



DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola



Dibattito pubblico SS 16 Adriatica Bari-Mola

RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA COORDINATRICE

Allegato 2 | Quaderni degli attori

23 maggio 2022



DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola


GRUPPO FS ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Vincenzo Bitetto

7 marzo 2022

Il sig. Vincenzo Bitetto, residente in Bari, alla via Nicola Lagravinese n. 14, interviene nella seduta del 7.3.2022 del dibattito pubblico, inerente la variante della SS.16 "Adriatica" tra Bari – Mungivacca e Mola di Bari, rassegnando le seguenti osservazioni:

gli Enti interessati dalla realizzazione dell'opera viaria (Regione Puglia, Città metropolitana di Bari, Sindaci e gestori delle reti tecnologiche interferenti con il tracciato della variante) hanno approvato, ai sensi dell'art. 27, co. 3, d.lgs. n. 50/2016, nella conferenza di servizi del 19.12.2019, il progetto di fattibilità conforme "all'Alternativa C", progettando l'innesto del nuovo tracciato della variante dall'attuale svincolo per Mungivacca, con la contestuale sottoscrizione dell'elaborato grafico "Corografia con tracciato" della variante stessa.

L'ANAS, con la *"Determinazione motivata di conclusione positiva della conferenza di servizi preliminare ex art. 14 ss. l. n. 241/1990 e ss."* del 10.1.2020, ha approvato gli esiti della conferenza di servizi del 19.12.2019.

Senonché, la procedura di dibattito pubblico ha ad oggetto **un nuovo progetto** – mai portato in conferenza di servizi - diverso da quello approvato dalla Conferenza di servizi del 19.12.2019 e denominato "Alternativa C".

Infatti, il progetto portato in dibattito pubblico si riferisce al *"tratto della S.S. 16 "Adriatica", che si sviluppa tra Bari e Mola di Bari e, precisamente, la realizzazione di una variante alla S.S. 16 del tratto sotteso tra i suddetti Comuni dal km. 802 al km. 821 circa",* mentre quello approvato nella conferenza di servizi del 19.12.2019, "Alternativa C", *"si stacca dall'attuale S.S. 16 al km. 805 circa in corrispondenza dello svincolo per Mungivacca, per poi reinnestarsi sulla variante di Mola di Bari, in corrispondenza dello svincolo per Rutigliano".*

Il progetto di fattibilità già approvato in data 19.12.2019 non può essere modificato nelle fasi della progettazione successiva e costituisce la base del dibattito pubblico.

La delibera della Giunta della Regione Puglia (dell'11.2.2020, n. 130) stabilisce che i lavori relativi alla realizzazione della variante della S.S. 16 "Adriatica" dovevano essere affidati entro il 31.12.2021, pena la restituzione delle somme già corrisposte.

Ad oggi, manca qualsivoglia progetto appaltabile e la presente procedura di dibattito pubblico è del tutto irrituale e illegittima: viene sottoposto alla disamina del dibattito pubblico un tracciato diverso da quello approvato in seno alla Conferenza di servizi del 19.12.2019.

Bari, 7 marzo 2022

Firmato

Vincenzo Bitetto

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'V. Bitetto', written over the printed name.



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Comitati Civici via Amendola Bari

7 marzo 2022

COMITATI CIVICI VIA AMENDOLA BARI

BARI MARZO 2022

POTENZIAMENTO VIABILITA' AL PARCHEGGIO DI SCAMBIO SVINCOLO MUNGIVACCA STAZIONE FSE

I comitati civici di via Amendola lottano da tempo per la decongestione della sesta strada più trafficata d'Italia (fonte tomtom move).

La petizione salviamoviaamendola su Change.org promossa dall'omonimo comitato civico ha raccolto più di 1400 firme di cittadini preoccupati dalla emergenza viabilità della zona. Sono state consegnate nelle mani del Sindaco Antonio Decaro insieme alle proposte in tema di mobilità sostenibile.

I recenti lavori di riqualificazione urbana ne hanno migliorato la scorrevolezza ma non hanno minimamente scalfito all'origine il problema: la quantità di auto che la percorrono è rimasta invariata.

La maglia nera di una delle 10 strade più trafficate d'Italia è dovuta principalmente alle migliaia di lavoratori ed avventori degli uffici pubblici che ogni giorno utilizzano l'auto per recarsi in zona Executive Center, e solo marginalmente al flusso di auto dirette verso le zone centrali della città. A dimostrarlo sono le svariate migliaia di autovetture parcheggiate quotidianamente in zona Executive che nelle ore pomeridiane defluiscono a chiusura uffici.

Noi residenti abbiamo diretta e motivata contezza di quanto accada nel nostro quartiere.

Riteniamo per queste ragioni che il parcheggio di scambio della stazione FSE di Mungivacca, (alle spalle di Ikea) sia la soluzione di mobilità sostenibile al decongestionamento di via Amendola dalla primaria causa di traffico.

Parcheggio di circa 500 posti auto ottimamente servito da ss100 e tangenziale, domani dalla nuova viabilità dello svincolo della ss16.

La nuova comoda metropolitana di superficie di FSE, prevista dalla variante sud RFI, consentirà di raggiungere le costruende stazioni Executive e Campus in pochi minuti invogliando gli automobilisti a lasciare l'auto al parcheggio di scambio comunale della stazione di Mungivacca, dietro Ikea, per proseguire verso gli uffici di via Amendola o verso il centro città comodamente in metrò: vera mobilità sostenibile.

