



DIBATTITO PUBBLICO  
SS 16 ADRIATICA  
Bari-Mola

  
GRUPPO FS ITALIANE



Dibattito pubblico  
SS 16 Adriatica Bari-Mola

RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA COORDINATRICE

**Allegato 3 | Restituzione incontri  
territoriali**

23 maggio 2022

## DIBATTITO PUBBLICO SS 16 “ADRIATICA” BARI-MOLA

### Primo incontro informativo

Bari, 7 marzo 2022

#### Report sintetico

##### Introduzione

Lunedì 7 marzo 2022, dalle ore 17.00 alle ore 20.00, si è tenuto il primo incontro informativo sul territorio all'interno del Dibattito Pubblico sulla realizzazione della variante SS 16 “Adriatica” Bari-Mola dedicato al territorio barese. Obiettivo dell'incontro, presentare e discutere le ragioni e le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera.

L'incontro si è svolto in modalità mista, ovvero con parte del pubblico collegata tramite Zoom e parte in presenza. L'incontro, a cui hanno partecipato circa 110 persone, è stato introdotto dalla Coordinatrice del dibattito pubblico Maddalena Rossi.

Dopo i saluti della Coordinatrice del dibattito pubblico sono state presentate le caratteristiche del progetto, seguendo la seguente scaletta.

##### Le ragioni dell'opera

**Vincenzo Marzi** - Responsabile Struttura Territoriale Puglia ANAS SpA

##### Descrizione generale dell'intervento

**Giovanni Magarò** - ANAS SpA

##### L'iter procedurale

**Claudia Massaro** - ANAS SpA

##### L'intervento infrastrutturale nel territorio del Comune di Bari

**Samuele Airaghi; Marco Molteni** – Gruppo di progettazione

##### Considerazioni sull'opera e chiusura dei lavori

**Antonio Decaro** – Sindaco del Comune di Bari

**Giuseppe Galasso** - Assessore alle Infrastrutture, Opere pubbliche, Mobilità sostenibile e Accessibilità del Comune di Bari

RESTITUZIONE

Le presentazioni e il video integrale dell'incontro sono disponibili al link:  
<https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>

Durante l'incontro, i partecipanti sono stati invitati a porre domande e osservazioni ai relatori via chat. Le domande ricevute sono state aggregate per temi ed hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro. Durante questo primo incontro **sono state raccolte 44 domande** e osservazioni. Le domande pervenute sono **state aggregate per temi in 8 punti** e successivamente riproposte ai relatori, *ovvero*:

- il dibattito pubblico;
- le ragioni dell'opera;
- i tracciati studiati;
- le procedure autorizzative;
- le domande specifiche inerenti all'alternativa 3 del progetto;
- il sistema produttivo;
- l'ambiente e il paesaggio;
- i tempi e le fasi di cantierizzazione.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle domande pervenute e le relative risposte.

### Domande e risposte

**Perché non è stata scelta la seconda soluzione, più semplice e meno tortuosa e soprattutto senza tratti in trincea?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:19:24** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/> )*

La seconda soluzione - che viene comunque raccontata nel dossier del progetto per avere la memoria delle opzioni che sono state studiate - è stata scartata perché la sua attrattività, rispetto alla SS 16 esistente e all'alternativa 3, era minore, soprattutto in merito alla ripartizione del traffico. I raccordi tra le varie intersezioni e svincoli con le radiali che escono dalla città di Bari non avrebbero favorito alla stessa maniera la percorribilità e il deflusso dei veicoli. Un altro fattore che è stato preso in considerazione nella scelta è il consumo del suolo: il tracciato due si discosta dal tracciato della ferrovia e la sua realizzazione avrebbe comportato un maggior consumo di suolo e ulteriormente frazionato il territorio.

**Sulla base di quali standard oggettivi il tratto della SS 16 a sud di Bari viene classificato ad alta incidentalità?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:22:45** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/> )*

RESTITUZIONE

Il comandante della Polizia Locale, in avvio dell'incontro, ha testimoniato come incidenti su questa arteria siano ricorrenti e talvolta anche severi. Ciò è confermato anche dalle analisi statistiche che sono state condotte. Le direttive europee prevedono di abbattere completamente l'incidentalità "Vision 0" e la realizzazione della variante riduce significativamente il rischio di questi eventi.

#### **Perché non si è previsto il reinnesto all'altezza di Monopoli/Rosamarina?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:24:43** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/> )*

Il Piano Generale dei Trasporti della Regione Puglia ha una programmazione che tende a sviluppare l'ammodernamento e adeguamento dell'intero itinerario della SS 16. La variante in discussione è solo un primo tratto che verrà ammodernato, nel piano *regionale* sono previsti ulteriori lavori per il tratto che va verso Brindisi e Lecce. Questo potenzierebbe la connessione del Salento. La SS 16 "Adriatica" è una direttrice di livello nazionale. Inoltre, sempre nei piani della Regione Puglia, è previsto un ulteriore by-pass *autostradale* che salderebbe l'esistente casello autostradale di Bari Sud sulla A 14 Bologna-Taranto con un nuovo ramo verso Monopoli.

#### **Perché non si è pensato a uno svincolo su Viale Falcone e Borsellino per accedere al futuro "Parco della Giustizia"?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:26:48** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/> )*

*L'ipotesi relativa alla accessibilità è contenuta nel disciplinare del concorso di progettazione e la descrizione dettagliata dei contenuti e degli obiettivi da perseguire anche in termini di mobilità, si trovano nel Documento di Indirizzo alla Progettazione (D.I.P.), allegato nella sezione documenti del sito, e costituiscono parte integrante degli atti di gara. L'area, per quanto prossima a diverse linee di infrastrutture della mobilità, non risulta essere direttamente accessibile da tutte le direzioni; infatti da nord (viale Luigi Einaudi) e da ovest ci si accede tramite l'asse urbano di scorrimento di viale Borsellino e Falcone, che prosegue su via Marzano, ma che poi non riesce a congiungersi direttamente con la tangenziale urbana in direzione sud-est / nordovest a sud del quadrante urbano di riferimento. Le due caserme sono, inoltre, divise trasversalmente da via Alberotanza, principale asse di attraversamento est-ovest, che congiunge viale De Gasperi con via Fanelli, assi viari, questi ultimi, che scorrono da nord a sud. L'area, quindi, risulta essere soprattutto accessibile dalla porzione di territorio a ovest di Bari (virgolettato aggiunto per motivi di chiarezza in fase di revisione del documento). I parcheggi e la distribuzione delle diverse funzioni all'interno*

RESTITUZIONE

del parco prevede un'accessibilità non solo su Viale Falcone e Borsellino ma anche sul versante opposto.

**In che modo sarà utilizzato l'attuale tracciato della SS 16 che sarà sostituito dal tracciato proposto? Si interverrà sugli accessi diretti esistenti?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:29:27** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

Le attuali caratteristiche dell'infrastruttura andranno ripensate, dato che la funzione sarà diversa. *Migliorerà l'accessibilità sdoppiandosi le funzioni oggi sovrapposte di circoscrizione urbana e di passante extraurbano consentendo importanti interventi per la rete viaria a scala urbana/metropolitana che renderanno più fluido il sistema infrastrutturale stradale nel suo complesso, portando benefici in termini trasportistici e conseguentemente di sicurezza e di tipo ambientale Bari* (virgolettato aggiunto per motivi di chiarezza in fase di revisione del documento). Mentre oggi ci sono accessi raccordati solo in alcuni punti con le viabilità complanari di servizio, successivamente alla costruzione della variante, l'esistente corridoio della SS 16 dovrà essere ricalibrato per consentire la mobilità urbana tra quartieri. Il sistema degli accessi avrà una diversa gerarchia.

**Come si prevede di dare accesso alle aree edificabili poste lungo la strada vicinale "Rafaschieri"?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:30:50** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

La strada verrà mantenuta con un'opera di attraversamento della nuova SS 16. Non vengono alterate le forme e le modalità di connessione che insistono in quell'area.

**Sono previsti interventi per la riqualificazione della stazione ferroviaria "Mungivacca"?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:31:31** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

*Non vi saranno interventi sulla gestione dei fabbricati o dei complessi ferroviari. Il progetto continuerà ad interfacciarsi nei suoi sviluppi successivi, sia con il soggetto ferroviario che con l'amministrazione locale, per valutare tutte quelle opzioni compensative e quelle opere connesse che potrebbero rendere più performante l'infrastruttura.*

**Quali approfondimenti sono stati condotti per minimizzare il consumo di suolo?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:33:28** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

RESTITUZIONE

Uno dei punti di forza del progetto sottoposto a dibattito pubblico è il vantaggio nella riduzione di consumo di suolo rispetto alle altre due opzioni. Questo è dato dall'affiancamento per un lungo tratto con la sede della nuova variante ferroviaria in costruzione. Con la realizzazione della nuova SS 16 "Adriatica" ci sarà una restituzione di oltre 120 ettari dati dalla riconversione della vecchia strada. Inoltre, è stato rimarcato come la nuova opera sarà in grado di adattarsi con maggiore facilità ad eventuali eventi atmosferici particolarmente importanti.

