



**DIBATTITO PUBBLICO**  
sul nuovo collegamento  
stradale tra Vico  
del Gargano (SS693)  
e Mattinata (SS89)

---

**DOSSIER  
CONCLUSIVO  
DEL PROPONENTE  
DELL'OPERA**



# Sommario

<b>PREMESSA</b>	<b>5</b>
<b>DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA</b>	<b>7</b>
ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO	7
IL COMMISSARIO STRAORDINARIO	7
<b>LE RAGIONI DELL'OPERA</b>	<b>8</b>
LE ALTERNATIVE STUDIATE	8
<b>LE RISPOSTE DEL PROPONENTE DELL'OPERA</b>	<b>9</b>
OPPORTUNITÀ DELL'OPERA	12
APPROCCI D'INTERVENTO	14
ITINERARIO 1	14
ITINERARIO 2	15
ITINERARIO 3	15
QUALITÀ DEL PROGETTO	17
AMBIENTE	18
PATRIMONIO ARCHEOLOGICO	19
PAESAGGIO	21
TEMPI E CANTIERI	21
ALTRI TEMI	23
CONCLUSIONI	25
<b>SCHEDA DI SINTESI ALTERNATIVA PRESELTA ITINERARIO 1+2</b>	<b>35</b>
PREMESSA	37
DESCRIZIONE DELL'ALTERNATIVA PRESELTA	37
QUADRO ECONOMICO	40
<b>SCHEDA DI SINTESI ALTERNATIVA 3*</b>	<b>42</b>
PREMESSA	42
DESCRIZIONE DELL'ALTERNATIVA 3*	42
QUADRO ECONOMICO	45
<b>ALLEGATI</b>	<b>46</b>



# PREMESSA

Il potenziamento della rete stradale comporta la realizzazione di nuove infrastrutture che si configurano come ampliamenti/adeguamenti di tratti stradali esistenti o come veri e propri tratti in variante rispetto al tracciato originario. Tali opere sono caratterizzate sia da una notevole complessità tecnica, sia da significative interazioni con l'ambiente, il paesaggio e le comunità locali. Tali interazioni si verificano sia durante le fasi di costruzione sia successivamente alla realizzazione delle opere stesse. La corretta gestione degli impatti sull'ambiente connessi alla realizzazione dell'opera inizia con il coinvolgimento di tutti gli stakeholders sia locali sia nazionali nel corso degli iter approvativi del progetto (Dibattito pubblico, Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale e Conferenza di Servizi). Per quanto riguarda la realizzazione delle nuove opere vengono definiti nel corso della progettazione e del connesso iter autorizzativo gli interventi di mitigazione e compensazione derivanti dall'interazione dell'infrastruttura con le matrici ambientali (suolo e sottosuolo, ambiente idrico superficiale, vegetazione, flora e fauna, emissioni di rumore, vibrazioni e inquinanti atmosferici, paesaggio ed archeologia), ivi inclusi quelli riferiti alla fase di costruzione.

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 alla sua prima esperienza in questo processo, che ha elaborato il dossier di progetto e ha collaborato a tutte le fasi. 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 nel presente dossier conclusivo esplicita le osservazioni accolte e quelle respinte, motivando le scelte. Il dpcm 76/2018 prevede che a questo dossier conclusivo venga allegata la relazione conclusiva a cura del coordinatore del dibattito pubblico di cui costituisce parte integrante.

Per le attività svolte nel corso del dibattito pubblico così come per i numeri più significativi che misurano l'iniziativa e consentono un bilancio dell'esperienza si rimanda pertanto alla citata relazione del coordinatore.

La situazione sanitaria legata al COVID-19 ha consentito nel periodo indicato lo svolgimento di incontri in parte in presenza e in parte online, attraverso la piattaforma Zoom, consentendo di presentare diffusamente sul territorio il progetto del nuovo collegamento e di raccogliere osservazioni e proposte per arricchire il progetto. La dematerializzazione degli incontri ove adottata in talune circostanze non ha assolutamente limitato il confronto diretto tra il pubblico e i rappresentanti delle strutture presenti agli incontri, siano esse proponente, progettista, struttura commissariale, Comune, ecc. In generale il coordinatore del dibattito ha garantito un'organizzazione solida e minuziosa dei tempi di discussione con i diversi interlocutori, permettendo al proponente e ai progettisti di elaborare risposte e contenuti nel corso dello svolgimento del dibattito pubblico.

Le modalità di discussione proposte dal coordinatore hanno permesso all'ANAS di confrontarsi ampiamente con il territorio e i suoi *stakeholder* sui molteplici aspetti tecnici, ambientali e paesaggistici oltre che sulle ricadute socio-economiche dell'opera. Ciò anche grazie all'impegno di tutte le amministrazioni locali che hanno presenziato agli incontri pubblici, favorendo il dialogo. Gli incontri hanno permesso di esaminare le ipotesi progettuali all'interno di un sistema naturale complesso di grande rilevanza come quello del Parco Nazionale del Gargano, fornendo importanti spunti per il futuro iter approvativo dell'opera. I principali enti pubblici che dovranno esprimere il proprio parere (Commissione VIA-VAS del MiTE, Soprintendenza Archeologia Belle Arti e Paesaggio, per le province di Barletta-Andria-Trani e Foggia, Regione) hanno anticipato le principali problematiche poste dall'opera, a tutto vantaggio dei tempi di approvazione.

Al termine del dibattito, numerose domande e proposte sollevate dai partecipanti sono state trattate dal coordinatore nella sua relazione conclusiva. Nel capitolo *Le risposte del proponente dell'opera*, quest'ultime sono trattate per definire la posizione dell'ANAS in seguito al dibattito pubblico. I singoli contributi del dibattito pubblico sono stati esaminati dall'ANAS, il progetto si arricchirà dei contributi espressi, affrontati nelle pagine successive di questo documento. L'ANAS esprime la volontà di mantenere vivo il dialogo con tutti gli interlocutori che hanno partecipato al dibattito pubblico e di rinforzare tali forme di partecipazione per l'avvenire.

I margini di modifica sostanziale del progetto, derivanti dalle osservazioni per individuare la miglior soluzione di tracciato, condivise con il territorio nel corso del dibattito pubblico nelle molteplici occasioni, saranno delineate nel

capitolo "LE RISPOSTE DEL PROPONENTE DELL'OPERA" e troveranno la sintesi nel Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE) di seconda fase che sarà presentato per l'iter autorizzativo.

La relazione conclusiva del Coordinatore del Dibattito Pubblico ed il presente Dossier finale del Commissario straordinario, che riportano i risultati della procedura di dibattito pubblico ai sensi dell'art.22 del D.Lgs.50/2016 saranno inviati con il PFTE al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del parere obbligatorio ai sensi dell'art. 215, comma 3, del D.Lgs. 18 aprile 2016, n. 50. Successivamente gli stessi atti andranno a corredo dell'istanza di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 D.Lgs.152/2006 alle autorità competenti (Ministero della transizione ecologica – Direzione Generale per la Crescita Sostenibile e la qualità dello Sviluppo e Ministero della cultura – Direzione generale archeologia, belle arti e paesaggio).

Il processo di interlocuzione con il territorio proseguirà nelle specifiche occasioni individuate dalle norme, come ad esempio la procedura di VIA e la Conferenza di Servizi al compimento dei diversi step progettuali, non escludendo nuove occasioni di confronto con la cittadinanza, raccogliendo costantemente osservazioni e proposte utili a migliorare la definizione progettuale.

Anche nella fase attuativa gli interventi di progetto, le problematiche legate alla realizzazione dell'opera e la presenza di particolari risorse endogene del territorio, richiedono una visione compiuta e coerente, nonché una comunicazione mirata e strutturata a tal fine verrà elaborato uno specifico piano di comunicazione ed informazione da mettere in atto nella fase di esecuzione dei lavori, per informare e comunicare gli interventi in modo chiaro ai cittadini, sarà istituito un Infopoint (fisico e digitale) e per mantenere sotto costante osservazione la realizzazione dell'infrastruttura e le sue ricadute sul territorio.

# DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA

Il potenziamento del collegamento da Vico del Gargano a Mattinata è un'opera commissariata (DPCM 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 è consistita nell'elaborazione di un Documento di fattibilità delle alternative progettuali (DocFAP) assegnato al gruppo di progettisti SINTAGMA, SIPAL, TECNIC, GDG, VICARIA e AMBIENTE con capogruppo SINTAGMA che ha individuato 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) della soluzione prescelta a seguito del procedimento esperito. 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 contestualmente alla presentazione dell'istanza di Valutazione di impatto ambientale (VIA).

## Il commissario straordinario

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. I Commissari straordinari sono nominati per la realizzazione degli interventi infrastrutturali prioritari, ai sensi dell'art. 4, comma 1, del decreto-legge 18 aprile 2019, n. 32 (c.d. Sblocca cantieri), convertito, con modificazioni, dalla Legge 14 giugno 2019, n. 55, per gestire le opere pubbliche da tempo bloccate a causa di ritardi legati alle fasi progettuali ed esecutive ed alla complessità delle procedure amministrative. Le semplificazioni individuate e la figura del Commissario hanno l'obiettivo di favorire la soluzione e la velocizzazione dell'iter approvativo. Restano alcuni aspetti legati alla filiera delle autorizzazioni che non consentono deroghe proprio per l'importanza di mantenere adeguati livelli di verifica autorizzativa da parte delle istituzioni preposte. I commissari straordinari sono scelti fra tecnici di elevata esperienza e professionalità.

# LE RAGIONI 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 anche parte della Rete TEN-T:

- l'autostrada A14 Bologna-Taranto;
- la linea ferroviaria Bologna-Bari-Lecce;
- l'aeroporto internazionale di Bari e quello di Foggia.



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

Lo studio delle alternative progettuali si è concluso a settembre 2021 con la consegna di tutti gli elaborati previsti da sottoporre a dibattito pubblico. Nell'elaborazione delle 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.

# LE RISPOSTE DEL PROPONENTE DELL'OPERA

Nelle conclusioni della sua Relazione il Coordinatore a valle del confronto afferma 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"**. Ciò porta l'ANAS a confermare la volontà di realizzare un nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano (SS693) e Mattinata (SS89) le cui scelte progettuali reagiscono all'influenza positiva ed alle sollecitazioni in massima parte utili avute sull'opera nel corso del processo del Dibattito Pubblico.

Infatti, l'opzione "zero" non è percorribile, ossia senza questo intervento infrastrutturale, risulterebbe probabile un costante degrado della vivibilità del territorio significa esporre il territorio a danni ambientali ben più reali di quelli sino ad oggi evocati così come un mancato sviluppo di questa area potenzialmente strategica la priverà dell'opportunità di attrarre capitali e di generare nuova occupazione producendo effetti altrettanto negativi in termini di efficacia del processo di valorizzazione del territorio.

Non è stato ritenuto conseguibile un miglioramento del contesto infrastrutturale puntando all'implementazione ed all'integrazione del trasporto ferroviario con quello marittimo soprattutto per le aree interne considerata l'orografia, la morfologia del territorio e le esigenze di mobilità da soddisfare.

Il traffico che percorre la SS89 e le provinciali in particolare la SP53 nelle condizioni ordinarie - per tacere di quelle della stagione turistica che vede il Gargano e Vieste in particolare saldamente in testa da anni nella classifica regionale delle destinazioni preferite con numeri di assoluto rispetto - è prevalentemente costituito da auto private (soprattutto pendolari per studio/lavoro), mentre il traffico pesante residuo (che ricomprende anche il trasporto pubblico locale) è causato dalla necessità di servire la miriade di zone produttive/commerciali disseminate in tutto il territorio. Vi è poi la necessità di un miglioramento ed accelerazione dei collegamenti con i presidi sanitari (Manfredonia, San Giovanni Rotondo e Foggia) con la rete stradale primaria l'autostrada A14 "Adriatica" e con la linea ferroviaria ad alta capacità\ alta velocità nel nodo di Foggia.

Se dovessimo considerare esclusivamente alcune fonti di attualità ed una visione parziale del problema sembrerebbe che vista la classifica delle spiagge più raggiungibili d'Italia dove spunta il Gargano con la sua perla, Vieste, il tema dell'accessibilità al territorio non costituisca un problema.

Il dato è stato diffuso nel corso del 5° Summit del G20 Spiagge, che si è concluso a Riccione ad inizio Aprile 2022, a cui ha partecipato tra gli altri Trenitalia al panel *"Infrastrutture, trasporti, sviluppo urbanistico e nuovi modelli di business; come creare un futuro più sostenibile?"* ricordando come il sistema ferroviario sia al centro dello sviluppo di una **mobilità integrata**, collettiva e sostenibile con l'impegno del Gruppo FS per offrire al passeggero un viaggio sempre più a misura delle sue esigenze.

Scegliendo soluzioni di viaggio combinate fra i treni di tutta l'offerta di Trenitalia e i bus è possibile raggiungere molte spiagge della Puglia. Sono infatti oltre 200 le località, servite ogni giorno da Trenitalia e Ferrovie del Sud Est, in collaborazione con alcuni partner del TPL. Una rete di collegamenti capillari dal Salento al Gargano che favorisce l'arrivo e lo spostamento in Puglia di turisti provenienti da fuori regione e turisti locali.

Anche quest'anno la perla del Gargano sarà raggiungibile con **il Vieste Link, il servizio di trasporto integrato treno + bus di Trenitalia (Gruppo FS), in collaborazione con Cotrap, attivo nel periodo estivo: fino a 7 coppie di bus al giorno da Foggia in connessione con i treni regionali** provenienti da Lecce, Bari e Barletta e 6 coppie di bus provenienti da Potenza. Offerta a cui si aggiungono **i Freccialink per Vieste e Peschici con orari dei bus combinati con le Freccie provenienti da Roma, Firenze, Bologna e Milano.**

L'estate scorsa Trenitalia ha registrato un incremento di 2,4 milioni di passeggeri a bordo dei treni regionali (+24% rispetto all'estate 2020).

Tra le mete più frequentate:

- Monopoli, con quasi 140mila viaggiatori (+53% vs 2020)
- Polignano a Mare, con quasi 140mila (+72% vs 2020)
- Lecce, più di 130mila (+23% vs 2020)
- **Foggia, più di 90mila (+18% vs 2020)**
- Trani, più di 100mila (+12% vs 2020)

L'offerta di Trenitalia punta su più di 60 collegamenti al giorno verso Roma, Firenze, Bologna, Milano, Venezia e Torino – con fermate straordinarie nel periodo estivo a Monopoli, Fasano e Ostuni – e più di 200 treni regionali in circolazione ogni giorno. Numeri a cui si aggiungono quelli di Ferrovie del Sud Est con 200 treni al giorno e più di 900 corse bus. Non solo più treni, ma anche convogli più ecologici. I nuovi treni Pop producono il 30% di emissioni in meno rispetto a un treno tradizionale e sono riciclabili fino al 97%. Offrono servizi aggiuntivi per le bici al seguito, postazioni di ricarica per quelle elettriche e prese per ricarica *device* e usb.