Nel progetto Variante SS16 è completamente trascurato, non si rileva un potenziamento in termini di viabilità di questo strategico parcheggio di scambio; solo progettualità per l'accesso al centro commerciale Ikea. Chiediamo di prendere in considerazione la richiesta di potenziamento della viabilità al parcheggio già inoltrata al nostro Sindaco con il quale è in corso un confronto. Il Comune sorprendentemente intende realizzare un nuovo parcheggio di scambio proprio nella zona più trafficata della città e della regione, Executive Center di via Amendola.

I residenti sono contrari a questa scelta paradossale: creare un nuovo parcheggio quando è disponibile un megaparcheggio abbandonato a circa 1000 metri di distanza significa invogliare altre autovetture ad imboccare via Amendola peggiorando la già critica emergenza traffico.

La nuova variante alla SS16 è una opportunità storica per traguardare gli obiettivi di decongestionamento da traffico della principale porta di accesso al capoluogo di regione.

Chiediamo di riconsiderare la viabilità dello svincolo Mungivacca per rendere agevoli gli accessi ad uno dei più grandi parcheggi di scambio cittadini da 500 posti auto fuori dalla cerchia urbana: quello della stazione FSE Mungivacca.



DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola


GRUPPO FS ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Andrea Giorgio Laterza
Mola Libera – Giornale indipendente

14 marzo 2022

Mola di Bari, 14/03/2022

Trasmissione via posta elettronica certificata (pec) a tutte le Autorità in indirizzo:

Alla Coordinatrice del Dibattito Pubblico SS 16 Adriatica Bari - Mola
Arch. Maddalena ROSSI

Al Ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili - **Prof. Enrico GIOVANNINI**

Al Vice Ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili - **On. Alessandro MORELLI**

Al Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti - **Dott. Giovanni Carlo CANCELLERI**

Al Direttore generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle
infrastrutture stradali - Ministero alle Infrastrutture e Trasporti - **Dott. Felice MORISCO**

Al Servizio per l'Alta sorveglianza sulle grandi opere (SASGO) - Ministero alle Infrastrutture e
Trasporti - **Dott.ssa Loredana Cappelloni**

Al Direttore Generale ANAS SpA - **Ing. Aldo ISI**

Al Responsabile Territoriale Puglia ANAS SpA - **Ing. Vincenzo MARZI**

Al Presidente della Giunta della Regione Puglia - **Dott. Michele EMILIANO**

All'Assessore al Bilancio e alle Infrastrutture della Regione Puglia - **Avv. Raffaele PIEMONTESE**

All'Assessore ai Trasporti e Mobilità della Regione Puglia - **Dott.ssa Anna MAURODINOIA**

Alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari -
Soprintendente - **Arch. Giovanna CACUDI**

Al Sindaco di Bari e Sindaco della Città Metropolitana di Bari - **Ing. Antonio DECARO**

Al Sindaco del Comune di Mola di Bari - **Dott. Giuseppe COLONNA**

Al Sindaco del Comune di Noicattaro - **Geom. Raimondo INNAMORATO**

Al Sindaco del Comune di Triggiano - **Dott. Antonio DONATELLI**

e, p.c.

Al Procuratore Capo della Repubblica presso il Tribunale di Bari - **Dott. Roberto ROSSI**

Al Procuratore Regionale Puglia della Corte dei Conti - **Dott. Carlo Alberto MANFREDI SELVAGGI**

Agli Organi di informazione

OGGETTO: OSSERVAZIONI e PROPOSTE nella Procedura di DIBATTITO PUBBLICO (decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 maggio 2018, n.76 e decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30 dicembre 2020, n. 627) **relativo al Progetto di intervento elaborato dall'ANAS per un nuovo tracciato in variante alla statale 16 Adriatica nel tratto Bari - Mola di Bari: A) Configurazione di eventuale danno erariale del progetto ANAS proposto. B) Richiesta di esame dell'aggiuntiva proposta di soluzione allegata, al fine del contenimento della spesa pubblica e del consumo di suolo, di salvaguardia del territorio di Mola di Bari e di più razionale collegabilità stradale.**

Lo scrivente dott. **LATERZA Andrea Giorgio**, nato a il, cittadino italiano, residente in Mola di Bari (BA) alla Via, in qualità di Direttore Responsabile della pubblicazione on line "Mola Libera - Giornale Indipendente", regolarmente iscritta presso il Registro pubblico dei periodici del Tribunale di Bari al n. 1 in data 03-01-2019, espone quanto segue a tutela di interessi legittimi espressi dalla collettività di Mola di Bari.

Nell'ottica di salvaguardare l'economia, l'occupazione, l'ambiente, il territorio rurale e il paesaggio quali beni costituzionalmente protetti, e sulla base delle norme di buona gestione dei conti pubblici che disciplinano l'azione degli organismi dello Stato, in ogni sua articolazione, al fine del contenimento della spesa pubblica e della trasparenza nell'azione amministrativa, viene qui evidenziato quanto segue:

1) Il progetto di fattibilità elaborato dal Coordinamento Territoriale Adriatica dell'ANAS, Ente Nazionale per le Strade, organismo di diritto pubblico, per la **Strada Statale n. 16 "Adriatica" - Lavori di realizzazione di una variante alla SS 16 nel tratto compreso tra Bari e Mola**, con adozione della sezione stradale B2 del D.M. 5.11.2001, redatto in data 20-04-2009 e come da revisionato nell'aprile 2018 e successive integrazioni, è stato sottoposto alla Conferenza di servizi indetta dalla Regione Puglia con lo svolgimento nel corso del 2018 e 2019 di alcuni incontri tra ANAS, le Amministrazioni interessate al tracciato (Comuni di Bari, Mola di Bari, Triggiano, Noicattaro) e gli enti territoriali Città Metropolitana di Bari e Regione Puglia.

