

SCHEDA SULL'OPERA

INQUADRAMENTO

Il progetto consiste nel **potenziare il collegamento stradale tra Vico del Gargano e Mattinata** attraverso una nuova viabilità a **scorrimento veloce** a partire dai due tratti già esistenti: la SS693 tra lo svincolo di Poggio Imperiale e Vico del Gargano e la SS89 "Garganica" tra Foggia e Mattinata.

Il potenziamento del collegamento da Vico del Gargano a Mattinata è un' **opera commissariata** (Dpcm del 16 aprile 2021), in quanto presenta un elevato grado di complessità e un rilevante impatto sul tessuto socio-economico a livello nazionale, regionale e locale. Il completamento del tratto consentirà di **mettere a sistema la viabilità locale con importanti infrastrutture**:

- l' **Autostrada A14 Bologna-Taranto**, in corrispondenza dello svincolo di Poggio Imperiale
- la **linea ferroviaria Bologna-Bari-Lecce**, importante arteria nazionale di collegamento nord-sud del trasporto pubblico su ferro
- l' **aeroporto di Bari**, tra i principali aeroporti italiani nonché il principale aeroporto pugliese

LE RAGIONI DELL'OPERA

L'opera ha l'obiettivo di **ridurre l'isolamento delle località situate sulla costa Nord-Est del Gargano**, generato dal mancato completamento della SS 693. Con la realizzazione dell'intervento, si vuole:

- **migliorare l'accessibilità** ai centri abitati e alle aree turistiche della zona, nonché ai servizi di altra natura quali istituti d'istruzione e presidi sanitari, riducendo i tempi di percorrenza
- **incrementare la sicurezza stradale** delle infrastrutture esistenti, riducendo il tasso di incidentalità e favorendo il comfort di marcia e spazi di manovra adeguati anche per il traffico merci
- **ridurre l'inquinamento atmosferico e il rumore**, dal momento che la nuova infrastruttura in progetto contribuirà a decongestionare le aree urbane costiere
- **contrastare lo spopolamento del territorio**, nelle aree interne del Gargano, grazie a una migliore accessibilità che consenta anche di valorizzare il patrimonio naturalistico-ambientale
- più in generale, contribuire con infrastrutture adeguate a **supportare la crescita economica del Gargano** e il conseguente aumento dei traffici di persone e merci, in sinergia con i previsti investimenti regionali e provinciali



LE ALTERNATIVE

Per elaborare le possibili alternative, il tracciato è stato suddiviso in diverse **tratte**, identificate sulla base delle **viabilità esistenti**. In particolare, sono stati individuati tre itinerari:

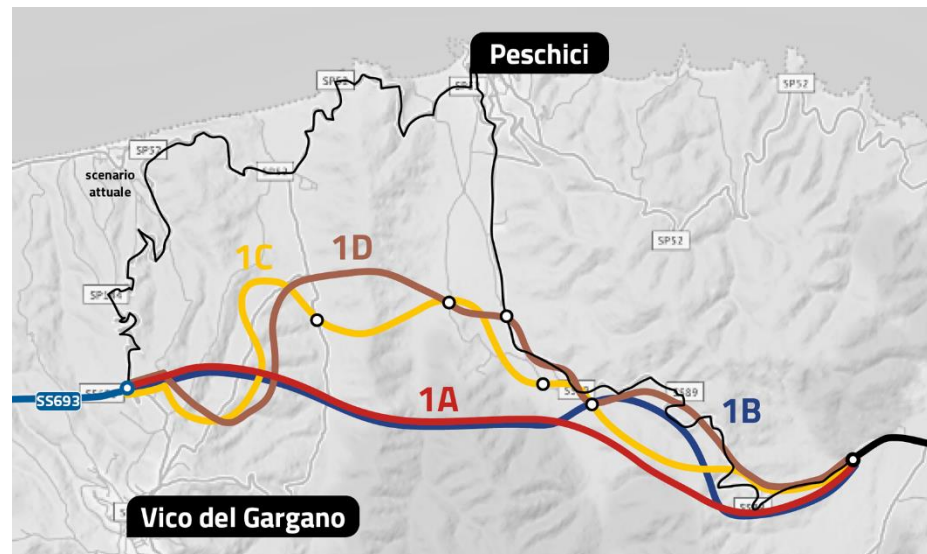
- **ITINERARIO 1:** tra Vico del Gargano e lo svincolo di Peschici, interamente di nuova realizzazione
- **ITINERARIO 2:** tra lo svincolo di Peschici e lo svincolo di Vieste, che prevede il miglioramento della SS 89 esistente
- **ITINERARIO 3:** tra Vieste e Mattinata, che prevede il miglioramento di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