Dobbiamo pertanto riflettere sui seguenti punti:

- l'offerta di trasporto su rotaia non raggiunge le principali località della penisola garganica per le quali è stato concepito lo studio oggetto della presente relazione siano VICO DEL GARGANO-SAN MENAIO o PESCHICI-CALENELLA o PESCHICI o VIESTE o MATTINATA quindi l'indice di accessibilità al servizio ferroviario che quantifica in modo intellegibile la popolazione potenzialmente servita da una linea è nullo o pressoché nullo;
- perché non viene programmato dal decisore politico un investimento per la realizzazione di un collegamento ferroviario alternativo sostenibile in termini ambientali, sociali ed economici? La risposta va ricercata in limitati volumi di traffico secondo i parametri delle linee ferroviarie seppur secondarie che ne determinano tutt'ora una sempre minore redditività e capacità di autosostentamento economico delle linee stesse. Tale incapacità ha portato alla loro definizione per quelle similari esistenti di "rami secchi", quindi avvertite come linee che drenano risorse economiche, senza apportare sensibili benefici per la collettività. Ciò fa comprendere i motivi che sottendono questa definizione, che ne traduce efficacemente la percezione come infrastrutture improduttive e anzi deleterie in ottica di gestione complessiva della rete;
- in virtù del numero di passeggeri trasportati e del servizio erogato, talune linee, non essendo in grado di autosostenersi, ricevono un sussidio pubblico (nello specifico regionale) di svariati milioni di euro annui. Per espletare un servizio automobilistico con analoghe caratteristiche prestazionali e simile numero di passeggeri trasportati è possibile stimare, utilizzando dati di letteratura, un costo operativo complessivo annuale inferiore a un quinto;
- l'offerta di trasporto integrato treno + bus è straordinaria e limitata al solo periodo estivo circa 2 mesi all'anno;
- il servizio viene quindi svolto con bus che quindi:
  - circolano sulla rete stradale con tutte le criticità legate alle caratteristiche dell'attuale rete;
  - le emissioni associate a questi mezzi non si possono considerare altrettanto sostenibili in termini ambientali come quelle dei treni;
- rispetto ai servizi di tipo automobilistico, infatti, il servizio ferroviario è intrinsecamente legato ad una infrastruttura lineare dedicata e quindi ancor più difficilmente adattabile, in modo flessibile, al territorio, a differenza di quanto può invece essere effettuato nel caso di servizi automobilistici. Un ulteriore elemento penalizzante i servizi su ferro è costituito dai costi di esercizio e gestione che, confrontati con quelli caratterizzanti le autolinee, risultano superiori, anche in virtù degli elevati costi di manutenzione ordinaria e straordinaria dell'infrastruttura che, al contrario, non sono sostenuti da un'azienda di trasporto collettivo automobilistico;
- non viene offerta una valida alternativa di trasporto all'utenza per i propri spostamenti sistematici e quotidiani, inclusi quelli sistematici di tipo casa-lavoro o casa-scuola/università e quindi l'attrattività di un servizio ferroviario non è competitiva;
- il trasporto di merci è del tutto assente;
- la trasformazione nei comportamenti e nelle abitudini di mobilità è associata ad un mutamento dei vincoli territoriali che sottendono al rapporto tra sviluppo e domanda di mobilità, a loro volta derivanti da modificazioni dell'offerta di trasporto: ciò perché il sistema dell'offerta, il sistema della domanda di trasporto, e il sistema delle attività economiche di un territorio sono caratterizzati da rilevanti reciproche influenze tanto sul breve e che sul lungo periodo.

Il miglioramento della rete infrastrutturale nel comprensorio garganico agevolerebbe inoltre il controllo e presidio del territorio e quindi l'azione di contrasto a forme di illegalità.

Ma andiamo per ordine nel fornire i riscontri a quanto osservato e proposto nel dibattito pubblico secondo il seguente schema sinottico redatto dal Coordinatore e che sistematizzando il processo svolto riporta il MACRO-TEMA; le PREFERENZE/CRITICITÀ; le PROPOSTE; in quali INCONTRI il tema è stato sollevato e da quali ATTORI.

I commenti del Proponente vengono riportati in calce (grassetto e corsivo) ad ogni MACRO-TEMA mentre le conclusioni con la descrizione della proposta progettuale che si intende adottare con riferimento a quanto rappresentato in ciascuna sezione sarà descritta nel paragrafo conclusivo.

# 1. OPPORTUNITÀ DELL'OPERA

## 1. le preferenze/criticità rappresentate sono le seguenti:

- A. 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.
- B. 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:
- I. migliorare l'accessibilità ai servizi pubblici (istituti scolastici in testa), ai presidi ospedalieri e alle strutture turistiche;
  - II. incrementare la sicurezza stradale riducendo l'incidentalità;
  - III. ridurre l'inquinamento atmosferico e il rumore decongestionando la viabilità;
  - IV. contrastare lo spopolamento riducendo l'isolamento dei comuni interessati dall'opera;
  - V. supportare la crescita economica grazie alla riduzione del costo di trasporto delle merci;
  - VI. garantire nuovi posti di lavoro sia durante la realizzazione che durante la fase di esercizio;
  - VII. favorire un trasporto pubblico più veloce ed efficiente.
- C. Perplessità su alcune ragioni dell'opera** formulate dal proponente. Posizioni "possibiliste, ma critiche" su:
- I. l'aumento di accessibilità che garantirà ai presidi sanitari e scolastici;
  - II. la sicurezza della nuova infrastruttura;
  - III. il tipo di turismo che favorirà la nuova infrastruttura;
  - IV. l'apporto dell'infrastruttura al contrasto dello spopolamento e alla crescita economica;
  - V. il fatto che si tratti di una infrastruttura sostenibile.

Non sono state avanzate proposte specifiche ad integrazione di quanto rappresentato nei punti precedenti relativamente all'OPPORTUNITÀ DELL'OPERA.

La 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.

***Si ritiene di poter reagire positivamente a queste diverse sensibilità con la qualità della progettazione dell'infrastruttura stradale che verrà messa in campo da ANAS con i progettisti dell'ATI incaricata, di cui quella esaminata nel Dibattito Pubblico è stata un "assaggio" preliminare, che sarà nei prossimi mesi un nodo fondamentale per conciliare l'imprescindibile necessità di ammodernare e potenziare la rete per la sicurezza stradale e la minimizzazione dell'incidentalità con l'attenzione e l'integrazione dei valori dell'ambiente e del paesaggio.***

I BENEFICI derivanti dalla realizzazione dell'intervento sono:

- SICUREZZA Maggiori standard di sicurezza stradale
- CRESCITA ECONOMICA Sostenere la crescita economica attraverso una migliore accessibilità per il tessuto economico garganico con effetti economici e occupazionali diretti, indiretti e indotti, che interesseranno gli operatori economici dei diversi settori coinvolti
- RISPARMIO DI TEMPO I vantaggi stimati in termini temporali tra opzione 0 e soluzione di progetto in termini di ore risparmiare all'anno dagli utenti del sistema di viabilità dell'area garganica risulta pari a:
  - 675.3 mila ore annue per i veicoli leggeri e 25.4 mila ore annue per i veicoli pesanti per il tracciato 1B+2+3A;
  - 650.5 mila ore annue per i veicoli leggeri e 24.2 mila ore annue per i veicoli pesanti per il tracciato 1B+2+3B.
- MIGLIORARE LA CIRCOLAZIONE Minori congestioni e rallentamenti sulla rete esistente
- SUDDIVISIONE DEL TRAFFICO Gerarchizzazione della rete e suddivisione del traffico locale da quello pesante e di attraversamento, la redistribuzione del traffico migliora la vivibilità del territorio
- ALLEGGERIRE LA LITORANEA Alleggerimento dell'itinerario costiero favorendo la mobilità dolce
- MIGLIORAMENTO QUALITÀ DELL'ARIA In relazione ai modelli di simulazione del traffico sono state calcolate le minori emissioni di gas climalteranti e inquinanti e valorizzato il relativo beneficio, sulla base di parametri tecnici ed economici codificati

***Il progetto del nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano (SS693) e Mattinata (SS89) comprende complessivamente 3 lotti funzionali, eventualmente realizzabili come sub-lotti, di cui alcuni prioritari in termini di superamento dei limiti di performance della rete stradale esistente.***

***I limiti di utilizzo dell'infrastruttura attuale sono dovuti alle caratteristiche geometriche dell'infrastruttura stessa caratterizzata da tratti a pendenze elevate e diverse tortuosità che hanno determinato il superamento dell'opzione 0.***

***Nell'ottica di un approccio graduale di completamente dei vari lotti, i massimi benefici in termini di quantità e qualità dell'offerta stradale verranno ottenuti al completamento dell'intero sistema stradale tra Vico del Gargano e Mattinata creando i presupposti per uno spostamento e miglioramento delle relazioni attualmente esistenti tra i centri garganici oltre che con le altre destinazioni esterne alla Capitanata avvantaggiandosi inoltre anche dell'intervento di imminente cantierizzazione relativo alla SS89 nel tratto compreso tra la base aeronautica di «Amendola» e il primo svincolo per Manfredonia (Manfredonia Sud), che comprende anche il tratto che corre parallelo alla nuova zona industriale, nata con gli investimenti collegati all'attuazione del Contratto d'Area di Manfredonia.***

***La Strada Statale 89 è una delle arterie stradali maggiormente trafficate della provincia di Foggia, poiché è la principale via di collegamento tra l'autostrada A14 "Adriatica" e i centri turistici del Gargano, la base aeronautica «Amendola», l'area industriale di Manfredonia.***

Va rimarcato che il sistema è volto ad assicurare un adeguato sviluppo dei collegamenti delle aree ZES con la rete nazionale dei trasporti, in particolare con le reti Trans Europee (TEN-T), interagisce infatti con la ZES ADRIATICA ed in particolare con il Porto di Manfredonia – uno dei principali porti del Mezzogiorno - che nel riparto delle risorse a disposizione delle singole ZES avvenuto con il decreto interministeriale del 3 dicembre 2021 ha visto l'assegnazione di 41 mln € per il recupero e rifunzionalizzazione del Bacino Alti Fondali.

## 2. APPROCCI D'INTERVENTO

### le preferenze/criticità rappresentate sono le seguenti:

- A. **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.
- B. **Privilegiare e/o 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.

Sono state avanzate proposte specifiche ad integrazione di quanto rappresentato nei punti precedenti relativamente agli APPROCCI D'INTERVENTO che vengono commentate dal Proponente nei paragrafi successivi.

## 3. ITINERARIO 1

### le preferenze/criticità rappresentate sono le seguenti:

- A. **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.
- B. **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.
- C. **Contrarietà alla realizzazione dell'alternativa 1A** in quanto non prevede alcun raccordo con le viabilità di accesso a Peschici.
- D. **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.
- E. **Optare per la soluzione 1A, predisponendo uno svincolo per Peschici** all'uscita della seconda galleria prevista dal tracciato.
- F. **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.
- G. **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.

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.

***Si condividono pressoché integralmente le proposte migliorative evidenziate che si ritiene di poter mettere a sistema in modo equilibrato ed in armonia con le esigenze di fondo rappresentate.***

## 4. ITINERARIO 2

### le preferenze/criticità rappresentate sono le seguenti:

#### A. **Condivisione trasversale sull'adeguamento in sede** studiato dal proponente.

Sono state avanzate proposte specifiche ad integrazione di quanto rappresentato al punto precedente relativamente a questo itinerario.

- I. Non interrompere gli accessi alle strade attualmente esistenti durante la fase di cantiere prima e di esercizio poi.
- II. 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.
- III. il tipo di turismo che favorirà la nuova infrastruttura.

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.

***Si condividono le proposte migliorative evidenziate che si ritiene di poter mettere a sistema in modo equilibrato ed in armonia con le esigenze di fondo rappresentate.***

## 5. ITINERARIO 3

### le preferenze/criticità rappresentate sono le seguenti:

#### A. **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.

#### B. **Le alternative che prevedono l'adeguamento dei tracciati esistenti (SS 89 o SP 53/SP 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.

Sul **terzo itinerario**, data la presenza del divieto di realizzazione di nuove opere di mobilità all'interno della Zona 1 del Parco del Gargano dal confronto delle diverse posizioni sono emerse durante il dibattito alcune **proposte specifiche** laddove non si riuscisse a rinegoziare le misure di salvaguardia del Parco che vengono ulteriormente declinate come segue.

- I. 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**.
- II. 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**.

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.

Per questo itinerario il **primo passo** potrebbe essere richiedere attraverso l'istituto dell'**interpello in materia ambientale**, che consente di confrontarsi con l'Autorità Ambientale (Ministero della transizione ecologica) coinvolgendo anche il Parco Nazionale del Gargano, **l'interpretazione delle misure di salvaguardia contenute nel decreto istitutivo del Parco** e sull'applicazione di tali norme alla presente iniziativa strategica che vedrebbe la deliberazione favorevole della Comunità del Parco per ragioni di preminente interesse pubblico. In particolare, l'istanza sarebbe rivolta a valutare l'accoglimento ovvero la conformità con le norme di una soluzione alternativa, indubbiamente più gravosa in termini economici ma ammissibili in termini di salvaguardia ambientale, che attraversi la Zona 1 del Parco totalmente in galleria.

Una **ulteriore possibilità** sarà la richiesta di **revisione della norma** che renda possibile la realizzazione di talune categorie di opere per ragioni di preminente interesse pubblico fermo restando l'obbligo per ANAS o altri soggetti proponenti di acquisire i necessari atti di consenso, prescritti dalla vigente normativa statale in materia ambientale e di tutela dei beni culturali.

Naturalmente c'è tutto il tema - non marginale - della V.Inc.A. (valutazione di incidenza ambientale) che però in questo caso tutti i tecnici specialisti della materia, figure professionali di comprovata competenza in campo naturalistico/ambientale e della conservazione della natura, nei settori floristico-vegetazionale e faunistico, che non mancano nel raggruppamento di professionisti coinvolti nelle elaborazioni progettuali, potranno affrontare scientificamente in maniera appropriata.

Gli studi di fattibilità ad oggi eseguiti, in riferimento agli indicatori di significatività, hanno valutato i seguenti possibili effetti sulla Rete Natura 2000:

- perdita di habitat (%);
- frammentazione habitat;
- perturbazione permanente;
- alterazione popolamenti animali.

le azioni e caratteristiche del progetto in primis (ampiezza della sede stradale, estensione e superficie complessiva impegnata, tratti in sotterraneo, quote di attraversamento, posizionamento degli imbocchi, ubicazione dei cantieri, piste di cantiere, etc.) e naturalmente le connesse mitigazioni ambientali con la sola finalità di ridurre/attenuare le interferenze su habitat e specie di interesse comunitario ed eventuali compensazioni, sulla scorta di analisi svolte alla luce delle migliori conoscenze scientifiche disponibili, non si tradurrebbero in incidenze significative negative per le specie vegetali e animali presenti.

L'intervento potrebbe avere una valutazione della significatività dell'incidenza compresa tra Bassa (non significativa – genera lievi interferenze temporanee che non incidono sull'integrità del sito e non ne compromettono la resilienza) e Media (significativa, mitigabile).

Allo stesso tempo la valutazione comparata delle soluzioni alternative di adeguamento della SS 89 e/o della SP 53 – che non conseguirebbero comunque gli stessi standard funzionali adottati per le alternative 3A e 3B (o loro evoluzioni ed ottimizzazioni come quella che attraversi la Zona 1 del Parco totalmente in galleria) e coerenti per l'intero itinerario tra Vico del Gargano e Mattinata – non si configurerebbe come soluzione con minore interferenza sul sito risulterebbe infatti anche più penalizzante e di rango Alta (significativa, non mitigabile) in termini di incidenza.

Si segnala che in caso di incidenza negativa, che permane nonostante le misure di mitigazione definite nella Valutazione di Incidenza Appropriata, di cui al Livello II, e dopo aver esaminato e valutato tutte le possibili soluzioni alternative dell'intervento, compresa l'opzione "zero", qualora si sia in presenza – come nel caso in esame - di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (IROPI - *Imperative Reasons of Overriding Public Interest*) opportunamente motivati e documentati, può essere avviata la procedura di cui all'art. 6.4 della Direttiva Habitat, ovvero il Livello III della Valutazione di Incidenza, corrispondente all'individuazione delle Misure di Compensazione.

I motivi imperativi di rilevante interesse pubblico devono essere documentati e motivati dalle Amministrazioni sovraordinate deputate alla sicurezza pubblica e alla salute dell'uomo, nonché dalle Istituzioni che coordinano politiche economiche e strategiche dello Stato membro.

Si confida di aver chiarito la finalità di un approccio aperto al confronto tra diverse competenze, che rappresenta una importante opportunità per tracciare un percorso condiviso, sia in ambito amministrativo così come sul piano culturale, ambientale, sociale ed economico, nell'ottica di uno sviluppo durevole e per il mantenimento e la promozione di attività umane.

**Si condividono le indicazioni che esprimono preferenza per la realizzazione di un nuovo tracciato (3A o 3B) modificando o derogando al divieto del Decreto Istitutivo del Parco e le proposte migliorative**

**rivolte alla ricerca di una nuova alternativa che attraversi la Zona 1 del Parco totalmente in galleria, per consentire il completamento dell'integrale itinerario da Vico del Gargano a Mattinata, per saldarsi ai tratti in precedenza ammodernati che hanno caratteristiche omogenee e funzionali che non sarebbero conseguibili nelle ipotesi di adeguamento della SP 53 e/o in subordine della SS 89.**

## 6. QUALITÀ DEL PROGETTO

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

In merito alla progettazione e alla realizzazione dell'opera, sulla qualità del progetto sono emerse alcune proposte (vedi punti precedenti) 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.

La progettazione è un processo logico e coerente che deve seguire diverse fasi attuative, ma prima di affrontarle è utile capire quali caratteristiche dovrebbe avere una proposta progettuale per essere "vincente" (e quindi ammessa a finanziamento).

Nella progettazione dell'infrastruttura non si definirà il tracciato nel territorio esclusivamente secondo la logica dell'efficienza trasportistica, ma si curerà il riscontro spaziale con le forme insediate siano esse naturali o antropiche, il *genius loci*.