2) Successivamente, a seguito di disaccordo sostanziale sul tracciato - nello specifico sulla soluzione C) proposta dall'ANAS, con un percorso in totale variante da Bari-Mungivacca alla tangenziale di Mola di Bari, con svincolo alla vicinale San Vito - tra i soggetti partecipanti alla Conferenza di Servizi, l'Assessore Regionale alle Infrastrutture e Trasporti pro tempore della Regione Puglia, avv. Giovanni Giannini, ha demandato alla Direzione del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti una mediazione tra gli interessi divergenti.

3) Con alcune riunioni, a cominciare dall'incontro del 25-09-2019, pur in permanenza della divergenza tra gli enti territoriali coinvolti, la Direzione del Ministero ha escluso la soluzione A) di allargamento di tutto l'attuale percorso (sostenuta dai Comuni di Triggiano e Noicattaro) e ha caldeggiato la soluzione in variante C), approvata il 19 dicembre 2019 nella Conferenza Servizi per un tracciato di Km. 17,50 con origine dal km. 805 e termine di innesto sulla tangenziale di Mola di Bari. L'attuale soluzione proposta al "Dibattito pubblico" (alternativa 3, che parte dal km. 803 per un tracciato di 19,60 km.) appare significativamente diversa dalla soluzione C) che era stata approvata nella Conferenza Servizi dai vari enti partecipanti. La nuova e significativa modifica costituisce variante sostanziale: si tratta dunque di una vera e propria Nuova proposta Progettuale che deve ripercorrere tutte le fasi di valutazione e di confronto di cui agli adempimenti di legge. Pertanto, si sollevano dubbi sulla legittimità della convocata procedura di "Dibattito Pubblico".

4) In ogni caso, il rigetto della soluzione di allargamento in sede non ha considerato che l'attuale tracciato presenta caratteristiche diverse nei suoi diversi tratti. Infatti, in risposta ai comuni di Triggiano e Noicattaro, gli organismi ANAS, Ministeriali e Regionali hanno rilevato che il percorso Bari - Mola di Bari presenta l'impossibilità oggettiva di un allargamento nel tratto San Giorgio - Torre a Mare (frazioni del Comune di Bari poste sulla direttrice Bari - Mola di Bari), mentre nessun tipo di verifica di dettaglio è stato eseguito sulla fattibilità di un allargamento in sede nel tratto Torre a Mare - Mola di Bari, poiché nella relazione illustrativa generale si riporta così genericamente: *"l'alternativa 1 (allargamento in sede, ndr) costituisce una soluzione insufficiente a garantire un adeguato livello di servizio nel tratto successivo compreso fra Torre a Mare e Mola di Bari"*, senza alcuna spiegazione sui motivi ostativi.

5) A tal proposito vanno rilevati due fattori fondamentali in merito alle peculiarità del tratto Torre a Mare - Mola di Bari (e viceversa), non considerati nel progetto di fattibilità dell'ANAS, né all'interno dei verbali delle conferenze di servizio, né tanto meno nelle riunioni tenutesi in sede ministeriale:

a) Il tratto Torre a Mare - Mola di Bari (e viceversa) non presenta congestione da traffico, se non in casi eccezionali per lavori, in pochi week end estivi o per incidenti (il tasso di incidentalità in questo tratto è comunque incomparabilmente più basso rispetto a quello che si verifica sulla tangenziale di Bari e, comunque, tra Bari e Torre a Mare). Il traffico in questo tratto è normalmente scorrevole e fluido a partire dall'ultima uscita per Torre a Mare, dalla direzione Bari verso Mola di Bari, in direzione Brindisi. Dicasi lo stesso per il tragitto contrario, Mola di Bari - Torre a Mare, dalla provenienza Brindisi verso Bari.

b) Il tratto Torre a Mare - Mola di Bari (e viceversa) presenta un limitato fronte abitativo che si affaccia sulle due complanari, in un senso e nell'altro, che costeggiano le due carreggiate. Tali complanari sono di larghezza idonea e il fronte residenziale si presenta in ogni punto delle complanari sufficientemente distante, tale da potersi implementare, in prima evidenza, con agevole tecnica, l'allargamento alla terza corsia su entrambe le carreggiate di marcia.

6) Pertanto, non essendosi considerati questi fattori fondamentali, di cui al p.to 5, lettere a) e b), il progetto di fattibilità dell'ANAS è fortemente carente e rischia di avviare una progettualità definitiva ed esecutiva con erronei presupposti concettuali e strutturali.