ITINERARIO 1

Per la realizzazione di un nuovo collegamento tra Vico del Gargano e lo Svincolo di Peschici, sono state studiate quattro possibili alternative:

- la **1A**, che presenta una geometria molto regolare, ha una lunghezza di circa **8 km** ed è caratterizzata dalla presenza di **3 gallerie** e **6 viadotti**. Lungo il suo tracciato non si prevedono incroci con altre strade, per rendere i tempi di percorrenza più rapidi e fluidi
- la **1B**, che ha una lunghezza complessiva di circa **10,3 km**. Per i primi **5,4 km** coincide con la soluzione 1A, mentre il **resto del tracciato** segue il percorso della viabilità esistente (SS 89) ma deve comunque considerarsi tutto in variante, cioè come se fosse una strada nuova. L'alternativa prevede **11 gallerie** e **8 viadotti**
- la **1C**, che ha una lunghezza di **11,9 km** e rispetto alle due soluzioni precedenti si avvicina alla costa per meglio adattarsi alle forme naturali del terreno. Si contraddistingue per la presenza di tre rotonde intermedie che permettono la connessione del nuovo tracciato con le viabilità esistenti e il miglioramento dell'accessibilità alle zone interne. L'alternativa prevede **5 gallerie** e **8 viadotti**
- la **1D**, che ha una lunghezza complessiva di **11,86 km** e presenta analogie con la soluzione 1C. Come quella si avvicina, infatti, alla costa ma **con una tortuosità ridotta**. L'alternativa prevede **7 gallerie** e **9 viadotti**





