interno del progetto *Smart Road* di Anas spa.

MACRO-TEMA

Qualità del progetto

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Adottare accortezze architettoniche e ingegneristiche per migliorare l'estetica dell'opera. Prevedere zone adatte all'intervento delle eliambulanz. Progettare, se possibile, le strade di cantiere in modo che possano essere di servizio per i mezzi di soccorso antincendio durante e dopo la costruzione dell'opera.

INCONTRI



I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche - III incontro di approfondimento aspetti realizzativi - IV incontro informativo (Mattinata)

ATTORI



Thomas Losito (II incontro informativo) | Vincenzo Rizzi - Pro Natura (III incontro informativo) | Pasquale Cataneo (IV incontro informativo)



Benedetto Monaco | Claudia Palmieri

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Prevedere l'inserimento della nuova SS 89 all'interno del progetto *Smart Road* di Anas, garantendo al minimo copertura dati su tutto il tracciato.

INCONTRI



III incontro informativo (Vieste) - IV incontro informativo (Mattinata)

ATTORI



Pasquale Cataneo (IV incontro informativo)



Pendolari, Docenti e ATA

Il confronto portato avanti nel corso del dibattito pubblico ha permesso di raccogliere molteplici contributi sul tema della **tutela dell'ambiente, del paesaggio e delle aree archeologiche presenti** lungo il tracciato. In particolare, è stata sottolineata l'importanza della tutela degli habitat naturali, della flora e della fauna locale.

A questo proposito sono emerse alcune proposte relative alla **previsione di corridoi faunistici** e all'**impiego di specie vegetali autoctone** per mitigare gli impatti generati dalla realizzazione dell'opera e si è proposto di impiegare **pavimentazioni stradali adatte** a ridurre l'inquinamento acustico. Si è anche sottolineata l'importanza che deve essere data alla **procedura di Valutazione di impatto ambientale (Via)** e alle analisi che verranno condotte in termini sia di monitoraggio dello stato di conservazione e distribuzione degli habitat presenti, sia di **valutazione dei potenziali rischi idrogeologici** del territorio carsico del Gargano. Queste analisi e monitoraggi sono stati richiesti anche per quanto riguarda la **ricognizione di aree di interesse archeologico** presenti nell'area di intervento.

MACRO-TEMA

Ambiente

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Prevedere la realizzazione di **corridoi faunistici** per la protezione degli animali, in accordo con gli habitat esistenti e con i percorsi della piccola e grande fauna.

INCONTRI



Il incontro di approfondimento ambiente, archeologia e paesaggio - III incontro informativo (Vieste)

ATTORI



Comune di Mattinata | Associazioni Ambientaliste | Francesco Martino | Claudia Palmieri

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Impiego di **specie vegetali autoctone** e non alloctone.

INCONTRI



III incontro informativo (Vieste)

ATTORI



Gianni De Maso

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Accorgimenti per ridurre l'inquinamento acustico tramite l'**impiego di pavimentazioni stradali che riducono il rumore**. Sempre per quanto riguarda la sede stradale, **realizzare sistemi di raccolta e depurazione delle acque** tramite vasche per non disperdere materiali provenienti dai veicoli nell'ambiente circostante. Installare **sistemi di videosorveglianza** per evitare l'**abbandono di rifiuti** lungo il tracciato.

INCONTRI



III incontro informativo (Vieste)

ATTORI

/

PREFERENZE | CRITICITÀ

Si sottolinea che la **valutazione delle incidenze** sarà resa difficile dall'assenza di monitoraggi aggiornati sullo stato di conservazione e distribuzione degli habitat presenti.

PROPOSTE

Compensare adeguatamente tutte le **incidenze negative generate dal tracciato**. La Via dovrà essere un'analisi approfondita e non solo un atto formale. Si propone la **costituzione di una cabina di regia** con esperti qualificati che veda la partecipazione anche delle associazioni ambientaliste durante le successive fasi progettuali e autorizzative.