### **Quali opere di mitigazione sono previste nella zona di via Fanelli?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:36:54** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

Il tracciato stradale in quel tratto, tenute presenti le abitazioni, si sviluppa prima "in trincea" e poi in galleria per un altro breve tratto. Questa configurazione consente di minimizzare l'inquinamento acustico e ridurre l'intrusione visiva. Inoltre sono previsti specifici interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale per ridurre ulteriormente gli impatti sull'area. Significativo sarà l'intervento di dismissione del tratto di SS 16 esistente che verrà rimodellato e riconfigurato alle quote del terreno.

### **Gli esempi di architettura rurale lungo il percorso saranno preservati?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:39:21** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

Dal censimento che è stato effettuato non si individuano interventi diretti su questi complessi edilizi. L'attenzione sarà comunque massima, e gli accorgimenti per ridurre gli impatti della cantierizzazione saranno via via *approfonditi* con il proseguimento delle attività di progetto.

### **Come verranno valorizzate le aree che saranno toccate dai cantieri di realizzazione dell'opera? Come verranno compensati coloro che subiranno i disagi del cantiere?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:40:49** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

Gli indennizzi sono previsti per gli espropri permanenti o temporanei, mentre non sono previsti per i disagi temporanei provocati dai cantieri.

### **La soluzione numero 3 è quella in discussione nel dibattito pubblico? È possibile selezionare un'altra alternativa?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:44:30** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

RESTITUZIONE

No, il Dibattito Pubblico prevede una discussione informata intorno alla terza alternativa che è stata individuata dalla Conferenza di Servizi. Quello che il Dibattito Pubblico può fare è approfondire e riflettere sulle ragioni e sulle opportunità dell'opera, evidenziare criticità e proposte migliorative.

**La soluzione C scelta dalla Conferenza di Servizi è la stessa della soluzione 3 portata nel dibattito pubblico?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:45:24** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

La soluzione C è quella portata in dibattito pubblico salvo che recepisce le richieste, *osservazioni e condizioni* avanzate nella formulazione dell'assenso in conclusione alla Conferenza di Servizi da parte dei comuni. L'alternativa 3 è l'alternativa C ma ingegnerizzata.

**La soluzione scelta 3 la si può cambiare o è immutabile?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:46:24** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

Il dibattito pubblico serve proprio ad arricchire con le riflessioni dei cittadini quella che è l'alternativa 3, che pertanto non è immutabile. All'autorità competente resta comunque la decisione di apportare eventuali modifiche.

**Poiché la Conferenza di Servizi si è conclusa concordando per l'alternativa C, vi è alcuna possibilità di scegliere un'alternativa differente? Se non vi è la possibilità di scelta perché presentare le 3 alternative?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:46:58** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

È stata una decisione assunta dalla coordinatrice del dibattito pubblico per dare ai cittadini un'informazione completa sulle alternative studiate e sulle modalità che hanno condotto a scegliere l'alternativa 3. È stata una scelta per favorire la piena e trasparente informazione del pubblico, così come prevede la legge.

**Il sindaco di Bari ha detto che si è deciso che i due assi ferroviario e della SS 16 dovevano essere concepiti insieme per impattare di meno sulla lama. Perché hanno scelto un tratto ad elevata valenza paesaggistica e naturalistica (insieme diventano una bomba a orologeria per l'ambiente), invece che rimanere in sede dove già sono?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:47:37** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

RESTITUZIONE

La soluzione 1 è stata esclusa dalla Conferenza di Servizi che l'ha definita quasi irrealizzabile. Durante le scelte che sono state fatte in questa sede si è chiesto ad ANAS di privilegiare una soluzione che affiancasse la linea della variante SS 16 "Adriatica" alla linea della ferrovia quanto più possibile. Per quanto riguarda le "lame" anche l'alternativa 1 prevedeva un primo tratto in variante. Ci sarebbe stata comunque un'intersezione della "lama" dato che non si poteva agire diversamente.

**Il recupero dell'attuale tracciato della SS 16 potrebbe portare ad una maggiore edificazione della zona?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:58:58 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

Non ci sarà nessun programma edilizio a cavallo dell'attuale SS 16. Il comune di Bari sta andando verso un piano regolatore urbano a con riduzione di volumetria al 50%.

**Quale sarà la durata dei cantieri? I tempi saranno rispettati?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:00:58 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

La durata è prevista in 4 anni e mezzo, 1881 giorni. In questo periodo sono previste anche le attività preliminari. Si conta di rispettare i tempi salvo eventi esterni non prevedibili.

**Come sono stati valutati gli impatti ambientali e sul patrimonio archeologico? In caso di effetti negativi come saranno compensati?**

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:01:47 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

Sono stati studiati *in questa fase preliminare* i vincoli dei condizionamenti ambientali, paesaggistici e archeologici che sono stati già condivisi con la Soprintendenza. L'esito della valutazione appropriata spetta al Ministero della Transizione Ecologica di concerto con il Ministero della Cultura. L'infrastruttura sarà infatti sottoposta a Valutazione di Impatto Ambientale dove tutti questi aspetti saranno attentamente *considerati e valutati per accertare la compatibilità del progetto escludendo effetti significativi e negativi sulla popolazione e sulla salute umana; sulla biodiversità; sul territorio, suolo, acqua, aria, clima; sul patrimonio culturale e sul paesaggio.*

*Il provvedimento di VIA conterrà le condizioni per la realizzazione, l'esercizio e la dismissione dell'opera, nonché le misure per evitare, ridurre, prevenire gli impatti significativi e negativi anche dovuti a malfunzionamenti Bari (virgolettato aggiunto per motivi di chiarezza in fase di revisione del documento).*

RESTITUZIONE

Quali azioni compensative e/o di ristoro sono previste per le attività commerciali penalizzate, come ad esempio impianti carburanti, ristoranti/bar e motel?

(è possibile visionare l'intervento al minuto **2:03:12** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)

Gli indennizzi nella normativa vigente sono previsti solo per le aree dove è previsto l'esproprio per pubblica utilità. Se le richieste riguardano dei danni indiretti da dimostrare questi dovranno essere richiesti nelle sedi opportune. Nessun immobile sarà intercluso, qualora ciò avvenisse c'è la possibilità di dialogare con la *stazione* appaltante e *soggetto espropriante*.

**Quale sarà il collegamento del nuovo tracciato con il "Parco della Giustizia"?**

(è possibile visionare l'intervento al minuto **2:04:53** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)

Lo svincolo di Città della Giustizia afferisce alla prima rotatoria delle quattro previste dalla riqualificazione della vecchia SS 16. Dal quadrante nord della rotatoria è prevista la realizzazione di una strada (da parte del Comune di Bari) che andrà verso il parco della giustizia, da sud invece arriveranno le rampe dello svincolo di Città della Giustizia.

**Quale impatto è previsto per la Zona Mungivacca e di Via Fanelli? Quali opere di mitigazione sono state pensate?**

(è possibile visionare l'intervento al minuto **2:06:20** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)

In via Grava è prevista una delle cinque barriere acustiche che *combinata con gli asfalti fonoassorbenti che verranno utilizzati* mitigheranno ulteriormente l'inquinamento acustico laddove questo superasse il valore stabilito *dalle norme*. Con questi interventi si migliora addirittura la situazione precedente alla costruzione della variante.

### Interventi dal pubblico

**Antonio Donatelli, Sindaco di Triggiano**, ha ricordato le precedenti riunioni al Ministero dei Trasporti che hanno portato alla bocciatura dell'ipotesi 1, presentata *per memoria* nel dossier del dibattito pubblico. Donatelli ricorda che anche l'opzione 2 è stata scartata perché sarebbe stata costruita in prossimità a delle aree abitate del Comune di Triggiano e dunque la Conferenza di Servizi ha optato per la terza possibilità.