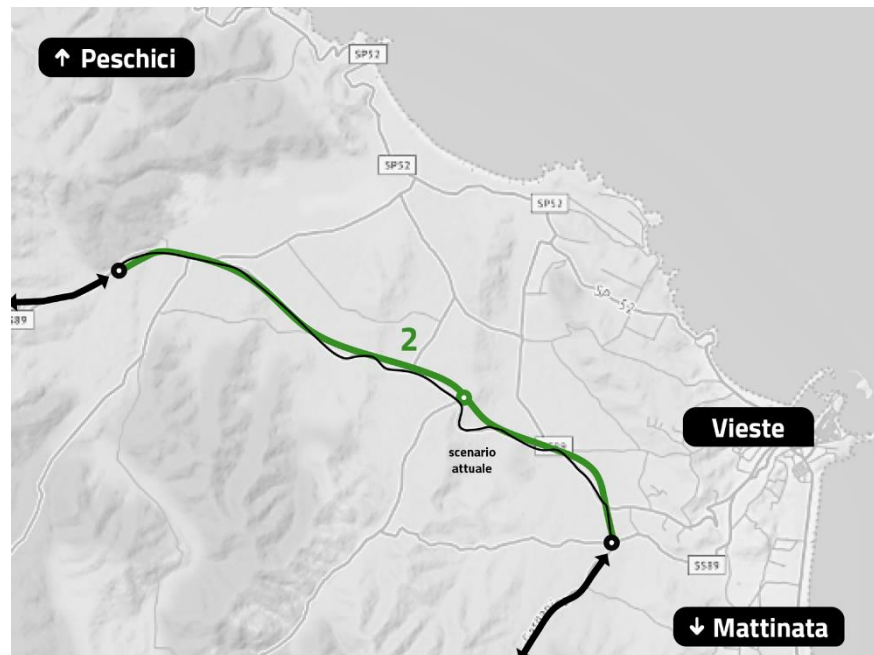
ITINERARIO 2

L'itinerario ha una lunghezza di quasi **8 km**, rappresenta la **viabilità di collegamento tra lo svincolo di Peschici e lo svincolo di Vieste** e viene realizzato attraverso un **miglioramento dell'attuale SS 89** a partire dal km 94. Il miglioramento consiste in allargamenti, curve rettificate e piccole opere che garantiscono un maggiore comfort di marcia e incidono positivamente sulla sicurezza stradale.

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

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

CONFERENZA STAMPA

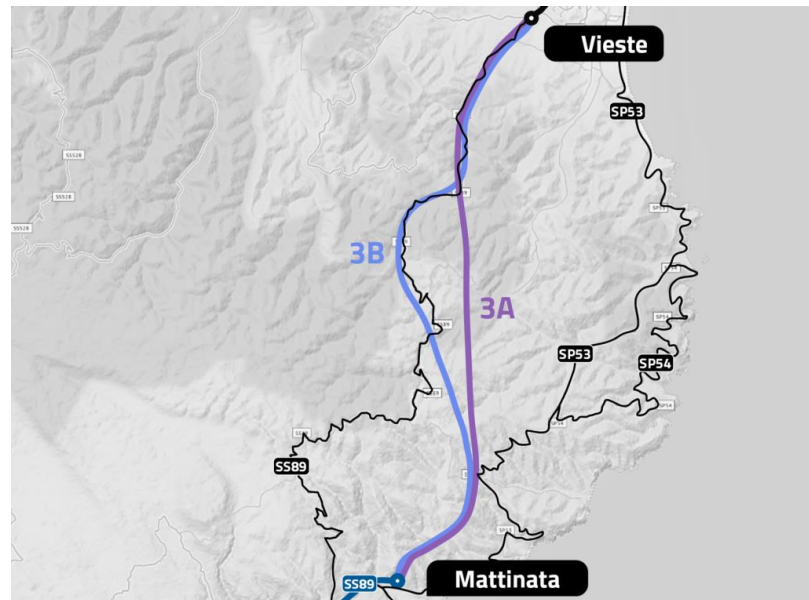




ITINERARIO 3

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

- L'alternativa **3A** ha una lunghezza totale di **16,3 km**, dei quali **i primi 3,3 km corrispondono a un tratto esistente della SS 89**, che viene adeguato a C2 – cioè con corsie larghe 3,50 metri e banchine laterali di 1,25 metri – con interventi di miglioramento. Il resto del tracciato è invece completamente in variante rispetto alla sede stradale esistente, cioè in sostanza si tratta di una nuova strada e quindi prevede delle caratteristiche di tipo C1 uguali a quelle studiate per i primi due itinerari, cioè con corsie larghe 3,75 metri per senso di marcia e banchine laterali larghe 1,50 metri. L'alternativa prevede in totale **9 nuove gallerie e 15 viadotti**.
- L'alternativa **3B** ha una lunghezza complessiva di circa **17,5 km**, dei quali **i primi 7,5 km corrispondono a un tratto esistente della SS 89** – quindi 4,2 km in più rispetto all'alternativa 3A – che, anche in questo caso, viene adeguato a C2 con interventi di miglioramento, mentre il resto si sviluppa su un nuovo tracciato e quindi presenta caratteristiche di tipo C1. L'alternativa prevede in totale **12 gallerie e 12 viadotti**.



