

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

- Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.
 Verifica di Assoggettabilità alla VIA – art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.

(Barrare la casella di interesse)

Il/La Sottoscritto/a _____
(Nel caso di persona fisica, in forma singola o associata)

Il/La Sottoscritto/a _____ Vincenzo Cripezzi _____

in qualità di delegato in nome e per conto dei referenti delle associazioni ALTURA, LIPU Puglia, WWF OA Foggia come da documenti di riconoscimento allegati _____
(Nel caso di persona giuridica - società, ente, associazione, altro)

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

- Piano/Programma, sotto indicato
 Progetto, sotto indicato

(Barrare la casella di interesse)

ID: 9535 Progetto "Nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano (SS 693) e Mattinata (SS 89)". Lotto 1 Stralcio 1 da Vico del Gargano fino alla Rotatoria di Peschici (dal km 0+000 al km 7+081); Lotto 1 Stralcio 2 dalla Rotatoria di Peschici fino alla rotatoria in località Risega (dal km 7+081 al km 9+835); Lotto 2 dalla rotatoria in località Risega fino alla rotatoria di Vieste (dal km 9+835 al km 18+635).

*(inserire la denominazione completa del piano/programma (procedure di VAS) o del progetto (procedure di VIA, Verifica di Assoggettabilità a VIA e **obbligatoriamente il codice identificativo ID: xxxx del procedimento**)*

N.B.: eventuali file allegati al presente modulo devono essere unicamente in formato PDF e NON dovranno essere compressi (es. ZIP, RAR) e NON dovranno superare la dimensione di 30 MB. Diversamente NON potranno essere pubblicati.

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Aspetti di carattere generale (es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)
 Aspetti programmatici (coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)
 Aspetti progettuali (proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)
 Aspetti ambientali (relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)
 Altro *(specificare)* _____ Aspetti sociali e Giuridico Legali _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

(Barrare le caselle di interesse; è possibile selezionare più caselle):

- Atmosfera
- Ambiente idrico
- Suolo e sottosuolo
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)
- Salute pubblica
- Beni culturali e paesaggio
- Monitoraggio ambientale
- Altro (*specificare*) _____

TESTO DELL' OSSERVAZIONE _____ Vedasi *Allegato 3 - Osservazioni 12.4.23 ALTURA, LIPU Puglia, WWF OA Foggia*

Il/La Sottoscritto/a dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

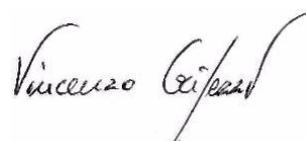
Tutti i campi del presente modulo devono essere debitamente compilati. In assenza di completa compilazione del modulo l'Amministrazione si riserva la facoltà di verificare se i dati forniti risultano sufficienti al fine di dare seguito alle successive azioni di competenza.

ELENCO ALLEGATI

- Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione
- Allegato 2a - Copia del documento di riconoscimento in corso Cripezzi Vincenzo (LIPU Puglia e delegato al deposito delle osservazioni in nome e per conto anche dei referenti di cui ai documenti allegati 2b e 2c)
- Allegato 2b - Copia del documento di riconoscimento in corso Allavena Stefano (ALTURA)
- Allegato 2c - Copia del documento di riconoscimento in corso Marrese Maurizio (WWF OA Foggia)
- Allegato 3 - Osservazioni 12.4.23 ALTURA, LIPU Puglia, WWF OA Foggia _ (*inserire numero e titolo dell'allegato tecnico se presente e unicamente in formato PDF*)

Luogo e data __ Foggia, 12.04.23 ____
(*inserire luogo e data*)

Il/La dichiarante



(Firma)

DATI PERSONALI

Nel caso di persona fisica (in forma singola o associata)¹ (da compilare)

Nome e Cognome _____ Codice Fiscale _____

Nato a _____ (Prov _____) il _____

Residente a _____ (Prov _____)

Via/Piazza _____ n° _____ CAP _____

Tel _____ fax _____ e-mail _____

PEC _____

Documento di riconoscimento _____ rilasciato il _____

da _____

Nel caso di persona giuridica (società, ente, associazione, altro) (da compilare)

Nome e Cognome ___Vincenzo Cripezzi___

¹ Nel caso di più soggetti che presentano la medesima osservazione riportare l'Allegato 1 per ciascun soggetto.

² A titolo indicativo: legale rappresentante, amministratore, altro.

TRATTAMENTO DEI DATI PERSONALI

Ai sensi e per gli effetti di cui all'art.13 del D.Lgs.196/2003 dichiaro di essere informato che i dati personali forniti saranno trattati dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare in qualità di titolare del trattamento, anche mediante strumenti informatici, esclusivamente nell'ambito del procedimento per il quale le presenti osservazioni sono presentate e per il quale la presente dichiarazione viene resa. Dichiaro inoltre che sono informato circa la natura obbligatoria del conferimento dei dati e che mi sono garantiti tutti i diritti previsti dall'art. 7 "Diritto di accesso ai dati personali ed altri diritti" del D.Lgs.196/2003 e del GDPR (Regolamento UE 2016/679).

Luogo e data _____ Foggia, 12.04.23_

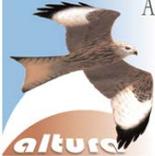
(inserire luogo e data)

Il/La dichiarante



(Firma)

L'Allegato 1 "Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione e documento di riconoscimento" e l'Allegato 2 "Copia del documento di riconoscimento" non saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

 <p>ASSOCIAZIONE PER LA TUTELA DEGLI UCCELLI RAPACI E DEI LORO AMBIENTI</p>		
<p>Presidenza nazionale</p>	<p>Coord. della Puglia</p>	<p>OA Foggia</p>

Spett.le **MASE** – Min. Ambiente e Sicurezza Energetica
 Direzione Generale Valutazioni Ambientali
va@pec.mite.gov.it
 ROMA

OGGETTO: ID 9535. Progetto "Nuovo collegamento stradale tra Vico del Gargano (SS 693) e Mattinata (SS 89)". Procedura di VIA D.Lgs.152/2006. OSSERVAZIONI

0 - PREMESSA

Si evidenzia che l'opera come trasmessa a VIA da ANAS è in contrasto con la normativa comunitaria e nazionale in quanto è stata realizzata una artificiosa frammentazione del progetto trasmettendo non l'opera completa e unitaria ma solo i primi due tratti escludendo il terzo. Inoltre, il richiamo alla normativa per dimezzare i tempi della VIA, " .. comma 3, secondo periodo, art. 6 del D.L. 152/2021." è errato riguardando fattispecie quali infrastrutture ferroviarie e edilizia giudiziaria non attinenti alla presente VIA.

Quanto sopra configura una evidente illegittimità e improcedibilità del procedimento in epigrafe.

Le osservazioni di seguito riportate vanno quindi considerate in assoluto subordinate a quanto prioritariamente sopra rappresentato, con l'evidente necessità di riformulare correttamente la proposta progettuale dell'opera.

1 - ASPETTI DI CARATTERE GENERALE

Di seguito si riportano le caratteristiche dell'opera che intende intervenire sulla Strada statale 89 Garganica già esistente nel tratto Vico del Gargano Mattinata, il proponente ha individuato tre tratti:

- Tratto 1 di nuovo collegamento Vico del Gargano –Svincolo per Peschici;
- Tratto 2 Svincolo Peschici - Svincolo Vieste - Tratto di adeguamento SS 89;
- Tratto 3 di collegamento Vieste –Mattinata, composto da un primo tratto insistente sulla SS 89 da adeguare e un nuovo tratto per il collegamento a sud con Mattinata.

Nel presente procedimento ANAS ha presentato il progetto di fattibilità esclusivamente per i primi due tratti, come già esplicitato in premessa si contesta tale procedura per la quale si è presentato un esposto a cui si rimanda.

Dagli elaborati progettuali si riprendono sinteticamente alcuni dati dell'opera riportati da ANAS per inquadrarne la dimensione:

In sintesi, considerando lo sviluppo totale del tracciato pari a 18.706,00 m, l'infrastruttura si compone di:

- Lunghezza sviluppo in galleria: 4.559,00 m
- Lunghezza sviluppo in viadotto: 3.340,00 m
- Lunghezza sviluppo a raso/trincea/rilevato: 10.967,00 m
- Lunghezza sviluppo in adeguamento strade esistenti: 6.487,00 m

Tali dati riportati da ANAS appaiono incongruenti facendo la somma delle componenti della infrastruttura si raggiungono 25.353 m rispetto ai 18.706 dichiarati da ANAS come sviluppo totale.

Le opere d'arte previste sono riportate nella seguente tabella

In particolare, le opere d'arte sono:

OPERA D'ARTE	NOME	LUNGHEZZA (m)
VI01	Viadotto San Nicola	730
GN01	Galleria Padula	800
VI02	Viadotto Castagnola	200
VI03	Viadotto Pasinacci	270
GN02	Galleria Costa Vecchia	267
VI04	Viadotto Costa Vecchia	210
GN03	Galleria Colle di Nunzio	315
VI05	Viadotto Calinella	660
GN04	Galleria Stregone	654
VI06	Viadotto Ulso	150
GN05	Galleria Moresco	848
VI07	Viadotto Citrigno	40
GN06	Galleria Citrigno	350
VI08	Viadotto Chianara	600
VI9	Viadotto Chianara II	160
VI10	Viadotto Cerreglia	60
VI11	Viadotto Cerreglia II	80
GN07	Galleria di Marzo	886
VI12	Viadotto della Risega	70
VI13	Viadotto della Risega II	110
VI14	Adeguamento del Viadotto Ponte Macchio	90
GN08	Galleria Piano Piccolo	362
GA01	Galleria della Corte	77

1.1 - DIBATTITO PUBBLICO

Il progetto è stato sottoposto al Dibattito Pubblico secondo le prescrizioni del dpcm 76/2018, i risultati del Dibattito con tutti gli allegati devono essere trasmessi da ANAS nella documentazione di VIA per farne parte integrante. Tale obbligo si evince anche dalla Relazione Finale di ANAS che riporta *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).*

Nelle presenti osservazioni si farà spesso riferimento ai Dibattito Pubblico.

1.2 - MOTIVAZIONI ALLA BASE DELLA REALIZZAZIONE DELL'OPERA

Prioritariamente si analizzano le motivazioni alla base della scelta di realizzare l'opera in oggetto come esplicitate da ANAS sia in sede di Dibattito Pubblico sia negli elaborati di progetto.

Le motivazioni sono:

- 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.

Di seguito si riprendono le osservazioni già presentate nel Dibattito Pubblico, in particolare il QUADERNO ASSOCIAZIONE PERVINCA e QUADERNO ASSOCIAZIONE AMBIENTALISTE.

- *migliorare l'accessibilità ai centri abitati e alle aree turistiche della zona, riducendo i tempi di percorrenza;*

In merito a questa motivazione si evidenzia che come è noto, le strade vengono realizzate fondamentalmente per due motivi: consentire di raggiungere un luogo con automezzi di trasporto per persone e/o merci, oppure, ove già esistono, per risolvere eventuali problemi di traffico e/o di sicurezza. Nel caso in oggetto, visto che già esiste una rete stradale funzionale e funzionante da decine di anni, il primo parametro che deve essere analizzato è il traffico (vedi fig. 1 e il libro "Misure Rilievo Progetto" della Zanichelli).

GLI INDICI DEL TRAFFICO

L'analisi del traffico DEVE PRECEDERE ogni progettazione stradale per dare risposta ai seguenti quesiti:

- valutazione del traffico che la nuova strada **catalizza** dalla circolazione esistente;
- valutazione del traffico che la nuova strada con i suoi benefici **creerà**;
- previsione dell'**incremento** di traffico per il più lungo periodo di tempo possibile.

Il traffico viene "fotografato" da alcuni **parametri** o **indici** che lo caratterizzano, in corrispondenza di una data certa **sezione stradale**:

- 1) **Traffico annuale**: è il numero di veicoli che attraversano una data **sezione stradale** in un anno intero (365 giorni).
- 2) **Traffico giornaliero medio (TGM)**: questo importante parametro è dato dal **rapporto** tra il **traffico annuale**, sopra definito, e il numero dei giorni presenti nell'anno (365).
- 3) **Traffico orario (flusso orario)**: è il numero di veicoli che transitano in un'ora in una data sezione stradale.
- 4) **Traffico alla trentesima ora (Txxxh o più brevemente Q₃₀)**: rappresenta il valore del traffico orario, prima definito, che viene **superato** per un numero di ore inferiore a 30 nell'arco dell'anno.

Copyright © 2009 Zanichelli editore S. p. A., Bologna [6629]

L'informazione sul volume di traffico, nello studio dell'ANAS, viene riportata in modo non chiaro. In particolare vengono riportati dati riferiti all'insieme dei comuni del Gargano (vedasi il dato complessivo degli spostamenti nella tabella a pag. 8 del documento ANAS Dibattito Pubblico) mentre il progetto riguarda solo Vico del Gargano, Peschici, Vieste e Mattinata. Gli altri comuni in parte sono già raggiunti dalla superstrada e, i restanti (fra cui è inserita Manfredonia!), non gravitano nell'area interessata dal progetto. Quindi, la popolazione da prendere in considerazione è di 31.122 abitanti che rappresenta solo un terzo della popolazione indicata dall'ANAS nella tabella e il numero di spostamenti pendolari giornalieri che potrebbe interessare la strada, da riferire all'analisi dei dati, va ridotto ad un terzo (16.000 e non 48.000).

L'osservazione che fa ANAS relativa alla difficoltà di accesso ai centri urbani e zone turistiche a causa del traffico è un possibile problema relativo al traffico urbano non a quello che interessa la rete di strade principali. In altre parole, questo problema si presenta dopo aver lasciato la viabilità principale (strade statali o superstrada) e, quindi, per risolverlo evidentemente non avrebbe senso realizzare una nuova strada extraurbana.

Anche affermare che l'opera migliori l'accessibilità verso istituti di istruzione e presidi sanitari evidenziata da ANAS appare vuota di significato in quanto queste strutture sono poco presenti sul territorio, pertanto per migliorarne l'accessibilità queste strutture dovrebbero essere realizzate prima della strada. Facciamo presente che non sono le strade che devono supplire alla mancanza dei necessari servizi territoriali, come quelli educativi, sanitari e di welfare, ma sono le politiche locali, regionali e nazionali che devono garantire l'accessibilità ai servizi come diritti ai cittadini, garantendo innanzitutto il principio della prossimità. In più il

miglioramento dell'accessibilità dei servizi lontani inizia con il miglioramento dei piani di trasporto pubblico per il collegamento tra i centri del Gargano e tra questi e il mondo esterno, il cui miglioramento non dipende dal miglioramento della rete stradale ma da efficaci investimenti pubblici nel trasporto pubblico, fattore che ridurrebbe anche il consumo di carburanti e l'inquinamento riducendo il trasporto privato.

- *incrementare la sicurezza stradale sulle infrastrutture esistenti, riducendone l'incidentalità;*

Il tratto di strada Garganica interessata dall'opera come risulta dai documenti seguenti ACI, ISTAT e della stessa ANAS, ha una incidentalità praticamente vicina allo zero ed anche la conseguente mortalità. Nell'elaborato prodotto da ANAS nel Dibattito Pubblico Documento di fattibilità delle alternative progettuali è presente la seguente tabella relativa agli incidenti rilevati da ACI tra il 2011 e il 2019 nel tratto attuale della SS 89 dal Km 85+000 al Km 146+000, cioè nel tratto oggetto della presente VIA.

- N° incidenti/anno con feriti;
- N° incidenti/anno con morti.

Tali dati costituiscono le fondamenta dell'analisi; ne consegue l'importanza della attendibilità della fonte. Si è fatto, quindi, riferimento alle pubblicazioni ACI "Localizzazione degli incidenti stradali", utilizzando come dato di input per la stima delle riduzioni di incidentalità il dato medio di incidenti, feriti e decessi per il periodo di disponibilità degli stessi – 2011-2019 – relativamente alla SS89 "Garganica" nella tratta direttamente interessata dal progetto, dal Km 85+000 al Km 146+000.