(è possibile visionare l'intervento al minuto **1:56:44** del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)

**Giovanni Loiacono** lamenta una “bruttura paesaggistica” che è in costruzione dal 2016. Per circa un km (da Via Amendola a Via Caldarola) è presente una variante altimetrica di circa 10 metri che difficilmente potrà essere sanata. Loiacono propone di fermare i lavori della variante altimetrica e di far partire la nuova SS 16 “Adriatica” dal ponte di Via Caldarola.  
*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:11:33 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

**Antonella Calderazzi** pone l'attenzione sugli elementi storici che sono presenti lungo il percorso, si offre di consegnare dei documenti che testimoniano la presenza di queste strutture storiche e consiglia di fare molta attenzione durante i lavori.  
*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:17:20 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

**Francesco Polito**, Segretario Cittadino di Sinistra italiana, lamenta una mancanza di attenzione riguardo ad alcune problematiche in merito alla costruzione della nuova SS 16 “Adriatica”. Secondo Polito non si risolverebbe il problema del traffico presente nello svincolo del Palagiustizia ma lo si sposterebbe solo di qualche chilometro. Polito lamenta inoltre l'eccessivo consumo di suolo necessario per la costruzione del progetto. Chiede la riapertura della Conferenza di Servizi.  
*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:20:09 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

**Nicola Carretta** presenta i suoi dubbi riguardo la lunghezza del cavalcavia previsto nei pressi della Stazione Mungivacca.  
*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:24:00 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

## Conclusione

Conclude **Giuseppe Galasso**, Assessore del Comune di Bari alle Infrastrutture, Opere pubbliche, Mobilità sostenibile e Accessibilità che apre il suo intervento rimarcando i benefici che la zona di via Fanelli avrà con la costruzione della SS 16 “Adriatica”. Galasso sottolinea che grazie alla riqualificazione della vecchia SS 16 si decongestionerà la viabilità vista anche la possibilità di immettersi nella strada in 4 punti diversi. Secondo l'assessore lasciare nella stessa sede la SS 16 non consente di risolvere l'accessibilità del nucleo abitato di via Scanzano così come ipotizzando di far partire la nuova variante da Via Caldarola è poco conveniente. Nel suo intervento Galasso ricorda che la zona di Canale Valenzano è ad alto rischio idrogeologico e che una piena potrebbe portare a un allagamento di via Amendola, si sottolinea la necessità di sagomare nuovamente il canale e viene ricordato che il Comune di Bari ha già un finanziamento di 3 milioni di euro per *attuare* l'opera.  
*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:31:50 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-07-03/>)*

## DIBATTITO PUBBLICO

### SS 16 “ADRIATICA” BARI-MOLA

#### Secondo incontro informativo

Triggiano, 17 marzo 2022

#### Report sintetico

#### Introduzione

Giovedì 17 marzo 2022, dalle ore 17.00 alle ore 20.00, si è tenuto il secondo incontro informativo sul territorio all'interno del Dibattito Pubblico per la realizzazione della variante SS 16 “Adriatica” nel tratto Bari-Mola di Bari dedicato al territorio della provincia barese, e in particolare del Comune di Triggiano. Obiettivo dell'incontro, presentare e discutere le ragioni, le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera.

L'incontro si è svolto in modalità mista, ovvero con parte del pubblico collegata tramite Zoom e parte in presenza. L'incontro, a cui hanno partecipato circa 100 persone, è stato introdotto dalla Coordinatrice del dibattito pubblico Maddalena Rossi. Dopo i saluti della Coordinatrice del dibattito pubblico sono state presentate le caratteristiche del progetto, seguendo la seguente scaletta.

#### **Le ragioni dell'opera**

**Vincenzo Marzi** - Responsabile Struttura Territoriale Puglia ANAS SpA

#### **L'iter procedurale**

**Claudia Massaro** - ANAS SpA

#### **Descrizione generale dell'intervento**

**Giovanni Magarò** - ANAS SpA

#### **Approfondimento opera e ricadute sul Comune di Triggiano**

**Samuele Airaghi; Marco Molteni; Alessandro Guadagnoli** - Gruppo di progettazione

#### **Considerazioni sull'opera**

**Antonio Donatelli** – Sindaco del Comune di Triggiano

**Osservatorio Comunale Variante SS 16 Bari-Mola**

Le presentazioni e il video integrale dell'incontro sono disponibili al link:

[https://www.youtube.com/watch?v=fTqor1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqor1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola)

Durante l'incontro, i partecipanti sono stati invitati a porre domande e osservazioni ai relatori via chat e attraverso la raccolta delle domande scritte per coloro che erano presenti in sala. Le domande ricevute sono state aggregate per temi ed hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro. Durante questo secondo incontro **sono state raccolte 44 domande** e osservazioni. Le domande pervenute sono **state aggregate per temi in 8 punti** e successivamente riproposte ai relatori, ovvero:

- il dibattito pubblico;
- le ragioni dell'opera;
- i tracciati studiati;
- le domande specifiche inerenti all'alternativa 3 del progetto;
- il sistema produttivo;
- l'ambiente e il paesaggio.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle domande pervenute e le relative risposte.

## Domande e risposte

### **Il declassamento dell'attuale SS16 potrebbe favorire la costruzione di nuovi edifici?**

Il Sindaco Decaro non aveva detto nel primo incontro del dibattito che declassare l'attuale SS16 a strada urbana non avrebbe comportato nuovi palazzi ai suoi due lati? A noi pare che venga favorita l'ennesima opera di speculazione edilizia a discapito di un bene ambientale prezioso che se fosse stato reso parco regionale a suo tempo avrebbe avuto vincoli che l'avrebbero protetta. Che non sia anche questa una ragione per cui l'iter del parco si è interrotto due anni fa e mai ripreso?

*L'attuale SS16 sarà declassata a strada urbana (e sarà completata con la realizzazione di marciapiedi e l'apposizione di alberi lungo il tracciato) e sarà a supporto di tutte le abitazioni di San Giorgio, dove abitano tantissimi triggianesi. È forte la consapevolezza circa i problemi che la suddetta strada comporta e saranno studiate tutte le soluzioni possibili, ma non sono previste altre costruzioni. (è possibile visionare l'intervento al minuto 1:43:01 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola) )*

### **Quali aree del comune di Triggiano saranno interessate dall'opera? Quali svincoli sono previsti?**

*Sull'asse della 16 è previsto un unico svincolo accoppiato alla nuova stazione ferroviaria di Triggiano, e si posiziona più o meno all'altezza del Centro Commerciale Bari Blu, e provenendo da Nord prima dell'attraversamento della Lama San Giorgio. Per il sistema di accessibilità di cui si giova il Comune di Triggiano, quest'ultimo può accedere anche sul versante della Statale 100 con le attuali connessioni, che saranno migliorate nel tratto di Via Ardison. Le aree di cui si parla sono quelle che*

*procedono in affiancamento al tracciato ferroviario per una fascia inferiore rispetto a quella originariamente programmata e pianificata.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:44:40 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola).)*

### **Perché non si è scelto di allargare il viadotto che attualmente supera la Lama San Giorgio?**

Quali sono le ragioni per cui la soluzione scelta nell'attraversamento di Lama San Giorgio non è quella di un allargamento in sede, cioè dove già c'è il viadotto? Nello spiegare la risposta vorrei venissero commentate le zone di espansione C2 (aree viola nel file che allego) ai due lati della attuale SS16, la cui deviazione dall'attuale sede permetterà di realizzare l'edilizia residenziale prevista dal PRG di Bari in area non disturbata da strada extraurbana come è adesso.

*Sulle soluzioni studiate in precedenza e sull'infattibilità di adeguamento in maniera omogenea dell'itinerario i tecnici si sono lungamente soffermati in precedenza. Sull'opera d'arte c'è da considerare come molte opere realizzate negli anni '50 - '60, e anche più recentemente – alla luce degli eventi meteorologici e dei cambiamenti climatici, nonché delle caratteristiche tecnologiche dell'epoca - vedono una vita utile, residua, che si avvicina alla fine. Quindi, su molti tratti della rete nazionale di ANAS, stiamo promuovendo demolizioni e rifacimenti, soprattutto in ragione di nuovi vincoli idraulici e nuove caratteristiche che non rendono le opere esistenti adeguabili con un rapporto costi/benefici adeguato. La permeabilità e la trasparenza idraulica dell'opera – a unica luce - saranno ottimali.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:46:22 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola).)*

**Sarà possibile attraversare la Lama San Giorgio con i due ponti affiancati per la ferrovia e per la nuova SS16? Sarà possibile attraversare la Lama con i due ponti (ANAS e RFI) affiancati?**

*Le due opere d'arte sono sostanzialmente lungo i corridoi che sono nella massima posizione di affiancamento possibile per quanto riguarda questo tipo di infrastrutture. Ci sono dei distacchi che sono funzionali alle opere di attraversamento e anche a vincoli per cui le ferrovie richiedono che non ci sia un avvicinamento eccessivo tra le infrastrutture, affinché non si ingenerino condizioni di rischio per la percorrenza dei veicoli e dei treni. I due ponti sono sostanzialmente nel massimo livello di affiancamento possibile.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:49:17 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola).)*

### **Sarà possibile integrare il progetto con una viabilità tangenziale per il quartiere Lama di Triggiano?**

Nell'ambito delle opere di compensazione che interesseranno il territorio di Triggiano, è possibile prevedere anche una viabilità tangenziale al quartiere Lama (ad esempio adeguando l'attuale Via Grazia Deledda)? Tale opera consentirebbe di risolvere le frequenti congestioni veicolari, che oggi si verificano in Via Pirelli, Largo Nazareth e Via San Giorgio, migliorando l'accessibilità da sud verso la SP 60 e la nuova SS 16.