7) Detta grave carenza progettuale è suscettibile di dare corso ad un bando d'appalto e, conseguentemente, ad un'aggiudicazione con costi sensibilmente più elevati rispetto a quelli che si otterrebbero con una progettazione calibrata sulla effettiva situazione del tratto Torre a Mare - Mola di Bari (e viceversa): sia per i reali volumi di traffico attuali e stimabili per il futuro; sia per la sua reale struttura e conformazione, con conseguente probabile danno erariale emergente. Infatti, il costo della soluzione C) in variante totale, anche nel tratto Torre a Mare - Mola di Bari (e viceversa), proposta al Dibattito pubblico è già stimato in 586 milioni di euro per un tracciato di 19,6 km., pari a circa 30 milioni di euro a chilometro, cifra che probabilmente non trova riscontro nella costruzione di alcuna opera stradale italiana di pari impegno realizzativo, destinata, con evidenza empirica comune, a lievitare ulteriormente in corso d'opera.

8) Al fine di evitare ogni eventuale danno erariale, inteso come danno patrimoniale diretto e indiretto, anche per violazione di interessi pubblici giuridicamente protetti, appare pertanto indispensabile una revisione del progetto di fattibilità che contempra un'ulteriore soluzione, consistente in un tragitto misto che qui si caldeggia, così evidenziato:

a) In variante, totale o parziale, nel tratto Bari - Torre a Mare (e viceversa), tenuto conto che su tale percorso, in particolare nel tragitto Torre a Mare - San Giorgio, potrebbero non esservi le condizioni strutturali per eseguire un allargamento alla terza corsia.

b) In solo allargamento alla terza corsia nel tratto Torre a Mare - Mola di Bari (e viceversa), per un totale di circa km. 5, a partire dall'innesto della variante, di cui al p.to a), sull'attuale statale. Innesto da realizzarsi oltre l'ultimo attuale svincolo di Torre a Mare, in direzione Brindisi, con corrispondenza sulla carreggiata opposta in direzione Bari. Per meglio intendersi, l'innesto avverrebbe in territorio barese, prima dell'Hotel Barion, sulla direttrice Torre a Mare - Mola.

c) Eventualmente, con i risparmi di spesa ottenuti dalla realizzazione dell'allargamento nel tratto Torre a Mare - Mola di Bari (e viceversa), anziché in variante, potrebbe essere eseguita l'estensione dell'allargamento alla terza corsia fino a comprendere, in diretta prosecuzione, la tratta Mola di Bari - Cozze, all'intersezione con lo svincolo per Cozze-Conversano. Con ciò rendendo l'opera più aderente al fabbisogno del traffico turistico estivo verso la località balneare di Cozze (frazione di Mola di Bari).

NEL DETTAGLIO SI EVIDENZIA LA SOLUZIONE PROPOSTA

PRESUPPOSTI

La soluzione C) di variante, proposta dall'ANAS e finora accettata dalla Regione, dai Comuni di Bari e di Mola e dalla Città Metropolitana, e proposta ora con modifiche ulteriori (alternativa C) in sede di "Dibattito Pubblico", ha una sua plausibilità dall'origine prevista sulla tangenziale di Bari fino a Torre a Mare quale ultimo ingresso provenendo da nord e quale primo ingresso dalla direzione sud. Infatti, le congestioni di traffico si verificano quasi sempre a partire dal tratto Torre a Mare - San Giorgio fino all'innesto della tangenziale di Bari sulla statale 100, vero "collo di bottiglia". Per risolvere in via strutturale il notevole flusso viario appare evidente la difficoltà tecnica di prevedere un allargamento totalmente in sede, per la presenza di abitazioni a immediato ridosso del tracciato stradale, nello specifico nel tratto Torre a Mare - San Giorgio.

Ben diversa è invece la situazione nel tratto Torre a Mare - Mola e viceversa. Tale tratto viene molto raramente interessato da congestione stradale, ad eccezione di alcuni week-end estivi, in orari di picco, quale coda della congestione della tangenziale di Bari, e solo eccezionalmente per lavori o incidenti.

Pertanto, il nuovo tracciato in variante dovrà arrestarsi a nord/sud di Torre a mare (in funzione della direzione di marcia), limitandolo quindi al tratto Bari tangenziale - Torre a mare, e comunque non oltre il confine con il territorio molese, segnatamente, provenendo da Bari, prima dell'Hotel Barion.

LA SOLUZIONE DI ALLARGAMENTO NEL SOLO TRATTO TORRE A MARE - MOLA DI BARI E VICEVERSA, CON PROLUNGAMENTO FINO ALL'USCITA COZZE - CONVERSANO.

Pertanto, pur se si rende comunque indispensabile puntare sul potenziamento del collegamento ferroviario pendolare tra Mola di Bari e il capoluogo, finora penalizzato da soluzioni incongrue e irrazionali per orari e fermate, e pur ribadendo che non esistono criticità particolari di traffico veicolare nel tratto Torre a Mare - Mola (e viceversa), tuttavia, al fine di fornire una soluzione strutturale ai volumi di traffico incrementali futuri, appare opportuno un allargamento in sede della statale 16 nel tratto Torre a Mare - Mola e viceversa, con la costruzione della terza corsia nei due sensi di marcia (ALTERNATIVA D).

Inquadramento Territoriale dell'Intervento



In arancione la proposta, quale soluzione D), che prevede il semi anello di chiusura della variante a nord/sud di Torre a mare (in base alla direzione di marcia) e la realizzazione di una terza corsia (per ognuna delle direzioni di marcia) sull'attuale tracciato stradale tra Torre a Mare e Mola (e viceversa), con prolungamento fino all'attuale svincolo di Cozze-Convertano. L'indicazione del tracciato è esemplificativa: andrà calibrata nel reale percorso dagli organismi tecnici.