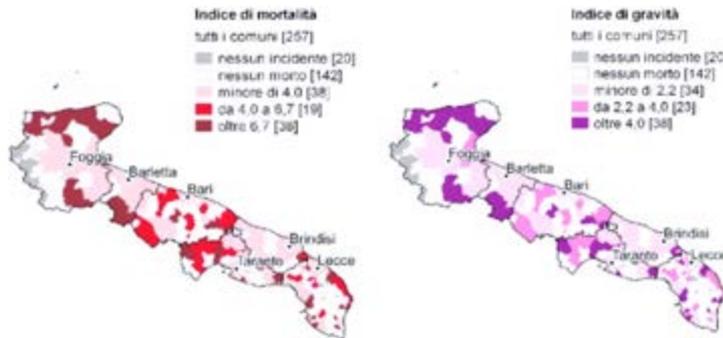
	INCIDENTI	INCIDENTI MORTALI	MORTI	FERITI
2011	4	1	1	10
2012	1	0	0	4
2013	3	0	0	3
2014	4	0	0	11
2015	2	0	0	4
2016	2	0	0	2
2017	1	1	1	1
2018	1	0	0	1
2019	6	0	0	10
Media periodo	3	0	0	5

Da questi dati l'incidentalità e la mortalità risulta estremamente bassa (pag. 99). Risultano tre incidenti di media all'anno con zero morti e 5 feriti. Sono dati di sicurezza più che ottimale che anzi, si ritiene, non potrebbero che essere peggiorati dall'aumento della velocità media di percorrenza. A questo proposito riteniamo necessario e interessante conoscere i dati sulla incidentalità che riguardano i tratti di superstrada veloce già realizzata, non riportati nel documento, che negli anni ci risultano invece molto alti e che pare abbiano provocato il sacrificio di molte vite umane, per comprendere che costruire strade nuove non significa di per sé costruire strade più sicure. In merito a quest'ultimo punto, riteniamo necessario anche una discussione contestuale, oltre che sulla sicurezza effettiva dei tratti che si andranno a costruire, anche quali azioni si devono mettere in campo per garantire la massima sicurezza sui tratti già esistenti della superstrada veloce, utilizzando le risorse economiche disponibili per la realizzazione dell'infrastruttura anche per realizzare la piena sicurezza sull'intera tratta, necessaria per salvare vite umane.

Dai dati dell'ISTAT appare evidente che in Gargano le strade a maggior velocità di percorrenza sono interessate da un maggiore indice di mortalità (4 morti ogni 100 incidenti) e gravità degli incidenti. D'altronde è noto a tutti che la maggiore velocità aumenta il rischio da incidente automobilistico.

Inoltre, dalla cartografia riportata, appare evidente che proprio l'area interessata dal progetto oggi presenta un livello di sicurezza stradale nettamente superiore rispetto a quello interessato dalla presenza della

SS693. Ne discende che la realizzazione del tratto di superstrada fra Vico e Mattinata non porterà certo un aumento della sicurezza; porterà, invece, un aumento del numero degli incidenti con un netto aumento delle vittime.



Incidenti stradali in Puglia - Dati ISTAT 2020

Il Coordinatore del Dibattito Pubblico nel suo documento finale richiama quanto riportato dalle Associazioni Ambientaliste nel loro quaderno *“A questo proposito riteniamo necessario e interessante conoscere i dati sulla incidentalità che riguardano i tratti di superstrada veloce già realizzata, non riportati nel documento, che negli anni ci risultano invece molto alti e che abbiano provocato il sacrificio di molte vite umane, per comprendere che costruire strade nuove non significa di per sé costruire strade più sicure. Inoltre, si è richiesta l’integrazione della documentazione messa a disposizione da Anas con dati su quanti, e con quali conseguenze, incidenti si sono verificati sui tratti già realizzati della SS 89 “Garganica”³⁹.*

Non risulta che ANAS abbia dato una risposta convincente.

- ridurre l’inquinamento atmosferico e il rumore, allontanando parte del traffico dalle zone costiere;

Il progetto aspira ad aumentare il numero di presenze nelle aree raggiunte dal nuovo tratto stradale. Pertanto l’inquinamento non potrà certo diminuire poiché gli automezzi raggiungeranno comunque i centri abitati, ed essendo in numero maggiore, provocheranno maggiore inquinamento.

È alquanto incoerente e contraddittorio da parte di ANAS dire che l’opera incrementa il turismo e dall’altra dire che decongestiona i centri urbani in quanto devia il traffico su percorsi più interni.

⇒ I turisti con le loro macchine dove si crede che vadano?

⇒ Qual è la stima di incremento delle presenze?

In merito sono d’obbligo alcune riflessioni :

- Da un lato va detto che quanto più saranno veloci i trasferimenti tanto più aumenterà il flusso degli avventori giornalieri (i visitatori), a danno, molto probabilmente, del tempo di permanenza nelle presenze turistiche, aumentando quindi il traffico di trasporto privato con un aumento dell’inquinamento e del congestionamento generale del Gargano.
- Di conseguenza va rilevato che la strada in costruzione è solo di transito verso le mete costiere, il Gargano infatti è del tutto ellittico rispetto ai flussi di traffico; sul Gargano si sceglie di andare per turismo, pertanto, il flusso dei turisti andrà nelle cittadine costiere e nelle strutture turistiche che sono ubicate lungo la fascia costiera. Ciò comporterà in quest’area, già ora intasata, un enorme incremento di traffico, inquinamento e rumore a discapito di tutta la fascia costiera che già ora non ha strutture adeguate di trasporto, di servizio e di accoglienza.
- È da rilevare che già ora il turismo determina notevoli problemi di gestione del territorio, Vieste che ha 13.429 abitanti ha avuto nel 2021 ben 1.960.000 presenze turistiche, secondo quanto riportato da

organi di stampa alla Borsa Internazionale del Turismo¹. Sono numeri che già ora determinano notevoli problemi di gestione legati al turismo di massa tra parcheggi, qualità dell'accoglienza, produzione e gestione dei rifiuti, parcheggi non sufficienti, ecc.

- *contrastare lo spopolamento del territorio, creando nuove opportunità di lavoro, in sinergia con gli investimenti regionali e provinciali previsti.*

La migliore accessibilità, secondo ANAS, dovrebbe valorizzare il patrimonio naturalistico-ambientale. L'unico incremento di accessibilità, come abbiamo visto, interessa la fascia costiera e non il Gargano interno, ed in ogni caso non sono le grandi infrastrutture che aumentano il turismo di interesse naturalistico-ambientale anzi lo allontanano. Quanto all'andamento demografico, poi, va rilevato che, prendendo come riferimento i dati dei comuni già interessati dalla realizzazione della SS 693 si scopre come lo spopolamento si è incrementato (dati ISTAT), Cagnano Varano è passato da 8.611 abitanti del 2002 a 7.284 del 2017, Sannicandro Garganico è passato da 18.022 del 2002 a 15.423 del 2017 e così per tutti gli altri comuni. Mentre il Comune di Vieste non interessato dalla realizzazione della SS 693 è rimasto sostanzialmente stabile con 13.429 abitanti nel 2002 e 13.946 nel 2017. Questi dati dimostrano esattamente il contrario di quanto viene affermato nello studio, poiché, proprio Vieste il comune più lontano e non servito dalla SS693 presenta un incremento della popolazione, mentre gli altri un evidente decremento anche se raggiunti dalla SS693. È evidente che i problemi che sono alla base dello spopolamento non sono certo quelli della viabilità e il buon senso suggerisce che per contrastare lo spopolamento bisogna investire per favorire la crescita occupazionale, soprattutto se si pensa che con il costo complessivo previsto oltre un miliardo di euro si può finanziare un piano di sviluppo stabile e duraturo.

Le motivazioni presentate per giustificare la realizzazione dell'opera non trovano nessun riscontro concreto con la realtà.

1.3 - LE CONTRADDIZIONI SOCIO-ECONOMICHE DELL'OPERA

La debolezza delle motivazioni utilizzate per giustificare l'opera evidenzia come di fronte alle complessità delle problematiche del territorio garganico, neanche troppo esplorate nel progetto ANAS, si semplifica la soluzione proponendo la realizzazione di un'infrastruttura lineare come una strada, non si vede cosa altro potrebbe proporre ANAS visto che realizza strade. Una strada non è però un piano strategico di sviluppo, non è la soluzione di un problema complesso, questo deve essere chiaro ai cittadini, agli Enti ed ai politici. Le risorse necessari per realizzare l'opera potrebbero avere effetti molto più positivi e diffusi sul territorio se utilizzati per realizzare un Piano di Sviluppo, ora comunque andrebbero per la gran parte fuori dal Gargano alle ditte aggiudicatrici dei lavori.

Deve essere altresì chiaro che la realizzazione della strada comporta una serie di problematiche e penalizzazioni socioeconomiche durante la lunga fase di cantiere che è opportuno che i cittadini e gli enti locali conoscano, e si chiede che sia approfonditamente valutato in sede di VIA dalla Commissione Valutazione Impatto Ambientale (CTVA):

- La strada a farsi non è una superstrada ma è di Categoria C1 - C2, a seconda dei tratti, vale a dire Strada extraurbane secondarie. Sono strade ad unica carreggiata con almeno una corsia per senso di marcia e banchine. La larghezza delle corsie di marcia delle C1 è pari a 3,75 metri per le C2 invece è pari a 3,50 metri. La banchina di destra delle C1 è larga 1,50 metri mentre quella delle C2 è larga 1,25 metri con limite di velocità a 90 km. Una strada quindi che per tipologia non si discosta molto da quelle già esistenti sul Gargano;
- Come dichiarato da ANAS il cantiere per realizzare la strada durerà 10 -11 anni, previsioni che molto spesso si allungano in conseguenza di problemi e contenziosi con le ditte aggiudicatrici;

¹ <https://www.turismovieste.it/vieste-regina-del-turismo-pugliese-anche-nel-2022/>

- 11 anni di cantiere comportano inevitabilmente che per tale periodo la viabilità e la percorrenza delle strade del Gargano subirà notevoli problemi con passaggio di mezzi pesanti, aperture di cantieri, chiusure di tratti, con ripercussioni notevoli sull'allungamento dei tempi di percorrenza e sull'attrattività del Gargano per i turisti. Questo senza tenere conto di eventuali altri cantieri come ad es. la prevista Ciclovia dell'Adriatico, o l'impatto degli interventi che il PNRR destinerà ai comuni;
- Gli effetti positivi si vedranno eventualmente tra 10-15 anni dall'inizio del cantiere, se tutto va bene.

Inoltre col bando pubblicato il 31/03/2023 da ANAS emerge un altro significativo aspetto contraddittorio dell'opera, già segnalato nel Dibattito Pubblico, che smaschera la superficialità di ANAS nel proporre opere immature e comunque irrealizzabili che bloccano risorse e il territorio. ANAS rispetto all'intera opera mette a bando i lavori per il solo primo tratto da Vico del Gargano a Peschici, 7,3 km per un costo di 315 milioni di euro oltre 43 milioni di euro a Km per un tratto oltretutto poco problematico, **una vera follia**.

Le motivazioni addotte da ANAS per la realizzazione dell'opera non trovano quindi nessuna rispondenza nella realtà, l'unico reale beneficio concreto sarà la riduzione di qualche minuto per i tempi di percorrenza per ora solo da Peschici verso nord a fronte di un costo enorme, si chiede di valutare attentamente i costi/benefici dell'opera. Tenendo conto, inoltre, che Mattinata e Vico del Gargano sono già raggiunti dalla superstrada quindi per questi due Comuni la realizzazione dell'opera non ha effetti significativi. La riduzione dei tempi di percorrenza è l'unico aspetto che viene più di tutti evidenziato, richiesto e valutato positivamente dagli Enti, dagli Attori del dibattito esplicitamente favorevoli al progetto si veda Quaderno Consorzio Gargano Mare, Quaderno Comitato Pro Superstrada Garganica, Quaderno PENDOLARI - DOCENTI e ATA, Quaderno Alessandro del Zompo, ecc.

È la stessa scelta da parte di ANAS di presentare un progetto relativo solo ai primi di due tratti e di realizzare solo il primo tratto che fa esplodere le contraddizioni di quest'opera sulla cui utilità e valutazione benefici/costi ha perplessità lo stesso Consiglio Superiore LL. PP. (par. 1.4). La scelta di ANAS presentare a VIA e quindi a realizzare solo i primi due tratti, oltre che essere in contrasto con la normativa sulla VIA, produce un'opera monca, incompleta e sostanzialmente poco o nulla utile i cui tempi di realizzazione saranno vicini ad "ere geologiche".

In questa valutazione non si può non rilevare l'enorme contraddizione di ANAS a fronte di questo attivismo per la realizzazione della presente strada dimostra, invece, una totale inettitudine ed indifferenza alla manutenzione della Statale 89 creando enormi problemi ai cittadini, questo è quanto dichiarava il 16/04/2018 G. Gatta Vicepresidente del Consiglio regionale della Puglia[2]:

"Ho deciso di non stancarmi nel suonare il campanello alla Giunta Emiliano per denunciare i gravissimi problemi di viabilità che attanagliano la provincia di Foggia. Oggi, tocca alla strada statale 89, la cd. "Garganica", chiusa quattro anni fa per la caduta di un masso e mai più riaperta, a discapito di tutta l'utenza che dal territorio di Mattinata deve percorrere la direzione per Vieste e viceversa". Lo dichiara il vicepresidente del Consiglio regionale, Giandiego Gatta, che ha depositato un'interrogazione consiliare. "L'unica alternativa a questa strada per agricoltori, allevatori, turisti e cittadini tutti -aggiunge- è la S.P. 53, vale a dire la litoranea, congestionata dal traffico dei numerosissimi turisti presenti nel territorio garganico durante il periodo estivo. C'è di più, qualora ciò non sia sufficiente a fotografare la gravità della situazione: in caso di fatto ostativo al libero transito dei veicoli (ad es., incidente o caduta di alberi o sassi, come nel caso di specie) nell'unica altra tratta percorribile, ovvero la litoranea, nemmeno l'ambulanza per il trasporto urgente del malcapitato di turno all'ospedale di Manfredonia, Foggia o San Giovanni Rotondo, potrebbe transitare. La cosa più grave è che... è già capitato! E nulla è cambiato! Allora, al governo regionale chiedo di intervenire per sollecitare l'avvio degli interventi necessari per la messa in sicurezza dei luoghi e, dunque, per la riapertura dell'arteria. Alla Giunta -conclude Gatta- toccherà interloquire con l'Anas che, all'epoca della caduta del masso, assicurò una ricognizione nei giorni successivi. E sono trascorsi quattro anni..."

² <https://www.garganotv.com/2018/04/14/interrogazione-gatta-fi-statale-89-vieste-mattinata-chiusa-quattro-anni-caduta-masso/>

Ebbene a tutto oggi, dal 2014 al 2023, la strada in oggetto è chiusa al traffico sono 10 anni e si propone da parte di ANAS con questa opera di risolvere problemi che non si sono mai seriamente affrontati.

1.4 - OSSERVAZIONI NOTA CONSIGLIO SUPERIORE LL. PP.

Come risulta dalla nota del Consiglio Superiore LL. PP. (T00-EG03-GEN-RE01-A) l'opera allo stato attuale sotto l'aspetto economico presenta numerose criticità insuperabili in quanto non è interamente finanziata e non esiste una convenienza economica-sociale ad intraprendere l'investimento di cui trattasi. La risposta di ANAS sull'assenza di copertura dei costi è calibrata solo sulle prime due tratte ed è priva di riscontri oggettivi in quanto le risorse necessarie per completare tutta l'opera non esistono. Si riporta l'osservazione del Consiglio Superiore LL. PP, l'opera:

1. *presenta un rapporto Benefici/Costi inferiore all'unità tale da dimostrare con chiarezza la non convenienza economica-sociale ad intraprendere l'investimento di cui trattasi;*
2. *A riguardo, in fase di presentazione del progetto, il proponente ha evidenziato che per la soluzione prescelta (1B ottimizzata) il costo risulta più che raddoppiato fino all'importo di 675 milioni di euro. Pertanto, sulla base di quanto dichiarato e trasmesso con la documentazione, appare evidente come allo stato attuale, il progetto non risulti finanziato per intero occorrendo un'ulteriore copertura finanziaria di circa 375 milioni di euro*

Il 31 marzo 2023 ANAS ha presentato il bando per la partecipazione alla gara³ che prevede:

Nel dettaglio le attività riguarderanno la realizzazione di un arco viabile a servizio dei centri della costa arretrandosene (per 2-4 km) ed allacciandosene ad essi attraverso le viabilità radiali esistenti. Il 1° lotto include il territorio tra Vico del Gargano e Vieste”, il 1° stralcio include il territorio tra Vico del Gargano e Peschici. L'appalto, per un valore complessivo di circa 315 milioni di euro, prevede la progettazione definitiva ed esecutiva, l'esecuzione dei lavori, ed i servizi di monitoraggio ambientale ante opera e in corso d'opera, geotecnico e strutturale. L'oggetto principale è costituito dai lavori di sola esecuzione. Trattasi di appalto misto di lavori e servizi ai sensi dell'art. 28 del Codice.