La strada ed i suoi punti di intersezione, in quest'ottica assumono una rilevanza decisiva. Se si misura l'efficienza del mezzo di trasporto, non solo in termini tecnici, ma anche in relazione alle sue capacità di soddisfacimento, a parità di tempo, di altre esigenze culturali e di abitabilità, se dobbiamo passare sempre più tempo della nostra vita su di un mezzo in movimento, perché non dovremmo pretendere di abitare durante questo tempo in uno spazio confortevole, esteticamente ed architettonicamente formato? E come nel passato godere di spazi belli e civili, vedere i luoghi attraversati come elementi e momenti di una scena che abbia la massima qualità funzionale e insieme la massima capacità di rappresentare gli aspetti differenti della vita, la complessità dello spazio urbano e del paesaggio naturale?

Quindi verrà ricercata al massimo una precisa definizione spaziale e architettonica.

Contro la logica prevalente della mimetizzazione degli interventi, secondo la quale tali infrastrutture dovrebbero essere pensate e realizzate in negativo, già sapendo che non possono che essere brutte e distruttive e quindi tali da richiedere necessariamente in un secondo tempo interventi di 'mitigazione'. Come gli acquedotti romani, come i ponti famosi del passato, i manufatti stradali, comprese le aree di parcheggio, saranno progettati per essere visti e ammirati, potranno rappresentare un arricchimento del paesaggio territoriale.

È vero che gli attraversamenti di taluni ambiti sono difficili, ma la tecnologia di cui andiamo orgogliosi dovrebbe consentirci di costruire architetture funzionali e anche belle. Si tratta di opere importanti, che per essere realizzate richiedono un notevole impegno progettuale e finanziario.

Ci sarà un'attenzione particolare all'architettura, che trasforma i punti di sosta in attrazioni a sé stanti, realizzando punti di osservazione che incorniceranno magnificamente i paesaggi garganici.

Il "paesaggio" sarà considerato non solo per il suo **valore prettamente estetico e percettivo** ma anche per quello **legato alle componenti ecologiche**. C'è da dire poi che, secondo definizioni recenti e legate ad una sensibilità accresciuta verso determinati temi progettuali, il paesaggio assume un valore aggiunto che è quello **culturale**, un valore che persiste illimitatamente e sempre con la stessa forza.

Quella che da taluni può essere considerata una mera infrastruttura stradale sarà concepita e realizzata in chiave ecosostenibile, in maniera da diventare una sorta di opportunità per il ridisegno di un **contesto complesso in cui entrano in gioco fattori ambientali** che vanno dall'aspetto paesaggistico fino alla valutazione dell'impatto ecologico.

*Il progetto sarà redatto da esperti del settore ingegneristico–architettonico in associazione con esperti in altre discipline quali: agronomia, biologia, economia sociale, geologia, scienze naturali per ricavarne una visione progettuale ampliata all'insieme delle migliori tecniche e tecnologie.*

*ANAS metterà inoltre in campo tutte le soluzioni tecnologiche innovative con l'obiettivo di aumentare la qualità del servizio offerto in termini di sicurezza e comfort di guida: Smart Road, Smart Mobility, mobilità elettrica.*

## 7. AMBIENTE

### le preferenze/criticità rappresentate sono le seguenti:

- A. Si sottolinea che la valutazione delle incidenze sarà resa difficile dall'assenza di monitoraggi aggiornati sullo stato di conservazione e distribuzione degli habitat presenti.
- B. Tenere adeguatamente in considerazione i potenziali rischi dati da una **conformazione prevalentemente carsica del territorio e dalla presenza della Faglia di Valle Carbonara.**

Sono state avanzate anche proposte specifiche ad integrazione di quanto rappresentato quale criticità.

- I. 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.
- II. **Impiego di specie vegetali autoctone** e non alloctone.
- III. 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.
- IV. **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.
- V. **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.**

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 (vedi punti precedenti) 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.

**La progettazione è un nostro elemento caratterizzante e qualificante. Il potenziamento delle attività di progettazione, in tutte le sue fasi (fattibilità tecnico-economica, definitiva ed esecutiva), sono punti focali per l'accelerazione degli investimenti.**

**Per le nuove opere, seguiamo il ciclo completo della progettazione che parte dal documento di fattibilità delle alternative progettuali, attraversa i vari livelli progettuali ed autorizzativi e giunge all'appalto per la costruzione della nuova infrastruttura.**

- Il *sistema di relazioni* fra la vita di un'infrastruttura viaria e l'ambiente prende forma a partire dalle *prime fasi* di elaborazione progettuale (Progetto Fattibilità Tecnico-Economica).
- Per le opere soggette a VIA il momento di massimo approfondimento delle tematiche e degli aspetti paesaggistici e ambientali si concentra a livello della Progettazione della *Fattibilità Tecnico-Economica* e si instaura un "*percorso/processo*" di *verifica* ambientale incentrato sul PFTE ma costante per tutte le *successive fasi di progettazione e attuazione dell'opera*.

Operiamo in una *costante ricerca di equilibrio tra lo sviluppo di una nuova infrastruttura ad elevate caratteristiche funzionali e la tutela ambientale e archeologica*.

L'*approfondimento dell'analisi del contesto ambientale, archeologico e paesaggistico* è sempre assunto quale elemento strutturante il processo di riorganizzazione dell'attuale rete stradale e ci guida nella *ponderazione degli impatti* dell'infrastruttura di progetto e quindi al loro *contenimento e mitigazione*.

La proposta sarà quindi un "*progetto integrato*" con soluzioni funzionali e contestualizzate ad hoc che contribuiscono alla salvaguardia del patrimonio ambientale, paesaggistico e archeologico.

Nel corso della *fase di progetto* si provvederà a:

- Valutare preventivamente la normativa applicabile in materia di VIA e *compatibilità ambientale e paesaggistica dell'opera* nonché in tema di tutela del patrimonio archeologico.
- Progettare gli *interventi di mitigazione ambientale e di inserimento paesaggistico*.
- Progettare gli *interventi e le opere di compensazione ambientale*.
- Predisporre il *Progetto di Monitoraggio di Ambientale (PMA)*.
- Predisporre il *Progetto del Sistema di Gestione Ambientale (SGA) dei cantieri*.
- Predisporre *bandi di appalto con criteri più selettivi per tutti gli aspetti ambientali* legati alla realizzazione dell'opera.

Intendiamo pervenire a *scelte progettuali condivise* che combinino la presenza della strada con la *tutela e la valorizzazione del territorio*.

## 8. PATRIMONIO ARCHEOLOGICO

Sul tema, nel corso degli incontri, non sono state avanzate preferenze/criticità, mentre è stata rappresentata la seguente proposta:

- **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.

Come rappresentato in precedenza la nostra proposta sarà un "*progetto integrato*" con soluzioni funzionali e contestualizzate ad hoc che contribuiscono alla salvaguardia del patrimonio ambientale, paesaggistico e archeologico.

Lo *Studio del territorio* verrà affrontato in maniera sistematica attraverso: analisi bibliografica, d'archivio, fotointerpretazione e ricognizione, ciò confluirà in una «*Relazione Archeologica*» e nelle seguenti cartografie tematiche:

- *Carta della visibilità dei suoli (survey)*
- *Carta delle presenze archeologiche*

- *Carta del rischio archeologico assoluto*
- *Carta del rischio archeologico relativo alla soluzione prescelta*

in cui si perviene quindi alla *Valutazione del potenziale archeologico* e successivamente alla *Valutazione del rischio archeologico*.

Nello specifico per le attività condotte sino ad oggi, nella elaborazione del DocFAP, non sono state individuate aree in prossimità del corridoio stradale ipotizzato che presentino una certa criticità in termini di rischio archeologico in considerazione della presenza di evidenze archeologiche segnalate e/o in taluni casi vincolate. Non vi è alcuna interferenza diretta della soluzione preferenziale con le Miniere di Selce prossime all'Abbazia di S. Maria di Calena e Defensola e con l'Abbazia stessa.

Questi aspetti interdisciplinari nella progettazione stradale verranno affrontati in forma collaborativa e sinergica tra tutti gli specialisti dell'equipe ed in particolare tra: gli "stradini", i geologi e gli archeologi per ottimizzare tempi e risorse sia nella fase autorizzativa e sia in quella realizzativa.

La nostra attività prevede tra l'altro la sorveglianza archeologica nel corso dell'esecuzione di indagini geologiche e pozzetti di caratterizzazione ambientale propedeutiche alla progettazione. I risultati che si ottengono da queste attività congiunte ci hanno consentito negli anni di ottenere una corretta calibrazione delle specifiche indagini archeologiche evitando sprechi in termini di tempi e costi.

Tutto ciò si traduce in:

- miglioramento della gestione dell'interferenza archeologica riducendo gli impatti negativi;
- trasformare i ritrovamenti in opportunità attraverso la loro valorizzazione;
- una gestione più efficiente di tempi e costi della progettazione e realizzazione delle opere;
- una progettazione di interventi mirati alla fruizione e diffusione di importanti realtà archeologiche ricadenti lungo gli itinerari di competenza ANAS.

Parallelamente a questa attività opera Archeolog - un'associazione senza scopo di lucro (Onlus) voluta da ANAS SpA e Quadrilatero Marche Umbria SpA - al fine di promuovere e valorizzare i preziosi reperti venuti alla luce nel corso della realizzazione dei nuovi assi viari di attraversamento dell'Appennino Centrale, area particolarmente ricca di archeologia che poi ha esteso il suo raggio d'azione all'intera rete di interesse nazionale e di competenza ANAS. Il privilegio di scavare per costruire diventa anche un privilegio etico universale con la valorizzazione del binomio infrastrutture & archeologia dove l'archeologia diventa un indice e acceleratore di benessere e di crescita culturale e sociale al punto da venir riconosciuto ormai più di 4 anni fa in un protocollo di intesa ANAS-MiC per la valorizzazione archeologica.

Tra le iniziative volte a valorizzare e far conoscere i preziosi reperti archeologici rinvenuti, ANAS e Archeolog Onlus, hanno promosso una collana editoriale "I percorsi dell'archeologia", nella quale confluiscono contributi che illustrano alcune delle importanti scoperte emerse nel corso dei lavori promossi da ANAS.

## 9. PAESAGGIO

Sul tema, nel corso degli incontri, non sono state avanzate preferenze/criticità, mentre è sono state rappresentate le seguenti proposte:

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

*Queste considerazioni non hanno la pretesa di fornire risposte definitive sulla questione della progettazione stradale in rapporto ai diversi paesaggi attraversati – non si tratta infatti di un unico paesaggio - ma intende proporre una chiave di lettura per interpretare questo delicato rapporto, e definire alcune linee guida per un eventuale ipotesi di trasformazione di quegli spazi relazionati alla strada, che hanno la potenzialità di legare quest'ultima ai territori attraversati.*

*Esiste una molteplicità di temi collegati all'inserimento di un infrastruttura stradale nel paesaggio, si proporrà nella successiva fase progettuale l'applicazione di una metodologia scaturita dall'analisi di casi-studio nazionali e internazionali ritenuti esemplari e da cui è possibile desumere come una strada possa essere intesa e progettata non solo in quanto elemento di mobilità, ma occasione di valorizzazione del paesaggio, strumento capace di mettersi coerentemente in relazione con le molteplici funzioni di quest'ultimo, esaltandone le diversità e migliorandone la fruizione.*

*L'esperienza dell'attraversamento che la strada consente può essere trasformata cioè in fonte di apprendimento dei valori dei contesti, della stratificazione storica di un territorio, della sua identità, anche attraverso la creazione di luoghi in grado di ospitare i segni della contemporaneità.*

*I temi individuati per trasformare una strada, non semplice elemento di mobilità, in elemento di connessione-percezione nel e del paesaggio e quindi occasione di valorizzazione dei contesti attraversati verso una fruizione più ampia e allargata del territorio sono:*

- **LINEA Diversificazione e qualificazione della percorrenza lungo l'asse**
- **INTERSEZIONE Individuazione di tracciati generatori di integrazione nel paesaggio**
- **NODO Valorizzazione e riconoscibilità dei luoghi chiave**

*Questi tre temi verranno approfonditi nel PFTE considerando i rapporti significativi e ricorrenti del tracciato all'interno del contesto e del paesaggio, indicando non tanto cosa fare, ma piuttosto il come farlo e rappresentando le soluzioni possibili, non soluzioni-tipo da applicare indistintamente, in quanto ciascuna di queste tematiche sarà affrontata in maniera differente a seconda del contesto in cui l'opera è inserita.*

## 10. TEMPI E CANTIERI

le preferenze/criticità rappresentate sono le seguenti:

- **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

Sono state avanzate anche proposte specifiche ad integrazione di quanto rappresentato quale criticità.

- I. 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.**

- II. 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.
- III. 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.
- IV. 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.

*Tra gli obiettivi principali di ANAS c'è la creazione di valore per le comunità dei territori nei quali si inserisce anche diffondendo un modello di cantiere sostenibile.*

*Vengono messe costantemente a fattor comune le migliori best practices procedendo ancora più spediti verso target di miglioramento continuo. Questo modello è l'evoluzione delle esperienze virtuose praticate dalle persone che giorno dopo giorno vivono i cantieri e fanno tentativi di 'innovazione' pensando a come trasformare azioni normali in azioni 'sostenibili'. Integriamo in maniera sistemica la sostenibilità nei nostri cantieri di costruzione rispondendo contemporaneamente e fin da subito ai "bisogni" delle attività di costruzione e a quelli delle realtà in cui ci integriamo.*

*Il punto di partenza è già nella fase di progettazione, quando attraverso le analisi dei contesti vengono pianificate azioni di mitigazione degli impatti da implementare in cantiere per massimizzare le ricadute positive nei territori consapevoli che lo sviluppo dell'applicazione del principio di economia circolare porterà anche savings economici.*

*L'adozione di un protocollo per misurare la sostenibilità delle infrastrutture è una delle opportunità che ha inteso cogliere il Gruppo FS a cui appartiene ANAS.*

*La scelta di prendere come riferimento un protocollo di sostenibilità per la progettazione, realizzazione e gestione di una infrastruttura nel tempo risponde alla concreta esigenza di assicurare prestazioni sostenibili resilienti aiutando committenti, pianificatori, ingegneri, comunità, appaltatori e tutti i soggetti coinvolti a implementare investimenti infrastrutturali a lungo termine che siano più convenienti ed efficienti nell'utilizzare le risorse disponibili. Utilizzare dei sistemi di rating per misurare la sostenibilità consente di poter valutare concretamente le performance e di raggiungere gli obiettivi. Grazie all'adozione di un protocollo di sostenibilità si disporrà di metriche per tutti i tipi e dimensioni dell'infrastruttura consentendo agli utilizzatori di valutare e misurare il livello in cui il progetto contribuisce alle condizioni di sostenibilità sulla base di un'ampia gamma di indicatori sociali, economici e ambientali. Indicatori che riguardano e pongono in relazione tra loro obiettivi diversi quali il benessere, la mobilità, lo sviluppo economico e sociale, favorendo la collaborazione, aiutando a pianificare in una logica di resilienza e a scegliere i materiali e i prodotti migliori per abbattere il consumo e i costi relativi all'energia, all'acqua, ai rifiuti, abbattendo le emissioni di CO<sub>2</sub>. Questo insieme di indicatori costituiscono il fondamento della sostenibilità nelle infrastrutture. Ad oggi l'unico schema che si occupa della sostenibilità delle infrastrutture e che ha avuto una significativa applicazione in casi concreti nel nostro Paese è il Protocollo Envision, ideato e sviluppato dall'università di Harvard.*

*Altri schemi sono in via di sviluppo ma, al momento, non sono ancora disponibili sul mercato italiano e non hanno ancora avviato una fase di applicazione che possa garantirne l'efficacia.*

*Un'altra metodologia per la valutazione è il Life Cycle Assessment per misurare i carichi ambientali, energetici, climatici in relazione alle fasi di vita utile dell'opera. Il modello di Carbon Footprint sviluppato in fase progettuale, invece, ha lo scopo di incentivare gli appaltatori a usare materiali da costruzione (in particolare cemento e acciaio) a minori emissioni di CO<sub>2</sub> privilegiando l'uso dei materiali disponibili nel contesto di riferimento e il riutilizzo di quelli provenienti dagli scavi delle opere.*

*L'impegno del Gruppo FS per realizzare infrastrutture sostenibili partendo già dalla fase di cantiere trova conferma anche negli schemi contrattuali e disciplinari di gara redatti da ANAS con cui si richiede alle ditte appaltatrici dei lavori l'adozione di specifici Sistemi di Gestione Ambientale, con l'obiettivo di preservare le peculiarità ambientali del territorio.*

# 11. ALTRI TEMI

## le preferenze/criticità rappresentate sono le seguenti:

- A. L'intervento sulla **SS 89** è una soluzione che risolve solo una parte dei problemi infrastrutturali del Gargano.
- B. 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 malviventi e di abuso edilizio che potrebbero essere incentivati dalla realizzazione delle nuove piste di cantiere e delle strade alternative.