Eventualmente, in alternativa alle suddette ipotesi progettuali, si potrebbe anche ipotizzare di terminare la nuova viabilità a scorrimento veloce a Vieste e prevedere per l'itinerario 3 solo interventi mirati a migliorare la sicurezza stradale e la percorrenza su una delle due viabilità esistenti nel tratto compreso tra Vieste e Mattinata: la SS 89 (strada interna) oppure le SP 53 e SP 54 (strada di costa).

I CANTIERI

Attraverso un'attenta organizzazione delle attività, sarà possibile realizzare i lavori **senza interrompere il traffico**. Nei tratti di adeguamento della viabilità esistente si realizzeranno preliminarmente tutte le nuove viabilità di servizio e di cantiere per mantenere sempre possibile l'accesso.

Durante le fasi di costruzione dell'opera vi sarà un aumento della presenza di veicoli ed in particolare di **mezzi pesanti**, nella rete stradale limitrofa alle zone dei lavori, sia per il **conferimento** alle aree di cantiere di materie prime e manovalanza, sia per l'**allontanamento**, dai siti di costruzione, delle terre e rocce da scavo e dei rifiuti, in direzione di siti di smaltimento o recupero.

Le aree destinate all'allestimento dei cantieri saranno selezionate in modo da non interferire con siti tutelati sotto il profilo archeologico, paesaggistico e ambientale e saranno oggetto di **ripristini e rinaturalizzazione** alla fine intervento.

I lavori saranno suddivisi in 3 lotti coincidenti con i 3 itinerari di progetto, in funzione dell'alternativa prescelta per ciascuna tratta le attività di cantiere potranno durare:

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

ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO

All'opera si applicano le procedure di approvazione dei progetti di cui all'art. 27 D. Lgs. 50/2016, Codice dei Contratti Pubblici. La prima fase della procedura consiste nell'elaborazione di un **Documento di Fattibilità delle Alternative Progettuali** che individua diverse soluzioni di tracciato da condividere con la cittadinanza tramite **dibattito pubblico**. Una volta conclusosi il dibattito pubblico, il proponente decide se e come tenere conto di quanto emerso durante il confronto, eventualmente integrando il successivo **Progetto di Fattibilità Tecnica ed Economica (PFTE)**.

Al termine dell'iter, il **PFTE è sottoposto alle procedure autorizzative** che coinvolgono gli enti competenti di livello nazionale e locale. Con la presentazione 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) viene comunicato che il progetto è stato oggetto di procedura di dibattito pubblico ai sensi dell'art.22 del D.Lgs.50/2016 ed i relativi risultati.

IL COMMISSARIO STRAORDINARIO – VINCENZO MARZI

Vincenzo Marzi è stato nominato commissario straordinario per il collegamento tra Vico del Gargano e Mattinata – e per le opere nel Fondo Valle del Biferno in Molise (SS 647) e nel tratto tra Foggia e San Severo (SS 16) – con il Dpcm del 16 aprile 2021.

Successivamente con Dpcm del 5 agosto 2021 è stato nominato commissario straordinario anche per l'ammodernamento della SS 275 da Maglie a Santa Maria di Leuca. Ingegnere civile, sezione trasporti, ha oltre trent'anni di esperienza nel campo delle infrastrutture stradali; dal 1989 è in Anas e attualmente ricopre l'incarico di Responsabile della Struttura Territoriale Puglia.

L'esigenza di "commissariare" opere di particolare complessità e sottoposte a lunghi processi autorizzativi nasce dal fatto che il Governo, con il consenso del Parlamento, reputa le procedure ordinarie non sufficienti a garantire il rispetto dei tempi, quanto mai necessario per la ripresa post Covid. Le opere affidate a commissari straordinari, scelti fra tecnici di elevata esperienza e professionalità, sono molte: solo relativamente ad Anas, tra aprile e agosto 2021 sono stati nominati 14 commissari per 38 infrastrutture stradali.