Quindi ANAS non ha tenuto in nessun conto l'osservazione del Consiglio Superiore LL. PP. bandendo comunque la gara solo per il primo tratto e il primo stralcio Vico del Gargano Peschici per 7,3 km con un costo di 395 milioni⁴ quindi oltre 43 milioni di euro a Km, non disponendo delle risorse necessarie per realizzare tutta l'opera. Nell'ultima valutazione di ANAS trasmessa al Consiglio Superiore LL. PP. l'opera relativamente ai primi due tratti costa “518 milioni di euro sulla base del prezzario ANAS 2022” mancano allo stato, senza eventuali aumenti di costi, materie, ecc. **ben 203 milioni di euro** se a questi aggiungiamo i circa 600 milioni di euro necessari per completare la terza tratta come dichiarato da ANAS nel Dibattito Pubblico **mancano oltre 800 milioni di euro**. Se ai costi attuali riportiamo i 43 milioni a km ai circa 35 km complessivi della tratta Vico del Gargano-Mattinata la strada costerebbe **1.505.000**, un **miliardocinquecentocinque milioni di euro**.

Ci si chiede quale logica sottende ad una gara nella quale la stazione appaltante è consapevole di affidare un'opera monca non completamente realizzabile con le risorse disponibili? i partecipanti al bando ne sono consapevoli? con quali certezze si impegnano in un'opera allo stato non completamente realizzabile? cosa succederà al territorio quando finite le risorse si bloccheranno i lavori per un tempo indefinibile? I cittadini ne sono consapevoli? Il Consiglio Superiore LL. PP. cosa ne pensa?

³ <https://www.stradeanas.it/it/anas-pubblicato-il-bando-di-gara-d%E2%80%99appalto-la-realizzazione-della-nuova-ss89-%E2%80%9Cgarganica%E2%80%9D>

⁴ <https://www.mit.gov.it/comunicazione/news/infrastrutture-alle-gare-per-la-garganica-e-la-106-jonica>

Si chiede al CTVA di valutare all'interno del parere di VIA la sostenibilità ambientale/economica/sociale di un'opera lasciata nel limbo di tempi indefiniti di realizzazione non essendoci certezza della disponibilità delle risorse necessarie per l'intera realizzazione; oltretutto più tempo passa più lievitano i costi di realizzazione.

Sotto l'aspetto della sicurezza la nota del Consiglio Superiore LL. PP chiede:

"... di dimostrare con un'analisi quantitativa del rischio, l'esigenza di prevedere un cunicolo parallelo per le gallerie di lunghezza superiore a 500 m";

la risposta dell'ANAS prende come riferimento solo la galleria Padula, che non è neanche la più lunga prevista, e non riesce a dimostrare con certezza l'assenza di rischi giustificando l'assenza del cunicolo parallelo con una serie di risposte vaghe senza analisi quantitative che non dimostrano la totale assenza di rischio, ANAS risponde *"Dall'analisi di rischio svolta risulta che il profilo di rischio della galleria in configurazione di PFTE rientra nella zona di rischio accettabile, mentre il profilo di rischio della galleria in configurazione virtuale si colloca a ridosso della soglia limite di accettabilità del rischio, intendendo con questa una galleria ideale che adotta i requisiti di sicurezza minimi disposti dalla normativa cogente per la galleria in esame. Ciò vuol dire che le dotazioni di sicurezza presenti in galleria consentono di contrastare sufficientemente i fattori di potenziale pericolo cui la galleria è soggetta, senza necessità di valutare l'adozione di ulteriori misure di sicurezza, in particolare, risulta ammissibile la soluzione di progetto con le sole uscite di emergenza costituite dai portali della galleria, senza la realizzazione di uscite di emergenza intermedie."*

Questa sotto valutazione sulla sicurezza delle gallerie, che ricordiamo nelle prime due tratte sono ben nove per una lunghezza complessiva di 4,600 km (4.559,00 m), da parte di ANAS di fronte all'osservazione di un ente pubblico di controllo appare inaccettabile e mostra una specie di "cinismo progettuale ed economico" dell'ANAS che pur di realizzare un'opera poco sicura mette fortemente a rischio la sicurezza dei cittadini non disponendo delle risorse economiche necessarie per realizzare gallerie sicure.

È appena il caso di ricordare che nella terza tratta le gallerie da realizzare assommano a circa 11 km (10.896) con ben 5 superiori a 1000 m di lunghezza. La moltiplicazione delle gallerie nel progetto, inoltre, apre possibili scenari drammatici di continua chiusura delle gallerie per manutenzione e quindi di chiusura al traffico di tutta la strada. Si chiede al CTVA di valutare attentamente la sicurezza di quest'opera, che è del tutto evidente non essere sicura, eventuali incidenti si ritiene saranno nella responsabilità di chi non ha vigilato e valutato attentamente il progetto.

2 - ASPETTI PROGRAMMATICI

L'opera come si illustra di seguito è in totale contrasto con alcune delle principali programmazioni/piani esistenti.

2.1 - PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE (PPTR)

Il progetto proposto è in contrasto con le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del Piano Paesaggistico Territoriale Tematico della Regione Puglia (PPTR) come di seguito si dimostra, pertanto, non può essere autorizzato.

La relazione paesaggistica presentata, elaborato di progetto T00-IA11-AMB-RE01-B, è errata nella metodologia utilizzata, in quanto si occupa principalmente di valutazioni qualitative, estetiche e modifiche del paesaggio ex ante ed ex post senza nessuna analisi normativa rispetto alle norme vigenti e vincolanti del PPTR e al contrasto dell'opera con le relative NTA.

La relazione è scritto che *"..... è elaborata secondo un profilo tecnico-scientifico imperniato sul pensiero sistemico, perciò le sezioni tematiche conoscitive dei caratteri e delle interferenze descrivono connotazioni di facce complementari delle stesse entità di riferimento: i paesaggi ed i beni paesaggistici in essi tutelati* La relazione paesaggistica dà inoltre conto delle previsioni di progetto e delle trasformazioni dei luoghi

previste in conseguenza dello stesso affinché l'elaborato, in coerenza con la ratio giuridica che lo ha istituito e disciplinato, consenta l'autorizzazione di un progetto congruente con i caratteri dei beni paesaggistici e dei paesaggi con i quali interagiranno le opere che esso prevede..... Dall'esame integrato di tutti questi aspetti scaturisce una valutazione qualitativa espressa sotto forma di tre giudizi sintetici: Sensibilità paesistica bassa; Sensibilità paesistica media; Sensibilità paesistica elevata. La valutazione di incidenza del progetto è volta prioritariamente ad accertare se l'opera possa indurre una trasformazione paesaggisticamente significativa a scala locale e a quella territoriale.

L'opera determina un enorme impatto paesaggistico in quanto prevede la realizzazione di ben otto viadotti così previsti:

1. VI01- Viadotto San Nicola L= 730 m,
2. VI02 - Viadotto Castagnola L= 200 m,
3. VI03 – Viadotto Pasinacci L=270m,
4. VI04 - Viadotto Costa Vecchia L=210m,
5. VI05 - Viadotto Calenella L=660m,
6. VI06 - Viadotto Ulso L=150m,
7. VI07 - Viadotto Citrigno L=40m,
8. VI08 - Viadotto Chianara L=600m

Tali opere contrastano con la Scheda d'Ambito del Gargano e in particolare con le Invarianti Strutturali rappresentate da tutte le forme carsiche tra cui le più rappresentative sono il Sistema di Valloni, Forre e Vallecole di origine carsica che solcano questa parte del promontorio in senso ovest-est dalle alture verso la costa, tali forme sono quasi tutte individuate come BP *fiumi torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (Articolo 142 comma 1 lettera c del codice)* la cui trasformazione è in contrasto anche con le NTA del PPTR come puntualmente individuati nel seguito. Alterano incontrovertibilmente le visuali paesaggistiche e i relativi vincoli come ben evidente dall'elaborato T00-IA11-AMB-FT01-B con le Fotosimulazioni di parte delle opere. In particolare altamente impattante appare il Viadotto San Nicola lungo ben 730 m con sette piloni, una altezza di 65 m e dalla curvatura particolarmente stretta, evidente e pericolosa.

L'opera deve confrontarsi con gli strumenti di controllo preventivo previsti dall'art. 37, 89, 90 e 91 delle NTA del PPTR che sono:

L'autorizzazione paesaggistica di cui all'art. 146 del Codice, relativamente ai beni paesaggistici come individuati al precedente art. 38 co. 2

L'accertamento di compatibilità paesaggistica, ossia quella procedura tesa ad acclarare la compatibilità con le norme e gli obiettivi del Piano degli interventi:

b.1) che comportino modifica dello stato dei luoghi negli ulteriori contesti come individuati nell'art. 38 co. 3.1;

b.2) che comportino rilevante trasformazione del paesaggio ovunque siano localizzate.

La relazione paesaggistica analizza la congruità dell'opera nella tavola sinottica da pag. 38 a pag. 43 con riferimento ai soli Beni Paesaggistici (BP) nulla verificando rispetto agli Ulteriori Contesti Paesaggistici (UCP).

La tavola sinottica, inoltre, (di seguito lo stralcio di pag. 38) appare errata, in quanto nella colonna relativa alle prescrizioni sui *Corsi d'acqua pubblici* ad es. è presente il punto *a9) realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;* è evidente il divieto di realizzare strade eppure nella colonna *Congruenza alla prescrizione* è riportato *SI*, cioè che è congruente; questa è una interpretazione palesemente non corretta.

BENI PAESAGGISTICI INTERFERITI	INDIRIZZI PPTR INTA Capo VI (DISCIPLINA DI TUTELA)	DIRETTIVE PPTR INTA Capo VI (DISCIPLINA DI TUTELA)	PRESCRIZIONI PPTR INTA Capo VI (DISCIPLINA DI TUTELA)	CONGRUENZA ALL'A PRESCRIZIONE
Fiumi, torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (Art. 142 c) lett.c)	Art. 43 c) 1 lett. a, b, c, 6; Art. 43 c) 2. a) convalida il miglioramento della qualità chimico-fisica e biologica delle risorse idriche, l'equilibrio idraulico e il pareggio del bilancio idrologico regionale con il miglioramento della qualità ecologica e paesaggistica dei paesaggi dell'acqua; b. Gli interventi che interessano le componenti idrologiche devono tendere a salvaguardare i caratteri identitari e le anfratti che avvengono nell'area locale al fine di contrastare la tendenza alla loro canalizzazione, omologazione e banalizzazione; c. limitare e ridurre le trasformazioni e l'artificializzazione della fascia costiera, delle sponde dei laghi e del reticolo idrografico; migliorare le condizioni idrauliche nel rispetto del naturale deflusso delle acque e assicurando il deflusso minimo vitale dei corsi d'acqua; d. conservare e incrementare gli elementi di naturalità delle componenti	Art. 44 c) 1 lett. a, b	Art. 46 c) 2 lett. a) 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 25, 26, 27, 28, 29, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 38, 39, 40, 41, 42, 43, 44, 45, 46, 47, 48, 49, 50, 51, 52, 53, 54, 55, 56, 57, 58, 59, 60, 61, 62, 63, 64, 65, 66, 67, 68, 69, 70, 71, 72, 73, 74, 75, 76, 77, 78, 79, 80, 81, 82, 83, 84, 85, 86, 87, 88, 89, 90, 91, 92, 93, 94, 95, 96, 97, 98, 99, 100, 101, 102, 103, 104, 105, 106, 107, 108, 109, 110, 111, 112, 113, 114, 115, 116, 117, 118, 119, 120, 121, 122, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 131, 132, 133, 134, 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 142, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 151, 152, 153, 154, 155, 156, 157, 158, 159, 160, 161, 162, 163, 164, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 171, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 185, 186, 187, 188, 189, 190, 191, 192, 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 200, 201, 202, 203, 204, 205, 206, 207, 208, 209, 210, 211, 212, 213, 214, 215, 216, 217, 218, 219, 220, 221, 222, 223, 224, 225, 226, 227, 228, 229, 230, 231, 232, 233, 234, 235, 236, 237, 238, 239, 240, 241, 242, 243, 244, 245, 246, 247, 248, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 260, 261, 262, 263, 264, 265, 266, 267, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275, 276, 277, 278, 279, 280, 281, 282, 283, 284, 285, 286, 287, 288, 289, 290, 291, 292, 293, 294, 295, 296, 297, 298, 299, 300, 301, 302, 303, 304, 305, 306, 307, 308, 309, 310, 311, 312, 313, 314, 315, 316, 317, 318, 319, 320, 321, 322, 323, 324, 325, 326, 327, 328, 329, 330, 331, 332, 333, 334, 335, 336, 337, 338, 339, 340, 341, 342, 343, 344, 345, 346, 347, 348, 349, 350, 351, 352, 353, 354, 355, 356, 357, 358, 359, 360, 361, 362, 363, 364, 365, 366, 367, 368, 369, 370, 371, 372, 373, 374, 375, 376, 377, 378, 379, 380, 381, 382, 383, 384, 385, 386, 387, 388, 389, 390, 391, 392, 393, 394, 395, 396, 397, 398, 399, 400, 401, 402, 403, 404, 405, 406, 407, 408, 409, 410, 411, 412, 413, 414, 415, 416, 417, 418, 419, 420, 421, 422, 423, 424, 425, 426, 427, 428, 429, 430, 431, 432, 433, 434, 435, 436, 437, 438, 439, 440, 441, 442, 443, 444, 445, 446, 447, 448, 449, 450, 451, 452, 453, 454, 455, 456, 457, 458, 459, 460, 461, 462, 463, 464, 465, 466, 467, 468, 469, 470, 471, 472, 473, 474, 475, 476, 477, 478, 479, 480, 481, 482, 483, 484, 485, 486, 487, 488, 489, 490, 491, 492, 493, 494, 495, 496, 497, 498, 499, 500, 501, 502, 503, 504, 505, 506, 507, 508, 509, 510, 511, 512, 513, 514, 515, 516, 517, 518, 519, 520, 521, 522, 523, 524, 525, 526, 527, 528, 529, 530, 531, 532, 533, 534, 535, 536, 537, 538, 539, 540, 541, 542, 543, 544, 545, 546, 547, 548, 549, 550, 551, 552, 553, 554, 555, 556, 557, 558, 559, 560, 561, 562, 563, 564, 565, 566, 567, 568, 569, 570, 571, 572, 573, 574, 575, 576, 577, 578, 579, 580, 581, 582, 583, 584, 585, 586, 587, 588, 589, 590, 591, 592, 593, 594, 595, 596, 597, 598, 599, 600, 601, 602, 603, 604, 605, 606, 607, 608, 609, 610, 611, 612, 613, 614, 615, 616, 617, 618, 619, 620, 621, 622, 623, 624, 625, 626, 627, 628, 629, 630, 631, 632, 633, 634, 635, 636, 637, 638, 639, 640, 641, 642, 643, 644, 645, 646, 647, 648, 649, 650, 651, 652, 653, 654, 655, 656, 657, 658, 659, 660, 661, 662, 663, 664, 665, 666, 667, 668, 669, 670, 671, 672, 673, 674, 675, 676, 677, 678, 679, 680, 681, 682, 683, 684, 685, 686, 687, 688, 689, 690, 691, 692, 693, 694, 695, 696, 697, 698, 699, 700, 701, 702, 703, 704, 705, 706, 707, 708, 709, 710, 711, 712, 713, 714, 715, 716, 717, 718, 719, 720, 721, 722, 723, 724, 725, 726, 727, 728, 729, 730, 731, 732, 733, 734, 735, 736, 737, 738, 739, 740, 741, 742, 743, 744, 745, 746, 747, 748, 749, 750, 751, 752, 753, 754, 755, 756, 757, 758, 759, 760, 761, 762, 763, 764, 765, 766, 767, 768, 769, 770, 771, 772, 773, 774, 775, 776, 777, 778, 779, 780, 781, 782, 783, 784, 785, 786, 787, 788, 789, 790, 791, 792, 793, 794, 795, 796, 797, 798, 799, 800, 801, 802, 803, 804, 805, 806, 807, 808, 809, 810, 811, 812, 813, 814, 815, 816, 817, 818, 819, 820, 821, 822, 823, 824, 825, 826, 827, 828, 829, 830, 831, 832, 833, 834, 835, 836, 837, 838, 839, 840, 841, 842, 843, 844, 845, 846, 847, 848, 849, 850, 851, 852, 853, 854, 855, 856, 857, 858, 859, 860, 861, 862, 863, 864, 865, 866, 867, 868, 869, 870, 871, 872, 873, 874, 875, 876, 877, 878, 879, 880, 881, 882, 883, 884, 885, 886, 887, 888, 889, 890, 891, 892, 893, 894, 895, 896, 897, 898, 899, 900, 901, 902, 903, 904, 905, 906, 907, 908, 909, 910, 911, 912, 913, 914, 915, 916, 917, 918, 919, 920, 921, 922, 923, 924, 925, 926, 927, 928, 929, 930, 931, 932, 933, 934, 935, 936, 937, 938, 939, 940, 941, 942, 943, 944, 945, 946, 947, 948, 949, 950, 951, 952, 953, 954, 955, 956, 957, 958, 959, 960, 961, 962, 963, 964, 965, 966, 967, 968, 969, 970, 971, 972, 973, 974, 975, 976, 977, 978, 979, 980, 981, 982, 983, 984, 985, 986, 987, 988, 989, 990, 991, 992, 993, 994, 995, 996, 997, 998, 999, 1000	SI