Sono state avanzate anche proposte specifiche ad integrazione di quanto rappresentato quale criticità.

- I. **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.
- II. **Predisporre corridoi ecologici sulla SS 89, SS 693 e SS 272** esistenti per ridurre l'incidentalità.
- III. 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**.

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.

### **L'intervento proposto intende:**

- **migliorare l'accessibilità e la competitività territoriale grazie al potenziamento della rete infrastrutturale nazionale;**
- **incrementare la sicurezza stradale riducendo il tasso di incidentalità e favorendo il comfort di marcia e spazi di manovra adeguati;**
- **facilitare il deflusso del traffico e migliorare l'efficienza della circolazione a ridosso dei centri abitati;**
- **puntare alla riorganizzazione della mobilità in armonia con gli obiettivi e gli indirizzi di riqualificazione urbana, fisica e funzionale del contesto;**

**Sarà possibile gestire meglio le emergenze create da turbative al traffico (incidenti soprattutto) ma anche di programmare meglio cantieri per lavori di manutenzione. Sarà più facile spostarsi, con tempi di percorrenza pressoché dimezzati rispetto al presente, migliorando di gran lunga la vita dei residenti.**

**Migliorerà la qualità dell'aria associata all'impatto della sorgente traffico riducendo l'esposizione e le**

*possibili conseguenze sulla salute umana e sugli ecosistemi presenti nel territorio interessato.*

*Consentirà inoltre un efficace contenimento e abbattimento del rumore.*

*Dal confronto con la comunità, per l'area garganica, è auspicato possa nascere una nuova, lunga, serie di progetti di trasformazione che si aggiungono a quelli già in atto con cui avanzare nel futuro.*

# 12. CONCLUSIONI

Quando si parla di dibattito pubblico, dispositivo ancora poco conosciuto al grande pubblico, si incorre nell'equivoco che si tratti di un processo decisionale, il cui esito può essere l'approvazione o il respingimento di un progetto e, soprattutto, della sede in cui decidere su eventuali alternative di progetto. Diversamente da ciò il dibattito pubblico non è un processo decisionale ma un processo di informazione e ascolto, che *"apre il progetto dell'opera al territorio"* illustrandola in linguaggio non tecnico e ascoltando i bisogni e le preoccupazioni che le comunità locali hanno per quel progetto ma anche le proposte migliorative.

Nel Dibattito Pubblico sono protagoniste le persone e le comunità, realtà che decidono di non arrendersi di fronte al declino e ai problemi ma che scelgono di mettere in gioco le proprie risorse per creare nuove opportunità di crescita: realtà che appartengono a quell'Italia che ce la vuole fare.

La natura dello strumento, secondo lo spirito della legge, imporrebbe che il dibattito pubblico fosse realizzato in una fase anticipata della progettazione, come è avvenuto nel caso in esame con la predisposizione del DocFAP prima di procedere con ulteriori avanzamenti progettuali, quando ancora gli spazi per i miglioramenti del progetto sono non solo possibili ma anche non residuali: ciò è ancora più vero, nel caso di un'infrastruttura lineare, perché consente l'analisi e la comparazione di possibili tracciati alternativi.

A partire dall'insediamento della Commissione nazionale per il Dibattito Pubblico, a fine dicembre 2020, ANAS ha promosso lo svolgimento del **primo Dibattito Pubblico in assoluto per un'opera stradale** con l'istanza del 28 settembre 2021 per il **nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano (SS693) e Mattinata (SS89) opera affidata al Commissario ing. Vincenzo Marzi con dpcm del 16 aprile 2021**, a questo hanno fatto seguito altri dibattiti pubblici, due a cura di RFI per la Circonvallazione ferroviaria di Trento e il raddoppio ferroviario della Roma-Pescara - opere inserite nel PNRR - e ancora uno in Puglia a cura di ANAS, per la SS 16 "Adriatica" – Tronco Bari Mungivacca-Mola di Bari.

Inoltre, si sono avviati altri dibattiti pubblici, di cui tre per opere ferroviarie, tra i quali due nel PNRR, (il raddoppio delle linee Salerno - Reggio Calabria e Orte - Falconara), oltre al raddoppio della linea Tortona - Voghera (collegata al Terzo valico), un'altra opera stradale ANAS – la tangenziale di Agrigento - e la realizzazione di una nuova tramvia a Padova.

Si sperimenta e si diffonde quindi lo strumento del dibattito pubblico per coinvolgere le comunità locali sui progetti delle opere che possono avere forti impatti sul territorio.

In conclusione alla presente relazione, redatta in totale autonomia dal Coordinatore, che costituisce un importante passaggio procedurale, in quanto testimonia tutte le reazioni del Proponente alle preferenze/criticità rappresentate e alle proposte raccolte durante il Dibattito pubblico, sia attraverso gli incontri sia attraverso i contributi scritti pervenuti, verrà descritta la soluzione progettuale che fa sintesi degli approfondimenti dei temi rilevanti correlati direttamente o indirettamente al progetto ed integra due attività molto importanti, una di carattere tecnico-procedurale e l'altra di natura comunicativa.

La prima è che questo documento costituisce **DOCUMENTO PRELIMINARE ALLA PROGETTAZIONE** ai sensi dell'art. 15, commi 5 e 6, del DPR 207/2010 che ne definiscono i contenuti.

La seconda è che si intende proseguire nella comunicazione trasparente, per potenziare le opportunità di partecipazione da parte del pubblico favorendo l'impatto in termini di *awareness* (consapevolezza diffusa) nella popolazione garganica su quanto accadrà a valle del Dibattito Pubblico, sulle scelte operate e sulle ulteriori opportunità di coinvolgimento della comunità che verranno offerte in futuro.

La soluzione progettuale che intendiamo sviluppare nel PFTE di seconda fase riteniamo garantisca il netto prevalere dei benefici sugli inevitabili disagi e sia nel suo complesso rintracciabile nei contributi acquisiti nel confronto con il territorio, residua qualche dubbio limitatamente alla reale fattibilità nella cornice regolatoria, per quella tecnica non si individuano ostacoli, della tratta Vieste – Mattinata in relazione all'attraversamento della Zona 1 di maggior tutela del Parco Nazionale del Gargano. Il tema delle risorse economiche necessarie alla realizzazione del nuovo collegamento sarà approfondito con il Governo nazionale e regionale in funzione del livello di maturità progettuale che verrà di volta in volta raggiunto e del relativo consenso sia autorizzativo e sia delle comunità al fine di adottare strumenti finanziari specifici per assicurare che le opere vengano realizzate.

Il tracciato del nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano e Mattinata è il risultato di un lungo processo di studio che ha portato ad inquadrare la migliore soluzione progettuale per rispondere ad esigenze di natura tecnica, di natura funzionale, di effetti sul territorio-paesaggio-ambiente, di complessità realizzativa e di impatti economici. L'alternativa progettuale scelta per l'avvio della seconda fase del PFTE risultata la migliore, anche in comparazione all'opzione zero.

L'asse stradale è composto, relativamente a quanto già presentato nel DocFAP alla base del Dibattito Pubblico:

- per la tratta Vico del Gargano – Peschici, da una ottimizzazione della soluzione 1B - composto da due stralci funzionali 1B<sub>1</sub> e 1B<sub>2</sub>;
- per la tratta Peschici – Vieste, dalla soluzione univoca costituita dal prevalente adeguamento in sede dell'esistente SS 89;
- per la tratta Vieste – Mattinata, al netto della conformità alle misure di salvaguardia relative all'attraversamento della Zona 1 del Parco Nazionale del Gargano, considerata la preferenza per la realizzazione di un nuovo tracciato (3A o 3B) modificando o derogando al divieto del Decreto Istitutivo del Parco è stata individuata anche una ulteriore soluzione che posiziona il tracciato stradale con caratteristiche omogenee a quelle dei tratti precedenti e successivi, in sotterraneo rispetto a tale perimetrazione con gli imbocchi delle gallerie naturali posizionati all'esterno di tali ambiti. Tale opzione emersa durante il dibattito pubblico, laddove non si riuscisse a rinegoziare le misure di salvaguardia del Parco, potrebbe risultare la proposta più sostenibile nel bilanciamento dei fattori tutti di uguale importanza: certamente quello ambientale, ma anche quello economico, quello istituzionale e quello sociale.

La sezione stradale adottata è la "C1" strada extraurbana secondaria come da DM 05/11/2001 che prevede una piattaforma pavimentata di 10.50 m, 2 corsie da 3.75 m, una per senso di marcia – e banchine laterali da 1.5 m.

Per quanto riguarda più puntualmente la descrizione dell'asse di progetto si farà riferimento alla tratta Vico del Gargano – Peschici – Vieste, sviluppata progettualmente in via prioritaria in attesa di definire il quadro degli interventi ammissibili per la tratta Vieste – Mattinata, lo scenario di quest'ultimo corridoio sarà trattato separatamente.

La nuova viabilità, di connessione tra Vico del Gargano e Vieste, ha **origine con la rotatoria "Vico del Gargano"** da realizzarsi in sede alla SS 693 (ex SSV del Gargano) proveniente da Lesina, circa 400m prima dello svincolo esistente di Vico del Gargano (connessione della SS 693 con la SP 144 di collegamento con la SS 89 nel suo tratto litoraneo e la SP 528 per Vico del Gargano).

La nuova rotatoria a raso a 3 bracci di progetto, posizionata nel punto di appoggio tra il viadotto S. Nicola ed il viadotto Acqua del Signore è caratterizzata da un diametro esterno di 50 m, ha il ramo di innesto della viabilità in oggetto che si posiziona a nord.

Il tracciato completamente in nuova sede presenta nella parte iniziale di circa 7 km, per superare una morfologia particolarmente accidentata, questa sequenza di opere d'arte importanti:

- Viadotto 1 L= 710 m
- Galleria 1 L= 801 m
- Viadotto 2 L= 150 m
- Galleria 2 L= 204 m
- Viadotto 3 L= 250 m
- Galleria 3 L= 287 m
- Viadotto 4 L= 205 m
- Galleria 4 L= 362 m
- Viadotto 5 L= 500 m
- Galleria 5 L= 765,50 m
- Viadotto 6 L= 85 m
- Galleria 6 L= 845 m
- Viadotto 7 L= 50 m
- Galleria 7 L= 313 m
- Viadotto 8 L= 350 m

Al km 7+081 è ubicata la **seconda intersezione "Peschici"**, che costituisce il punto di accesso al nucleo abitato principale di Peschici ed alle sue frazioni, realizzata attraverso la connessione tra la nuova viabilità e la SS 89 "Garganica" costituita da una rotatoria a 3 bracci a cui si raccorda un'asta di collegamento ad una ulteriore rotatoria sempre a 3 bracci, posizionata in corrispondenza dell'asse esistente della SS 89 (ca km 89), entrambe le rotatorie sono caratterizzate da un diametro esterno di 50 m.

Tale rotatoria può essere considerata il limite di un primo stralcio funzionale o lotto costruttivo dell'appalto.

Il tracciato quindi prosegue nuovamente in nuova sede a mezzacosta bypassando un tratto particolarmente tortuoso e acclive della SS 89 con questa sequenza di opere d'arte:

- Viadotto 9 L= 235 m
- Viadotto 10 L= 120 m
- Viadotto 11 L= 100 m
- Galleria 8 L= 866 m
- Viadotto 12 L= 50 m
- Galleria 9 L= 129 m
- Viadotto 13 L= 100 m

Al km 9+833 è ubicata la **terza intersezione "Risega"** a rotonda con diametro esterno di 50 m posta in territorio del Comune di Vieste sulla SS 89 che da questo punto in poi consente di essere adeguata in sede per un'estesa di quasi 8 km se si escludono dei punti singolari.

Dopo circa 1500 m si prevede una **quarta intersezione "Mandrione"** a rotonda, caratterizzata da un diametro esterno pari a 50 m, di connessione con la SP 52 bis "del Mandrione", che rappresenta nel suo ramo verso la costa l'accesso a tutti i villaggi turistici e spiagge posti lungo la SP 52 litoranea tra Peschici e Vieste dalla località Sfinalicchio, passando per Santa Maria di Merino, Torre di Porticello, Palude Mezzane e fino alla Defensola. Nella direzione contraria verso l'entroterra la SP 52 bis "del Mandrione" attraversa la Foresta Umbra fino a connettersi con la SP 52b nel territorio del Comune di Monte Sant'Angelo.

Il tracciato in progetto prevede il mantenimento del viadotto esistente sul Torrente Macchio opportunamente adeguato e poi prosegue esattamente sulla sede esistente. Tra il km 12+350 e il km 12+900 la rettificata della curva esistente lo allontana a sud per poi tornare in sede.

Tra il km 13+500 e il km 15+200 nasce la prima variante locale, l'asse di tracciato si allontana in sinistra rispetto al tracciato attuale in rilevato, in questo tratto viene realizzata una corta galleria di 140 m. Una seconda piccola variante si ha tra il km 15+900 e il km 16+650 dove la rettificata di una curva allontana in sinistra il nuovo tracciato dall'esistente, altimetricamente trattasi prevalentemente di un tratto in rilevato.

L'ultima piccola variante locale si trova tra il km 16+900 e km 17+500 dove la rettificata del tracciato elimina due piccole curve la prima destrorsa e la seconda sinistrorsa, inglobandole in un'ampia curva destrorsa, anche in questo tratto il tracciato è sempre in rilevato, al km 16+571, al km 16+901 e al km 17+265 si prevedono tre opere di attraversamento del corso d'acqua.

Nell'ultimo tratto il tracciato presenta due ulteriori innesti:

- una **quinta intersezione al km 17+050 "Vieste – loc. Calma"** a rotonda all'incrocio con SP 52 ter – in questo caso proprio raccogliendo una delle proposte emerse nel Dibattito Pubblico;
- una **sesta intersezione al km 18+630 "Vieste – Centro"** a rotonda in località Fugeredda/Focareta alle porte del centro abitato di Vieste dove terminare l'intervento che si sviluppa all'eterno del perimetro della Zona 1 del Parco Nazionale del Gargano.

Da questo caposaldo si potrà proseguire per la tratta terminale fino a Mattinata.

In tutto l'itinerario che si appoggia su l'esistente SS 89 la maggior parte degli accessi alle proprietà confinanti con la strada oggi esistenti, vengono ripristinati tramite la realizzazione di viabilità locali di servizio a quella principale.

Nella definizione dei caratteri dei lavori da realizzare, per l'alternativa 1B, considerata la più rispondente agli obiettivi, si sono apportate alcune significative ottimizzazioni che prendono spunto da osservazioni e proposte emerse nella fase del dibattito pubblico. In sintesi i punti sono:

- confermare gli standard geometrici dei lotti precedenti, caratterizzati da un basso livello di tortuosità;
- confermare l'accesso a Peschici nella posizione più favorevole, anticipandolo rispetto allo svincolo di località Mandrione;
- privilegiare la riduzione dell'impronta dell'opera ricorrendo, ove sensato, a soluzioni in galleria;
- ridurre le pendenze, soprattutto nei tratti in galleria.

Quest'ultimo obiettivo è il più complesso da raggiungere, in quanto l'attuale termine, inizio del tratto oggetto di questo progetto, si trova ad una quota molto elevata (340m slm), mentre la zona dello svincolo per Peschici è molto più

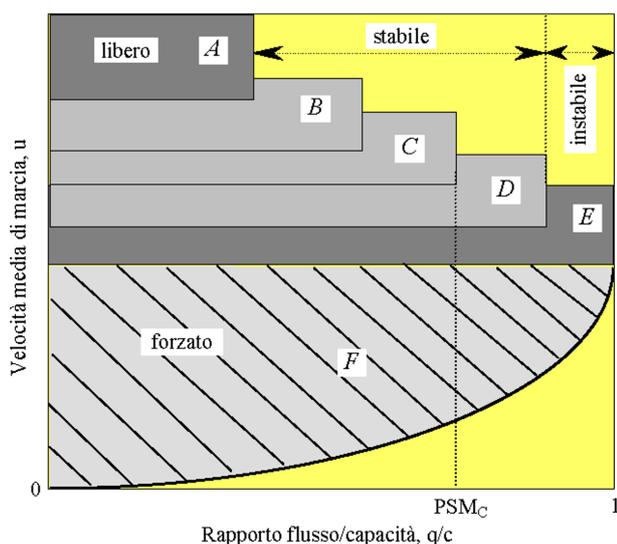
basso (90m slm). Pertanto, accogliendo anche parzialmente un suggerimento emerso nel dibattito pubblico, l'inizio del nuovo segmento viene anticipato di circa 400m e tramite una rotatoria realizza una diversione dall'esistente tracciato della SS 693 che consente l'inserimento di un'ampia curva.