*Come sono state raccolte altre osservazioni dalle amministrazioni, con evidenze e necessità opportune, si possono valutare tutte le proposte che potrebbero apportare modifiche in grado di giovare alla fluidificazione del traffico. Queste opere di miglioramento potrebbero essere inserite tra le opere connesse all'infrastruttura.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:50:18 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola).)*

### **È possibile includere nella progettazione l'abbattimento del viadotto della SS16 che attraversa la Lama San Giorgio?**

È possibile includere, nella fase finale di realizzazione dell'opera, la demolizione del viadotto in cemento armato sulla Lama San Giorgio a servizio dell'attuale SS 16? Trattasi del manufatto esteticamente più impattante lungo il corso della Lama.

*Se lungo il tracciato della 16 si attua un intervento di riqualificazione, laddove l'opera perdesse di funzionalità, non essendo più funzionale al collegamento tra le due sponde in corrispondenza di quell'asse viario, si procederà alla sua demolizione, totale o parziale. Si tratta di un aspetto relativo all'assetto della rete, da verificare.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:51:30 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola).)*

### **Sono previste forme di indennizzo per le attività interferite dall'opera?**

Sono previste formule di indennizzo o la ricerca di nuove aree sul nuovo tracciato dove eventualmente spostare le attività commerciali? In prossimità dell'uscita 15 della SS 16, con il tracciato previsto la stazione di servizio adiacente all'Hotel Majesty, queste perderebbero gran parte dell'attuale utenza.

*Non sono previste forme di indennizzo per chi riceve un danno trasversale rispetto alla posizione della strada. Nel caso di specie si tratta di una stazione di servizio posizionata fuori dal tracciato. Gli unici indennizzi previsti dalla normativa vigente che ANAS può erogare solo quelli relativi agli espropri. In*

*sede giudiziale devono essere valutati danni derivanti dalla realizzazione della strada. Anas non può procedere all'erogazione di indennizzi di questo tipo.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:52:58 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola) )*

**Perché si è modificata l'alternativa C, presentata in conferenza di servizi? Le modifiche dovevano essere discusse in una nuova conferenza di servizi?**

Come fanno ad essere identici se l'alternativa C parte dal km 805, mentre l'alternativa 3 parte dal km 802? L'art. 27 co. 3 dlgs 50/2016 citato dall'avv. Massaro stabilisce che le conclusioni adottate dalla conferenza di servizi in merito alla localizzazione o al tracciato non possono essere modificate in sede di approvazione dei successivi livelli progettuali. Quindi l'alternativa C non poteva essere modificata senza una nuova conferenza di servizi e il dibattito pubblico non può discutere di un'opera diversa da quella approvata.

*Nella conferenza di servizi è stato definito un corridoio infrastrutturale con un quadro prescrittivo molto chiaro, che condizionava la realizzazione del progetto al rispetto delle prescrizioni riportate. Le prescrizioni ricevute da parte del Comune di Bari così come dagli altri comuni sono state ottemperate da ANAS nello sviluppo dell'attività progettuale riferita all'alternativa 3. La conferenza di servizi ha previsto precisamente tutte le caratteristiche del tracciato. Non c'è la necessità di indirne una nuova.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:54:30 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola) )*

**Quali ragioni hanno portato i comuni di Triggiano e Noicattaro ad esprimersi favorevolmente rispetto alla realizzazione della nuova SS 16?**

Perché fino al 2018 i Comuni come Triggiano e Noicattaro erano contrari alla nuova SS16 invece adesso hanno cambiato idea? Quali sono le ragioni?

**Sindaco di Triggiano:** *Triggiano non condivideva il progetto per le problematiche relative al consumo di suolo. Abbiamo dovuto prendere atto che l'allargamento in sede non era perseguibile e quindi abbiamo dovuto condividere l'alternativa C – che comunque si sarebbe realizzata - provando ad ottenere quanto più possibile per le nostre comunità. Due importanti rotonde di raccordo tra Via Ardison e Via Pietro Mennea, per esempio, saranno realizzate da ANAS.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:56:08 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola) )*

**Si è prevista una procedura di dibattito pubblico per la SS16 differente da quella prevista dal DPCM 76/2018? È stata data una definizione di dibattito pubblico particolare per questa opera o si vuole dare una definizione completa? Il DPCM 76/2018 prevede informazione, partecipazione, confronto pubblico sull'opportunità, sulle soluzioni progettuali.**

*No, questa opera rientra tra quelle previste dall'allegato 1 del DPCM 76/2018. Nessuna definizione particolare, tutto quanto previsto dall'articolo 2 del DPCM. La sua natura è dialogica, volta a far riflettere l'autorità proponente su ragioni e opportunità dell'opera e suggerire al proponente soluzioni più vicine ai desideri delle persone.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:59:15 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola) )*

**Perché la coordinatrice del dibattito pubblico è stata individuata tramite una gara indetta da ANAS? Non si rischia di far sì che non si tratti di una figura terza rispetto al proponente? Secondo il DM 76/2018 il Coordinatore del Dibattito Pubblico è individuato su richiesta dell'amministrazione aggiudicatrice dal Ministero competente per materia tra i suoi dirigenti. Come mai risulta una gara pubblica indetta da ANAS per la nomina del Coordinatore di tale Dibattito? Il controllato nomina il controllore? Non si rischia così che il Coordinatore nominato da ANAS faccia la relazione finale in modo che ANAS risponda a sé stessa? Che fine ha fatto la commissione nominata precedentemente dal Ministero delle Infrastrutture?**

*L'art. 6 del DPCM individua le modalità di selezione del Coordinatore del dibattito pubblico. Questo può essere indicato dal Ministero competente, individuandolo tra i propri dirigenti. Laddove il Ministero competente non indichi alcuna figura, spetta al proponente attivarsi per selezionarlo attraverso una procedura di evidenza pubblica. Una volta scelto, il coordinatore svolge il proprio ruolo con responsabilità ed autonomia professionale ed è costantemente monitorato dalla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico, insediata presso il Ministero delle Infrastrutture delle Mobilità Sostenibili.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:01:40 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola) )*

**Cosa si intende per "opere d'arte"?**

*Per opere d'arte si intendono tutti quei manufatti di attraversamento o sotto-attraversamento come gallerie, ponti, viadotti, cavalcavia.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:04:27 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola) )*

**La nuova SS 16 che impatto avrà sul Monte Telegrafo?** Il Monte Telegrafo è una emergenza paesaggistica, un punto di veduta notevole di tutto il territorio della Lama, come affermano altimetria e toponimo. Il nuovo asse stradale lo circonda o la taglia?

*La strada non interessa direttamente il Monte Telegrafo, pertanto non è prevista alcuna interferenza del nastro stradale.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:05:50 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola))*

**Quanti ettari della Lama San Giorgio saranno interessati dalla nuova SS 16?**

La valorizzazione ambientale del territorio triggianese non sembra prioritaria per la realizzazione dell'opera, sebbene proprio la Lama di Triggiano sarà a totale servizio dell'opera. Pertanto, quanti ettari della Lama San Giorgio dovranno essere sacrificati per consentire la realizzazione dell'opera?

*Non si può parlare di ettari in quanto, l'attraversamento della Lama avverrà perpendicolarmente alla Lama stessa, con un interessamento minimo di territorio. Non sono inoltre previsti piloni che incidono sulla Lama perché il viadotto prevede un'unica campata.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:06:40 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola) )*

**Quali saranno i benefici ambientali ed economici per il comune di Triggiano?** Quali benefici sia ambientali che economico-produttivi potrebbero favorire la città di Triggiano, anche in termini tecnici?