In chiusura della tavola sinottica è riportato *“Così come emerge dal quadro sinottico sopra, rispetto alle cinque tipologie di beni paesaggistici o comunque di aree vincolate enumerate, l'intervento può essere interpretato congruo alle norme di tutela di due di essi, parzialmente congruo rispetto alle norme di tutela di parchi e riserve ed incongruo rispetto a quelle relative a boschi e foreste.”*

Rispetto a tale conclusione non si può concordare per quanto riportato rispetto ai Corsi d'acqua pubblici ed alle Aree Protette, ed anche perché la relazione avrebbe dovuto valutare se l'opera è o non è in contrasto con le norme del PPTR relative ad ognuno dei singoli BP e UCP intercettati dall'opera stradale ed anche che se è coerente con gli obiettivi di qualità e delle normative d'uso di cui all'art. 37 del PPTR.

Nessuna valutazione è stata fatta rispetto agli UCP benché siano ben sette quelli intercettati.

Ad una sintetica disamina del progetto si rileva che in fase di esercizio lo stesso intercetta i seguenti Beni Paesaggistici:

• *fiumi torrenti e corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (Articolo 142 comma 1 lettera c del codice):*

- Canale Asciatizzo.D. 20/12/1914 N. 6441 In G.U. N.93 Del 13/04/1915
- Vallone di Velluno R.D. 20/12/1914 N. 6441 In G.U. N.93 Del 13/04/1915
- Torrente Calenella
Vallone Moscatelli R. .D. 20/12/1914 N. 6441 In G.U. N.93 Del 13/04/1915
- Torrente Della Macchia R.D. 20/12/1914 N. 6441 In G.U. N.93 Del 13/04/1915
- Vallone San Giuliano R.D. 20/12/1914 N. 6441 In G.U. N.93 Del 13/04/1915
- Vallone Del Macinino R.D. 20/12/1914 N. 6441 In G.U. N.93 Del 13/04/1915

Per questi BP si applicano gli Indirizzi di cui art. 43, le Direttive di cui art. 44 e le Prescrizioni di cui all'art. 46, in merito a quest'ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

- a1) *realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d'acqua e alla sua funzionalità ecologica;*
- a5) *realizzazione di recinzioni che riducano l'accessibilità del corso d'acqua e la possibilità di spostamento della fauna, nonché trasformazioni del suolo che comportino l'aumento della superficie impermeabile;*

a6) rimozione della vegetazione arborea od arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e l'integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;

a7) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

a10) realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;

L'opera è in contrasto con

- *Boschi (art. 142, c. 1 lett. g del codice)*

Per questo BP si applicano gli Indirizzi di cui art. 60, le Direttive di cui art. 61 e le Prescrizioni di cui all'art. 62, in merito a quest'ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-colturali che devono perseguire finalità naturalistiche quali: evitare il taglio a raso nei boschi se non disciplinato dalle prescrizioni di polizia forestale, favorire le specie spontanee, promuovere la conversione ad alto fusto; devono inoltre essere coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;

a5) apertura di nuove infrastrutture per la mobilità, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati;

a11) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali con alta valenza ecologica e paesaggistica;

- *Parchi e riserve (art. 142, c. 1 lett. f del codice)*

Per questo BP si applicano gli Indirizzi di cui art. 69, le Direttive di cui art. 70 e le Prescrizioni di cui all'art. 71, in merito a quest'ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

1. La disciplina dei parchi e riserve è quella contenuta nei relativi atti istitutivi e nelle norme di salvaguardia ivi previste, oltre che nei piani territoriali e nei regolamenti ove adottati, in quanto coerenti con la disciplina di tutela del presente Piano.

non sono comunque ammissibili piani, progetti e interventi che comportano:

a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;

a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.

- Immobili e aree di notevole interesse pubblico (art. 136 del Codice):
 - PAE0029: Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell'intero territorio del comune di Peschici Istituito ai sensi della L. 1497 G. U. n. 308 del 06.12.1971;

- PAE0036: “Dichiarazione di notevole interesse pubblico dell’intero territorio del comune di Vico del Gargano Istituito ai sensi della L. 1497 G. U. n.334 del 05.12/1980”;
- PAE0038: dell’intero Territorio del Comune di Vieste;
- PAE0099: Integrazione al tratto di costa tra Rodi Garganico e Vieste.

Per questo BP si applicano gli Indirizzi di cui art. 77, le Direttive di cui art. 78 e le Prescrizioni di cui all’art. 79, in merito a quest’ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

1.1 la normativa d’uso della sezione C2 della scheda d’ambito, di cui all’art.37, comma 4, in cui ricade l’immobile o l’area oggetto di vincolo ha valore prescrittivo per i piani e i programmi di competenza degli Enti e dei soggetti pubblici, nonché per tutti i piani e i progetti di iniziativa pubblica o privata fino all’adeguamento degli strumenti urbanistici comunali al PPTR;

1.3 per tutti gli interventi di trasformazione ricadenti nell’area interessata da dichiarazione di notevole interesse pubblico, è obbligatorio osservare le raccomandazioni contenute nei seguenti elaborati:

- f) per la progettazione e localizzazione delle infrastrutture:*
 - *Elaborato del PPTR 4.4.5: Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture;*

Rilevato che i Comuni di Peschici e Vieste non hanno adeguato gli strumenti urbanistici al PPTR, l’opera è in contrasto con la **SEZIONE C2 GLI OBIETTIVI DI QUALITÀ (PAESAGGISTICA E TERRITORIALE) E NORMATIVA D’USO** della Scheda d’Ambito “Gargano”.

Inoltre si rilevano i contrasti con i seguenti Ulteriori Contesti Paesaggistici – UCP (art. 143, c. 1 lett. e del codice)

- Sorgenti (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Per questo UCP si applicano gli Indirizzi di cui art. 43, le Direttive di cui art. 44 e le Misure di salvaguardia di cui all’art. 48, in merito a quest’ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

a3) rimozione della vegetazione arborea e arbustiva con esclusione degli interventi colturali atti ad assicurare la conservazione e integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;

a4) trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terre, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;

a8) realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l’esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;

- Versanti (art. 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Per questo UCP si applicano gli Indirizzi di cui art. 51, le Direttive di cui art. 52 e le Misure di salvaguardia di cui all'art. 53, in merito a quest'ultimo articolo si riporta le attività non ammissibili con la presente opera:

- a1) alterazioni degli equilibri idrogeologici o dell'assetto morfologico generale del versante;*
- a2) ogni trasformazione di aree boschive ad altri usi, con esclusione degli interventi colturali eseguiti secondo criteri di silvicoltura naturalistica atti ad assicurare la conservazione e integrazione dei complessi vegetazionali naturali esistenti e delle cure previste dalle prescrizioni di polizia forestale;*

- Area di rispetto dei boschi (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Per questo UCP si applicano gli Indirizzi di cui art. 60, le Direttive di cui art. 61 e le Misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 63, in merito a quest'ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

- a1) trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva. Sono fatti salvi gli interventi finalizzati alla gestione forestale, quelli volti al ripristino/recupero di situazioni degradate, le normali pratiche silvo-agro-pastorale che non compromettano le specie spontanee e siano coerenti con il mantenimento/ripristino della sosta e della presenza di specie faunistiche autoctone;*
- a3) apertura di nuove strade, ad eccezione di quelle finalizzate alla gestione e protezione dei complessi boscati, e l'impermeabilizzazione di strade rurali;*
- a8) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica.*

- Prati e pascoli naturali (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Per questo UCP si applicano gli Indirizzi di cui art. 60, le Direttive di cui art. 61 e le Misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 66, in merito a quest'ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

- a1) rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agro-silvo-pastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;*
- a2) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica;*
- a3) dissodamento e macinazione delle pietre nelle aree a pascolo naturale;*

- Formazioni arbustive in evoluzione naturale (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Per questo UCP si applicano gli Indirizzi di cui art. 60, le Direttive di cui art. 61 e le Misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 66, in merito a quest'ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

- a1) rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale, fatte salve le attività agro-silvo-pastorali e la rimozione di specie alloctone invasive;*

- a2) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica;*
- a3) dissodamento e macinazione delle pietre nelle aree a pascolo naturale;*

- Siti di rilevanza naturalistica (art. 143, comma 1, lettera e, del Codice) nel dettaglio:

ZSC: IT9110016 Pineta Marzini

ZSC: IT9110004 Foresta Umbra

ZPS: IT9110039 Promontorio del Gargano

Per questo UCP si applicano gli Indirizzi di cui art. 69, le Direttive di cui art. 70 e le Misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 72, in merito a quest'ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

- a4) rimozione/trasformazione della vegetazione naturale con esclusione degli interventi finalizzati alla gestione forestale naturalistica;*
- a5) eliminazione o trasformazione degli elementi antropici e seminaturali del paesaggio agrario con alta valenza ecologica e paesaggistica, in particolare dei muretti a secco, dei terrazzamenti, delle specchie, delle cisterne, dei fontanili, delle siepi, dei filari alberati, dei pascoli e delle risorgive.*

- Strade panoramiche e Strade a valenza paesaggistica

Per questo UCP si applicano gli Indirizzi di cui art. 86, le Direttive di cui art. 87 e le Misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88, in merito a quest'ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

- a1) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei coni visuali;*
- a2) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere, con interventi di grandi dimensioni, i molteplici punti di vista e belvedere e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce;*

- Coni visuali (art 143, comma 1, lett. e, del Codice)

Per questo UCP si applicano gli Indirizzi di cui art. 86, le Direttive di cui art. 87 e le Misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 88, in merito a quest'ultimo articolo si riportano le attività non ammissibili con la presente opera:

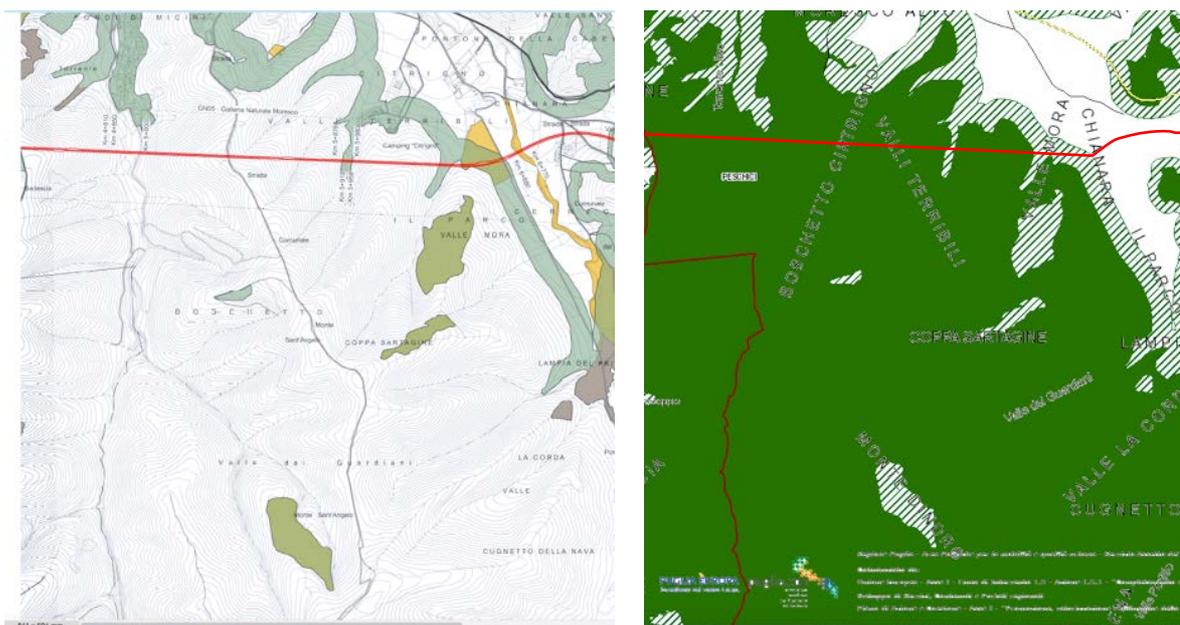
- a1) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere l'integrità dei peculiari valori paesaggistici, nella loro articolazione in strutture idrogeomorfologiche, naturalistiche, antropiche e storico-culturali, delle aree comprese nei coni visuali;*
- a2) modificazione dello stato dei luoghi che possa compromettere, con interventi di grandi dimensioni, i molteplici punti di vista e belvedere e/o occludere le visuali sull'incomparabile panorama che da essi si fruisce;*

La relazione paesaggistica afferma con il solo riferimento ai Beni Paesaggistici che “Così come emerge dal quadro sinottico sopra, rispetto alle cinque tipologie di beni paesaggistici o comunque di aree vincolate enumerate, l'intervento può essere interpretato congruo alle norme di tutela di due di essi, parzialmente congruo rispetto alle norme di tutela di parchi e riserve ed incongruo rispetto a quelle relative a boschi e foreste.” Il termine congruo non si condivide in quanto è da verificare la compatibilità paesaggistica non solo con i Beni ma anche con gli UCP e gli obiettivi e quindi il contrasto con le norme di tutela come diffusamente evidenziate: L'opera contrasta anche con l'elaborato 4.1 del PPTR che prevede la realizzazione e l'integrazione per l'area di un sistema multimodale costiero (All. 1). Nulla rileva in merito al rispetto delle Misure di conservazione degli Ulteriori Contesti Paesaggistici.

Errata rappresentazione dei boschi

Gli elaborati di progetto presentati peccano di una grave errata rappresentazione del BP Boschi relativamente al percorso della strada e come questa li intercetta.

Come si vede dal confronto dell'immagine seguente tra l'elaborato di progetto T00-IA02-AMB-CT26-A-1 “Tutela da PPTR – Componenti Botanico-Vegetazionali – tavola 2/4” e il BP Boschi e l'UCP “Aree di rispetto boschi” estratto dal SIT Puglia che illustra il PPTR, la tavola T00-IA02-AMB-CT26-A-1 pur dovendo rappresentare il BP Boschi non li rappresenta in quanto non è cartograficamente individuato mentre è individuato il solo UCP “Aree di rispetto boschi” offrendo una rappresentazione artefatta dei vincoli presenti.



Confronto tra la tavola di progetto T00-IA02-AMB-CT26-A-1 (immagine a sx) che rappresenta in verde-grigio UCP Area di rispetto dei boschi e non il BP Boschi e l'estratto dal SIT Puglia che rappresenta la stessa area con in verde il BP Boschi e barrato verde UCP Area di rispetto boschi (immagine a dx). La linea rossa rappresenta il tracciato stradale.