INCONTRI



I incontro informativo (Vico del Gargano) - III incontro informativo (Vieste) - IV incontro informativo (Mattinata)

ATTORI



Nello Biscotti (I incontro informativo) | Vincenzo Rizzi - Pro Natura (III incontro informativo) | Matteo Falcone (IV incontro informativo) | Maurizio Marrese - WWF Foggia (IV incontro informativo)



Associazione Pervinca | Associazioni Ambientaliste | Fare Ambiente | Giuseppina Cutolo (Italia Nostra Foggia) | Francesco Martino | Claudia Palmieri | Sergio Ruggeri e Maricla Ruo

PREFERENZE | CRITICITÀ

Tenere adeguatamente in considerazione i potenziali rischi dati da una **conformazione prevalentemente carsica del territorio** e dalla presenza della Faglia di Valle Carbonara.

PROPOSTE

Studiare approfonditamente le **interferenze con i torrenti**, considerando attentamente il modello di alluvionabilità della piana di Peschici e verificando la possibile interferenza dei tracciati con le vasche di laminazione previste e il progetto relativo al nuovo depuratore comunale. Studiare anche le possibili interferenze con i torrenti Teglia, Macchia e Macinino. Per quanto riguarda il terzo itinerario, prestare particolare attenzione a far in modo che **gallerie previste non interrompano e depauperino le falde sotterranee**.

INCONTRI



II incontro informativo (Peschici) - III incontro informativo (Vieste) - IV incontro informativo (Mattinata) - II incontro di approfondimento ambiente, archeologia e paesaggio

ATTORI



Stefano Biscotti (II incontro informativo Peschici) | Matteo Falcone (IV incontro informativo)



Fare Ambiente | Domenico Sergio Antonacci | Giuseppina Cutolo (Italia Nostra Foggia) | Benedetto Monaco | Claudia Palmieri

MACRO-TEMA

Patrimonio archeologico

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Valutare attentamente l'**interferenza con i siti archeologici del tracciato prescelto**, ce ne sono diversi che sarebbero toccati direttamente o sfiorati. Ad esempio, evitare di interferire le **Miniere di Selce prossime all'Abbazia di S. Maria di Calena e Defensola** e tutelare l'Abbazia come bene architettonico di pregio.

INCONTRI



III incontro informativo di Vieste - II incontro di approfondimento ambiente, archeologia e paesaggio

ATTORI



Domenico Sergio Antonacci

Nel corso del dibattito pubblico sono anche emerse diverse osservazioni relative all'**inserimento della nuova SS 89 Garganica all'interno del contesto paesaggistico locale**. In particolare si è fatto riferimento alle **architetture dei viadotti**, alla necessità di **limitare o annullare il loro impatto visivo** e all'opportunità di utilizzare per le opere d'arte **materiali e tecniche costruttive tipiche del territorio**.

Al fine di migliorare l'inserimento dell'infrastruttura nel paesaggio è anche emersa la richiesta di **inserire lungo il tracciato punti di vista panoramici e aree di sosta** e di creare punti di accesso alla rete sentieristica per valorizzare i percorsi panoramici esistenti. In termini di valorizzazione del territorio, è anche stata sottolineata la necessità di **realizzare una vera Rete escursionistica garganica** e di **prevedere percorsi ciclabili**, facendo riferimento allo scenario di mobilità dolce elaborato dal Piano paesaggistico territoriale regionale (Pptr).

MACRO-TEMA

Paesaggio

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Realizzare le opere d'arte utilizzando materiali e tecniche costruttive tipiche del territorio, limitando il loro impatto visivo.

INCONTRI



III incontro informativo (Vieste) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche

ATTORI



Gianni De Maso

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Inserire punti di vista panoramici e aree di sosta nei siti di maggiore interesse naturalistico ed escursionistico, adottando le più moderne soluzioni atte a favorire il **passaggio e la sosta in sicurezza**. Integrare, ove possibile, il progetto prevedendo **tracciati ciclabili**, seguendo le indicazioni contenute nello scenario del Pptr.