*Tra i benefici diretti si ritrovano il miglioramento complessivo dell'accessibilità al territorio, più efficiente rispetto a quello attuale. L'indotto sarà implementato da maestranze che avranno bisogno di vitto e alloggio nell'area durante il tempo di cantiere. L'opera sarà inoltre realizzata in gran parte in trincea con un impatto paesaggistico ridotto.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:09:03 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola) )*

**Come saranno compensate le aziende agricole impattate dall'opera?** Chi ottiene il reddito da quelle terre, come risolverà questo problema?

*Se le aziende agricole saranno interessate dall'opera, dopo notifica di esproprio, saranno individuate forme risarcitorie con adeguati meccanismi di definizione degli indennizzi.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:11:35 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola))*

**Perché non sono state presentate le tavole di progetto relative alla nuova ferrovia?**

*L'iter progettuale della ferrovia si è concluso. L'obiettivo dell'incontro di oggi era mostrare e illustrare la relazione del progetto della variante SS16 e spiegarne le ragioni.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:12:20 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VK0E&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola))*

## Osservazioni

Segue la lettura, da parte della Coordinatrice, di una serie di osservazioni in forma scritta raccolte durante l'incontro:

- Non si può e non si dovrebbe intervenire sulla Lama per nessuna ragione. È assurdo antropizzare e creare nuove infrastrutture di enorme impatto ambientale, in una riserva naturale di straordinario valore e di conseguenza sarebbe solo da preservare.
- Le immagini fotografiche presenti nelle slide sono poco visibili durante la condivisione. In particolare le ortofoto, sulle quali sarebbe necessario indicare i luoghi.
- Come comitato proponiamo nel secondo file allegato una diversa soluzione di attraversamento della nuova SS16 sulla Lama, che è un reale allargamento in sede che nemmeno nella soluzione A analizzata in conferenza di servizi è stata valutata. Non si dica che è una questione di espropri (le circa 80 abitazioni di cui parla il sindaco di Triggiano) perché queste cose si decidono dopo uno studio di fattibilità multicriteriale che non è stato fatto! C'è poi una seconda enorme contraddizione: dalla conferenza di servizi del 2008 sul nodo ferroviario Bari Sud si evince che l'opera che doveva essere realizzata in sede dove già c'è, perché con lo studio di fattibilità della PROGER era la meno impattante dal punto di vista ambientale sulla Lama San Giorgio, fu deviata verso l'interno (dove è stata cantierizzata ora)

scegliendo una soluzione che dallo studio di fattibilità citato era fortemente impattante. Quindi è il progetto della SS16 che ha condizionato quello delle ferrovie.

*(è possibile ascoltare le osservazioni al minuto 2:13:48 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola))*

## Interventi dal pubblico

**Dario Calò** esprime perplessità sul progetto, criticando l'impatto ambientale e paesaggistico e contestandone l'utilità, affermando che è possibile invece migliorare la viabilità dell'esistente.

*(è possibile ascoltare l'intervento al minuto 2:17:12 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola))*

**Antonio Greco** disconosce la validità del confronto perché non c'è un dibattito su un ventaglio di scelte, ma su una decisione già presa. Si tratta di un atto contrario alla legge regionale sulla trasparenza. Su quali basi sono state valutate le basi? Il problema ambientale è rilevante e va valutato complessivamente.

*(è possibile ascoltare l'intervento al minuto 2:19:57 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola))*

**Enzo Selvaggio** critica l'impatto paesaggistico del progetto chiedendo se si possa far avvicinare i due ponti (quello ferroviario e quello stradale).

*(è possibile ascoltare l'intervento al minuto 2:22:18 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola))*

**Giovanni Campobasso** parla dell'attrattività turistica della Lama San Giorgio, esprimendosi criticamente sulle opportunità che l'opera può offrire al territorio regionale, risolvendo principalmente i problemi della città metropolitana. Il progetto, inoltre, non risolve affatto il problema paesaggistico-culturale.

*(è possibile ascoltare l'intervento al minuto 2:24:14 del video dell'incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola))*

**Sebastiano Carbonara** critica la presa di posizione “per fede” delle decisioni già prese dai tecnici. Non sarebbero stati portati, in questa sede, gli elementi che consentono di comprendere perché l’alternativa 1 non è praticabile. Andrebbe fatto uno sforzo per dimostrare che la soluzione 1 non sia realizzabile dal punto di vista economico, strutturale e cantieristico.

*(è possibile ascoltare l’intervento al minuto 2:26:18 del video dell’incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola))*

**Conclusione dell’ingegner Ressa.** Vorrebbe che si analizzassero le tre soluzioni per dimostrare che la soluzione presa non è stata mai sottoposta a revisioni sostanziali. In tutte le stime non ci sono le giuste comparazioni sul danno ambientale.

*(è possibile ascoltare l’intervento al minuto 2:28:53 del video dell’incontro al link [https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab\\_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola](https://www.youtube.com/watch?v=fTqorR1VKOE&ab_channel=DibattitoPubblicoSS16Adriatica-BariMola))*

## DIBATTITO PUBBLICO SS 16 “ADRIATICA” BARI-MOLA

### Terzo incontro informativo

Noicattaro, 21 marzo 2022

#### Report sintetico

##### Introduzione

Lunedì 21 marzo 2022, dalle ore 17.00 alle ore 20.00, si è tenuto il terzo incontro informativo sul territorio all'interno del Dibattito Pubblico per la realizzazione della variante SS 16 “Adriatica” Bari-Mola di Bari dedicato al territorio barese. Obiettivo dell'incontro, presentare e discutere le ragioni e le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera.

L'incontro si è svolto in modalità mista, ovvero con parte del pubblico collegata tramite Zoom e parte in presenza. L'incontro, a cui hanno partecipato circa 100 persone, è stato introdotto dalla Coordinatrice del dibattito pubblico Maddalena Rossi.

Dopo i saluti della Coordinatrice del dibattito pubblico sono state presentate le caratteristiche del progetto, seguendo la seguente scaletta.

##### Le ragioni dell'opera

**Vincenzo Marzi** - Responsabile Struttura Territoriale Puglia ANAS SpA

##### L'iter procedurale

**Claudia Massaro** - ANAS SpA

##### Descrizione generale dell'intervento

**Giovanni Magarò** - ANAS SpA

##### Approfondimento opera e ricadute sul Comune di Noicattaro

**Samuele Airaghi; Marco Molteni; Alessandro Guadagnoli** - Gruppo di progettazione

Le presentazioni e il video integrale dell'incontro sono disponibili al link:  
[dibattitopubblicobarimola.it/incontro-21-03/](http://dibattitopubblicobarimola.it/incontro-21-03/)

RESTITUZIONE

Durante l'incontro, i partecipanti sono stati invitati a porre domande e osservazioni ai relatori via chat. Le domande ricevute sono state aggregate per temi ed hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro. Durante questo primo incontro **sono state raccolte 21 domande**, osservazioni e interventi. Le domande pervenute sono state **aggregate per temi in 4 punti** e successivamente riproposte ai relatori, ovvero:

- le ragioni dell'opera;
- i tracciati studiati;
- le procedure autorizzative;
- l'ambiente e il paesaggio.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle domande pervenute e le relative risposte.

### Domande e risposte

**Come si coniuga l'alternativa 3 con il Piano Regionale dei Trasporti 2009/2013 che prevedeva lo sviluppo in sede della S212, corrispondente alla SS16?** La strada S212 (corrispondente alla SS16) prevista dal piano attuativo del PRT 2009-2013 a cui la progettazione ANAS doveva far riferimento si sviluppa in sede. Come si spiega l'attuale progetto ANAS?

*Il piano regionale dei trasporti è in continuo aggiornamento. Oggi è in vigore il piano 2015-2019 e la regione sta lavorando sul piano 2021-2027. Marzi mostra il primo alla platea.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:38:47 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Quante proprietà potrebbero essere interessate da espropri sul territorio di Noicattaro?** Quante proprietà nojane vengono interessate da esproprio e di quanti ettari si priva il territorio nojano?

*Complessivamente, gli espropri ammontano a circa 245 ettari, dei quali 103 nel comune di Bari, 41 nel comune di Triggiano, 54 nel comune di Noicattaro e 47 ettari circa nel comune di Mola di Bari.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:40:41 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Come verranno raccolte e depurate le acque piovane? Si è tenuto conto della vicinanza alla strada di terreni coltivati?** Nel Dossier, al punto 6.3 - Gestione delle Acque Pluviali, il progetto non tiene conto della vicinanza di terreni coltivabili, non viene spiegato come verranno depurate le acque.