Questa elaborazione artefatta, presente in tutti gli elaborati, è gravemente lesiva della rappresentazione dei vincoli presenti e dell'impatto della strada sul BP Boschi, nello stesso tratto, inoltre, è previsto il viadotto Ulso i cui piloni, nel numero di tre, sono posizionati direttamente nel BP Bosco e certamente nel Corso d'acqua pubblico essendo il viadotto lungo 150 m la stessa larghezza del vincolo, quello centrale è posizionato nel centro del corso d'acqua riducendo anche l'ampiezza e creando ostacolo al deflusso delle acque.

Il richiamo all'art. 95 *Realizzazione di opere pubbliche o di pubblica utilità* delle NTA utilizzato nella relazione paesaggistica dal proponente per rendere compatibile l'opera con il PPTR non può essere applicato sia

perché non sono soddisfatte le condizioni previste per la deroga e cioè che *si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali. Il rilascio del provvedimento di deroga è sempre di competenza della Regione, sia perché le norme del Parco Nazionale del Gargano fatte proprie dalle NTA del PPTR non prevedono deroghe per questo bene paesaggistico.*

Pertanto l'opera in evidente contrasto con il PPTR non può essere autorizzata sotto l'aspetto paesaggistico.

2.2 - NORME DI SALVAGUARDIA NEL PARCO NAZIONALE DEL GARGANO

Negli elaborati di progetto non esiste nessun documento che analizza la fattibilità dell'opera relativamente alla presenza e alle norme di salvaguardia del Parco Nazionale del Gargano, ente che deve obbligatoriamente rilasciare un nulla osta. Come si chiarisce di seguito il progetto è in contrasto con le norme di salvaguardia del Parco, non esistendo possibilità di deroga, il progetto non può essere realizzato. Allo stato non è stato approvato nessuno strumento di gestione e pianificazione da parte dell'ente Parco, Piano del Parco, Regolamento, Piano Pluriennale socio-economico, quindi si applicano le norme previste dal Decreto istitutivo D.P.R. 5 giugno 1995.

Il progetto è in contrasto con il Decreto istitutivo in particolare con i seguenti Divieti Generali di cui all'art.3: Sono vietate su tutto il territorio del Parco nazionale del Gargano le seguenti attività:

- a) la cattura, l'uccisione, il danneggiamento ed il disturbo della fauna selvatica, ad eccezione di quanto eseguito per fini di ricerca e di studio previa autorizzazione dell'Ente parco. Alle specie ittiche si applica la normativa vigente, salvo quanto previsto alla lettera c), del comma 1, del successivo articolo 4;*
- b) la raccolta ed il danneggiamento della flora spontanea, ad eccezione di quanto eseguito per fini di ricerca e di studio previa autorizzazione dell'Ente parco; sono peraltro consentiti, anche in attuazione dell'art. 6, comma 1, lettera b), della legge 23 agosto 1993, n. 352, il pascolo e la raccolta di funghi, tartufi ed altri prodotti del bosco, nel rispetto delle vigenti normative, degli usi civici e consuetudini locali;*
- i) il transito dei mezzi motorizzati fuori dalle strade statali, provinciali, comunali, vicinali gravate dai servizi di pubblico passaggio, e private, fatta eccezione per i mezzi di servizio e per le attività agro-silvo-pastorali;*
- l) la costruzione nelle zone agricole di qualsiasi tipo di recinzione, ad eccezione di quelle necessarie alla sicurezza delle abitazioni, degli impianti tecnologici e di quelle accessorie alle attività agro-silvo-pastorali, purché realizzate secondo tipologie e materiali tradizionali, e delle delimitazioni temporanee a protezione delle attività zootecniche.*

con quelli in zona 1 di cui all'art.4:

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

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;

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.

Nella realizzazione ed esercizio dell'opera è certo che verranno uccise, danneggiate, disturbate un numero rilevante di specie di fauna, e non può essere diversamente, tenendo conto dell'invasività dell'opera, e non

sono le scriventi a dichiararlo ma gli stessi elaborati di progetto. Infatti, in sede di elaborato di Relazione di Incidenza T00-IA12-AMB-RE01-B viene riportato che:

Le specie maggiormente soggette ad abbattimento durante la fase di cantiere e la fase della futura strada sono piccoli mammiferi, rettili ed anfibi: questi ultimi in particolare sono caratterizzati da una limitata capacità di movimento che li rende particolarmente vulnerabili al traffico veicolare (Hels & Buchwald 2001).

Un altro possibile effetto durante la fase di cantiere riguarda la distruzione di nidi e aree di rifugio durante la rimozione della vegetazione, soprattutto in corrispondenza della Foresta Umbra e delle fasce fluviali. Nelle zone dove è prevista la rimozione della vegetazione, stimata a più di 30.000 piante totali tra opere di cantierizzazione e realizzazione dell'opera, il potenziale rischio di abbattimento di nidi di uccelli e rifugi di altri animali è di ingenti dimensioni. Alla luce di queste considerazioni il rischio di investimento o di uccisione per distruzione di siti di nidificazione e/o rifugio, durante la fase di cantierizzazione, è da considerarsi alto e significativo.

In fase di esercizio, gli incidenti che potranno coinvolgere la fauna selvatica interessano sia gli animali che attraversano le infrastrutture durante gli spostamenti sia i predatori che utilizzano la carreggiata come territorio di caccia. Tale fenomeno è in forte aumento e rappresenta un grande rischio anche per gli automobilisti. Anche i volatili, uccelli e chiroteri, sono soggetti a collisioni e investimenti causati dall'infrastruttura. Queste specie possono infatti impattare contro veicoli in transito in particolar modo in corrispondenza di ponti, viadotti e di altre tipologie morfologiche che inducono a volare radente la strada.

È opportuno realizzare dei monitoraggi faunistici prima dell'inizio dei lavori e durante la fase di esercizio dell'opera, al fine di verificare l'effettiva presenza di specie protette e particolarmente vulnerabili al traffico stradale. Il tracciato attraversa per tutta la sua interezza un'area ad alto valore faunistico e ambientale.

Alla luce dell'elevato pregio delle aree attraversate dall'opera ricca di biodiversità faunistica, considerato l'alto grado di tutela cui sono assoggettati i chiroteri e che il tracciato attraversa per tutta la sua lunghezza una Important Bird Area, il rischio di investimento e di collisione lungo la tratta è da considerarsi alto e significativo.

La richiesta di realizzare dei monitoraggi faunistici prima dell'inizio dei lavori secondo la normativa deve essere effettuata nella fase preliminare di studio degli impatti, proprio quella che è stata realizzata, quindi questa richiesta non è coerente con la normativa e dimostra la superficialità degli studi effettuati.

È evidente quindi che gli impatti sulla fauna dichiarati in sede di VIA contrastano con la legge istitutiva del parco che vieta l'uccisione, il danneggiamento ed il disturbo della fauna selvatica, viene infatti, valutato che *Alla luce di queste considerazioni il rischio di investimento o di uccisione per distruzione di siti di nidificazione e/o rifugio, durante la fase di cantierizzazione, è da considerarsi alto e significativo.*

Ugualmente nella realizzazione dell'opera è certo che verranno danneggiate moltissime specie di flora sia sotto forma di individui sia sotto forma di associazioni, habitat d'interesse comunitario, ecc., è non può essere diversamente tenendo conto dell'invasività dell'opera, come d'altronde riportato in sede di elaborati di progetto. Dall'elaborato T00-IA12-AMB-RE01-B risulta che è prevista la rimozione della vegetazione, stimata a di più di 30.000 piante totali la sottrazione diretta di 1,8 ha dell'habitat comunitario Pinete mediterranee di pini mesogeni endemici e indiretta per 121,6 ha, con un impatto in fase di cantiere alto e significativo l'effetto del cantiere sugli habitat di interesse comunitario e come medio e significativo in fase di esercizio.

Rilevando che il dato di *a più 30.000 piante totali* rimosse sembra riguardare soprattutto pino d'Aleppo ma che il Gargano ha la più alta presenza di specie di orchidee d'Italia, un numero rilevante di endemismi, specie di interesse biogeografico e rare e minacciate, in assenza di un quadro di conoscenze puntuale si potrebbe determinare la rimozione di specie di estrema importanza scientifica e conservazionistica soprattutto in fase di cantiere sull'habitat prioritario 6220(*) – Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea e non solo. È evidente quindi che gli impatti sulla flora dichiarati in sede di VIA contrastano con la legge istitutiva del parco che vieta il danneggiamento della flora spontanea.

Notevolissimo sarà anche l'impatto sulle connessioni ecologiche che il Parco deve salvaguardare, la relazione di incidenza riporta a tal proposito per la fase di esercizio che *“Per alcune specie (es. invertebrati) anche una strada larga soltanto 6 metri costituisce una barriera invalicabile. In presenza di un flusso*

veicolare elevato (oltre 10.000 veicoli/giorno) l'ostacolo diventa totale, con separazione netta di popolazioni che vivono in territori adiacenti.

In fase di esercizio, a partire dalla rotatoria Vico del Gargano fino alla Galleria Citrigno GN06, le connessioni ecologiche avranno modo di riattivarsi, sebbene in maniera ridotta, non appena verranno terminate le lavorazioni e rimosse le barriere; col tempo, quando la vegetazione avrà raggiunto uno stadio di sviluppo idoneo le connessioni ecologiche potranno ristabilizzarsi. In questo tratto, infatti, lo sviluppo dell'opera è previsto in galleria e su viadotto, fattore che limita di conseguenza la rimozione definitiva di habitat e connessioni ecologiche tra la porzione a monte e a valle della tratta.

Nella restante parte della tratta, dalla GN06 Galleria Citrigno a Coppitella l'opera è prevista con sviluppo in rilevato con, di conseguenza, l'interruzione delle connessioni ecologiche, in primo luogo a causa dell'intensità e della velocità del traffico veicolare oltre che dai tratti in cui è prevista la realizzazione di muretti a secco. Gli elementi sopra descritti portano a valutare l'impatto complessivo sulla connettività ecologica come alto e significativo."

I divieti previsti dal decreto istitutivo non sono a norma di legge né interpretabili né derogabili essendo espressamente previsti, pertanto, l'Ente Parco non potrà rilasciare un nulla osta favorevole in contrasto con le misure di salvaguardia, l'opera quindi non può conseguire un nulla osta favorevole. Inoltre essendo ente di gestione dei siti Rete natura 2000 inclusi nel suo perimetro il Parco non potrà rilasciare un parere favorevole nell'ambito del "sentito" di cui alla procedura di Valutazione di Incidenza ministeriale.

Pertanto l'opera è in evidente contrasto con la norma del Decreto istitutivo del Parco Nazionale del Gargano e non può essere autorizzata sotto l'aspetto paesaggistico.

3 - ASPETTI AMBIENTALI

Nello studio di VIA e Valutazione di Incidenza prodotto manca una rappresentazione completa e compiuta del quadro ambientale, non si può quindi avere una lettura sufficiente degli impatti dovuti alla realizzazione della strada, ma già quella che è possibile rilevare da dati di analisi parziali è impressionante oltre che in contrasto con varie normative vigenti.

4.1 - BIODIVERSITÀ

Gli studi propedeutici all'elaborazione della relazione sull'impatto sulla biodiversità sono del tutto insufficienti e inadeguati a restituire un quadro di conoscenze anche solo minimamente utile a valutare in maniera compiuta gli impatti su questa componente. Alla luce di tale considerazione meglio esplicitata più avanti si analizza la valutazione degli impatti sulla biodiversità come rilevabili dagli elaborati T00-IA01-AMB-RE01-B-3 di Impatto Ambientale e T0 0-IA12-AMB-RE01-B di Valutazione di Incidenza.

Nell'elaborato di Impatto Ambientale T00-IA01-AMB-RE01-B-3 paragrafo 6.1.6 Biodiversità tutti i calcoli relativi alle superfici riguardano solo la fase di cantiere, gli effetti della fase di esercizio e delle superfici definitivamente sottratte, trasformate o interferite dall'opera non sono assolutamente calcolate ne viene evidenziato l'impatto indiretto della interruzione definitiva delle connessioni ambientali.

I dati sulla componente fauna e flora è riportato che sono stati raccolti attraverso la seguente procedura:

Nel mese di giugno 2022 è stato condotto un sopralluogo faunistico, in particolare relativo ad avifauna, macro e mesoteriofauna, chiroteriofauna, batracofauna, erpetofauna ed entomofauna (lepidotteri diurni), con la finalità di ottenere un inquadramento faunistico generale del territorio attraversato dall'opera e di avere un primo riscontro relativo alle specie di elevato interesse conservazionistico effettivamente o potenzialmente presenti, anche sulla base delle comunità faunistiche osservate. Per approfondimenti sull'esito del sopralluogo si rimanda alla Relazione d'Incidenza (T0 0-IA12-AMB-RE01-B), al capitolo "Rilievi faunistici".

Analizzando la valutazione di Incidenza emerge ulteriormente la carenza di indagine, infatti, i rilievi sono stati condotti attraverso un unico sopralluogo nel mese di giugno del 2022; con *tecniche speditive non standardizzate, con la finalità di ottenere un inquadramento faunistico generale* ..

È lo stesso studio di valutazione di incidenza che certifica le sue carenze in quanto ritiene che è necessario realizzare ulteriori studi e monitoraggi in contrasto con la normativa, infatti, è presente la seguente richiesta “È opportuno realizzare dei monitoraggi faunistici prima dell’inizio dei lavori e durante la fase di esercizio dell’opera, al fine di verificare l’effettiva presenza di specie protette e particolarmente vulnerabili al traffico stradale. Il tracciato attraversa per tutta la sua interezza un’area ad alto valore faunistico e ambientale. Alla luce dell’elevato pregio delle aree attraversate dall’opera ricca di biodiversità faunistica, considerato l’alto grado di tutela cui sono assoggettati i chiroterri e che il tracciato attraversa per tutta la sua lunghezza una Important Bird Area, il rischio di investimento e di collisione lungo la tratta è da considerarsi alto e significativo.

La richiesta di “realizzare dei monitoraggi faunistici prima dell’inizio dei lavori” è evidente che secondo la normativa deve essere effettuata nella fase preliminare di studio degli impatti, proprio quella che è stata già realizzata, quindi questa richiesta non è coerente con la normativa e dimostra la superficialità degli studi effettuati.

Malgrado l’analisi sulla fauna presente sia stata svolta in maniera del tutto superficiale e approssimativa sono state censite 33 specie di uccelli, 3 specie di mammiferi, 7 specie di Chiroterri, 2 specie di rettili, 19 specie di farfalle diurne, come riportate nelle tabelle da pag. 71 a 73 dell’elaborato di incidenza. Da tale quadro lo studio di impatto ambientale (T00-IA01-AMB-RE01-B-3) estrae solo tre specie ritenendole *rare e/o protette* si tratta di Barbagianni *Tyto alba*, Miniottero *Miniopterus schreibersii* e *Melanargia arge*, tale dato appare abbastanza estemporaneo in quanto non sono definiti i criteri con cui sono individuate le specie *rare e/o protette*. Utilizzando ad es. il criterio delle specie di interesse comunitario scopriamo che tra quelle censite nello studio sono presenti 4 uccelli e almeno 5 specie di Chiroterri che sono sicuramente da ritenere *rare e/o protette*. Anche a livello bibliografico lo studio appare del tutto superficiale, infatti, dalla bibliografia utilizzata si rileva che sono state utilizzate pubblicazioni generiche di scala territoriale troppo ampia. Eppure esistono molti dati anche istituzionali quali quelli dalla DGR 2442/2018 e i relativi vettoriali di distribuzione di specie e habitat che dovevano essere utilizzati.

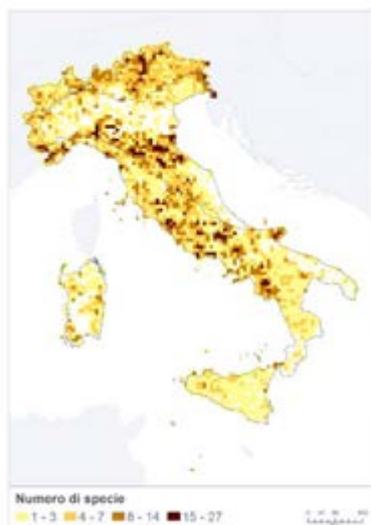


Figura 3.6.1 - Distribuzione della ricchezza di specie di mammiferi di interesse comunitario.