Tale allargamento appare tecnicamente possibile, rispetto a quello invece problematico tra Torre a Mare - San Giorgio, per la quasi assenza di costruzioni ai bordi dell'attuale arteria e, in ogni caso, posizionate nella quasi totalità ad una distanza che appare compatibile con l'implementazione della terza corsia in sede.

Infatti, la verifica effettuata attraverso l'applicazione informatica "Google Earth", con le misurazioni tra il bordo esterno delle attuali complanari, supplementato di 3,5 metri per ciascuna carreggiata (in base alle dimensioni previste dalle normative vigenti per corsie aggiuntive, in sede, di strade statali), vede la presenza di margini utili all'implementazione della terza corsia in ogni punto, ad eccezione della Casa cantonale ANAS (edifici peraltro in corso di dismissione ovunque), a raso della complanare, e di alcuni distributori di carburante, di facile arretrabilità per la presenza di elementi prefabbricati.

Peraltro, le attuali stazioni di carburante avrebbero, comunque, ogni interesse a rimanere su un'arteria ad alto volume di traffico, piuttosto che a vedersi confinare in una statale declassata a strada urbana.

Non vengono intaccate le costruzioni esistenti, se non forse per il limitato arretramento di qualche muro di recinzione perimetrale di alcune abitazioni affacciate sulle complanari.

In ogni caso, l'allargamento in sede alla terza corsia, nel tratto Torre a Mare - Mola (e viceversa), anziché un nuovo tracciato, comporta un forte beneficio economico per la riduzione dei costi di appalto, oltre ovviamente al notevole risparmio di consumo di suolo.

In tal modo, si eviterebbe di danneggiare l'economia agricola del Comune di Mola di Bari nelle pregiate coltivazioni di uva da tavola, che, al contrario, con la realizzazione di un percorso in variante, come da integrale soluzione C), verrebbero distrutte, comportando una perdita di almeno 40 ettari immediati, oltre agli ulteriori ettari di perdita per relitti fondiari.

L'allargamento alla terza corsia nel solo tratto Torre a Mare - Mola (e viceversa), potrebbe consentire di destinare la somma ricavata dai minori costi di esecuzione dell'intera opera al prolungamento della terza corsia fino a raggiungere l'attuale svincolo per la frazione di Cozze e la provinciale Cozze-Convertano, con un notevole beneficio per il decongestionamento estivo e al fine di facilitare la raggiungibilità della frazione balneare al traffico turistico dell'area metropolitana.

Peraltro, tale prolungamento della terza corsia fino all'attuale svincolo Cozze - Convertano sarebbe ben più conveniente, anziché limitarsi, come previsto nella soluzione C) di variante, al raccordo con l'attuale statale 16, con innesto sulla tangenziale di Mola di Bari all'altezza dell'attuale innesto nei pressi dell'uscita per la Strada Provinciale 111.

Un innesto che, infatti, presenta notevoli problemi di raccordo con la viabilità esistente e ulteriori costi di adeguamento.

Vi è inoltre l'evidente irrazionalità di dover intraprendere percorsi interni al nucleo urbano di Mola di Bari al fine di raggiungere il punto di accesso alla variante e, comunque, l'assenza di convenienza ad immettersi o a provenire dalla variante per gli automobilisti che risiedono a valle dell'innesto e che, pertanto, continuerebbero ad utilizzare lo svincolo di Mola Nord e, quindi, a percorrere, verso Bari, il tragitto della statale che verrebbe dismesso dall'ANAS in caso di variante totale.

Naturalmente, lo schema rappresentato nella figura rappresentata è solo esemplificativo: il corretto tracciato, secondo lo schema proposto, dovrà essere formulato dagli organismi tecnici, una volta che gli organismi di direzione e gli enti territoriali lo avranno adottato come auspicabile idonea soluzione definitiva in deroga all'attuale incongrua proposta sottoposta al "Dibattito pubblico".

IN SINTESI, ECCO TUTTI I VANTAGGI DELL'ALLARGAMENTO DA TORRE A MARE A MOLA DI BARI E VICEVERSA, CON EVENTUALE ESTENSIONE FINO ALLO SVINCOLO DI COZZE-CONVERSANO

Questa soluzione lineare e meno dispendiosa, sicuramente più utile della soluzione C), ovvero della alternativa 3, ha notevoli vantaggi:

1) Non consuma assolutamente suolo agricolo sul territorio di Mola di Bari, e in tal senso va nella direzione auspicata dalla Coldiretti locale, preservando produzioni di pregio di uva da tavola, e altre coltivazioni intensive, da esportazione verso i mercati esteri, essenziali per il sostentamento della già depressa economia cittadina di Mola di Bari, mantenendo gli attuali precari livelli occupazionali.

2) Evita la costruzione di una struttura con caratteristiche autostradali incongrue per il limitato tracciato: verrebbero così risparmiati senz'altro diverse decine di ettari di territorio molto fertile e intensivamente coltivato, ad alta redditività.

3) Non genera assolutamente relitti fondiari, che emergerebbero invece in grande numero e impatto con la realizzazione della variante, aggravando la perdita di terreno agricolo per numerose altre decine di ettari, implicando pertanto ulteriori abbandoni dell'attività agricola, con evidenti danni non solo all'economia di quel comparto, ma anche provocando ulteriore degrado per la presenza di terreni incolti ricettacolo di rifiuti, scarti, abbandoni selvaggi di materiali pericolosi (amianto, residui di lavorazioni edilizie, ecc.).