*Sono previsti impianti di trattamento delle acque meteoriche a norma. Tutte le acque saranno trattate in questi impianti. Gli elaborati sono tutti disponibili sul sito del dibattito pubblico. (è possibile visionare l'intervento al minuto 1:41:40 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOkfkBE8pk&t=11s>)*

**Perché l'alternativa presentata in conferenza di servizi è differente da quella presentata nel dibattito pubblico? Presentare un progetto differente da quello approvato in conferenza di servizi è regolare?** L'Avvocato dell'ANAS ha ribadito ancora una volta che il progetto ANAS non si è discostato dal corridoio urbanistico approvato in conferenza di servizi. Allora l'Avvocato spieghi come in questa soluzione "ingegnerizzata", un corridoio che si è allungato (inizia al km 802 e non 805 come in precedenza) possa essere ritenuto inalterato. Continuiamo ad insistere su questa irregolarità del procedimento.

*Il corridoio urbanistico è lo stesso. In sede di conferenza di servizi sono pervenute delle prescrizioni da parte dei comuni che sono state messe per iscritto e allegate a un verbale conclusivo di conferenza. Sono state notificate a tutti i comuni. Una di queste modifiche, richiesta dal Comune di Bari, prevedeva un innesto differente rispetto a quanto previsto dalla conferenza.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:43:25 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOkfkBE8pk&t=11s>)*

## OSSERVAZIONI

Si riportano osservazioni in forma scritta raccolte durante il dibattito e lette dalla coordinatrice prima degli interventi del pubblico.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:45:00 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOkfkBE8pk&t=11s>)*

- Buonasera. Avete detto che sono stati fatti tanti studi in termini di impatto ambientale e di convenienza economica. Economica per chi? Per Anas?
- Di quale impatto ambientale state parlando? Vi assicuro che non conoscendo il territorio, e soprattutto non vivendo a Noicattaro avete effettuato questi studi con egoismo e nessuna forma di razionalità. State eliminando dalle alternative l'alternativa A perché il vero obiettivo di questa opera è quello di convertire l'attuale strada statale in comunale e costruirci intorno con tutti gli interessi del caso, a capo di tutto ciò c'è il sindaco di Bari Antonio Decaro. Si ignorano decenni e decenni, anni di sacrifici, di una comunità già ogni anno in difficoltà.
- Se non sapessi l'argomento penserei che si stesse parlando di una strada da realizzare nello spazio. è una vergogna che i tecnici parlano peggio dei nostri politici. Avete parlato solo di fumo. Un cittadino qualsiasi che domanda può rivolgere?

- Nello scorso incontro qualcuno di Anas ha avuto il coraggio di affermare che la nuova statale porterà guadagni nei territori interessati, guadagni che deriveranno dal soggiorno degli operai che lavoreranno nei cantieri, discorso vergognoso. E tutto il lavoro che si perderà, lo avete preso in considerazione? Cosa diciamo ai poveri agricoltori? Lì davanti a voi ci sono nonni, papà, mamme, figli, famiglie che più di tutti hanno fatto sacrifici, hanno fatto grande la nostra terra, attiriamo tanta gente qui al sud soprattutto grazie a loro. Dobbiamo ringraziarli non penalizzarli. Bisogna mettere prima le famiglie, i lavoratori al centro di tutto. Sarà uno scempio mai visto nel territorio di Noicattaro. Questa gente merita rispetto.
- Se viviamo in un Paese ancora democratico la variante C non è fattibile, state perdendo solo tempo. Da giovane nojano non potrò mai assistere a uno scempio così devastante come non mai. Sarebbe utile per voi tornare a Noicattaro fra qualche mese per capire l'entità del danno che state provocando.

## INTERVENTI DAL PUBBLICO

**Lorenzo Madio** interviene evidenziando il problema dell'illegittimità procedurale in riferimento al progetto di tracciato sottoscritto dai sindaci nel 19/12/2019, nella conferenza di servizi, l'avvocato Madio sostiene che Anas abbia allungato, in seguito alle direttive del sindaco di Bari, di due chilometri il tracciato. La legge dice che dopo aver condiviso questo allungamento sarebbe stata necessaria una nuova conferenza di servizi. Al dibattito pubblico, quindi, sarebbe stato presentato un tracciato che differisce da quello sottoscritto dai sindaci. Questo rende improcedibile il dibattito pubblico. Segue una considerazione nel merito. Anas ha sostenuto che il nuovo tracciato dovrebbe risolvere i problemi relativi alla viabilità e al traffico. Il traffico sarà spostato da Noicattaro a Mola, senza risolvere i problemi di viabilità. La nuova variante, quindi, produrrà benefici solo per il comune di Bari.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:47:38 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOkKBE8pk&t=11s>)*

**Domenico Anelli** interviene sostenendo che il progetto distruggerà il territorio di Noicattaro e la sua produzione agricola. La realizzazione dell'opera danneggerebbe eccessivamente la produzione agricola del territorio, costringendo le maestranze a spostarsi di molti chilometri per poter lavorare. Anelli, inoltre, sostiene che nella Conferenza di servizi del 2019 Anas avrebbe costretto il sindaco a firmare, sebbene non fosse d'accordo. Il sindaco sostiene che si tratti di un'illusione, sostenendo di aver accettato il progetto con delle modifiche che fossero il più possibile vantaggiose per il proprio comune.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:59:54 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOkKBE8pk&t=11s>)*

**Pietro Di Bari** interviene sostenendo che il progetto produrrebbe una perdita di oltre due milioni e mezzo di euro l'anno di prodotto lordo vendibile. A questo va aggiunta la perdita dei posti di lavoro che la realizzazione della strada determinerebbe. Il progetto è in contrasto con l'ordinamento europeo in materia di consumo di suolo e disincentivazione del trasporto su gomma. Il miglioramento della viabilità incentiverebbe il trasporto su gomma, disincentivando il trasporto sui treni, più vantaggioso soprattutto per l'ambiente.

Pietro Di Bari, inoltre, si esprime sulla problematicità della realizzazione dei sottopassi e sostiene che la soluzione dell'ampliamento in sede non sia più costosa della realizzazione di una nuova strada. Una soluzione per non ricorrere alla realizzazione di una nuova opera, inoltre, potrebbe anche essere quella di limitare la velocità su quella strada.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:03:00 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Marino Carangella** interviene a sostegno della preservazione della Lama Giotta e della Lama San Giorgio. Le aree sono ricche di flora e fauna, che deve essere preservata, a differenza di quanto riporta l'allegato tecnico del progetto, secondo il quale la ricchezza floristica e faunistica delle Lame sarebbe piuttosto limitata. L'allegato tecnico sull'impatto naturalistico del progetto è lacunoso e carente.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:06:42 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Francesco Ressa** interviene sostenendo che, contrariamente a quanto affermano i progettisti, il progetto non risponde alle esigenze territoriali e non utilizza compiutamente tutti gli strumenti attuativi, comunali e regionali. Non è presente, infine, alcuna relazione paesaggistica.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:10:35 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Anna Decaro** interviene in merito alla Chiesetta dell'Incoronata. L'impatto del progetto su di essa, contrariamente a quanto detto durante il dibattito, sarà molto maggiore.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:15:17 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Vito Pesce** interviene criticamente sul sistema della gestione delle acque reflue. Non ci sarebbe spazio sufficiente per favorire la depurazione delle acque. Con l'allargamento in sede lo spazio creato dalle complanari potrebbe aiutare a trovare lo spazio sufficiente per depurare le acque e scaricarle nei terreni circostanti. Con la realizzazione del progetto designato, invece, questo spazio non ci sarebbe. Si tratta di un problema piuttosto rilevante.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:17:20 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Michele Dipinto** ribadisce che non si tratta di un'opera strategica perché la viabilità esistente non sarebbe affatto ad alto rischio di incidenti. Non ci sarebbero effetti positivi sulla

fluidificazione del traffico. Le zone agricole, inoltre, sarebbero notevolmente ridotte. Non si può più consumare suolo per opere inutili.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:19:10 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Giacomo Dipierro** interviene criticando la costruzione di una muraglia tra Noicattaro e Torre a Mare. L'inutile consumo di suolo sarà immenso.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:22:26 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Angelo Dipierro** interviene sulla salvaguardia del patrimonio naturalistico e sul problema di consumo di suolo, che nuoce gravemente all'agricoltura e alla produzione del territorio.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:24:52 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Giacomo Grande** interviene sull'impatto della realizzazione della statale sui sistemi di irrigazione dei campi, che producono prodotti ortofrutticoli di eccellenza.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:28:45 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

**Piero Mazzone** interviene sull'inutilità della realizzazione dell'opera, che toglierebbe il lavoro a molti cittadini.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:32:13 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

## Conclusioni

Il Sindaco di Noicattaro **Raimondo Innamorato** conclude l'incontro sostenendo che nel progetto sono stati inseriti preventivamente tutti i contenuti emersi dagli interventi in sala. Il benessere del comune al progetto non è affatto intervenuto a seguito di pressioni da parte degli altri comuni. Il comune ha accettato il progetto intervenendo per limitare i danni e produrre benefici per i cittadini.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:33:40 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=uFOKfKBE8pk&t=11s>)*

## DIBATTITO PUBBLICO SS 16 “ADRIATICA” BARI-MOLA

Quarto incontro informativo

Mola di Bari, 28 marzo 2022

### Report sintetico

#### Introduzione

Lunedì 28 marzo 2022, dalle ore 17.00 alle ore 20.00, si è tenuto il quarto incontro informativo sul territorio all'interno del Dibattito Pubblico sulla realizzazione della variante SS 16 “Adriatica” Bari-Mola di Bari dedicato al territorio barese. Obiettivo dell'incontro, presentare e discutere le ragioni e le caratteristiche tecniche e funzionali dell'opera.