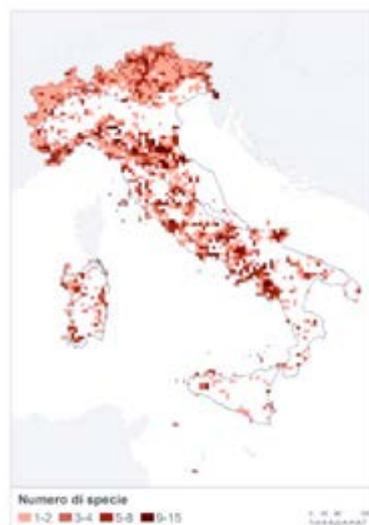
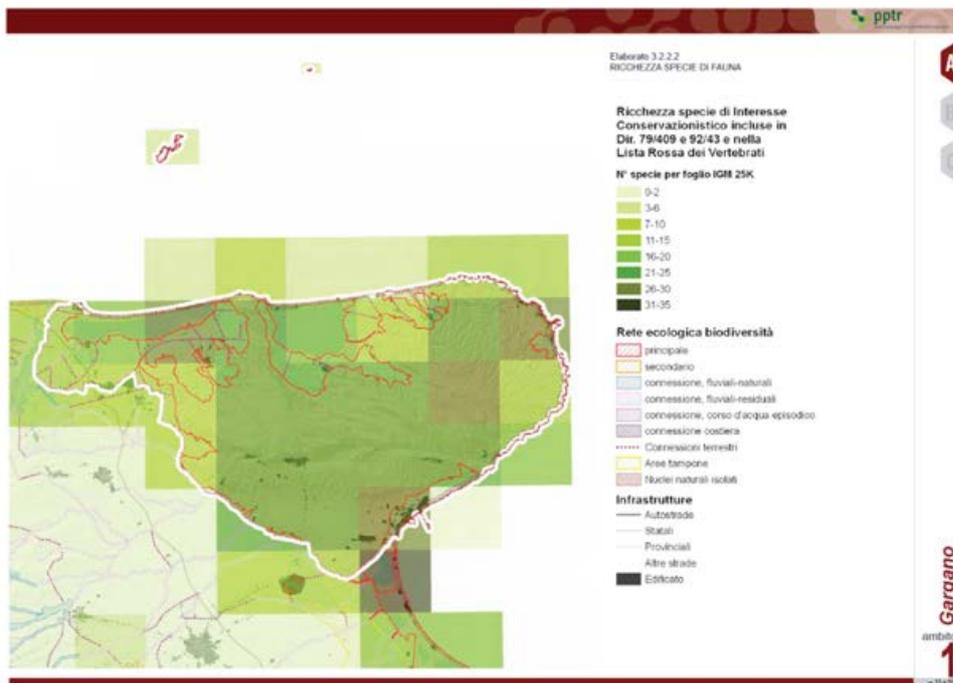


Figura 3.6.2 - Distribuzione della ricchezza di specie di mammiferi con stato di conservazione sfavorevole (inadeguato o cattivo).



Figura 3.6.12 - Distribuzione della ricchezza di specie di chiroterri.

Ricchezza in specie sul Gargano rispetto all’Italia (tratto da Specie e habitat di interesse comunitario in Italia: distribuzione, stato di conservazione e trend. ISPRA)



Ricchezza in specie nell'Ambito Gargano (tratto da PPTR)

Anche il volume "Isola biologica. La fauna del Parco nazionale del Gargano"⁵ per quanto datato offre un quadro completo di conoscenze da cui si evidenzia l'elevato valore della fauna presente. Sono presenti 9 specie di Anfibi, 19 specie di Rettili, 172 specie di uccelli nidificanti e 62 specie di Mammiferi, di cui oltre 100 di Interesse Comunitario in quanto inserite nella Direttiva 92/43 habitat e 147/2009 uccelli.

Per la flora l'acquisizione delle informazioni risulta effettuato oltre che con il rilievo di giugno, quasi esclusivamente su base bibliografica utilizzando addirittura uno studio di livello nazionale, infatti è riportato: *Sulla base di tali assunti e da quanto riportato nella Carta delle serie di vegetazione d'Italia, prodotta in scala 1:250.000, nell'ambito del progetto "Le Serie di Vegetazione d'Italia" (Blasi et al., 2004), è stata elaborata la carta delle serie di vegetazione individuate per il Gargano. Dal volume La flora in Italia si rileva la enorme varietà vegetazionale del Gargano viene evidenziato che "... in base ai dati già elaborati, la flora del Gargano rappresenta ben il 31% della flora italiana ed il 92,5% di quella pugliese, dato questo particolarmente significativo in quanto il Gargano rappresenta appena l'1% della superficie regionale*⁶."

Malgrado questa carenza di dati le valutazioni effettuate sia nello Studio di Impatto che nella Valutazione di Incidenza definiscono un quadro dell'impatto dell'opera non sostenibile per la biodiversità. Le strade è noto costituiscono delle barriere significative per le connessioni ecologiche determinando per alcune specie poco vagili una barriera insormontabile, ed è proprio quello che emerge dalla Valutazione di Incidenza che riporta *"Per alcune specie (es. invertebrati) anche una strada larga soltanto 6 metri costituisce una barriera invalicabile. In presenza di un flusso veicolare elevato (oltre 10.000 veicoli/giorno) l'ostacolo diventa totale, con separazione netta di popolazioni che vivono in territori adiacenti.*

In fase di esercizio, a partire dalla rotatoria Vico del Gargano fino alla Galleria Citrigno GN06, le connessioni ecologiche avranno modo di riattivarsi, sebbene in maniera ridotta, non appena verranno terminate le lavorazioni e rimosse le barriere; col tempo, quando la vegetazione avrà raggiunto uno stadio di sviluppo idoneo le connessioni ecologiche potranno ristabilizzarsi. In questo tratto, infatti, lo sviluppo dell'opera è previsto in galleria e su viadotto, fattore che limita di conseguenza la rimozione definitiva di habitat e connessioni ecologiche tra la porzione a monte e a valle della tratta. Nella restante parte della tratta, dalla GN06 Galleria Citrigno a Coppitella l'opera è prevista con sviluppo in rilevato con, di conseguenza, l'interruzione delle connessioni ecologiche, in primo luogo a causa dell'intensità e della velocità del traffico

⁵ A. Sigismondi edito dal Parco Nazionale del Gargano

⁶ Blasi C, Biondi E. 2017. Edito da Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare

veicolare oltre che dai tratti in cui è prevista la realizzazione di muretti a secco. Gli elementi sopra descritti portano a valutare l'impatto complessivo sulla connettività ecologica come alto e significativo.”

Gli impatti, infatti, secondo le più moderne metodologie devono essere calcolati sia in fase di cantiere che di esercizio, per quanto riguarda la fase di cantiere dal paragrafo 6.1.6 si riportano alcune tabelle relative alle superfici interessate e ai rilevanti impatti riportati.

Tabella 6-23: Biodiversità: Matrice di causalità – dimensione Costruttiva

Azioni di progetto	Fattori di pressione	Impatti potenziali
Territorio e suolo – dimensione costruttiva		
Tratto in rilevato/trincea: scavi e sbancamenti	Operazioni di sfalcio, scotico e in generale di preparazione dei piani di posa/sottofondo	Sottrazione di habitat e di biocenosi Perdita di specie arboree, arbustive ed erbacee
Tratto in rilevato/trincea: attività costruttive	Modifica del clima acustico	Alterazione del comportamento animale e potenzialmente della biodiversità
Tratto in viadotto: realizzazione spalle e pile	Lavorazioni connesse alla realizzazione di manufatti sulle sponde fluviali e/o in alveo	Sottrazione di habitat e di biocenosi Perdita di specie arboree, arbustive ed erbacee
Are di cantiere fisse: approntamento aree di cantiere	Occupazione temporanea di porzioni di territorio	Sottrazione di habitat e di biocenosi Perdita di specie arboree, arbustive ed erbacee
Are di cantiere fisse: apertura piste di cantiere	Occupazione temporanea di porzioni di territorio	Sottrazione di habitat e di biocenosi Perdita di specie arboree, arbustive ed erbacee
Are di cantiere fisse: attività di costruzione	Sversamenti accidentali, gestione acque di cantiere, produzione di gas e polveri	Modificazione delle caratteristiche qualitative degli habitat e delle specie floristiche e degli habitat delle specie faunistiche
Are di cantiere fisse: attività di costruzione	Modifica del clima acustico	Alterazione del comportamento animale e potenzialmente della biodiversità

INTERFERENZE CON AREE PROTETTE

Sviluppo in area (mq) della superficie dei cantieri	49.811
Sviluppo in area (mq) del sedime della viabilità di cantiere	142.767

La presenza delle aree di cantiere e della viabilità provoca una serie di pesanti impatti non trascurabili sugli ecosistemi e sulla biodiversità. Gli effetti ecologici non sono limitati all'area realmente occupata dai cantieri o dalle piste, ma si estendono anche per centinaia di metri. Seppur temporanea, la presenza dei cantieri e delle piste generano impatti diretti dovuti alla frammentazione delle continuità ecosistemiche, nonché la perdita della struttura vegetazionale e/o uso del suolo e indiretti dovuti alle criticità indotte, in particolare, dalle componenti rumore e atmosfera.

I cantieri che ricadono in aree protette sono: AT13, AT14, AT15, CO3, AT16, AT17, CO4, AS6, AT18, AT19, CO5, AT20, AT21, AT22, CO6, tutte interferiscono con il Parco Nazionale del Gargano.

In particolare, i cantieri AT13, AT14, AT15, si inseriscono in un ambito silvo-pastorale caratterizzato dalla presenza di fasce boscate sia ripariali sia di versante e dalla presenza di forme degradative della macchia mediterranea (pratelli terofitici e garighe) con presenza sporadica di pini mediterranei, probabilmente Pino d'Aleppo, talvolta costituenti degli aggruppamenti di ridotti dimensioni (< 1ha). L'alloggiamento delle aree di cantiere (AT13, AT14) prevede la sottrazione di superficie di macchia mediterranea, comportando la perdita degli habitat di queste formazioni.

Il cantiere AT15, invece, si inserisce in ambito fluviale andando ad occupare parte di alveo compromettendone la stabilità anche delle sponde a seguito del rimodellamento morfologico e dalla sottrazione della fascia riparia.

I cantieri CO3, AT16, AT17, CO4, AS6, AT18, AT19, CO5, AT20, AT21, AT22, CO6, si inseriscono nell'ambito rurale, in cui l'uso del suolo prevalente, così come cartografato dal Corine Land Cover 2018, sono gli oliveti e i sistemi colturali e particellari complessi.

Le attività di cantiere determineranno la sottrazione di suolo utile per l'agricoltura, ma soprattutto si verificherà la perdita di numerosi individui arborei.

MANDATARIA

MANDANTE



349 di 464

INTERFERENZE CON HABITAT PRIORITARI (RETE NATURA 2000 – IBA)	
Sviluppo in area (mq) della superficie dei cantieri	19.642
Sviluppo in area (mq) del sedime della viabilità di cantiere	85.383

Le aree di cantiere e la viabilità che interferiscono con habitat prioritari causano il frazionamento degli habitat presenti e degli ecosistemi in seguito alla mancanza di permeabilità agli scambi bio-ecologici, impedendo le interazioni intra ed interspecifiche e determina, generalmente, una forte riduzione degli habitat favorevoli. Dato che all'interno di questi habitat sono contenute le aree di alimentazione, di riposo e di riproduzione, la frammentazione indotta dall'interferenza, anche se temporanea, può indurre a condizioni di forte isolamento con una riduzione degli spazi vitali. L'alterazione di questi ecosistemi e delle biocenosi sono evidenti dato che la condizione iniziale era interessata da un mosaico di tipologie ambientali naturali funzionali a mantenere un sistema di nicchie ecologiche efficiente per un determinato livello di biodiversità.

I cantieri che ricadono in habitat prioritari sono: AT6, AT7, AT8, AT9, CB2, AT14, AT15, CO5, AT20, CO6. In particolare, il cantiere AT6 ricade all'interno della ZSC (IT9110016) "Pineta Marzini".

I cantieri AT7, AT8, AT9, CB2 ricadono nell'area ZSC (IT9110004) denominata "Foresta Umbra".

I cantieri AT14, AT15, CO5, AT20, CO6, ricadono in area ZPS (IT9110039) "Promontorio del Gargano".

Per ulteriori dettagli riguardo le peculiarità degli habitat prioritari si rimanda alla relazione specialistica della VINCA T00-IA12-AMB-RE01-B

Per quanto riguarda la fase di esercizio si riprendono alcune tabelle relative alle superfici interessate.

Di seguito si riporta schematicamente la descrizione di ogni singolo indicatore, in relazione alla superficie occupata dal tracciato, in modo tale da quantificarne l'interferenza:

Interferenze con aree protette	
Sviluppo lineare (m) del tracciato	9.011,62
<p>La presenza del tracciato di progetto provoca una serie di pesanti impatti sugli ecosistemi e sulla biodiversità. Gli effetti ecologici non sono limitati all'area realmente occupata dalla viabilità, ma si estendono anche per centinaia di metri, generando impatti diretti dovuti alla frammentazione delle continuità ecosistemiche, nonché la distruzione di diverse comunità vegetali e dei relativi habitat e la sottrazione di superfici agricole utili. Gli impatti indiretti sono dovuti alle criticità indotte, in particolare, dalle componenti rumore e atmosfera.</p> <p>Le WBS del tracciato che ricadono in aree protette sono: GN07, AP19, VI12, AP20, VI13, AP21, SV4, AP22, VI14, AP23, SV05, AP24, GN08, AP25, GA01, AP26, SV06, AP27, SV07, AP28, SV08 tutte interferiscono con il Parco Nazionale del Gargano.</p> <p>In particolare, le WBS: GN07, AP19, VI12, AP20, VI13, AP21, SV4, AP22, VI14, si inseriscono in un ambito silvo-pastorale caratterizzato dalla presenza di fasce boscate sia ripariali che di versante e dalla presenza di forme degradative della macchia mediterranea (pratelli terofitici e garighe) con presenza sporadica di pini mediterranei (classificati come "aree percorse da incendi" dal Corine Land Cover). Per i tratti in galleria (GN07) l'impatto è localizzato all'imbocco della stessa e precisamente al km 9+216.00. In quest'area si determina la sottrazione di superfici a pascolo e la perdita dei relativi habitat di praterie secondarie. Per i tratti in viadotto (VI12, VI13, VI14) invece, l'interferenza diretta con l'area protetta è localizzata al sedime dei piloni e loro fascia di pertinenza. La percorrenza in piattaforma del ramo stradale incide sia su forme degradative della macchia mediterranea (pratelli terofitici e garighe), sia su ambienti forestali e ripariali. Pertanto, le interferenze riguardano, in modo permanente, le diverse comunità vegetali a cui sono legate molteplici specie faunistiche.</p> <p>Le WBS: AP23, SV05, AP24, GN08, AP25, GA01, AP26, SV06, AP27, SV07, AP28, SV08 si inseriscono nell'ambito rurale, in cui l'uso del suolo prevalente sono gli uliveti e i sistemi colturali e particellari. La presenza dell'infrastruttura viaria determina la perdita di superficie agricola utile e di un patrimonio arboreo di rilevante interesse colturale e storico-culturale.</p>	