4) Evita la netta interruzione della disposizione viaria molto originale e tipica dell'agro molese: i c.d. "capodieci", realizzati in epoca Angioina. Evita altresì la rottura della continuità territoriale archeologica e paesaggistica tra l'antico insediamento peuceto di Azetium, in territorio di Rutigliano, la cisterna di Fontana Giulia (la "Fons Julia" romana) in agro molese e Cala Paduano sulla costa di Mola: un tracciato di inestimabile valore storico che, invece, andrà completamente perduto con la realizzazione della variante sul territorio di Mola di Bari.

5) Laddove implementata, l'auspicabile prosecuzione dell'allargamento in sede fino all'uscita Cozze-Conversano consentirebbe un agevole percorso a tre corsie fino all'attuale uscita per la frazione balneare di Cozze e per la provinciale verso Conversano, Città d'Arte, mantenendo in ogni caso gli attuali punti di accesso alla statale 16 dalla tangenziale di Mola senza stravolgimenti, potendosi altresì implementare peraltro un'ottimale uscita su Mola Sud dalla direzione Bari, oggi inesistente ma sicuramente indispensabile per l'immediata raggiungibilità del nucleo urbano di sud-est di Mola di Bari.

6) Evita l'incongruo punto di accesso della variante sull'innesto di Mola di Bari nei pressi della SP 111, che richiede costosi e impattanti lavori di adeguamento, al fine di smaltire i volumi di traffico cittadini da e per la variante.

7) Evita inutili e complessi giri oziosi all'interno del circuito urbano cittadino di Mola di Bari per raggiungere il punto di accesso della variante o provenire da esso, che comportano appesantimento del traffico e inquinamento.

8) Mantiene la logicità d'uso dell'attuale uscita/ingresso dallo svincolo di Mola Nord, il più utilizzato dalla popolazione molese e che tale rimarrebbe anche con la costruzione della variante, per la più diretta accessibilità alla statale da tutta la zona centrale e nord-ovest di Mola, nonostante il previsto declassamento dell'attuale percorso a strada urbana.

9) E' agevolmente realizzabile in quanto l'implementazione della terza corsia richiede soltanto 3,5 metri aggiuntivi su ognuna delle due carreggiate.

Appare infatti sufficiente traslare verso l'esterno le due complanari per far posto alla terza corsia, in un senso e nell'altro.

Peraltro, la verifica empirica delle distanze, realizzata attraverso l'applicazione informatica Google Earth, dimostra che, in prima evidenza, l'implementazione della terza corsia nel tratto Torre a mare - Mola (ed eventualmente fino allo svincolo di Cozze-Conversano), su entrambe le carreggiate è assolutamente possibile per la presenza di distanze compatibili tra l'allargamento e il fronte insediativo esistente tra Torre a Mare e Mola di Bari (non esistono invece insediamenti abitativi sull'attuale tracciato della statale tra Mola e Cozze).

Allo stesso tempo, non genera forti disservizi nel corso dei lavori di allargamento: infatti, i lavori potrebbero svolgersi prevalentemente sulle complanari esistenti che, traslate lateralmente, ospiterebbero l'implementazione della terza corsia.

10) Consente in ogni caso la realizzazione di percorsi ciclo-pedonali da Mola a Torre a Mare e l'accesso ad un eventuale futuro sistema di spiagge urbane, nonché all'auspicata attivazione dell'area archeologica di Cala Paduano, mediante l'utilizzo delle complanari esistenti: semplicemente da adeguare alla molteplicità d'uso e, auspicabilmente, con la riemersione e utilizzo di tratti dell'antica Via Traiana, poi Francigena, a fini turistici.

11) Evita il declassamento a strada urbana della statale nel tratto Torre a mare - Mola (e viceversa), che comporterebbe elevati costi di manutenzione e gestione a carico del Comune di Mola di Bari, difficilmente sostenibili.

12) Evita in ogni caso un'inutile duplicazione di risorse per il tratto Torre a Mare - Mola e viceversa. Infatti, per l'assenza di congestione e per la necessità comunque di favorire il trasporto pendolare su ferrovia, oltre che per la prevedibile riduzione nel tempo del pendolarismo con la diffusione del telelavoro, non si giustifica affatto l'implementazione di un nuovo tracciato in variante con 6 corsie in chiara ridondante compresenza parallela con l'attuale tracciato di 4 corsie + 2 complanari. Sarebbe davvero un inutile, ingiustificato e abnorme consumo "cattivo" di suolo.

Queste osservazioni e proposte vengono fatte valere ad ogni effetto di legge all'interno della procedura di "Dibattito Pubblico" (decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 maggio 2018, n.76 e decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30 dicembre 2020, n. 627) relativo al Progetto di intervento elaborato dall'ANAS per un nuovo tracciato in variante alla statale 16 Adriatica nel tratto Bari - Mola di Bari.

In attesa di un cortese riscontro alle rappresentate osservazioni e proposte, si porgono distinti saluti. In fede.