L'incontro si è svolto in modalità mista, ovvero con parte del pubblico collegata tramite Zoom e parte in presenza. L'incontro, a cui hanno partecipato circa 100 persone, è stato introdotto dalla Coordinatrice del dibattito pubblico Maddalena Rossi.

Dopo i saluti della Coordinatrice del dibattito pubblico e del sindaco Giuseppe Colonna, è intervenuto **Giuseppe Ruggero**, portavoce dei comitati territoriali, per leggere una lettera aperta che ha palesato la volontà di non partecipare al dibattito per i gravi vizi procedurali che, secondo il parere dei suddetti, ne comprometterebbero la legittimità.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 00:22:18 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

Successivamente sono state presentate le caratteristiche del progetto, secondo la seguente scaletta.

#### Le ragioni dell'opera

**Vincenzo Marzi** - Responsabile Struttura Territoriale Puglia ANAS SpA

#### L'iter procedurale

**Claudia Massaro** - ANAS SpA

#### Descrizione generale dell'intervento

**Giovanni Magarò** - ANAS SpA

#### Approfondimento opera e ricadute sul Comune di Noicattaro

**Samuele Airaghi; Marco Molteni; Alessandro Guadagnoli** - Gruppo di progettazione

Le presentazioni e il video integrale dell'incontro sono disponibili al link:  
<https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>

Durante l'incontro, i partecipanti sono stati invitati a porre domande e osservazioni ai relatori via chat. Le domande ricevute sono state aggregate per temi ed hanno trovato risposta nella seconda parte dell'incontro. Durante questo primo incontro **sono state raccolte 20 domande**, osservazioni e interventi. Le domande pervenute sono state **aggregate per temi in 4 punti** e successivamente riproposte ai relatori, ovvero:

- le ragioni dell'opera;
- i tracciati studiati;
- le procedure autorizzative;
- l'ambiente e il paesaggio.

Si riporta, di seguito, la sintesi delle domande pervenute e le relative risposte.

## Domande e risposte

**In che modo dialogano i progetti sulla SS16 e quelli sull'autostrada Bari-Lecce? Esiste una visione d'insieme rispetto a questi due interventi?** Vengono espresse perplessità circa la concomitanza di un progetto in variante della SS16 e un altro circa l'Autostrada Bari-Lecce. A tal proposito viene suggerito che occorre una visione completa degli interventi già da oggi.

Il piano regionale dei trasporti 2015-2019 dà evidenza di come il tratto stradale Bari-Lecce sia quello che parte dal casello autostradale di Bari Sud, arriva fino a Mola e intercetta la nostra variante all'altezza dei comuni di Triggiano e Noicattaro e prosegue lungo questa direttrice. Per quanto attiene il proseguimento dell'intervento fino a Brindisi, il nuovo piano regionale dei trasporti 2021-2027 chiarirà gli aspetti essenziali.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:35:57 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

**Quali criteri verranno utilizzati per quantificare il valore dei terreni agricoli che dovranno essere espropriati?** Che criterio di risarcimento Anas adotta per gli espropri di tendoni di uva da tavola?

Per quanto riguarda i risarcimenti, la sentenza della Corte Costituzionale non consente più di utilizzare il VAM (valore agricolo medio), ma viene utilizzato il valore di mercato. Vengono fatte ricerche di mercato sui costi dei vigneti a tendoni. Si prendono come punti di riferimento atti di compravendita già registrati sul territorio, per misurare con precisione il valore del bene da espropriare.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:38:03 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

**Perché allargare un tratto di 20 km della SS 16 e non intervenire sul restante tratto di 80 km?** Che senso ha allargare un tratto di 20 km e lasciare invariato il restante tratto di 80 km?

Il criterio adottato è un criterio di priorità rispetto all'emergenza di cui soffre il territorio. Si inizia da questo tratto perché è quello più gravato da criticità. Nei piani e negli indirizzi è riportato l'obiettivo di proseguire l'intervento lungo la dorsale adriatica. Sul territorio italiano sono sempre previste strade alternative che consentono di non utilizzare le autostrade, con circolazione controllata. In questo caso, realizzandosi una strada extraurbana principale, che non prevede un controllo del traffico come le autostrade, non è prevista la realizzazione di alternative stradali per non consumare altro suolo. Il territorio non sarà solcato da ulteriori infrastrutture rispetto a quelle necessarie.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:38:56 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

**Come si integra il progetto della SS16 con il nuovo tracciato della ferrovia? Sono stati previsti interventi per l'intermodalità (es. parcheggi d'interscambio)? L'alternativa 3 selezionata come si connette con il nuovo tracciato della ferrovia? (nodi di scambio, stazioni, intermodalità, parcheggi, ecc.).**

Il tracciato attuale dialoga con la rete ferroviaria e ottimizza le intersezioni e i passaggi anche con le Ferrovie del Sud-Est. Il tema dell'ottimizzazione e delle sinergie tra le due infrastrutture è già stato sottoposto all'attenzione dei tecnici e sarà ulteriormente affrontato durante le fasi più avanzate dello studio progettuale. Tutte le opportunità saranno analizzate con tutti gli approfondimenti necessari.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:42:10 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

**Come viene gestito il raccordo con la viabilità esistente del nuovo tratto della SS16 nel territorio di Mola di Bari? Come viene gestito l'impatto con la viabilità esistente nell'uscita a Mola? Alcuni svincoli sono tesi a raccordare strade di importanza molto secondaria per la viabilità urbana molese. Come sono state valutate le arterie da collegare?**

Il primo criterio è stato quello di dare la connessione alle viabilità asfaltate principali, che ha portato per esempio a stabilire la connessione con la strada 117. È stato inoltre previsto un attraversamento strategico riqualificando le viabilità parallele. La logica è stata quella di dare continuità alle strade principali.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:44:08 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

**Come vengono gestite le interazioni tra i cronoprogrammi dei diversi interventi previsti sul territorio (es ferrovia) e gli eventuali conflitti? È previsto un piano di coordinamento dei lavori? Come è gestito il cronoprogramma degli interventi (SS, ferrovia, parco) e i conflitti? In merito**

alla domanda precedente, è previsto un piano di coordinamento tra i 3 interventi finalizzato a valorizzare il territorio e a controllare gli impatti negativi? Ci sono risorse? e i tempi?

Si tratta di un aspetto che viene di solito chiarito in sede di conferenza dei servizi decisoria, dove il progetto viene scambiato con tutti i soggetti interferenti o interferiti, quindi, ad esempio, il nostro progetto finisce sui tavoli dei gestori delle ferrovie e delle infrastrutture del gas. Vengono dunque chiarite le interferenze e i tempi di risoluzione delle stesse.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:51:44 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

**Come verrà riconfigurata la SS 16 e chi si farà carico dei lavori? Come interagirà con il progetto del parco a sud del mare?** L'attuale tracciato della Statale come viene riconfigurata? A spese di chi? Come interagisce con il progetto di Bari del parco a sud del mare? L'attuale complanare che ruolo assume? Pista ciclopedonale + viabilità di servizio? Si conetterà con la strada parco prevista su Bari? Sono previste risorse economiche?

Si tratta di valutazioni che spettano alle amministrazioni locali, che andranno fatte considerando le sinergie realizzabili eventualmente tra le varie infrastrutture. Le gerarchie delle reti e le riqualificazioni e rifunionalizzazioni delle infrastrutture, ma anche le ridistribuzioni degli spazi e delle porzioni di suolo, vengono e verranno valutate dalle amministrazioni secondo criteri specifici e complessivi di sostenibilità socioeconomica, finanziaria e ambientale. Saranno valutate, eventualmente, le disponibilità finanziarie per realizzare tutti questi interventi.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 1:53:40 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

**Come vengono ripristinati i terreni coltivabili e come verranno riposizionati gli alberi?** Gli alberi e il terreno di coltura come vengono riposizionati? Gli ulivi sulla rotonda non sembra una buona idea sia per il rispetto degli stessi alberi che per la manutenzione degli stessi.