Con questi accorgimenti si ottiene un abbassamento del punto di inizio di circa 12 m ed un allungamento del percorso di circa 1 km con un drastico abbattimento delle pendenze ed una sensibile riduzione dell'altezza e dello sviluppo dei viadotti.

La soluzione prescelta è tra le più dirette per ridurre i tempi di viaggio superando la complessa orografia con un notevole sviluppo in galleria o viadotto. Le intersezioni opportunamente dislocate costruiscono una buona gerarchia della rete stradale valorizzandola in termini di funzionalità e sicurezza, coordinata al rispetto delle risorse ambientali ed allo sviluppo socio-economico dell'area territoriale di inserimento.

Il nuovo asse assolve pienamente il ruolo di distribuzione/penetrazione provinciale e interlocale in ambito extraurbano per spostamenti di media distanza facendo sistema con la rete primaria costituita dalla A 14 e dalla SS 16 che innervano il corridoio "Adriatico" e realizzano il transito per le distanze più lunghe.

Non è stata sottovalutata, inoltre, in quest'ambito la variabile veicoli pesanti che, ha posto l'accento sulla necessità di istituire un canale di traffico preferenziale.



Il livello di servizio associato alla nuova strada secondo il manuale *Highway Capacity Manual* (HCM) come previsto dalla norma sarà C.

Attualmente può considerarsi affermato il criterio adottato negli Stati Uniti (cfr. HCM 1985, 2000) di definire i  $LdS$  non in funzione di parametri in grado di esprimere direttamente la qualità della circolazione ma di grandezze che a quei parametri si ritengono correlate: appunto la velocità media di viaggio, il rapporto  $q/c$  e/o la densità veicolare.

La velocità di viaggio dà un'idea del tempo di percorrenza; la densità e il rapporto flusso/capacità possono invece vedersi come indicatori di libertà di guida, comfort, sicurezza e costo. Il campo di operatività del deflusso veicolare, rappresentabile per ogni tipologia stradale da curve di deflusso in un piano  $u-q$ , è stato diviso in sei zone: cinque delimitate da rettangoli parzialmente compenetranti e l'ultima da due curve; tali zone individuano i livelli di servizio delle infrastrutture stradali.

I livelli sono distinti da sei lettere, da A ad F, in ordine decrescente di qualità di circolazione, e vengono delimitati da particolari valori dei parametri velocità, densità o rapporto  $q/c$ . La più alta portata oraria di ogni livello o portata di servizio massima (PSM), rappresenta la massima quantità di veicoli che quel livello può ammettere. La portata oraria massima assoluta o capacità della strada (c), coincide con la portata massima del livello E.

I limiti di separazione tra i livelli A e B, D ed E, E ed F segnano, rispettivamente, il passaggio del deflusso da libero a stabile, da stabile ad instabile e da instabile a forzato.

Successivamente, in base ad un criterio meramente empirico e per necessità derivate dalla progettazione, stante il fatto che il campo del flusso stabile copra un ampio ventaglio di condizioni operative, si è suddiviso detto campo in tre livelli (B, C, D) di ampiezza in portata decrescente e in velocità crescente.

In generale, per strade a flusso ininterrotto, le condizioni di marcia dei veicoli ai vari  $LdS$  sono definibili come segue:

- gli utenti non subiscono interferenze alla propria marcia, hanno elevate possibilità di scelta delle velocità desiderate (libere); il comfort è notevole.
- la più alta densità rispetto a quella del livello A comincia ad essere avvertita dai conducenti che subiscono lievi condizionamenti alle libertà di manovra ed al mantenimento delle velocità desiderate; il comfort è discreto.
- **le libertà di marcia dei singoli veicoli sono significativamente influenzate dalle mutue interferenze che limitano la scelta delle velocità e le manovre all'interno della corrente; il comfort è definibile modesto.**
- è caratterizzato da alte densità ma ancora da stabilità di deflusso; velocità e libertà di manovra sono fortemente condizionate; modesti incrementi di domanda possono creare problemi di regolarità di marcia; il comfort è basso.

- rappresenta condizioni di deflusso che comprendono, come limite inferiore, la capacità; le velocità medie dei singoli veicoli sono modeste (circa metà di quelle del livello A) e pressoché uniformi; non c'è praticamente possibilità di manovra entro la corrente; il moto è instabile perché piccoli incrementi di domanda o modesti disturbi (rallentamenti, ad esempio) non possono più essere facilmente riassorbiti da decrementi di velocità e si innesca così la congestione; il comfort è bassissimo.

La presente configurazione innalza il livello di sicurezza della circolazione di tutti gli utenti della strada, favorendo anche la mobilità lenta, comporta una significativa riduzione dell'inquinamento acustico ed atmosferico, salvaguardando l'ambiente, il paesaggio e gli immobili di notevole pregio architettonico o storico.

Le caratteristiche plano-altimetriche dell'asse e le dimensioni dei vari elementi della sezione sono opportunamente delineati in accordo alla domanda di trasporto e in relazione all'ambiente attraversato dall'infrastruttura.

Lunghezza totale del collegamento Vico del Gargano – Peschici – Vieste: 18.6 km

N° gallerie in variante e lunghezza totale: 10 per 4.6 km

N° viadotti in variante e lunghezza totale: 13 per 2.8 km

N° viadotti adeguati e lunghezza totale: 1 per 90 m

Considerazioni a parte sono destinate al collegamento tra Vieste e Mattinata.

Abbiamo già accennato di come il consenso alla realizzazione dell'opera in particolare per questa tratta sia massimo e che l'ostacolo principale risieda nelle norme di salvaguardia contenute nel provvedimento istitutivo del Parco del Gargano (Decreto istitutivo: D.P.R. 5 giugno 1995).

Premesso che allo stato attuale appaiono evidenti i limiti del sistema infrastrutturale di comunicazione nel suo complesso, di cui si rileva la debole connessione al sistema più vasto.

Nel nostro paese la maggior parte degli spostamenti, sia di persone sia di merci avviene su strada. Come riportato dal Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza (PNRR), in Italia viaggiano su ferrovie solo il 6% dei passeggeri (a fronte di una media europea del 7,9%) e l'11% delle merci (rispetto al 18,7% in Europa).

*"Quella dei pendolari è una grande questione nazionale, è un tema oltre che ambientale di dignità, di diritto alla mobilità delle persone".* Rapporto Pendolaria 2015, Legambiente.

**Il PNRR non prevede la costruzione di nuove strade** ma la messa in sicurezza di quelle attualmente esistenti e l'ampliamento della rete ferroviaria, con l'obiettivo di promuovere una mobilità sostenibile. Per questo motivo la nuova Garganica non è ricompresa tra le opere del PNRR ma è finanziata con le risorse del Fondo Sviluppo e Coesione (FSC).

Il territorio italiano è caratterizzato dalla presenza di 7.903 comuni, la maggior parte dei quali (il 69,6% del totale) avente piccole o piccolissime dimensioni. Tuttavia, è nei Comuni medi che vive la maggior parte della popolazione (68,5%). Negli ultimi trent'anni, il numero totale dei Comuni si è ridotto di circa 200 unità. Un'accelerazione di questo trend in tempi più recenti è dovuta in particolar modo alle fusioni tra Comuni. Nel 2019, la popolazione si concentra prevalentemente nelle aree di pianura (49,1%) e, in secondo luogo, in collina (38,8%). L'unica zona altimetrica che subisce un calo demografico è la montagna (-2,2% dal 2011 al 2019). Nei Comuni litoranei i livelli di densità (396 abitanti per chilometro quadrato) sono mediamente più elevati rispetto a quelli dei Comuni non litoranei (167). Metà della popolazione litoranea italiana è collocata nel Mezzogiorno.

Secondo i dati presentati da Coldiretti nel 2020 **nei piccoli borghi abita il 16% degli italiani**, cioè 9,8 milioni di abitanti. E i piccoli Comuni rappresentano il 54% del suolo nazionale e in alcune regioni coprono addirittura fino al 70% del loro territorio.

Le infrastrutture di trasporto non sono fini a se stesse ma costituiscono lo strumento per realizzare i servizi di trasporto necessari per i fabbisogni di accessibilità e mobilità ed a rilanciare lo sviluppo delle aree marginali del Paese attraverso un nuovo approccio che privilegi la programmazione di investimenti realmente utili.

I trasporti hanno un peso sociale ed economico fondamentali nella vita delle persone e nella società in generale. Allo stesso tempo hanno un impatto ambientale notevole (incidenti stradali, pressione sulle infrastrutture, inquinamento atmosferico e acustico, congestione del traffico), i cui costi sono esterni, perché ricadono su tutta la collettività.

Spesa delle famiglie per i trasporti. Dal 2015 al 2018, in linea con la ripresa economica, la spesa totale delle famiglie è costantemente cresciuta, nel 2019 è lievemente calata. Nel 2020 la spesa totale è diminuita del 9%, in un contesto economico più critico a causa della pandemia. La voce di spesa relativa ai trasporti, sempre a causa della pandemia, vede un decremento ben più marcato rispetto alla media (-24,6%). Secondo le rilevazioni di Istat, la quota di spesa più rilevante per le famiglie dopo l'abitazione è destinata ai trasporti (217,5 euro nel 2020). Rispetto alle altre tipologie

familiari, le coppie con figli spendono per i trasporti la quota più elevata (circa 325 euro mensili), complice una maggiore mobilità lavorativa, di studio e familiare.

La mobilità è tra gli ambiti considerati più importanti nelle dinamiche pubbliche. Il settore dei trasporti, infatti, è uno degli elementi su cui si misura la vivibilità dei luoghi, siano essi metropolitani o in provincia.

Può rappresentare inoltre uno dei fattori che contribuiscono all'affermazione del diritto alla mobilità, e quindi alla diminuzione delle disuguaglianze su un determinato territorio.

Il PNRR – NGEU non ha finanziato investimenti stradali. Quindi per comprendere la pianificazione di settore bisogna fare riferimento all'allegato al Documento di Economia e Finanza (DEF) 2021 e ai recenti programmi FSC. Le esigenze di miglioramento della sicurezza stradale e di diminuzione dell'incidentalità trovano risposta in numerosi interventi sia di sicurezza attiva sia passiva. I primi sono finalizzati ad adeguare la sezione stradale agli standard attuali e a rettificare i tracciati esistenti.

Il tema dell'accessibilità sostenibile, e quindi della facilità di raggiungimento di alcuni nodi del sistema, in termini sia di tempi di percorrenza sia di comfort e di sicurezza, verrà perseguito attraverso il completamento di alcune maglie della rete SNIT di 1° livello, velocizzazione dei tracciati e adeguamento alla categoria superiore. Nel documento citato si trovano anche numerosi interventi per il completamento della rete TEN.

È stata individuata come criticità della rete stradale italiana l'elevata esposizione al rischio di eventi estremi e l'importanza fondamentale della rete stradale per garantire la gestione delle emergenze. Per raggiungere una maggiore resilienza della rete primaria nei confronti degli eventi critici è stato previsto un apposito programma di interventi finalizzati a tale scopo.

È innegabile che, allo stato attuale le infrastrutture stradali, costituiscano il principale collegamento tra le diverse aree del paese e che la loro costruzione in un territorio sia stata negli anni anche causa e conseguenza di uno sviluppo economico, sociale, culturale e turistico. Verificate con quali differenze la rete stradale sia diffusa in Italia si sono individuati i divari territoriali, e dove sia più urgente intervenire per migliorarne la mobilità.

Le infrastrutture di trasporto viario supportano la gran parte del traffico di merci e di passeggeri.

Le stime relative al traffico interno di merci vedono la prevalenza del trasporto su strada, che nel 2013 assorbe il 56,5% delle tonnellate/km di merce complessivamente trasportate (pari a poco più di 181 miliardi di tonnellate/km).

Ancor più, la modalità stradale prevale sulle altre in maniera netta con riferimento al traffico interno passeggeri, che per oltre il 90% si muove su strada.

Una delle priorità trasversali dei programmi nazionali riguarda la riduzione dei divari territoriali che caratterizzano il nostro paese. Non solo tra nord e sud ma anche tra i centri maggiori e le zone periferiche. In questo senso gli investimenti in infrastrutture e mobilità rappresentano un elemento fondamentale. Questi interventi, infatti, possono rivelarsi decisivi non solo per migliorare la vita dei cittadini ma anche come volano per l'economia e per rilanciare alcune aree depresse.

Considerato poi l'intensificazione di eventi meteorologici estremi in conseguenza dei cambiamenti climatici in atto che determina la necessità di interventi di carattere preventivo sulle infrastrutture fortemente esposte a tali eventi, con conseguenze molto negative per le aree interne, dove peraltro la popolazione è mediamente più anziana e i rischi causati da una prolungata interruzione della circolazione (anche di vari giorni) possono risultare particolarmente gravi, ci si pone l'obiettivo di aumentare la resilienza del sistema stradale.

La pianificazione deve andare oltre i concetti di sostenibilità ambientale ed energetica, e incoraggiare un approccio che, oltre alla conservazione del territorio ed alla salvaguardia degli equilibri climatici, miri ad elevare l'infrastruttura ad elemento qualificante del paesaggio.

L'Italia gode di un ineguagliabile patrimonio storico, artistico e culturale, una collezione di attrazioni turistiche per i viaggiatori internazionali. I flussi turistici e, nello specifico, le spese sostenute dai turisti, come rilevato dall'Osservatorio della Banca d'Italia sul turismo internazionale, rappresentano da sempre l'unico elemento generante avanzi di parte corrente della bilancia dei pagamenti.

In Italia, il contributo del Sud alle entrate turistiche è rimasto limitato, nonostante la notevole dotazione di poli culturali e naturali delle regioni meridionali e la stagione estiva potenzialmente più lunga rispetto al resto del paese, svantaggiato in materia di accessibilità, e nonostante gli investimenti per migliorare la qualità delle strutture ricettive.

Il turismo richiede innanzitutto "accessibilità"!

Uno dei principali punti di debolezza del sistema turistico italiano, ed in particolare del Sud Italia, è l'accessibilità. Accessibilità che vede prevalere per il Sud le modalità aeree e marittime, a fronte di un più bilanciato set di alternative

modali offerto nel Nord del Paese. Una piena valorizzazione del potenziale turistico del Sud dipenderà dal miglioramento delle connessioni ai poli turistici. Rispetto alle modalità di trasporto prescelte dai turisti internazionali, l'indagine della Banca d'Italia rileva che il 60% circa degli stranieri che hanno visitato l'Italia è entrato nel Paese via strada, l'81% in auto. I restanti turisti sono arrivati in gran parte per via aerea, una quota minoritaria in treno o in nave. La modalità aerea, in taluni ambiti, trainata dalla crescita dei voli *low-cost*, ha visto aumentare la propria quota rispetto alla modalità stradale, che fino pochi anni fa era la modalità di trasporto scelta da 3/4 dei viaggiatori.

Dopo aver fornito lo scenario di riferimento per le ragioni dell'opera trattando dell'accessibilità per una migliore vivibilità sociale ed economica della comunità insediata nel territorio così come per il settore turistico, si intende riprendere l'argomento più critico di contrasto al completamento del collegamento stradale tra Vico del Gargano e Mattinata: il vincolo normativo costituito dalle norme di salvaguardia associate al DPR istitutivo del Parco del Gargano.

Se vogliamo sgombrare il campo da contestazioni, talvolta meramente strumentali, e ostacoli sul percorso per dotare il Gargano di una infrastruttura non più procrastinabile per lo sviluppo del territorio a favore della sicurezza, per il miglioramento complessivo della qualità della vita ma al contempo rispettosa dei valori ambientali oggi occorre introdurre dei correttivi normativi che sbloccino tale iniziativa. Ragionando del mutato contesto socio-economico così come dello sviluppo delle conoscenze avvenuto in questi ultimi 25 anni sia relativamente all'identificazione degli ambiti naturali garganici ed alla loro evoluzione sia quelle relative alle tecnologie dell'ingegneria stradale per la protezione dell'ambiente.

...una modifica alla norma sembra dovuta. Facile-Difficile!

Si tratta infatti di modificare le (sole) **Misure di salvaguardia** (l'art. 4 sta lì) contenute nel provvedimento istitutivo del Parco Nazionale del Gargano (D.P.R. 5 giugno 1995) che per pronta evidenza si riporta nel seguito.