Mola di Bari, 14-03-2022

Dott. Andrea Giorgio Laterza

(Firma nell'originale)

Direttore Responsabile di "Mola Libera - Giornale Indipendente"

email: molalibera@libero.it

sito: www.molalibera.it



DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
**Rappresentanti dei Comitati
Territoriali di Bari, Mola di Bari,
Noicattaro, Triggiano**

14 marzo 2022

Mola di Bari, 08/03/2022

Trasmissione via posta elettronica certificata (pec) a tutte le Autorità in indirizzo:

Al Coordinatore del Dibattito Pubblico SS 16 Adriatica Bari – Mola - **Arch. Maddalena ROSSI**

cndp@pec.mit.gov.it

Al Ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili – **Prof. Enrico GIOVANNINI**

segreteria.ministro@pec.mit.gov.it

Al Vice Ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili – **On. Alessandro MORELLI**

segreteria.morelli@pec.mit.gov.it

Al Sottosegretario alle Infrastrutture e Trasporti – **Dott. Giovanni Carlo CANCELLERI**

segr.cancelleri@mit.gov.it

Al Direttore generale per le strade e le autostrade e per la vigilanza e la sicurezza nelle infrastrutture stradali – Ministero alle Infrastrutture e Trasporti – **Dott. Felice MORISCO**

dg.strade@pec.mit.gov.it

Al Servizio per l'Alta sorveglianza sulle grandi opere (SASGO) - Ministero alle Infrastrutture e Trasporti – **Dott.ssa Loredana Cappelloni**

sasgo@pec.mit.gov.it

Al Direttore Generale ANAS SpA - **Ing. Aldo ISI**

anas@postacert.stradeanas.it

Al Responsabile Territoriale Puglia ANAS SpA – **Ing. Vincenzo MARZI**

anas.puglia@postacert.stradeanas.it

Al Presidente della Giunta della Regione Puglia – **Dott. Michele EMILIANO**

presidente.regione@pec.rupar.puglia.it

All'Assessore al Bilancio e alle Infrastrutture della Regione Puglia – **Avv. Raffaele**

PIEMONTESE

assessore.bilancio.regione@pec.rupar.puglia.it

All'Assessore ai Trasporti e Mobilità della Regione Puglia – **Dott.ssa Anna**

MAURODINOIA

assessore.trasporti.mobilita@pec.rupar.puglia.it

Alla Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari – Soprintendente - **Arch. Giovanna CACUDI**

mbac-sabap-ba@mailcert.beniculturali.it

Al Sindaco di Bari e della Città Metropolitana di Bari – **Ing. Antonio DECARO**

gabinettodelsindaco.comunebari@pec.rupar.puglia.it

protocollo.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it

Al Sindaco del Comune di Mola di Bari – **Dott. Giuseppe COLONNA**

comune.moladibari@pec.rupar.puglia.it

Al Sindaco del Comune di Noicattaro – **Geom. Raimondo INNAMORATO**

comune.noicattaro@pec.rupar.puglia.it

Al Sindaco del Comune di Triggiano – **Dott. Antonio DONATELLI**

protocollo@pec.comune.triggiano.ba.it

e, p.c.

Al Procuratore Capo della Repubblica presso il Tribunale di Bari – **Dott. Roberto ROSSI**

prot.procura.bari@giustiziacert.it

Al Procuratore Regionale Puglia della Corte dei Conti – **Dott. Carlo Alberto MANFREDI SELVAGGI**

puglia.procura@corteconticert.it

Agli organi d'informazione

OGGETTO: OSSERVAZIONI DEI COMITATI TERRITORIALI NELLA PROCEDURA DI “DIBATTITO PUBBLICO” (decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri del 10 maggio 2018, n.76 e decreto del Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti del 30 dicembre 2020, n. 627) relativo al **Progetto di intervento elaborato dall'ANAS per un nuovo tracciato in variante alla statale 16 Adriatica nel tratto Bari – Mola di Bari.**

Con riferimento all'oggetto, si comunica che in data 3 Marzo 2022, gli esponenti delle associazioni e Comitati territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro e Triggiano, portatori di interesse diffuso e collettivo, riuniti a Mola di Bari, formulano le seguenti osservazioni.

- 1) Evidenziano come l'attuale soluzione proposta al “Dibattito pubblico” (alternativa 3, che parte dal km. 803 per un tracciato di 19,60 km.) appare significativamente diversa dalla soluzione C) che era stata approvata nella Conferenza Servizi dai vari enti partecipanti. Tale soluzione C) aveva invece origine dal km. 805 per un tracciato di km. 17,50. La nuova e non conosciuta, significativa, modifica che a nostro parere costituisce **variante sostanziale** è dunque una vera e propria **Nuova proposta Progettuale** che deve ripercorrere tutte le fasi di valutazione e di confronto di cui agli adempimenti di legge. A riguardo si sollevano dubbi sulla legittimità della procedura di “Dibattito Pubblico”.
- 2) Si ritengono del tutto fuorvianti e contestabili i presupposti progettuali delle 3 soluzioni proposte con dati non corrispondenti al vero. Tali in particolare i contenuti della relazione in ordine a tassi di incidentalità e di volume di traffico, nel tratto proposto in variante, millantati come i più alti a livello nazionale.
- 3) Si considera la variante in oggetto un inutile, abnorme e ingiustificato consumo di suolo agricolo con un impatto ambientale che stravolge il territorio. E' altrettanto ingiustificato l'enorme dispendio di risorse finanziarie pubbliche: attualmente previsti 586 milioni di euro per un tracciato di 19,6 km., pari a circa 30 milioni di euro a chilometro, (cifra che probabilmente non trova riscontro nella costruzione di alcuna

opera stradale italiana di pari impegno realizzativo) che certamente va considerata in difetto con costi che lieviteranno fino a superare il miliardo di euro.