Su questi interventi sono stati realizzati studi di impatto ambientale e paesaggistico. Viene realizzato un censimento di tutti gli alberi coinvolti dalla realizzazione dell'infrastruttura e per questo viene proposto un progetto di reimpianto, condiviso con l'ufficio forestale della Regione e con la Soprintendenza al paesaggio del Ministero della Cultura, nonché con la Commissione del Ministero dell'Ambiente, che offrono il loro contributo sulla verifica della bontà delle soluzioni studiate.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:00:00 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

**Nel passaggio della Lama Giotta e della Lama San Giorgio, erano possibili altre soluzioni rispetto a quella di progetto?** Decidere di affiancare ferrovia e SS16 ha una sua logica nell'evitare

segmentazione del territorio ma rispetto a questo aspetto, per le aree tutelate come le lame non dovrebbe prevalere il vincolo che si debba valutare la soluzione a minor impatto ambientale? Ci sono documenti che dimostrano che nel passaggio su lama San Giorgio e Giotta non ci fossero altre soluzioni? È possibile renderli pubblici?

L'attraversamento delle lame è inevitabile perché sono ortogonali rispetto al progetto. Già la strada esistente attraversa queste Lame. La scelta adottata è che il tracciato della nuova strada rispetto alle incisioni è ortogonale, quindi segue il percorso più breve. La caratteristica dei due viadotti che attraversano le incisioni è la campata unica. Essi si appoggiano da sponda a sponda, quindi non consumano quantità di suolo eccessive. Le Lame continuano ad essere attraversabili e fruibili, sebbene sia rivolta particolare attenzione agli aspetti di deflusso idraulico.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:01:38 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

**Si è prodotta un'analisi dei costi e dei benefici dell'opera per ciascun comune interessato in modo da valutare le compensazioni?** È stato fatto un calcolo dei costi/benefici, suddiviso per comune, in modo da poter valutare come si sono compensati i disvalori che subiscono alcuni comuni da questa opera? Se sono stati valutati dove si possono visionare? Ad esempio, il Comune di Mola di Bari perde un accesso diretto alla SS16 (Mola nord) ed un secondo accesso (zona industriale) diventa notevolmente più lungo, con un aumento dei costi del trasporto ed ambientale.

L'analisi costi-benefici si fa complessivamente, perché si valutano tutta una serie di fattori diretti ed indiretti. Un vero e proprio disvalore legato a un'esclusiva porzione di territorio non viene quantificato attraverso uno studio separato. I costi di trasporto e i costi ambientali devono essere ricalibrati e ridistribuiti rispetto all'intero itinerario.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:05:00 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

## OSSERVAZIONI

Si riportano delle osservazioni presentate in forma scritta e lette dalla Coordinatrice durante l'incontro. Di solito, considerando gli incontri precedenti, non era prevista risposta. Tuttavia, in questa sede, le osservazioni 6, 7 e 8 hanno ricevuto la risposta dei tecnici.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:09:33 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

1. Un progetto organico e continuo che connetta le reti presenti a future garantirebbe l'accessibilità e la convivenza della mobilità lenta con quella veloce (SS) e locale.

2. Vi è stato il seguente errore di metodo: è passato il concetto che fosse già tutto deciso.
3. Il dibattito andava promosso prima della scelta del tracciato, rendendo protagonisti i territori.
4. Manca la terzietà nella raccolta dei dati del territorio poiché rimane un processo interno all'Anas.
5. Il tracciato andrebbe inserito in una visione del paese oggetto di attraversamento.
6. Un'osservazione su quanto dichiarato dall'ing. Marzi: nella scorsa riunione ha glissato quando è stato fatto notare che il progetto presentato non è in linea con le previsioni del Piano regionale dei trasporti 2009-2013 che prevedeva l'ampliamento del tracciato in sede, dicendo che risponde al PRT 2015-19. Oggi però dice che il progetto è in linea con il PRT 2009-2013. Questo sembra palesemente una contraddizione. Può spiegarla? A me sembra che non sia ANAS ad adeguarsi nei progetti delle infrastrutture alle linee dei PRT ma i PRT ad adeguarsi nel tempo alle progettazioni di ANAS.

*Risponde l'arch. Magarò, sostenendo che si tratta di due tipi di mobilità (quella lenta e quella di scorrimento veloce) che si sviluppano su sedi distinte. Viene ribadito che il progetto studiato non è definitivo e sarà sviluppato ancora in sinergia con le amministrazioni, che hanno già condiviso con i territori le scelte prese.*

*L'ing. Marzi ribadisce che il progetto è in sintonia con il piano regionale dei trasporti.*

(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:09:33 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)

7. Ho una domanda per l'avv. Massaro: ci crede davvero che qualcuno possa abboccare a questa furbata che lei continua a definire "ingegnerizzazione" del tracciato? L'aggettivo corretto dovrebbe essere "modificato". Forse questo termine non giustificerebbe più la validità di questo iter procedurale?

*Risponde l'avvocato Massaro, continuando a ritenere che il termine sia corretto. Il tracciato, infatti, è stato sviluppato considerando lo stesso corridoio individuato in Conferenza di servizi, perché ingegnerizzazione significa recepimento delle richieste presentate dai comuni in merito al progetto, come previsto per legge.*

(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:15:04 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)

8. Costruire una strada a tre corsie per senso di marcia, con relative complanari, su nuovo tracciato rispetto a quello preesistente, non è di per sé in conflitto con la progressiva riduzione dei mezzi di trasporto privati?

*Le forme di mobilità oggi sono varie e cercano di incidere sulla possibilità che ogni singolo cittadino si possa muovere liberamente sul territorio, per qualunque tipo di necessità. Il progetto assolve a diverse richieste di mobilità, compatibilmente con la riduzione delle emissioni e con l'esigenza di non consumare suolo.*

(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:15:40 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)

## INTERVENTI DAL PUBBLICO

**Giambattista Mola** sostiene che sia vigente un concetto distorto della partecipazione. Per molti cittadini si tratta di scelte di vita, che non devono essere sottovalutate, ma ponderate con il giusto peso. Non è sufficiente che Anas dica che le scelte siano state condivise con le amministrazioni. Il risultato è che il dibattito avvenga a decisioni prese. Sulla scelta del tracciato i cittadini non hanno potuto interloquire. Non saranno fornite risposte alle ansie e ai bisogni dei cittadini, perché i cittadini non saranno stati protagonisti.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:18:49 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

**Andrea Giorgio Laterza** interviene condividendo la relazione dei comitati territoriali letta in apertura dal dottor Ruggero. Egli ha fatto pubblicare nel quaderno degli attori una proposta che spera possa avere seguito in futuro. Si tratta di una delle alternative: l'allargamento in sede. La soluzione adottata sarebbe basata su un falso presupposto. Nello studio preliminare presentato ai comuni, la soluzione dell'allargamento in sede fu liquidata con pochissime battute. La fattibilità tecnica del suddetto allargamento, infatti, secondo i tecnici era impossibile, ma non c'è stata una valutazione complessiva dell'alternativa, sui costi dell'opera, sulla possibilità di realizzarla. La cittadinanza molese non ha avuto la possibilità di capire se funzionalmente ed economicamente la soluzione dell'allargamento fosse percorribile.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:26:15 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

*Magarò risponde sostenendo che l'adeguamento in sede nel tratto Torre a Mare-Mola non sia fattibile non solo per l'ingombro fisico dell'infrastruttura, ma anche per il vincolo derivante dal territorio costiero, cioè il vincolo dei 300 metri dalla linea di costa. Non è possibile, secondo questo vincolo, adeguare infrastrutture esistenti derogando al suddetto limite. Lo spostamento dei sottoservizi è molto diverso se realizzato rispetto ad un adeguamento o alla realizzazione di una variante. Quest'ultima, infatti, rende più agevole lo spostamento.*

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:34:15 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*

## CONCLUSIONI

Il sindaco di Mola di Bari **Giuseppe Colonna** conclude l'incontro ringraziando gli intervenuti e sostenendo di aver avuto dai tecnici di Anas delle rassicurazioni in merito alla limitazione delle conseguenze della realizzazione del progetto per la cittadinanza di Mola. Conclude invitando gli agricoltori a rinnovare e rinfoltire la propria presenza nei successivi incontri.

*(è possibile visionare l'intervento al minuto 2:38:15 del video dell'incontro al link <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/319-2/>)*