#### Articolo 4

##### Divieti in zona 1

#### 1. Nelle aree di zona 1, di cui al precedente art. 1 **vigono i seguenti ulteriori divieti:**

a) lo svolgimento di attività sportive con veicoli a motore;

b) la circolazione dei natanti a motore lungo le aste fluviali ed i bacini lacustri, fatta eccezione per le eventuali attività di sorveglianza, di soccorso e di esercizio della pesca professionale autorizzata;

c) la pesca sportiva e l'introduzione in ambiente naturale di specie, razze e popolazioni estranee alla flora spontanea ed alla fauna autoctona;

d) la realizzazione di opere che comportino la modificazione del regime delle acque, fatte salve le opere necessarie alla sicurezza delle popolazioni;

e) l'apertura di nuove cave, miniere e discariche per rifiuti solidi urbani e inerti;

f) l'apposizione di cartelli e manufatti pubblicitari di qualunque natura e scopo, con esclusione della segnaletica stradale di cui alla normativa vigente e di quella informativa del Parco;

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

Inutile sottolineare che la norma per come configurata rende altrettanto vietata la realizzazione di un alternativo tracciato ferroviario - peraltro con sue specifiche norme funzionali e geometriche di minor adattabilità al contesto - che da molti (ma non nell'ambito del Dibattito Pubblico appena concluso) viene messo al centro della mobilità sostenibile, promuovendolo come mezzo meno inquinante e capace di aumentare la coesione territoriale e sociale.

L'ammodernamento e rafforzamento delle linee ferroviarie gestite da Trenitalia e Ferrovie del Gargano (trasporto su ferro sulla carta perché nella realtà quotidiana effettuato con Servizio bus sostitutivo con fermata all'esterno della stazione e quindi che sfrutta la rete stradale esistente) ad oggi presenti secondo i seguenti itinerari:

- FOGGIA STAZIONE - VICO DEL GARGANO/S.MENAIO - PESCHICI-CALENELLA;
- FOGGIA STAZIONE - MANFREDONIA;

sarebbero da integrare con la rete nazionale ad alta velocità, oggetto di investimenti significativi per ridurre il gap esistente tra Nord e Sud. Il sistema di trasporto su ferro dovrebbe essere migliorato in termini di passeggeri trasportati, aumento velocità di percorrenza, sicurezza e interconnessione tra centri urbani e le altre infrastrutture, ma allo stato nulla è previsto in questo ambito e i due tronconi ferroviari citati non raggiungono gli abitati serviti esclusivamente dalla strada.

Naturalmente c'è, in particolar modo per la tratta tra Vieste e Mattinata, tutto il tema - non marginale - della V.Inc.A.

(valutazione di incidenza ambientale) che però in questo caso tutti i tecnici specialisti della materia, figure professionali di comprovata competenza in campo naturalistico/ambientale e della conservazione della natura, nei settori floristico-vegetazionale e faunistico, che non mancheranno nel raggruppamento di professionisti coinvolti nelle elaborazioni progettuali, potranno affrontare scientificamente in maniera appropriata.

Come già innanzi accennato si ritiene che in riferimento agli indicatori di significatività dei possibili effetti sulla Rete Natura 2000:

- perdita di habitat (%);
- frammentazione habitat;
- perturbazione permanente;
- alterazione popolamenti animali;

le azioni e le caratteristiche del progetto in primis (ampiezza della sede stradale, estensione e superficie complessiva impegnata, tratti in sotterraneo, quote di attraversamento, posizionamento degli imbocchi, ubicazione dei cantieri, piste di cantiere, etc.) e naturalmente le connesse mitigazioni ambientali con la sola finalità di ridurre/attenuare le interferenze su habitat e specie di interesse comunitario ed eventuali compensazioni, sulla scorta di analisi svolte alla luce delle migliori conoscenze scientifiche disponibili, non si tradurrebbero in incidenze significative negative per le specie vegetali e animali presenti.

L'intervento potrebbe avere una valutazione della significatività dell'incidenza compresa tra Bassa (non significativa – genera lievi interferenze temporanee che non incidono sull'integrità del sito e non ne compromettono la resilienza) e Media (significativa, mitigabile).

Allo stesso tempo la valutazione comparata delle soluzioni alternative di adeguamento della SS 89 e/o della SP 53 – che non conseguirebbero comunque gli stessi standard funzionali adottati per le alternative 3A e 3B (o loro evoluzioni ed ottimizzazioni) e coerenti per l'intero itinerario tra Vico del Gargano e Mattinata – non si configurerebbe come soluzione con minore interferenza sul sito risulterebbe infatti anche più penalizzante e di rango Alta (significativa, non mitigabile) in termini di incidenza.

Ad ogni buon conto si è studiata a valle degli esiti del Dibattito Pubblico come opzione fattibile tecnicamente per superare il condizionamento normativo anche una ulteriore alternativa che indicheremo come 3\* il cui asse stradale in nuova sede si sviluppa, in corrispondenza delle porzioni di Zona 1 intercettate nel suo svolgersi tra Vieste e Mattinata, esclusivamente in sotterraneo (con l'anticipazione degli imbocchi delle gallerie all'esterno del perimetro di Zona 1).

Lunghezza totale del collegamento Vieste – Mattinata: 18.4 km

N° gallerie in variante e lunghezza totale: 11 per 11.4 km

N° viadotti in variante e lunghezza totale: 15 per 2.9 km

Si segnala che in caso di incidenza negativa, che permane nonostante le misure di mitigazione definite nella Valutazione di Incidenza Appropriata, di cui al Livello II, e dopo aver esaminato e valutato tutte le possibili soluzioni alternative dell'intervento, compresa l'opzione "zero", qualora si sia in presenza – come nel caso in esame - di motivi imperativi di rilevante interesse pubblico (IROPI - *Imperative Reasons of Overriding Public Interest*) opportunamente motivati e documentati, può essere avviata la procedura di cui all'art. 6.4 della Direttiva Habitat, ovvero il Livello III della Valutazione di Incidenza, corrispondente all'individuazione delle Misure di Compensazione.

I motivi imperativi di rilevante interesse pubblico devono essere documentati e motivati dalle Amministrazioni sovraordinate deputate alla sicurezza pubblica e alla salute dell'uomo, nonché dalle Istituzioni che coordinano politiche economiche e strategiche dello Stato membro.

Si confida quindi di aver chiarito la finalità di un approccio aperto al confronto tra diverse competenze, che rappresenta una importante opportunità per tracciare un percorso condiviso, sia in ambito amministrativo così come sul piano culturale, ambientale, sociale ed economico, nell'ottica di uno sviluppo durevole e per il mantenimento e la promozione di attività umane.

L'obiettivo che ci si è prefissati con le soluzioni del DocFAP 3A e 3B per la tratta tra Vieste e Mattinata è stato quello di valutare la possibilità di adeguare la SS 89 e saldarla alla tratta tra Manfredonia e Mattinata, che per un tratto di circa 5 km oltre Mattinata in direzione di Vieste, è stata adeguata con un tracciato distante 1-2 km dal mare, contraddistinto da un continuum di opere d'arte (gallerie e viadotti), inevitabili vista la morfologia montana dei luoghi e le caratteristiche di scorrevolezza desiderate per la nuova arteria, la cui tipologia corrisponde alla sezione C1 della Norme vigenti (D.M. 5.11.2001).

In analogia si è approcciato l'ammodernamento del tronco della SS 89 di cui alle ipotesi 3A e 3B, parte con varianti di tracciato, in modo da ottenere ove possibile caratteristiche prossime a quelle della sezione C1, o in subordine della sezione C2 delle Norme, sia pure con le velocità inferiori previste per tali sezioni, e valutando comunque tratto per tratto la possibilità di procedere all'adeguamento in sede o viceversa l'impossibilità dello stesso e di conseguenza la rinuncia alla migliona o in alternativa la necessità di prevedere una variante.

Entrambe le tipologie di intervento, visto il pregio paesaggistico dei luoghi e la vulnerabilità ambientale, sono concepite in modo da risultare poco intrusive e mitigabili.

Nel DocFAP sono state individuate le alternative possibili per realizzare il nuovo collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata alla luce degli scenari socio-economici attuali e futuri e del contesto archeologico, ambientale e paesaggistico.

Il raffronto fra alternative per quanto riguarda la sostenibilità tecnica, trasportistica, economica e ambientale dell'intervento proposto, è stato condotto applicando i seguenti criteri:

- sostenibilità ambientale (ambiente-idraulica-geologia). Valutazione della riduzione o perdita di valore ambientale espressa dall'area di studio nonché delle interferenze con aree di rischio idraulico e geomorfologico per ciascuna alternativa;
- fattibilità tecnica. Valutazione degli elementi più significativi della progettazione con indicatori di sintesi che potessero riassumere in modo accessibile i contenuti tecnici espressi da ciascuna alternativa;
- sostenibilità economico-finanziaria e trasportistico-territoriale. Confronto tra costi attesi e benefici previsti per la collettività sulla base per ogni alternativa di uno studio trasportistico, di un inquadramento socio-economico e di una valutazione dei costi di realizzazione; elementi confluiti complessivamente nell'analisi costi-benefici.

Dai risultati della matrice di sostenibilità ambientale, è emerso che le due macro alternative che ottimizzano meglio l'aspetto ambientale, sociale e tecnico sono le soluzioni 1A+2+3A e 1B+2+3A mentre le due che meglio ottimizzano l'aspetto economico sono le soluzioni 1B+2+3B e 1C+2+3B.

Infine, dal punto di vista della sostenibilità finanziaria dell'intervento, sulla base dei risultati dell'analisi costi-benefici per le otto macro alternative si è ritenuto opportuno indagare come ottimizzare i benefici a parità di investimenti immaginando di realizzare l'itinerario completo per stralci funzionali. A partire quindi dalle macro alternative 1B+2+3B e 1C+2+3B, che hanno ottenuto i migliori risultati, si è stimato che in entrambi i casi il costo dell'itinerario 3 sarebbe circa il 60%-70% del totale rispetto a un beneficio di incremento di accessibilità pari al 30%-45%. Al fine di massimizzare nel breve periodo i benefici attesi dall'intervento sarebbe quindi più vantaggioso orientare i finanziamenti disponibili preliminarmente alla realizzazione dell'itinerario 1C o 1B e quindi all'itinerario 2.

Al fine di offrire ulteriori elementi utili alla scelta della soluzione da realizzare, si è ritenuto opportuno affiancare al confronto di cui sopra fra le otto macro alternative un raffronto – sulla base della stessa matrice di sostenibilità ambientale – delle quattro alternative progettuali studiate per l'itinerario 1, per i seguenti motivi:

- poiché l'itinerario 2 è fisso per tutte le otto macro alternative, sicuramente non è l'elemento discriminante nella scelta e anzi, aumentando l'estensione dell'area oggetto di raffronto, ha l'effetto di rendere meno evidenti gli scostamenti relativi tra una macro alternativa e l'altra;
- allo stesso modo, poiché la lunghezza dell'itinerario 3 è quasi il doppio di quella delle alternative dell'itinerario 1, nella matrice di sostenibilità ambientale ha un peso che tende a predominare sulle differenze fra gli indici che si determinano valutando isolatamente le quattro alternative dell'itinerario 1.

Dai risultati della matrice di sostenibilità ambientale emerge un evidente maggior ottimizzazione degli aspetti considerati per le alternative 1A e 1B rispetto alle 1C e 1D che, essendo più aderenti al territorio, presentano un impatto al suolo più importante. Le alternative 1A e 1B sono anche quelle che meglio si inseriscono rispetto alla componente paesaggistica e in particolare non impattano sugli olivi monumentali vincolati ai sensi della legge regionale 14/2007.

In merito al livello di flessibilità delle viabilità di progetto nel caso in futuro gli investimenti previsti nell'area portassero a un aumento sostanziale di traffico dovuto a un incremento di popolazione residente e turistica, le alternative 1A e 1B risultano decisamente più flessibili delle 1C e 1D.

Inoltre, sotto l'aspetto di suddivisione dell'appalto in stralci funzionali le alternative 1B, 1C e 1D sono sicuramente più adattabili a una realizzazione parziale o distribuita nel tempo piuttosto che l'alternativa 1A.

In un contesto fortemente bisognoso di ridefinire il significato profondo dello sviluppo e dei sistemi di misurazione della prosperità attraverso interventi urgenti e decisi volti al perseguimento dei 17 Obiettivi di Sviluppo Sostenibile dell'Agenda 2030, le infrastrutture rappresentano un tassello chiave per costruire i pilastri di un Paese più moderno, inclusivo e sostenibile.

Nella nuova visione dello sviluppo infrastrutturale, che pienamente risponde alle esigenze della strategia UE per la *Sustainable and Smart Mobility*, che fa propri gli indirizzi della Politica di Coesione Territoriale e dell'Agenda Territoriale 2030 e mira al raggiungimento degli obiettivi della terza missione del Piano Nazionale di Ripresa e Resilienza, ciascun progetto infrastrutturale diviene espressione di un progetto sociale capace di valorizzare il territorio e il paesaggio di riferimento per accogliere le istanze della collettività, per generare valore attraverso nuovi scenari di sviluppo socio-economico ed ambientale.

La realizzazione di una grande opera infrastrutturale rappresenta, infatti, un'occasione straordinaria di trasformazione per supportare una crescita sostenibile dei luoghi e delle comunità interessate in una prospettiva di lungo periodo.

La nuova visione dello sviluppo infrastrutturale sposa la Sostenibilità come *driver* fondamentale per accompagnare la transizione in atto e affrontare le disuguaglianze sociali e territoriali che affliggono il Paese, in primis il rapporto Nord-Sud, ma anche quello tra centri e periferie e fra città e aree interne e rurali in tutto il territorio.

Le risorse finanziarie rese disponibili nei più recenti strumenti finanziari, l'obbligo per gli interventi previsti di rispettare il principio *Do No Significant Harm* (DNSH) pena l'esclusione dall'accesso ai finanziamenti, individuano un'unica chiara via in cui la strategia globale di sviluppo sostenibile prende forma concreta in progetti volti al raggiungimento degli obiettivi di neutralità carbonica, di transizione ecologica ed inclusione sociale per realizzare i territori e le comunità del futuro, più coese, verdi, attrattive, moderne e digitali.

Questo progetto costituisce un'occasione straordinaria per promuovere la mobilità e le infrastrutture sostenibili come elementi chiave che contribuiscono in maniera tangibile alla ripartenza del Paese supportando una crescita sana e sostenibile in linea con le attuali sfide a livello globale.

La soluzione individuata:

- interpreta un'occasione per valorizzare il territorio e il paesaggio di riferimento, per rispondere alle esigenze della collettività, per generare valore attraverso nuovi scenari di sviluppo socio-economico;
- è espressione di un'evoluzione imprescindibile nel contesto attuale, fortemente bisognoso di strategie capaci di garantire una crescita sostenibile ed inclusiva, in cui anche l'ingegneria è chiamata a svolgere un ruolo chiave nella ricerca e nell'attuazione di interventi e soluzioni concrete per integrare la sostenibilità in tutti i processi di sviluppo nell'ottica di contribuire alla transizione globale in atto;
- è un nuovo *concept* di ingegneria e architettura capace di misurare oggettivamente il significato più ampio dell'inserimento territoriale di un'opera infrastrutturale e di restituire alla comunità il senso pieno della trasformazione e dei benefici indotti dalla progettazione e realizzazione di infrastrutture sostenibili;
- è l'espressione di un progetto sociale, rispondente ai bisogni delle comunità locali, radicata nella tradizione e nel valore identitario dei luoghi, fertile nell'apportare un miglioramento alla qualità della vita, nel generare benefici per il territorio, nell'offrire un nuovo sistema di mobilità più efficiente e sostenibile;

Questa strada incarna una nuova concezione di infrastruttura che diviene elemento generativo capace di innescare efficaci opportunità di crescita per i territori e le comunità interessate. L'infrastruttura in questa nuova visione genera valore non solo in quanto opera, non solo in termini funzionali in relazione alla sua capacità di offrire un nuovo scenario di mobilità sostenibile, ma anche e soprattutto perché determina e contribuisce alla ridefinizione dell'ecosistema nella sua accezione più ampia.

Le infrastrutture sostenibili prendono forma dal complesso sistema *paesaggio-relazioni*, che caratterizza il territorio di riferimento ed esplicita l'identità, le vocazioni, i caratteri distintivi dei luoghi e delle comunità coinvolte, per indirizzare un processo di trasformazione e valorizzazione volto a fornire un contributo concreto alla strategia globale di sviluppo sostenibile attraverso la più efficace integrazione e sinergia tra nuove forme di trasporto, riqualificazione e rigenerazione di spazi urbani, rivalutazione del patrimonio paesaggistico e storico-culturale, attivando le potenzialità dei territori, già espresse o non ancora esplicitate, in una visione prospettica con effetti a lungo termine.