Interferenze con habitat prioritari (Rete Natura 2000 – IBA)	
Sviluppo lineare (m) del tracciato	7.064,59
<p>Il tracciato che interferisce con habitat prioritari causa il frazionamento degli habitat presenti e degli ecosistemi in seguito alla mancanza di permeabilità agli scambi bio-ecologici, impedendo le interazioni intra ed interspecifiche e determina, generalmente, una forte riduzione degli habitat favorevoli. Dato che all'interno di questi habitat sono contenute le aree di alimentazione, di riposo e di riproduzione, la frammentazione indotta dall'interferenza, può indurre a condizioni di forte isolamento con una riduzione degli spazi vitali. L'alterazione di questi ecosistemi e delle biocenosi sono evidenti dato che la condizione iniziale era interessata da un mosaico di tipologie ambientali naturali funzionali a mantenere un sistema di nicchie ecologiche efficiente per un determinato livello di biodiversità.</p> <p>Le WBS che ricadono in Habitat prioritari sono: <u>ZSC IT9110016 "Pineta Marzini"</u>: VI05, AP09, GN04; per un totale di 684,74 m <u>ZSC IT9110004 "Foresta Umbra"</u>: GN04, AP10, VI06, AP11, GN05, AP12, VI07, AP13, GN06, AP14, VI08; per un totale di 2.230,61 m <u>ZPS IT9110039 "Promontorio del Gargano"</u>: GN07, AP21, SV04, AP22, VI14, AP23, AP24, GN08, AP25, GA01, AP26, SV08; per un totale di 4.149,24 m</p> <p>Per ulteriori dettagli riguardo le peculiarità degli habitat prioritari si rimanda alla relazione specialistica della VINCA T00-IA12-AMB-RE01-B</p>	

Interferenza su specie rare e/o protette	
Dal rilievo speditivo si segnalano le seguenti specie rare e/o protette	Barbagianni (<i>Tyto alba</i>) Farfalla diurna (<i>Melanargia arge</i>) Miniottero (<i>Miniopterus schreibersii</i>)
<p>Il disturbo si realizza attraverso il rumore, le luci, le vibrazioni dei vicoli in transito, l'inquinamento dell'aria, dell'acqua e dei suoli. L'inquinamento è di vario tipo.</p> <p>Individuate le specie rare e/o protette è necessario non solo ridurre il disturbo in fase di esercizio, ma anche quello di conservare e tutelare gli habitat prioritari ai quali appartengono, tutelando e mantenendo un buono stato di conservazione si potrà preservare la conservazione della specie.</p>	

Variazione delle connessioni ecologiche	
Sviluppo lineare (m) del tracciato	11.500
<p>Il contesto territoriale in cui si inserisce il tracciato di progetto, rappresenta un unicum ecosistemico; pertanto, l'interferenza indotta dalla presenza dell'opera stessa è a dir poco significativa, in quanto rappresenta l'unico elemento di frammentazione degli ecosistemi naturali e semi-naturali. L'introduzione di elementi antropici genera una rottura del continuum ecosistemico che dovrà essere preservato e monitorato al fine di ricucire il sistema ambientale.</p>	

Perdita di specie arboree	
Ulivi (sesto di impianto 6X6)	3.858
Specie forestali (sesto di impianto 9X9)	1.200
<p>La perdita causata dall'abbattimento di specie arboree per consentire la realizzazione e permanenza dell'infrastruttura viaria, inficia in particolar modo sulle funzionalità intrinseche che le specie arboree (individui isolati o raggruppati) apportano al territorio quali ad esempio: fungono da filtri per l'assorbimento di polveri sottili e alcuni gas nocivi, nell'insieme garantiscono la regimazione delle acque e funzione antierosiva, e contribuiscono alla regolazione del macro e microclima; mentre, le funzioni meccaniche vengono svolte grazie al rinforzo radicale che garantisce l'ancoraggio al suolo e quindi contribuiscono alla stabilizzazione dei terreni. Inoltre, la presenza di specie arboree va a beneficio anche della fauna in generale, in quanto garantiscono loro riparo e fonte di nutrimento.</p> <p>È chiaro come la perdita della vegetazione esistente si ripercuote anche sulle altre componenti, andando ad incrementare il disturbo indotto all'ecosistema naturale.</p>	

Lo studio di VIA infine presenta le seguenti tavole sinottiche.

TABELLE SINOTTICHE

IMPATTI SIGNIFICATIVI	STRUMENTI DI ANALISI E VALUTAZIONE	MITIGABILE	OBIETTIVI	CRITERI
Perdita definitiva di habitat e di biocenosi.	-Eterogeneità; -Frammentazione; -Riduzione percentuale della superficie di area naturale;	No	Mantenere la continuità e le connessioni; Evitare il depauperamento ecosistemico e naturalistico.	<u>Compensativo</u> : formazione di habitat di qualità; Interventi di gestione forestale;
Modificazione della connettività ecologica e potenziale effetto barriera per le specie faunistiche	-Frammentazione; -Riduzione percentuale della superficie di area naturale; -Disturbo dovuto all'aumento dell'illuminazione notturna e dal rumore	Parzialmente	Mantenere la continuità e le connessioni; Evitare il depauperamento ecosistemico e naturalistico;	<u>Mitigativo</u> : Precauzioni generali volte a tutelare i disturbi indotti alla biodiversità durante la dimensione operativa
Mortalità o ferimento di animali per investimento	-Frammentazione; -Interruzione dei corridoi di spostamento; -Effetto barriera; -Modifica del clima acustico e della qualità dell'aria.	Parzialmente	Mantenere la continuità e le connessioni; Evitare il depauperamento ecosistemico e naturalistico;	<u>Mitigativo</u> : Precauzioni generali volte a tutelare i disturbi indotti alla biodiversità durante la dimensione operativa
Modifica della biodiversità	-Frammentazione; -Riduzione percentuale della superficie di area naturale; -Effetto barriera	Parzialmente	Mantenere il patrimonio vegetale per fini ambientali-naturalistici e di tutela del territorio; Evitare il depauperamento ecosistemico e naturalistico; Promuovere il recupero delle aree sottoposte alla pressione dell'inquinamento	<u>Mitigativo</u> : Precauzioni generali volte a tutelare i disturbi indotti alla biodiversità durante la dimensione operativa in riferimento alle pertinenze stradali; Fasce tampone.
Modifica delle caratteristiche qualitative degli habitat e delle biocenosi	-Frammentazione; -Riduzione percentuale della superficie di area naturale; -Modifica della qualità dell'aria.	Parzialmente	Mantenere il patrimonio vegetale per fini ambientali-naturalistici e di tutela del territorio; Evitare il depauperamento ecosistemico e naturalistico; Promuovere il recupero delle aree sottoposte alla pressione dell'inquinamento	<u>Mitigativo</u> : Precauzioni generali volte a tutelare i disturbi indotti alla biodiversità durante la dimensione operativa in riferimento alle pertinenze stradali <u>Compensativo</u> : Fasce tampone; creazione di corridoi ecologici
Modifica dell'equilibrio ecosistemico	-Riduzione percentuale della superficie di area naturale; -Effetto barriera -Disturbo dovuto all'aumento dell'illuminazione notturna e dal rumore	Parzialmente	Mantenere la continuità e le connessioni; Mantenere il patrimonio vegetale per fini ambientali-naturalistici e di tutela del territorio; Evitare il depauperamento ecosistemico e naturalistico; Promuovere il recupero delle aree sottoposte alla pressione dell'inquinamento	<u>Mitigativo</u> : Precauzioni generali volte a tutelare i disturbi indotti alla biodiversità durante la dimensione operativa in riferimento alle pertinenze stradali; Fasce tampone. <u>Compensativo</u> : gestione del patrimonio forestale;

I dati presentati nello studio di VIA e di Incidenza sono notevolmente negativi rispetto all'impatto della strada sulla biodiversità, come emerge dalle stesse valutazioni effettuate sia nello studio di VIA che soprattutto nella Valutazione di incidenza. Ed è lo stesso proponente che lo dichiara (pag. 105), infatti, con riferimento alla Valutazione di Incidenza afferma ***“L'analisi condotta ha permesso di evidenziare come la realizzazione degli interventi in progetto determinerà incidenze dirette e indirette significative, sia durante la fase di cantiere, che in fase di esercizio, sugli habitat e sulle specie di flora e fauna di interesse comunitario presenti nei Siti Natura 2000 interessati dal tracciato ed inclusi nell'area di studio.”***

È da rilevare che come previsto dal DPR 357/1997, come modificato dal 120/2003, e dalle Linee Guida Nazionali per la Valutazione di Incidenza (VIncA) - Direttiva 92/43/CEE "HABITAT" articolo 6, paragrafi 3 e 4 Gazzetta Ufficiale della Repubblica italiana n. 303 del 28.12.2019 (19A07968) (GU Serie Generale n.303 del 28-12-2019) che in caso di incidenza significativa su specie ed habitat prioritarie di interesse comunitario la realizzazione di un intervento, DPR 120/2001 art. 6 co. 10, può essere autorizzata soltanto con riferimento ad esigenze connesse alla salute dell'uomo e alla sicurezza pubblica o ad esigenze di primaria importanza per l'ambiente, ovvero, previo parere della Commissione europea, per altri motivi imperativi di rilevante interesse pubblico. Ne tale incidenza può essere mitigata come riportato nel paragrafo 5.8.2 dell'incidenza *“L'alterazione e la perdita di habitat prodotta dalla realizzazione dell'opera non è mitigabile.”*

La valutazione di Incidenza non può pertanto risultare favorevole e l'opera non può essere realizzata.

3.2 - DECRETO 34/2018 APPLICAZIONE ARTICOLO 8

La realizzazione della strada determinerà tra fase di cantiere e di esercizio la rimozione di significative superfici di bosco, ai sensi del Decreto 34/2018 *Testo unico in materia di foreste e filiere forestali* che vieta all'art. 8 *l'eliminazione della vegetazione arborea e arbustiva esistente, finalizzato ad attività diverse dalla gestione forestale* lo stesso articolo definisce e regola i casi in cui la trasformazione potrebbe essere autorizzata comunque attraverso misure di compensazione. L'unica maniera di un eventuale autorizzazione alla trasformazione dei boschi per la realizzazione della strada deve seguire il procedimento di autorizzazione espressamente previsto dal decreto.

Tale autorizzazione deve essere acquisita preventivamente in fase di autorizzazione dell'opera.

Di tale normativa non esiste nessun riferimento nella VIA presentata,

3.3 - PIANO TERRE E ROCCE DA SCAVO

La nota del Consiglio Superiore LL. PP. (ela. T00-EG03-GEN-RE01-A) in merito al Piano Terre e rocce da scavo afferma:

“...si richiedono chiarimenti con integrazione/produzione di nuovi documenti rispetto a quelli trasmessi su quanto segue:

con riferimento al documento "piano Preliminare di utilizzo delle terre e rocce da scavo" si evidenzia che detto documento non riporta i requisiti che è necessario soddisfare per poter ricadere nel regime di cui alla norma DPR 120/17, che si riferisce all'art. 24 ove è trattato l'utilizzo nel sito di produzione delle terre e delle rocce escluse dalla disciplina rifiuti. Al riguardo si evidenzia che i materiali devono essere utilizzati nello stesso sito di cantiere ove sono scavati ovvero (come precisato dalle linee guida interpretative) non devono muoversi su mezzi nelle strade aperte al pubblico; vista la morfologia e la tipologia di opere d'arte è importante che ciò sia dettagliatamente indicato e chiarito, così come - solo a titolo indicativo - il fatto che le terre devono essere utilizzate tal quale, cioè senza l'applicazione di normale pratica industriale (es uso di calce per la formazione dei rilevati) e questo per i quasi 300.000 mc di rilevato deve essere meglio specificato nel documento.

Qualora siano chiarite le condizioni di applicazione dell'art. 24, si evidenzia che lo stesso articolo prevede anche che sia prodotta una proposta di un piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo da eseguire nella fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, che contenga almeno:

- numero e caratteristiche dei punti di indagine;
- numero e modalità dei campionamenti da effettuare;
- parametri da determinare.

Pertanto, è necessario che l'elaborato di progetto presentato venga integrato con questo ulteriore elaborato. Nel caso non si intenda perseguire l'obiettivo dell'art. 24 del DPR 120/17, ma si intenda considerare il volume per la formazione dei rilevati come sottoprodotto, è necessario presentare, unitamente al PFTE, il Piano di utilizzo delle terre e delle rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/17, con tutti i connessi allegati;"

ANAS risponde alla richiesta affermando che *Le materie di scavo, in considerazione della loro natura litologica, potranno essere riutilizzate come sottoprodotto in sostituzione dei materiali da cava (art. 184 – D.lgs. 152/2006) per la realizzazione dei rilevati, degli strati di bonifica, scotico e vegetale previsti in progetto. Pertanto, i fabbisogni risultano completamente coperti dal riutilizzo delle materie escavate.*

Questa dell'ANAS è un'affermazione che non evidenzia la reale enorme portata delle terre e rocce di risulta prodotte, dalla lettura dell'elaborato di progetto Piano Terre e Rocce da SCAVO (T00-GE01-GEO-RE01-C) si rileva, infatti, una quantità enorme di Rifiuto o sottoprodotto stimato da ANAS in 1'011'799.43 mc secondo i calcoli seguenti:

I volumi complessivi dei movimenti terra derivanti da operazioni di sterro, ammontano a:

SCAVI	
Sterri	162'378.99 mc
Bonifica	42'835.89 mc
Scotico	30'615.05 mc
Gallerie naturali	942'151.65 mc
Totale	1'277'981.57 mc

considerati in banco.

Per quanto riguarda i fabbisogni dei materiali necessari per i rilevati, è stato calcolato un volume totale necessario di:

FABBISOGNI	
Rilevato	217'231.41 mc
Bonifica	42'835.89 mc
Scotico	30'615.05 mc
Vegetale	22'401.68 mc
Totale	313'084.02 mc



Il materiale proveniente dagli scavi può essere riutilizzato come sottoprodotto, per una percentuale del 90% sul volume complessivo di materiale scavato.

Il materiale riutilizzato è quindi pari a:

Materiale riutilizzabile

(90% del totale)

Sterri	146'141.09 mc	per rilevati
Gallerie naturali	847'936.49	per rilevati
Cunicoli	0.00	per rilevati
Scotico	27'553.54	per vegetale
Totale	1'021'631.12 mc	

Materiale riutilizzato

Rilevato	217'231.41 mc
Bonifica	42'835.89 mc
Scotico	30'615.05 mc
Vegetale	22'401.68 mc
Totale	313'084.02 mc

Il riutilizzo del materiale proveniente dagli scavi come sottoprodotto copre il 100% del fabbisogno complessivo.

Il materiale da approvvigionare da siti esterni per la formazione dei rilevati è pertanto pari a:

Materiale da approvvigionare da siti esterni

Rilevato	0.00 mc
Totale	0.00 mc

Mentre, il materiale da allontanare come rifiuto o sottoprodotto è pari a:

Materiale da smaltire

Sterri + GN + CUN	1'003'586.05
Scotico	8'213.37
Totale	1'011'799.43 mc

Valutando che ogni camion trasporta circa 40 m³ di volume di terre e rocce da scavo saranno necessari 27.400 viaggi di camion per trasportare nelle varie cave i materiali prodotti, con un inquinamento e intasamento di traffico sulle strade locali altamente significativo con un notevole impatto.

4 - CONCLUSIONI

In merito all'Opzione ZERO cioè la non realizzazione dell'opera ANAS, nella relazione conclusiva del dibattito pubblico, genericamente afferma che *"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."* A queste motivazioni ANAS ha aggiunto una che appare apodittica, poco verosimili e non motivata che ritiene come *"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."*

In merito a tali generiche affermazioni "costruire strade per combattere l'illegalità", non esiste nessuna concreta analisi che le supporti, anzi come abbiamo visto nel paragrafo 1.2 "Motivazioni alla base della realizzazione dell'opera" le motivazioni di ANAS per giustificare l'opera sono state puntualmente contestate e smentite sia nel corso del Dibattito Pubblico che nelle presenti osservazioni. Dalle osservazioni svolte appare invece come proprio la realizzazione dell'opera genererà un costante degrado della vivibilità del territorio ad es. per:

- i tempi non certi di realizzazione dell'intera opera;
- l'impatto sul traffico locale dovuto ai cantieri aperti;
- la carenza di sicurezza delle gallerie richiamato dal Consiglio Superiore LL. PP. (par. 1.3), ben nove sono le gallerie in questo tratto per una lunghezza complessiva di 4,600 km (4.559,00 m), e per i rischi legati alla loro eventuale chiusura anche solo per manutenzione;
- i 27.400 viaggi di camion per trasportare nelle varie cave del territorio i circa 1.100.000 m³ di terre e rocce da scavo prodotte durante la realizzazione dell'opera;
- per l'aumento di incidenti e morti a fronte di una situazione attuale a bassissima se non nulla incidentalità;
- per la modifica della tipologia di turisti in quanto la maggiore velocità di percorrenza attirerà sempre più turisti da mordi e fuggi.