INCONTRI



I incontro informativo (Vico del Gargano) - II incontro informativo (Peschici) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche

ATTORI



Marco Martens (I, II e IV incontro informativo)



Gianni De Maso | Michelantonio Granatiero | Quaderno Francesco Martino

Per quanto riguarda la **cantierizzazione** e i **tempi di lavoro previsti** sono emerse alcune preoccupazioni rispetto alle ripercussioni che i cantieri potrebbero avere sul territorio, in relazione ai tempi lunghi necessari per la realizzazione dell'opera.

Si è proposto di **prevedere una programmazione dei lavori che generi il minor incremento di traffico possibile**, specialmente nel periodo estivo, **limitando il passaggio dei mezzi pesanti**, **mettendo a disposizione una viabilità alternativa adeguata** e riducendo al minimo l'inquinamento acustico. Si è anche chiesto di mettere in atto accorgimenti utili a **ridurre il disagio creato dal trasporto del materiale di risulta** e si è proposto di riutilizzarlo per interventi utili al territorio.

È stato anche chiesto di **prevedere più fasi di cantierizzazione** al fine di minimizzare gli impatti sulla viabilità, sull'attrattività

turistica e sull'ambiente e allo stesso tempo di **prevedere, laddove possibile senza creare maggiori impatti, di realizzare alcuni tratti in contemporanea** in modo da limitare i tempi ed evitare l'aumento del costo complessivo dell'opera.

MACRO-TEMA

Tempi e cantieri

PREFERENZE | CRITICITÀ

I cantieri incideranno su ambiente e paesaggio e avranno ripercussioni anche sulle attività economiche e sul turismo, in quanto incrementeranno il traffico locale già particolarmente elevato durante il periodo estivo.

PROPOSTE

È necessario prevedere una **programmazione dei lavori che generi meno traffico possibile durante il periodo estivo**, mettendo a disposizione del territorio una **viabilità alternativa adeguata prima dell'inizio dei cantieri ed evitare il più possibile il passaggio di mezzi pesanti su viabilità locali con sezione ridotta**.

INCONTRI



Il incontro informativo (Peschici) - III incontro informativo (Vieste) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche - Il incontro di approfondimento ambiente, archeologia e paesaggio - III incontro di approfondimento aspetti realizzativi

ATTORI



Associazione Pervinca | Associazioni Ambientaliste | Francesco Martino

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Predisporre accorgimenti utili a **ridurre il disagio creato dalla necessità di trasporto del materiale di risulta** (come ad esempio una strada ferrata) e, se possibile, **impiegare lo smarino prodotto dagli scavi per opere di rinforzo lungo la costa, utili al territorio**.

INCONTRI



III incontro di approfondimento aspetti realizzativi

ATTORI



Benedetto Monaco

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Far in modo che la **realizzazione dell'opera preveda più fasi al fine di dilazionare nel tempo gli impatti sull'ambiente**, avendo cura di **ridurre al minimo i rumori che possono disturbare la fauna**.

INCONTRI



III incontro di approfondimento aspetti realizzativi

ATTORI



Associazione Pervinca | Associazioni Ambientaliste | Francesco Martino

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

I tempi autorizzativi e realizzativi saranno molto lunghi. È necessario vigilare per evitare l'aumento del costo complessivo dell'opera (anche in considerazione della delicata situazione geo-politica attuale) ed eventualmente prevedere, laddove non generi eccessivi impatti, la realizzazione di più lotti in contemporanea.

INCONTRI



Il incontro informativo (Peschici) - III incontro informativo (Vieste) - IV incontro informativo (Mattinata) - III incontro di approfondimento aspetti realizzativi

ATTORI



Associazione Pervinca | Benedetto Monaco

Il dibattito pubblico ha fatto emergere anche alcune proposte di miglioramento della rete stradale nel Gargano non direttamente legate al nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata.

Si è rilevato, in primo luogo, il bisogno di migliorare gli accessi alle stazioni di servizio sulla SS 693 presso Carpino. Si è evidenziato il bisogno di realizzare rotonde di accesso ai distributori di carburante che permettano un accesso più razionale e di diminuire la velocità dei mezzi, aumentando il livello di sicurezza stradale.