Le infrastrutture di trasporto costituiscono il "sistema nervoso" di un Paese e come tali possono abilitare e dare linfa ad una rete di progetti integrati che si traducono in una trasformazione in chiave sostenibile dei territori.

In conclusione, ritenuto che nel DocFAP presentato siano stati forniti tutti gli strumenti per valutare quale sia la miglior soluzione di progetto in funzione degli aspetti analizzati: ambientali, sociali, tecnici ed economici-finanziari.

Considerati i temi emersi, le preferenze/criticità rappresentate e le proposte formulate nel corso del Dibattito Pubblico affrontati in un processo decisionale per la realizzazione delle opere pubbliche in maniera innovativa per soddisfare al meglio le esigenze di tutti i portatori d'interesse coinvolti concretizzatosi attraverso un percorso di ascolto e confronto molto partecipato **il Proponente intende promuovere la redazione del PFTE di seconda fase prioritariamente sulla soluzione 1B\*+2 che realizzano il nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano (SS693) e Vieste (SS89) ed**

**associano ai valori particolarmente positivi sia della analisi costi-benefici sia della analisi multicriteria un ampio consenso da parte delle comunità.**

**Per la tratta Vieste – Mattinata** - la cui lunghezza dell'itinerario e onerosità finanziaria è maggiore di quello tra Vico del Gargano e Vieste - verranno promossi dal Proponente chiarimenti e approfondimenti attraverso l'istituto dell'interpello in materia ambientale, per confrontarsi con l'Autorità Ambientale (Ministero della transizione ecologica) coinvolgendo anche il Parco Nazionale del Gargano, circa l'interpretazione delle misure di salvaguardia della Zona 1 contenute nel decreto istitutivo del Parco e sull'applicazione di tali norme alla presente iniziativa strategica.

In esito a tale interlocuzione si potranno **aggiornare le analisi e completare le valutazioni tra l'opzione 3A** già risultata preferibile sia nella analisi costi-benefici sia nella analisi multicriteria con un ampio consenso da parte delle comunità **ed una ulteriore opzione identificata come 3\*** che raccoglie le indicazioni formulate dai partecipanti al Dibattito Pubblico il cui asse stradale in nuova sede si sviluppa, in corrispondenza delle porzioni di Zona 1 intercettate nel suo svolgersi tra Vieste e Mattinata, esclusivamente in sotterraneo.

Il Dibattito Pubblico ha peraltro evidenziato nelle sue diverse interlocuzioni una carenza di dati e informazioni ufficiali sull'ambiente in generale e sul Parco Nazionale del Gargano in particolare sufficientemente completa e valida, da cui origina la necessità di un lavoro di ricerca complesso e articolato che include molteplici fasi: dalla raccolta sistematica dei dati primari al monitoraggio e al controllo, dalla verifica della solidità scientifica delle informazioni allo sviluppo di indicatori statistici sempre più efficaci nel descrivere le condizioni ambientali del Parco.

ANAS potrà supportare lo sviluppo delle conoscenze nel territorio attraversato, concordando con i referenti del Parco Nazionale del Gargano l'attivazione della rilevazione di dati, dell'impostazione/implementazione di sistemi informativi, di ricerche specialistiche, ecc.; che nel caso di specie, si può esemplificare in relazione al sistema delle reti ecologiche, delle quali potrà essere arricchito il censimento a livello locale finalizzato a valutare gli impatti - reversibili e non - che la nuova infrastruttura potrà provocare in ordine alla compromissione e all'eliminazione dei corridoi biologici e paesaggistici residui.

Tale lavoro potrà esser svolto dal Parco in collaborazione con ANAS per restituire un quadro preciso e dettagliato della situazione ambientale del Parco, soddisfacendo la richiesta di conoscenza delle principali tematiche e di libero accesso ai dati da parte di un pubblico esteso che include il comune cittadino, i tecnici, i ricercatori, i decisori politici.

È auspicabile che venga condotta, in parallelo all'iter progettuale ed autorizzativo della tratta Vico del Gargano-Vieste, una fotografia di maggior dettaglio dell'ambiente per gli ambiti di Zona 1 interessati dall'intervento lungo la tratta Vieste-Mattinata che, almeno per alcune componenti ambientali (in particolare quelle connesse alla Biodiversità: Vegetazione, Fauna e Ecosistemi), dovrebbe fornire un numero di dati significativo alla definizione di una analisi ambientale funzionale alla valutazione di impatto ambientale ed alla integrata valutazione d'incidenza per l'accertamento in futuro della compatibilità del progetto di questa tratta.

Le prossime fasi saranno quindi l'affidamento e contrattualizzazione dell'incarico di progettazione per la redazione del Progetto di Fattibilità Tecnico-Economica, a partire dalle indicazioni contenute nel presente Dossier sulla soluzione prescelta e facendo riferimento per le parti applicabili alle recenti Linee guida del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici - *Linee guida per la redazione del progetto di fattibilità tecnica ed economica da porre a base dell'affidamento di contratti pubblici di lavori del PNRR e del PNC*, comprensivo tra gli altri di:

- rilievi plano-altimetrici e stato di consistenza delle opere esistenti e di quelle interferenti nell'immediato intorno dell'opera da progettare;
- relazione di verifica preventiva dell'interesse archeologico, per la procedura d.lgs. 50/2016 art. 25, c. 1) in accordo alle nuove linee guida dell'archeologia preventiva approvate, con il Decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 14 febbraio 2022 (pubblicato nella Gazzetta Ufficiale - Serie Generale n.88 del 14 aprile 2022), *Linee guida per la procedura di verifica dell'interesse archeologico e individuazione di procedimenti semplificati*.
- studio di impatto ambientale e relazione di incidenza relativamente alle aree naturali protette di cui alla Rete Natura 2000 (S.I.C., Z.P.S., Z.S.C.);
- relazione di sostenibilità dell'opera;
- relazione paesaggistica ai sensi (art. 146 e 149 Dlgs 42/2004).

Il progettista svilupperà, nel rispetto del quadro esigenziale, tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione dei seguenti aspetti:

- il soddisfacimento dei fabbisogni della collettività;
- la qualità architettonica e tecnico funzionale e di relazione nel contesto dell'opera;

- la conformità alle norme ambientali, urbanistiche e di tutela dei beni culturali e paesaggistici, nonché il rispetto di quanto previsto dalla normativa in materia di tutela della salute e della sicurezza;
- un limitato consumo del suolo;
- il rispetto dei vincoli idrogeologici, sismici e forestali nonché degli altri vincoli esistenti;
- il risparmio e l'efficientamento ed il recupero energetico nella realizzazione e nella successiva vita dell'opera, nonché la valutazione del ciclo di vita e della manutenibilità delle opere;
- la compatibilità con le preesistenze archeologiche;
- la compatibilità geologica, geomorfologica, idrogeologica dell'opera;
- accessibilità e adattabilità secondo quanto previsto dalle disposizioni vigenti in materia di barriere architettoniche;

nonché gli elaborati grafici per l'individuazione delle caratteristiche dimensionali, volumetriche, tipologiche, funzionali e tecnologiche dei lavori da realizzare e le relative stime economiche, secondo le modalità previste nel regolamento di cui all'articolo 216, comma 27-octies, del D.Lgs. 50/2016 ivi compresa la scelta in merito alla possibile suddivisione in lotti funzionali. Il progetto di fattibilità tecnica ed economica deve consentire, ove necessario, l'avvio della procedura espropriativa.

Il Progetto di Fattibilità Tecnico-Economico sarà quindi presentato al **Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici** per l'espressione del parere obbligatorio e successivamente per rendere più efficienti le procedure amministrative e innalzare il livello di tutela ambientale verrà avviata la **procedura di competenza statale per il rilascio del Provvedimento Unico Ambientale (PUA)** che assorbe anche l'autorizzazione paesaggistica e la verifica di interesse culturale, i nulla osta idrogeologici, l'autorizzazione sismica e quelle riguardanti gli scarichi nel sottosuolo e nelle acque sotterranee.

Lo step successivo sarà relativo alla **Conferenza di Servizi** di cui agli articoli 14, 14-bis e 14-ter della legge 7 agosto 1990, n. 241, e di cui all'articolo 3 del decreto del Presidente della Repubblica 18 aprile 1994, n. 383, con la connessa preventiva comunicazione dell'avvio del procedimento di cui all'articolo 11 del decreto del Presidente della Repubblica 8 giugno 2001, n. 327.

# Scheda di sintesi alternativa prescelta Itinerario 1+2

## PREMESSA

L'itinerario prescelto rappresenta il collegamento tra Vico del Gargano e Vieste ed è la risultante degli itinerari 1+2 studiati nel DocFAP.

Per l'itinerario 1 l'alternativa 1B è risultata essere quella più rispondente agli obiettivi prefissati, a partire da questa si sono apportate alcune ottimizzazioni che prendono spunto da osservazioni e proposte emerse nella fase del dibattito pubblico. In sintesi i punti:

- confermare gli standard geometrici dei lotti precedenti, caratterizzati da un basso livello di tortuosità;
- confermare l'accesso a Peschici nella posizione più favorevole, anticipandolo rispetto allo svincolo di località Mandrione;
- privilegiare la riduzione dell'impronta dell'opera ricorrendo, ove sensato, a soluzioni in galleria
- ridurre le pendenze, soprattutto nei tratti in galleria.

Quest'ultimo obiettivo è il più complesso da raggiungere, in quanto l'attuale termine, inizio del tratto oggetto di questo progetto, si trova ad una quota molto elevata (340m slm), mentre la zona dello svincolo per Peschici è molto più basso (90m slm). Pertanto, accogliendo anche parzialmente un suggerimento emerso nel dibattito pubblico, l'inizio del nuovo segmento viene anticipato di circa 400m e tramite una rotatoria realizza una diversione che consente l'inserimento di un'ampia curva.

Con questi accorgimenti si ottiene un abbassamento del punto di inizio di circa 12 m ed un allungamento del percorso di circa 1 km con un drastico abbattimento delle pendenze ed una sensibile riduzione dell'altezza e dello sviluppo dei viadotti.

L'intera tratta per complessivi 10.834,53 m è suddivisibile in tre stralci funzionali:

- 1B1 da Vico del Gargano fino alla Rotatoria di Peschici (dal km 0+000 al km 7+081) per una estesa totale di 7.081,92 m;
- 1B2 dalla Rotatoria di Peschici fino alla rotatoria in località Risega (dal km 7+081 al km 9+835) per una estesa totale di 7.081,92 m;
- 2 dalla rotatoria in località Risega fino alla rotatoria di Vieste (dal km 9+835 al km 18+635)

Nella tratta 2 sempre prendendo spunto da un suggerimento emerso nel DP è stata aggiunta una rotatoria al km 17 dove la strada di progetto interseca la SP52ter.

## DESCRIZIONE DELL'ALTERNATIVA PRESELTA

La nuova viabilità di connessione tra Vico del Gargano e Vieste ha **origine con la rotatoria "Vico del Gargano"** da realizzarsi in sede alla SS 693 (ex SSV del Gargano) proveniente da Lesina, circa 400m prima dello svincolo esistente di Vico del Gargano (connessione della SS 693 con la SP 144 di collegamento con la SS 89 nel suo tratto litoraneo e la SP 528 per Vico del Gargano).

La nuova rotatoria a raso a 3 bracci di progetto, posizionata nel punto di appoggio tra il viadotto S. Nicola ed il viadotto Acqua del Signore è caratterizzata da un diametro esterno di 50 m, ha il ramo di innesto della viabilità in oggetto che si posiziona a nord.

Il tracciato completamente in nuova sede presenta nella parte iniziale di circa 7 km, per superare una morfologia particolarmente accidentata, una sequenza di opere d'arte importanti gallerie e viadotti.

Al km 7+081 è ubicata la **seconda intersezione "Peschici"**, che costituisce il punto di accesso al nucleo abitato principale

di Peschici ed alle sue frazioni, realizzata attraverso la connessione tra la nuova viabilità e la SS 89 "Garganica" costituita da una rotonda a 3 bracci a cui si raccorda un'asta di collegamento ad una ulteriore rotonda sempre a 3 bracci, posizionata in corrispondenza dell'asse esistente della SS 89 (ca km 89), entrambe le rotonde sono caratterizzate da un diametro esterno di 50 m.

Tale rotonda può essere considerata il limite di un primo stralcio funzionale o lotto costruttivo dell'appalto.

Il tracciato, quindi, prosegue nuovamente in nuova sede a mezzacosta bypassando un tratto particolarmente tortuoso e acclive della SS 89 attraverso una serie di viadotti di dimensioni abbastanza limitati e una galleria di circa 860m.

Al km 9+833 è ubicata la **terza intersezione "Risega"** a rotonda con diametro esterno di 50 m posta in territorio del Comune di Vieste sulla SS 89 che da questo punto in poi consente di essere adeguata in sede per un'estesa di quasi 8 km se si escludono dei punti singolari. Tale rotonda può essere considerata come il limite del secondo stralcio funzionale.

Dopo circa 1500 m si prevede una **quarta intersezione "Mandrione"** a rotonda, caratterizzata da un diametro esterno pari a 50 m, di connessione con la SP 52 bis "del Mandrione", che rappresenta nel suo ramo verso la costa l'accesso a tutti i villaggi turistici e spiagge posti lungo la SP 52 litoranea tra Peschici e Vieste dalla località Sfinalicchio, passando per Santa Maria di Merino, Torre di Porticello, Palude Mezzane e fino alla Defensola. Nella direzione contraria verso l'entroterra la SP 52 bis "del Mandrione" attraversa la Foresta Umbra fino a connettersi con la SP 52b nel territorio del Comune di Monte Sant'Angelo.

Il tracciato in progetto prevede il mantenimento del viadotto esistente sul Torrente Macchio opportunamente adeguato e poi prosegue esattamente sulla sede esistente. Tra il km 12+350 e il km 12+900 la rettifica della curva esistente lo allontana a sud per poi tornare in sede.

Tra il km 13+500 e il km 15+200 nasce la prima variante locale, l'asse di tracciato si allontana in sinistra rispetto al tracciato attuale in rilevato, in questo tratto viene realizzata una corta galleria di 140 m. Una seconda piccola variante si ha tra il km 15+900 e il km 16+650 dove la rettifica di una curva allontana in sinistra il nuovo tracciato dall'esistente, altimetricamente trattasi prevalentemente di un tratto in rilevato.

L'ultima piccola variante locale si trova tra il km 16+900 e km 17+500 dove la rettifica del tracciato elimina due piccole curve la prima destrorsa e la seconda sinistrorsa, inglobandole in un'ampia curva destrorsa, anche in questo tratto il tracciato è sempre in rilevato, al km 16+571, al km 16+901 e al km 17+265 si prevedono tre opere di attraversamento del corso d'acqua.

Nell'ultimo tratto il tracciato presenta due ulteriori innesti:

- una **quinta intersezione al km 17+050 "Vieste – loc. Calma"** a rotonda all'incrocio con SP 52 ter – in questo caso proprio raccogliendo una delle proposte emerse nel Dibattito Pubblico;
- una **sesta intersezione al km 18+630 "Vieste – Centro"** a rotonda in località Fugeredda/Focareta alle porte del centro abitato di Vieste dove terminare l'intervento che si sviluppa all'eterno del perimetro della Zona 1 del Parco Nazionale del Gargano.

Da questo caposaldo si potrà proseguire per la tratta terminale fino a Mattinata.

In tutto l'itinerario che si appoggia su l'esistente SS 89 la maggior parte degli accessi alle proprietà confinanti con la strada oggi esistenti, vengono ripristinati tramite la realizzazione di viabilità locali di servizio a quella principale.