Lo stesso CONSIGLIO SUPERIORE LL. PP. (par. 1.3) ha affermato come *"Orbene, come emerso nel corso della presentazione da parte del proponente ANAS, benché fra gli elaborati sia presente la relazione "Analisi Costi-Benefici", la stessa evidenza che nell'ambito dell'itinerario 1 (Vico del Gargano - Vieste), tra le 4 soluzioni indicate nel DOCFAP (1A, 1B, 1C, 1D) e successivamente sottoposte al Dibattito Pubblico, la soluzione prescelta 1B, successivamente ottimizzata a seguito del predetto Dibattito, presenta un rapporto Benefici/Costi inferiore all'unità tale da dimostrare con chiarezza la non convenienza economica-sociale ad intraprendere l'investimento di cui trattasi."* Da tale analisi Costi-Benefici manca la valutazione del terzo tratto, artificialmente escluso, che costa da solo oltre 600 milioni di euro, la strada costerebbe 43 milioni di euro a km quindi **1.505.000**, un **miliardocinquecentocinque milioni di euro**. Attualmente come da bando ANAS dispone complessivamente di appena 315 milioni di euro, con i quali realizzare appena 7 km sui 35 previsti lasciando un cantiere aperto per tempi indefiniti lasciando il territorio nella totale incertezza e creando problematiche di traffico locale. Come dichiarato dal Consiglio Superiore LL. PP. *la non convenienza economica-sociale ad intraprendere l'investimento di cui trattasi* appare confermata.

Si è, inoltre, dimostrato il contrasto non superabile dell'opera con:

- il PPTR e quindi con i valori paesaggistici di un territorio straordinariamente significativo;
- le norme del Parco Nazionale del Gargano,
- come appare dagli elaborati di progetto l'impatto sulla conservazione della biodiversità è rilevante, non mitigabile ed in contrasto con le Direttive Comunitarie 92/43/CEE "habitat" e 147/2009/CEE "uccelli" e con la normativa nazionale di recepimento DPR 357/1997, come modificato dal 120/2003.

Oltre il palese contrasto con le normative vigenti che impedisce la realizzazione dell'opera, si richiama come nel caso in esame trovi concreta applicazione il "principio di precauzione", vista la carenza degli studi volti a valutare gli impatti che malgrado ciò ne certificano l'impatto non sostenibile. Tale principio è consacrato nell'ordinamento nell'art. 191 TFUE: *"La politica dell'Unione in materia ambientale mira a un elevato livello di tutela, tenendo conto della diversità delle situazioni nelle varie regioni dell'Unione. Essa è fondata sui principi della precauzione e dell'azione preventiva, sul principio della correzione, in via prioritaria alla fonte, dei danni causati all'ambiente, nonché sul principio «chi inquina paga»".* A tal fine, svolta di fondamentale importanza è rappresentata dall'adozione nel 2000, da parte della Commissione delle Comunità europee, della "Comunicazione della Commissione sul principio di precauzione", in cui si precisa che *"Il fatto di invocare o no il principio di precauzione è una decisione esercitata in condizioni in cui le informazioni scientifiche sono insufficienti, non conclusive o incerte e vi sono indicazioni che i possibili effetti sull'ambiente e sulla salute degli esseri umani, degli animali e delle piante possono essere potenzialmente pericolosi e incompatibili con il livello di protezione prescelto"*.

Il principio in esame trovava ingresso nell'ordinamento interno indirettamente, tramite il richiamo alle disposizioni comunitarie operato dall'art. 117, c. 1 Cost., ed entra in vigore del nuovo Codice dell'Ambiente, il quale, all'art. 301, c. 1 stabilisce che *"In applicazione del principio di precauzione di cui all'articolo 174, paragrafo 2, del Trattato CE, in caso di pericoli, anche solo potenziali, per la salute umana e per l'ambiente, deve essere assicurato un alto livello di protezione"*.

Nell'attesa di conoscere gli esiti del procedimento si ringrazia per l'attenzione.

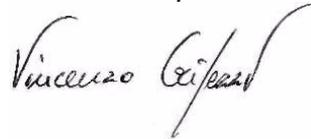
ALTURA – il presidente *Stefano Allavena*

LIPU Puglia – il coord. *Vincenzo Cripezzi*

WWF OA Foggia – il presidente *Maurizio Marrese*

in nome e per conto dei sopra indicati sottoscrittori

Vincenzo Cripezzi



ALLEGATI:

- ALL.1 *Elaborato 4.1 dello scenario strategico del PPTR Puglia*, richiamato a pag. 16 e riportato nelle pagg. a seguire

ELABORATO 4.1 DELLO SCENARIO STRATEGICO DEL PPTR

Obiettivo 8: Valorizzare la fruizione lenta dei paesaggi

Finalità

L'obiettivo è finalizzato a fondare una *nuova geografia percettiva e fruitiva*, basata sulle elaborazioni cartografiche identitarie dei paesaggi della Puglia dell'Atlante del patrimonio e, in particolare, sulla cartografia relativa gli elementi di qualità estetico-percettiva dei paesaggi (obiettivo 7); e nel mettere in atto le *infrastrutture necessarie* a rendere percorribile e ospitale questo patrimonio, nella sua complessità, differenziazione identitaria, articolazione culturale. Questo richiede di sviluppare una nuova cultura del territorio e del paesaggio che permetta di decodificare la percezione estetico-percettiva attraverso la conoscenza delle qualità ecologiche e produttive che la sostengono e la comprensione dei *processi di territorializzazione e trasformazione di lunga durata* che hanno costruito i quadri identitari dei paesaggi pugliesi; al fine di poter meglio comprendere i valori patrimoniali, gli elementi, le strutture, le emergenze archeologico-architettoniche, naturalistiche, la fittissima rete dei segni dell'antropizzazione umana.

Non solo, ma sarebbe importante denotare e comunicare le nuove forme di fruizione dei servizi che si vanno affermando sul territorio pugliese e che cercano di dar vita a percorsi culturali, enogastronomici, museali, artigianali, naturalistici, ecc, della Puglia minore e non, diffusi su tutto il territorio e rivolti sempre più ad un turismo più attento e meno invasivo alla ricerca di un rapporto più genuino e meno massificante con i luoghi dei propri percorsi; la pratica che si va sviluppando anche in Puglia degli *ecomusei* e delle *mappe di comunità* costruite con gli abitanti, il fiorire di manifestazioni culturali locali di valorizzazione delle tradizioni e delle qualità patrimoniali, sono i primi segnali di inversione di tendenza per la rimessa in valore delle conoscenze e dei saperi locali anche nell'ospitalità turistica.

Questa fondazione di una *nuova geografia percettiva e fruitiva* è resa necessaria nel PPTR dal momento che attualmente, tranne che per una componente di nicchia di turismo culturale e ambientale, chi viene in Puglia, oltre che per il mare e le zone costiere, segue ancora dei percorsi "mordi e fuggi" che toccano i luoghi più conosciuti e pubblicizzati, tralasciando le aree interne e tutta una serie di paesaggi affascinanti e poco compromessi, testimonianze archeo-architettoniche e suggestioni storiche di lunga durata.

Obiettivo di una fruizione lenta e diffusa dei paesaggi dovrebbe essere quello di invertire questa tendenza, cercando di far conoscere un patrimonio urbano e rurale di grande valore e sconosciuto ai più, offrendo indicazioni utili alla costruzione di percorsi "alternativi e personalizzati".

Si tratta ad esempio dei paesaggi del basso ed alto tavoliere, dal subappennino, alle aree interne della provincia di Bari e di Taranto, così come i paesaggi rurali storici (ad esempio i paesaggi degli uliveti monumentali), delle masserie e della eccezionale rete di città storiche del Salento, alla miriade dei beni culturali in aree rurali che la "Carta" sta censendo; dei paesaggi del carsismo e dei geositi, della raccolta dell'acqua, del traking, delle passeggiate a cavallo e dei percorsi ciclabili, dei tratturi e del mondo agro-pastorale; dei paesaggi della Gariga, della pseudosteppa, dei boschi cedui, delle macchie boscate, con le diverse specie di querce autoctone, delle gravine e delle lame, delle serre salentine. Alla miriade di piccole città storiche di valenza artistico monumentale.

Non solo, ma anche i paesaggi della pietra di Puglia, dal tufo alla pietra leccese, dalla pietra di Trani ed Apricina al biancone di Minervino, alla pietra livida e scura di Altamura e Soletto, comprendendo le cave ed i processi di lavorazione, e così via: percorsi della cultura materiale, museali ed ecomuseali ad essa collegati.

Una ricaduta di questo percorso di "acculturazione" ai paesaggi profondi della Puglia è sicuramente quello di rendere complesso nello spazio e nel tempo il turismo costiero sviluppando una rete di accoglienza e ricezione *diffusa su tutto il territorio pugliese*.

Questo anche nella direzione della creazione di aziende agricole multifunzionali e del relativo reddito integrativo agli agricoltori, del recupero dell'edificato rurale (masserie, villaggi rurali dell'ente riforma, poderi dell'ONC, ecc...).

In sintesi si tratta di progettare una *nuova infrastruttura regionale per produrre nuova ricchezza durevole* attraverso la messa in valore dei patrimoni paesaggistici profondi, articolati del territorio regionale. Il progetto di questa nuova infrastruttura si appoggia in parte sul Piano regionale dei trasporti e delle infrastrutture selezionando le azioni e i progetti coerenti con il PPTR, e per altri versi può realizzarsi inserendo alcuni dei progetti del *sistema infrastrutturale della mobilità dolce* quali: la riqualificazione e valorizzazione delle stazioni minori, la riqualificazione degli assi di ingresso alle città, i progetti di valorizzazione delle reti di città, i progetti di collegamenti multifunzionali lungo lame e gravine, *all'interno dei finanziamenti dell'asse VII del Programma Operativo FESR 2007-2013*¹⁴.

Esso si attua attraverso gli obiettivi specifici di rigenerazione urbana e rigenerazione territoriale (rafforzamento delle reti infrastrutturali e di relazione che connettono sistemi di città caratterizzati da valori culturali e naturalistici). In particolare sono previste all'interno dell'asse *specifiche premialità* per i piani che includano interventi in grado di connettere significativamente i sistemi di centri minori alla rete ecologica, di collegare i centri attraverso sistemi di mobilità sostenibile ecc..

Obiettivi specifici

- 8.1 **Salvaguardare e valorizzare le strade di interesse paesaggistico costituite dalle reti di città:** salvaguardare la riconoscibilità della struttura delle reti di strade locali di impianto storico che collegano i maggiori centri pugliesi e le relazioni funzionali, visive e storico-culturali che intrattengono con il territorio circostante e valorizzare la loro potenzialità di fruizione paesistico-percettiva;
- 8.2 **promuovere ed incentivare una fruizione paesistico - percettiva e ciclo-pedonale:** valorizzare, riqualificare e adeguare le risorse potenziali per la ciclabilità rappresentate dai tratturi, dalle ferrovie dismesse, dalle strade di servizio e dalle linee di adduzione dell'acquedotto, al fine di garantire una fruizione ciclo-pedonale continua e capillare dei beni paesaggistici e storico-culturali del territorio regionale;
- 8.3 **valorizzare e adeguare le rete ferroviaria locale e il sistema di stazioni minori:** valorizzare e adeguare i tratti della rete ferroviaria locale che attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore e le stazioni ferroviarie minori che rappresentano i punti di accesso privilegiati ai beni paesaggistici e storico-culturali;
- 8.4 **promuovere ed incentivare lo sviluppo della modalità di spostamento marittima a corto raggio (metrò-mare):** incentivare una fruizione marittima sostenibile della costa al fine di implementare l'offerta multimodale nelle aree a maggiore attrazione turistica, adeguando gli approdi come nodi intermodali di scambio con il trasporto pubblico su gomma, su ferro e ciclo-pedonale;
- 8.5 **promuovere ed incentivare i percorsi lungo fiumi lame e gravine;**
- 8.6 **promuovere ed incentivare l'intermodalità tra le reti di città, le reti ciclabili, ferroviarie e marittime:** valorizzare e adeguare le stazioni ferroviarie della rete ferroviaria regionale per garantire la fruizione multimodale sostenibile dei beni paesaggistici;
- 8.7 **promuovere ed incentivare una fruizione costiera sostenibile, multimodale e di alta qualità paesaggistica:** incentivare modalità di spostamento lungo la costa sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili) valorizzando e adeguando le infrastrutture esistenti. Valorizzare e riqualificare le strade litoranee che attraversano contesti caratterizzati da un'elevata qualità paesaggistica e rappresentano il canale principale per la fruizione dei beni paesaggistici costieri e delle visuali panoramiche sul mare;

- 8.8 **valorizzare ed adeguare i collegamenti interno- costa con modalità di spostamento sostenibili, multimodali e di alta qualità paesaggistica:** riqualificare e valorizzare i collegamenti tra il patrimonio paesaggistico e storico-culturale costiero e quello dell'entroterra, promuovendo ed incentivando lo sviluppo di modalità di spostamento sostenibili ed integrate (bus-navetta, treno-tram, piste ciclabili), al fine di attivare nuove sinergie tra le aree interne e la costa e diversificare ed integrare il turismo balneare con quello storico-culturale, naturalistico e rurale.

azioni e progetti

- misure di salvaguardia di strade o sistemi di strade (circuiti fruitivi), dai quali si gode di visuali panoramiche, o che costituiscono la modalità di accesso visivo a paesaggi di pregio e ai beni paesaggistici;
- progetti di *vie verdi e percorsi ciclabili* che costituiscano le dorsali di una rete integrata della mobilità dolce in relazione alla fruibilità dei paesaggi, valorizzando i percorsi ciclopedonali regionali esistenti e di progetto; i sentieri, la viabilità minore e dei tratturi esistenti;
- progettare la riqualificazione e il riuso di una *rete tratturale* regionale;
- progetto di valorizzazione multifunzionale della *rete dell'acquedotto pugliese* (via verde, corridoio ecologico, pista ciclabile, ecc);
- progetti di valorizzazione della *rete ferroviaria locale* (così come individuata nel Piano dei Trasporti), con specificazione dei tratti che attraversano paesaggi naturalistici e culturali di alto valore e l'individuazione e il potenziamento delle stazioni ferroviarie strategiche nella rete della mobilità lenta regionale (Canne della Battaglia, Poggiorsini ecc...).

-realizzare collegamenti veloci tra le località turistiche (*metrò mare* del Gargano)¹⁵ e collegamenti lenti, realizzati con mezzi più leggeri e caratterizzati da fermate frequenti (*tram mare* della costa centrale).

- individuare e potenziare i nodi di interscambio fra la grande mobilità di accesso e le reti lente;
- individuare e valorizzare le stazioni delle ferrovie minori come nodi di interscambio strategici e accessi ai sistemi territoriali e paesaggistici;
- progetti specifici di strada (strada parco, strada margine, lungomare ecc...) che consentano una riorganizzazione dei tessuti edificati, degli spazi aperti interclusi e delle relazioni con la costa (da sviluppare nelle linee guida sulle infrastrutture);
- riqualificare e valorizzare il *sistema di strade-pendolo* di collegamento tra i centri interni e la costa, con la previsione di densificazioni puntuali per la realizzazione di scambiatori intermodali subcostieri (trasporto privato/pubblico) e centri di servizi al turismo costiero;

elaborati di riferimento del PPTR

- 3.2.6 Le morfotipologie territoriali
- 3.2.12 La struttura percettiva e della visibilità;
- 3.2.13 I paesaggi costieri della Puglia;
- 4.2.1 La rete ecologica regionale
- 4.2.3 Sistema infrastrutturale della mobilità dolce
- 4.2.4 La valorizzazione e la riqualificazione integrata dei paesaggi costieri;
- 4.3.1 Valorizzazione del tratto pugliese del tratturo Pescasseroli-Candela;
- 4.3.11 Progetto per una rete della mobilità lenta a servizio del territorio del Parco Nazionale dell'Alta Murgia;

Allegato 5: Progetto di una guida turistica per il paesaggio (con l'assessorato al Turismo, L'APT di Bari il Touring Editore); Progetto di guida monografica illustrata *"Turismo col treno in Puglia"*

¹⁴ Come previsto dal Piano regionale dei Trasporti