Inoltre, si è proposto di realizzare corridoi faunistici lungo i tratti che attraversano Siti di interesse comunitario sulle SS 89, SS 693 e SS 272. Si ritiene fondamentale questa azione, accompagnata dal miglioramento della segnaletica stradale, per permettere da una parte un attraversamento sicuro delle strade per la fauna selvatica, dall'altra un incremento della sicurezza stradale.

Si è sottolineata la necessità di lavorare per mettere in sicurezza alcune importanti strade del Gargano. Si sono segnalate, nello specifico, la strada SP 528/SP 52b, che collega Vico del Gargano con Monte Sant'Angelo attraversando la Foresta Umbra e la SS 89 tra San Menaio e Rodi Garganico, messa in pericolo dall'azione erosiva del mare sulla spiaggia.

Infine, sono state segnalati alcuni elementi di contesto da tenere in considerazione per favorire un corretto inserimento dell'opera nel territorio: prevedere opere che sappiano far fronte all'aumento di domanda di parcheggi a cui concorrerà l'infrastruttura; prevedere una forte sinergia tra l'intervento stradale e gli altri investimenti volti a favorire un turismo più sostenibile; tenere conto del contesto sociale in cui l'opera e i lavori si caleranno.

MACRO-TEMA

Altri temi

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Mettere in sicurezza l'accesso alle due aree di servizio esistenti limitrofe a Carpino, magari con rotonde, che non hanno corsie di accelerazione e decelerazione.

INCONTRI



Il incontro informativo (Peschici) - I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche

ATTORI

/

PREFERENZE | CRITICITÀ

/

PROPOSTE

Predisporre corridoi ecologici sulla SS 89, SS 693 e SS 272 esistenti per ridurre l'incidentalità.

INCONTRI



/

ATTORI



Associazione Pervinca | Francesco Martino

PREFERENZE | CRITICITÀ

L'intervento sulla SS 89 è una soluzione che risolve solo una parte dei problemi infrastrutturali del Gargano.

PROPOSTE

Bisognerebbe potenziare o ammodernare anche altre viabilità molto importanti, come la SS 89 nel tratto San Menaio/rodi Garganico, minacciata dall'erosione della spiaggia e la provinciale (SP 528/SP 52b) che collega Vico del Gargano con Monte Sant'Angelo.

INCONTRI



/

ATTORI



Tommaso Pio dell'Aquila

PREFERENZE | CRITICITÀ

Per favorire un inserimento ottimale dell'opera nel contesto locale, è necessario tenere in considerazione:

- l'aumento della domanda turistica e di parcheggi a cui concorrerà la nuova infrastruttura;
- la necessità di prevedere una forte sinergia tra l'intervento stradale e gli altri investimenti che mirano a cambiare il modello turistico;
- il contesto sociale in cui si inserisce l'opera con la presenza di fenomeni malavitosi e di abuso edilizio che potrebbero essere incentivati dalla realizzazione delle nuove piste di cantiere e delle strade alternative.

PROPOSTE

/.

INCONTRI



I incontro informativo (Vico del Gargano) - II incontro informativo (Peschici) - III incontro informativo (Vieste) -

I incontro di approfondimento ricadute socio-economiche - II incontro di approfondimento ambiente, archeologia e paesaggio

ATTORI



Thomas Losito (II incontro informativo) - Vincenzo Rizzi - Pro Natura (III incontro informativo)



Associazione Pervinca | Associazioni Ambientaliste | Michelantonio Granatiero | Francesco Martino | Claudia Palmieri

Crediti

Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito pubblico:

Alessandro Morelli - Viceministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

Caterina Cittadino - Presidente Commissione nazionale dibattito pubblico (Cndp)

Stefania Ravazzi - Relatrice Sezione I Cndp

Paola Brambilla - Coordinatrice della Sottocommissione Valutazioni Impatto Ambientale (VIA)