## ELENCO DELLE OPERE D'ARTE PRINCIPALI

### Viadotti

N. OPERA	PROG INIZIALE	PROG FINALE	LUNGHEZZA (M)	INTERVENTO	CATEGORIA
VI-01	km 0+040.03	km 0+750.02	710.00	VARIANTE	C1
VI-02	km 1+685.25	km 3+835.25	150.00	VARIANTE	C1
VI-03	km 2+150.31	km 2+400.31	250.00	VARIANTE	C1
VI-04	km 2+760.98	km 2+965.98	205.00	VARIANTE	C1
VI-05	km 3+460.68	km 3+960.68	500.00	VARIANTE	C1
VI-06	km 4+902.75	km 4+987.75	85.00	VARIANTE	C1
VI-07	km 5+935.34	km 5+985.34	50.00	VARIANTE	C1
VI-08	km 6+705.69	km 7+055.69	350.00	VARIANTE	C1
VI-09	km 7+267.29	km 7+502.29	235.00	VARIANTE	C1
VI-10	km 7+760.89	km 7+880.89	120.00	VARIANTE	C1
VI-11	km 8+144.33	km 8+244.33	100.00	VARIANTE	C1
VI-12	km 9+270.62	km 9+320.62	50.00	VARIANTE	C1
VI-13	km 9+622.23	km 9+722.23	100.00	VARIANTE	C1
VI-ESIST	km 14+045.00	km 14+085.00	40.00	SEDE	C1

### Gallerie

N. OPERA	PROG INIZIALE	PROG FINALE	LUNGHEZZA (M)	INTERVENTO	CATEGORIA
GA-01	km 0+834.22	km 1+635.22	801.00	VARIANTE	C1
GA-02	km 1+897.87	km 2+101.87	204.00	VARIANTE	C1
GA-03	km 2+445.47	km 2+732.47	287.00	VARIANTE	C1
GA-04	km 2+997.91	km 3+359.91	362.00	VARIANTE	C1
GA-05	km 4+049.87	km 4+815.37	765.50	VARIANTE	C1
GA-06	km 5+042.89	km 5+887.89	845.00	VARIANTE	C1
GA-07	km 6+020.45	km 6+333.45	313.00	VARIANTE	C1
GA-08	km 8+351.52	km 9+217.52	866.00	VARIANTE	C1
GA-09	km 9+427.21	km 9+556.21	129.00	VARIANTE	C1
GA-10	km 14+472.42	km 14+612.42	140.00	VARIANTE	C1

Complessivamente nella tratta 1B (interamente in nuova sede) sono presenti (m):

TRINCEE 1.556,10      RILEVATI 1.910,93      VIADOTTI 2.795      GALLERIE 4.572,50

mentre nella tratta 2 (prevalentemente adeguamento in sede con varianti locali) sono presenti (m):

TRINCEE 2.343,36      RILEVATI 5.400,50      VIADOTTI 40      GALLERIE 141,00

## QUADRO ECONOMICO

Di seguito si riporta la stima complessiva dell'estensione delle diverse tratte funzionali 1B1+1B2+2 a partire dalle quali è stato determinato l'importo dei lavori stimato con applicazione dei seguenti prezzi parametrici lineari per lavori similari aggiornati a seguito delle variazioni dei prezzi dei materiali da costruzione più significativi rispetto alla precedente emissione del DocFAP 2021:

	Tipo	Incidenza	Lunghezza [m]	Costo [Euro/m]	Importo [Euro]
Tratta 1B1 categoria C1 esclusivamente in variante	Rilevato	9%	608,32	3.650,00	2.220.368,00
	Trincea	10%	706,10	2.800,00	1.977.080,00
	Viadotti H30	22%	1540,00	20.000,00	30.800.000,00
	Viadotti 30<H<50	9%	650,00	24.000,00	15.600.000,00
	Gallerie <1000m	51%	3577,50	30.000,00	107.325.000,00
RIEPILOGO	Totale lavori				157.922.448,00
	Costi della sicurezza	8%			12.633.795,84
	Somme a disposizione	25%			39.480.612,00
	Oneri investimento	12,5%			19.740.306,00
	<b>Costo complessivo</b>				<b>229.777.161,84</b>

	Tipo	Incidenza	Lunghezza [m]	Costo [Euro/m]	Importo [Euro]
Tratta 1B2 categoria C1 esclusivamente in variante	Rilevato	35%	1.302,61	3.650	4.754.526,50
	Trincea	23%	850,00	2.800	2.380.000,00
	Viadotti H30	16%	605,00	20.000	12.100.000,00
	Viadotti 30<H<50				
	Gallerie <1000m	27%	995,00	30.000	29.850.000,00
RIEPILOGO	Totale lavori				49.084.526,50
	Costi della sicurezza	8%			3.926.762,12
	Somme a disposizione	25%			12.271.131,63
	Oneri investimento	12,5%			6.135.565,81
	<b>Costo complessivo</b>				<b>71.417.986,06</b>

	Tipo	Incidenza	Lunghezza [m]	Costo [Euro/m]	Importo [Euro]
Tratta 2 prevalentemente adeguamento in sede categoria C2 con varianti locali categoria C1	Rilevato	68%	5.400,50	1.825	9.855.912,50
	Trincea	30%	2.343,36	1.400	3.280.704,00
	Viadotti H30				
	Viadotti 30<H<50				
	Gallerie <1000m	2%	141,00	30.000	4.230.000,00
RIEPILOGO	Totale lavori				17.366.616,50
	Costi della sicurezza	8%			1.389.329,32
	Somme a disposizione	25%			4.341.654,13
	Oneri investimento	12,5%			2.170.827,06
	<b>Costo complessivo</b>				<b>25.268.427,01</b>

Per un costo complessivo pari a € 326.463.574,91 di cui per lavori € 224.373.591,00.

# Scheda di sintesi alternativa 3\*

## (opzione ulteriore rispetto alle alternative 3A e 3B)

### PREMESSA

L'itinerario costituente l'alternativa 3\* rappresenta il collegamento tra Vieste e Mattinata e attraversa un paesaggio complesso dal punto di vista ambientale e vincolistico.

Per tale itinerario inizialmente sono state studiate 4 alternative di tracciato fattibili di cui due (3A e 3B) che insistono sulla SS 89 esistente per un primo tratto e poi proseguono in variante per la maggior parte del tracciato mentre le altre due come miglioramento in sede dell'attuale SS 89 o della SP 53, durante il dibattito pubblico è stato esaminato anche uno studio elaborato dalla Provincia di Foggia che prevede tratti di adeguamento in sede e tratti in variante della SP 53.

A fronte di tutte le criticità emerse durante il dibattito pubblico, ma soprattutto dal condizionamento normativo dovuto dal divieto di realizzare infrastrutture nella Zona 1 del Parco Nazionale del Gargano è stata sviluppata una ulteriore soluzione (n.6) identificata come 3\* omogenea per caratteristiche geometriche e funzionali a quelle individuate per la tratta tra Vico del Gargano e Vieste che garantisca sempre l'attraversamento in sotterraneo (galleria naturale) delle perimetrazioni di Zona 1 - a maggior tutela - prevedendo gli imbocchi delle gallerie e quindi i passaggi all'aperto ampiamente all'esterno di tali confini.

### DESCRIZIONE DELL'ALTERNATIVA 3\*

(per le alternative 3A e 3B si rimanda alle descrizioni di dettaglio contenute nel DocFAP)

L'alternativa 3\*, di estesa complessiva pari a circa 18.4 km, si presenta nei primi 3.3 km come adeguamento della sede esistente della SS 89 "Garganica" per poi proseguire in variante fino a fine tracciato.

Tale alternativa ha origine con una rotatoria a quattro bracci che permettono la riconnessione con la SS 89 dir Vieste ad est, la nuova viabilità di progetto di rettificazione tra Vieste e Peschici a nord e la viabilità comunale di accesso alla località Rosoli ad ovest; e termina con una rotatoria di riconnessione con la SP 53 e l'accesso nord della nuova SS 688 "Variante di Mattinata" aperta al traffico a dicembre 2004; tale intersezione sarà realizzata tra le località Mattinatella (a sud) e Baia delle Zagare (a est).

Il primo tratto di adeguamento in sede è prevalentemente in rilevato, sono presenti 3 viadotti di lunghezza rispettivamente 180 m, 520 m, e 55 m.

Al km 3+300 il tracciato va completamente in variante rispetto all'esistente con un'alternanza di lunghe gallerie e viadotti che si susseguono fino all'innesto terminale nei pressi di Mattinata con la SS 688.

La lunghezza delle gallerie risulta condizionata dalla necessità di attraversare le diverse tratte della Zona 1 del Parco Nazionale del Gargano sempre in galleria, facendo attenzione che gli imbocchi delle stesse si trovino al di fuori di tali ambiti.

Questa soluzione costituisce una evoluzione progettuale basata sulle alternative analizzate in precedenza potenzialmente più efficace per minimizzare ulteriormente l'impatto ambientale dell'opera, orientato già a monte, e garantire il rispetto del vincolo normativo per la salvaguardia della Zona 1 del Parco Nazionale del Gargano conciliando e facendo convergere gli interessi di tutela ambientale con quelli volti ad assicurare un'equa distribuzione delle condizioni di benessere umano, puntando alla qualità della vita, alla sicurezza ed ai servizi per i cittadini.

L'alternativa 3\* si caratterizza per una estensione complessiva dei tratti in galleria (n.11) pari a 10.896 m pari al 59% dell'intero percorso di cui 5 superiori a 1.000 m (GA-01 1.115 m; GA-03 1.463 m; GA-05 4.143 m; GA-09 1.277 m; GA-11 1.573 m) e 2.515 m di viadotti.

**ELENCO DELLE OPERE D'ARTE PRINCIPALI***Viadotti*

<b>N. OPERA</b>	<b>PROG INIZIALE</b>	<b>PROG FINALE</b>	<b>LUNGHEZZA (M)</b>	<b>INTERVENTO</b>	<b>CATEGORIA</b>
<b>VI-01</b>	km 1+256	km 1+432	175.00	SEDE	C2
<b>VI-02</b>	km 3+156	km 3+291	135.00	SEDE	C2
<b>VI-03</b>	km 4+496	km 4+566	70.00	VARIANTE	C1
<b>VI-04</b>	km 4+674	km 4+774	100.00	VARIANTE	C1
<b>VI-05</b>	km 5+023	km 5+373	350.00	VARIANTE	C1
<b>VI-06</b>	km 5+525	km 5+575	50.00	VARIANTE	C1
<b>VI-07</b>	km 5+016	km 6+186	170.00	VARIANTE	C1
<b>VI-08</b>	km 7+715	km 7+765	50.00	VARIANTE	C1
<b>VI-09</b>	km 8+012	km 8+187	175.00	VARIANTE	C1
<b>VI-10</b>	km 8+401	km 8+451	50.00	VARIANTE	C1
<b>VI-11</b>	km 12+875	km 13+100	225.00	VARIANTE	C1
<b>VI-12</b>	km 13+455	km 13+565	110.00	VARIANTE	C1
<b>VI-13</b>	km 14+919	km 15+139	220.00	VARIANTE	C1
<b>VI-14</b>	km 15+379	km 15+564	185.00	VARIANTE	C1
<b>VI-15</b>	km 17+217	km 17+667	450.00	VARIANTE	C1

*Gallerie*

<b>N. OPERA</b>	<b>PROG INIZIALE</b>	<b>PROG FINALE</b>	<b>LUNGHEZZA (M)</b>	<b>INTERVENTO</b>	<b>CATEGORIA</b>
<b>GA-01</b>	km 3+343	km 4+458	1115.00	VARIANTE	C1
<b>GA-02</b>	km 5+629	km 5+969	340.00	VARIANTE	C1
<b>GA-03</b>	km 6+234	km 7+687	1463.00	VARIANTE	C1
<b>GA-04</b>	km 7+809	km 8+983	174.00	VARIANTE	C1
<b>GA-05</b>	km 8+232	km 12+375	4143.00	VARIANTE	C1
<b>GA-06</b>	km 12+474	km 12+842	370.00	VARIANTE	C1
<b>GA-07</b>	km 13+130	km 13+282	152.00	VARIANTE	C1
<b>GA-08</b>	km 13+306	km 13+417	111.00	VARIANTE	C1
<b>GA-09</b>	km 13+602	km 14+879	1277.00	VARIANTE	C1
<b>GA-10</b>	km 15+175	km 15+353	178.00	VARIANTE	C1
<b>GA-11</b>	km 15+611	km 17+187	1573.00	VARIANTE	C1

Si consideri che l'alternativa 3A del DocFAP risultata al netto del condizionamento normativo quella preferibile nel confronto della matrice di sostenibilità e nei giudizi espressi dai numerosi partecipanti al Dibattito Pubblico prevedeva una estesa complessiva a pari a circa 16.3 km, sempre con adeguamento della sede esistente della SS 89 "Garganica" nei primi 3.3 km per poi proseguire in variante fino a fine tracciato con tratti in galleria pari a complessivi 9.577 m e 2.282 m di viadotti. Da cui risultava un costo stimato per lavori di circa € 342.348.862 ed un importo di investimento totale di € 498.119.142.

La scelta di una opzione a minore impatto ambientale ovvero che adotta una misura di riduzione attiva che abbatte gli effetti dell'opera in termini di ingombro fisico nel rispetto del vincolo normativo, qualora non modificato, comporterà un incremento del costo dei lavori e del correlato investimento per interiorizzare gli impatti residui derivanti dalla realizzazione dell'opera sulle singole componenti ambientali e in generale sulla collettività ed il sacrificio delle risorse utilizzate ma contestualmente conseguendo il benessere della collettività derivante dalla realizzazione dell'opera in funzione di tutte le componenti socio-ambientali che subiscono un effetto positivo.

## QUADRO ECONOMICO

Di seguito si riporta la stima complessiva dell'estensione della tratta 3\* (nuova alternativa n.6) per la quale è stato determinato l'importo dei lavori stimato con applicazione dei seguenti prezzi parametrici lineari per lavori similari aggiornati a seguito delle variazioni dei prezzi dei materiali da costruzione più significativi (soluzione non presente nel DocFAP 2021):

	Tipo	Incidenza	Lunghezza [m]	Costo [Euro/m]	Importo [Euro]
Tratta 3* prevalentemente in variante categoria C1 con adeguamento in sede categoria C2	Rilevato	14%	2.603,71	3.650	9.503.541,50
	Rilevato (adeguamento cat. C2)	1%	200,00	1.825	365.000,00
	Trincea	3%	538,00	2.800	1.506.400,00
	Trincea (adeguamento cat. C2)	4%	750,00	1.400	1.050.000,00
	Viadotti H30	13%	2.460,00	20.000	49.200.000,00
	Viadotti H30 (VI-01 e VI-02 adeguamento cat. C2)	2%	300,00	20.000	6.000.000,00
	Viadotti 30<H<50	1%	100,00	24.000	2.400.000,00
	Gallerie	62%	11.426,00	30.000	342.780.000,00
RIEPILOGO	Totale lavori				412.804.941,50
	Costi della sicurezza	8%			33.024.395,32
	Somme a disposizione	25%			103.201.235,38
	Oneri investimento	12,5%			51.600.617,69
	<b>Costo complessivo</b>				<b>600.631.189,88</b>

Per un costo complessivo pari a € 600.631.189,88 di cui per lavori € 412.804.941,50.

## Allegati grafici di sintesi che costituiscono parte integrante del DOSSIER CONCLUSIVO DEL PROPONENTE

DOSSIER CONCLUSIVO DEL PROPONENTE		SCALA
T00-EG02-GEN-CO01-A	COROGRAFIA GENERALE SOLUZIONI INVESTIGATE NELL'AMBITO DEL DOCFAP	1:50000
T00-EG02-GEN-CO02-A	COROGRAFIA DI DETTAGLIO SOLUZIONI INVESTIGATE NELL'AMBITO DEL DOCFAP	1:20000
T00-EG02-GEN-CO03-A	COROGRAFIA SOLUZIONE PRESCELTA NELL'AMBITO DEL DOCFAP	1:15000
T00-EG02-GEN-CO04-A	COROGRAFIA GENERALE SOLUZIONI INVESTIGATE PER ITINERARIO 3 NELL'AMBITO DEL DOCFAP	1:20000
T00-EG02-GEN-PL01-A	PLANIMETRIA SOLUZIONE PRESCELTA TRATTO VICO DEL GARGANO-VIESTE Tav. 1 di 3	1:10000
T00-EG02-GEN-PL02-A	PLANIMETRIA SOLUZIONE PRESCELTA TRATTO VICO DEL GARGANO-VIESTE Tav. 2 di 3	1:10000
T00-EG02-GEN-PL03-A	PLANIMETRIA SOLUZIONE PRESCELTA TRATTO VICO DEL GARGANO-VIESTE Tav. 3 di 3	1:10000
T00-EG02-GEN-PL04-A	SOLUZIONE DI ATTRAVERSAMENTO ZONA 1 IN GALLERIA TRATTO VIESTE-MATTINATA Tav. 1 di 2	1:10000
T00-EG02-GEN-PL04-A	SOLUZIONE DI ATTRAVERSAMENTO ZONA 1 IN GALLERIA TRATTO VIESTE-MATTINATA Tav. 2 di 2	1:10000

### Il Commissario Straordinario

Ing. Vincenzo Marzi

### Il Responsabile Coordinamento Progettazione

Ing. Antonio Scalamandrè