Monica Pasca - Referente delle Infrastrutture Lineari Commissione VIA

GLI ENTI TERRITORIALI

Comune di Vico del Gargano

Michele Sementino - Sindaco

Comune di Vieste

Giuseppe Nobiletti - Sindaco

Comune di Peschici

Francesco Tavaglione - Sindaco

Comune di Mattinata

Michele Bisceglia - Sindaco

Soprintendenza archeologia, belle arti e paesaggio

Anita Guarnieri - Soprintendente

Donatella Pian - Funzionario archeologo

Domenico Fornaro - Programmazione, Contratti, appalti e Lavori

Ente Parco nazionale del Gargano

Pasquale Pazienza – Presidente

Matteo Totaro - Responsabile Settore Tecnico-ambientale

Angelo Perna - Servizio Conservazione

Provincia di Foggia

Nicola Gatta - Presidente

Angelo Iannotta - Settore Viabilità Provinciale

Regione Puglia

Raffaele Piemontese - Vicepresidente

Angelosante Albanese – Direttore Dipartimento Bilancio e infrastrutture

Antonietta Riccio – Referente Sezione Autorizzazioni ambientali

Sergio Gasparelli – Sezione Opere pubbliche e infrastrutture

STRUTTURA COMMISSARIALE

Vincenzo Marzi - Commissario straordinario per la realizzazione della SS 89 Garganica

IL PROPONENTE DELL'OPERA – Anas spa

Rosito Cataldo - Responsabile dell'Unità Organizzativa Gare e Appalti

Rocco Lapenta - Responsabile del Procedimento

Giovanni Magarò - Dirigente di Staff Direttore Operation e Coordinamento Territoriale

Claudia Massaro - Supporto Amministrativo

Alberto Sanchirico - Responsabile di Progetto

Raffaella Sanseverino - Supporto Tecnico

Angelo Palmisano - Responsabile Segreteria e Coordinatore Supporto al Commissario

I PROGETTISTI

Agnese Chianella - Ati incaricata (SINTAGMA, SIPAL, TECNIC, GDG, VICARIA e AMBIENTE)

Alessandro Bracchini - Ati incaricata (SINTAGMA, SIPAL, TECNIC, GDG, VICARIA e AMBIENTE)

Roberto Salucci - Ati incaricata (SINTAGMA, SIPAL, TECNIC, GDG, VICARIA e AMBIENTE)

Enrico Maria Bernardis - Ati incaricata (SINTAGMA, SIPAL, TECNIC, GDG, VICARIA e AMBIENTE)

Corrado Sanna - Ati incaricata (SINTAGMA, SIPAL, TECNIC, GDG, VICARIA e AMBIENTE)

Elena Bartolucci - Ati incaricata (SINTAGMA, SIPAL, TECNIC, GDG, VICARIA e AMBIENTE)

Jessica Turaglio - Ati incaricata (SINTAGMA, SIPAL, TECNIC, GDG, VICARIA e AMBIENTE)

Nando Granieri - Ati incaricata (SINTAGMA, SIPAL, TECNIC, GDG, VICARIA e AMBIENTE)

Rita Bosi - Ati incaricata (SINTAGMA, SIPAL, TECNIC, GDG, VICARIA e AMBIENTE)

GESTIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Coordinatore del dibattito pubblico

Alberto Cena - Avventura urbana srl

Supporto specialistico al Coordinatore

Andrea Pillon, Iolanda Romano - Avventura urbana srl

Aspetti organizzativi e restituzione degli incontri

Valeria Antrilli, Chiara Chiari, Giulia Fiorentini, Francesca Damonte, Laura Fortuna, Sarah Melchiorre, Yago Pasqualotto, Maria Cristina Venanzi, Gaia Volpe - Avventura Urbana srl

Cirino Carluccio, Francesca Cofano, Lea Sondano - Città Fertile

Comunicazione, sito web e gestione delle piattaforme digitali

Luca Ferracuti, Alessandro Talarico - Avventura Urbana srl

Comunicazione strategica e social media

Nicolò Scarano, Eleonora Artese, Lorenzo Boni - Comin & Partners

Si ringraziano le organizzazioni, le associazioni, tutte le cittadine e tutti i cittadini che hanno partecipato al dibattito pubblico.