- 4) A livello economico l'impatto sul territorio sarà devastante, verranno distrutti centinaia di ettari di terreno agricolo altamente fertile e vocato a coltivazioni ad alta redditività con produzioni da esportazione (vigneti da tavola, oliveti secolari e non, orticoltura di pregio, ecc.), saranno parcellizzate le proprietà lungo l'asse viario generando un elevato numero di ettari di relitti agricoli, si procurerà una diseconomica frammentazione delle terre coltivabili, incentivando l'abbandono dell'attività agricola, favorendo il degrado di terreni oggi produttivi ed una conseguente forte riduzione del reddito e dell'occupazione.
- 5) Si può, purtroppo, già evincere una compromissione del valore identitario dei luoghi. Il nuovo percorso infatti attraverserà, come è ovvio, tratti di territori ricchi di testimonianze storiche e archeologiche, di età preistorica, preclassiche e di epoca romana, tra cui per esempio quelle di Fontana Giulia, tracciato Azetium – Cala Paduano, tratti delle antiche viabilità interne come la Via Appia – Traiana, o successivi come quelli di epoca angioina con la destrutturazione del tessuto viario agrario dei “capodieci”, temi questi assolutamente ignorati e neppure citati nello studio di impatto ambientale. L'opera dunque andrà a compromettere o cancellare un tale prezioso tessuto di storia e testimonianze antiche.
- 6) L'attraversamento delle Lame e delle incisioni naturali, con opere ingegneristiche di notevole dimensione e di grande disturbo degli ecosistemi naturali, produrrà un'ampia compromissione della struttura ambientale delle stesse vie idrauliche in rapporto al territorio circostante, certamente ne modificherà l'importante, ineludibile ruolo, di corridoio ecologico ambientale a salvaguardia degli ecosistemi flora-faunistici, del microclima e dell'habitat paesaggistico rurale, ne traviserà la funzione drenante con un forte impatto sull'equilibrio idrogeologico.
- 7) L'opera non risolverà il problema enunciato dai proponenti, in quanto trasferirà le criticità assunte come motivazioni originarie del progetto nel punto di ricongiungimento della variante alla statale esistente, in corrispondenza dell'unico ingresso/uscita da e per Mola di Bari. Premesso che il tratto iniziale della tangenziale continuerà a mantenere la stessa dimensione attuale delle carreggiate almeno fino all'innesto del nuovo tratto in variante (C.so A. de Gasperi), l'ampliamento del tratto successivo fino a Mola genererà dunque un inutile, incongruo e dannoso “imbuto” veicolare, un “collo di bottiglia” che avrà negative ripercussioni sulla viabilità interna di Mola. Il faraonico progetto non risolverà affatto la problematica del traffico ma ne sposterà gli effetti su altra parte del territorio provocando una traslazione, nel punto di “attacco” alla esistente SS 16, dell'attuale congestione veicolare, vanificando lo snellimento dei flussi veicolari e le concrete attese degli automobilisti.
- 8) Va infine denunciata quella che a nostro parere rappresenta una vera e grave inadempienza progettuale: la mancanza di **un'unica verifica** nella valutazione di impatto ambientale, che tenesse conto degli effetti dell'opera dell'ANAS sommati a

quelli dell'opera ferroviaria nodo Bari-Sud in via di realizzazione, che in ampi tratti del percorso progettato si affianca alla ss16.

PER QUANTO SOPRA, AL MOMENTO, EVIDENZIATO

i sottoscritti portatori di interesse diffuso e collettivo:

- ritengono la soluzione proposta dall'ANAS al "Dibattito Pubblico" illegittima in quanto difforme dalla soluzione approvata in Conferenza Servizi dai territori;
- considerano priva di efficacia, in mancanza dei necessari supporti motivazionali e di fattibilità, la soluzione proposta da ANAS;
- invitano il Coordinatore della procedura a sospendere il Dibattito Pubblico e a rinviare in Conferenza Servizi la scelta da proporre al Dibattito Pubblico;
- invitano le Autorità in indirizzo a prendere atto di quanto finora esposto e riesaminare le diverse opzioni sulla base dei costi e dei benefici emersi nel frattempo considerando altresì che, in base al Piano Regionale dei Trasporti, sullo stesso territorio si prospetta un ulteriore asse viario, quello autostradale Bari-Brindisi-Lecce, anch'esso ad elevatissimo impatto ambientale;
- dichiarano comunque la disponibilità a ricercare una ragionevole, ottimale soluzione tecnica che garantisca un minor consumo di suolo, un minor spreco di risorse finanziarie pubbliche, una idonea fattibilità tecnico ambientale rispettosa delle vocazioni territoriali.

In fede.

I portatori di interesse diffuso e collettivo Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari – Mola di Bari – Noicattaro – Triggiano:

Bepi Ruggiero – Comitato Difesa Territorio Molese
difesa.territorio.molese@pec.it

Luca Flace – Comitato per la Tutela del Territorio Area Metropolitana di Bari
comitatotutela.barimetropoli@gmail.com

Vito Marchitelli – Comitato per la Tutela delle Coste
vitomarchitelli1@gmail.com
donatocippone@libero.it

Francesco Ressa – Presidente Forum A21 intercomunale Triggiano-Capurso-Cellamare
fressa1@yahoo.it

Lorenzo Madio – Comitato Noicattaro
comitatoterritorioeagricoltura@gamil.com

Maria Teresa Fatone - costituendo Comitato di scopo Le Vedette della Lama =
levedettedellalama@gmail.com
info@studiolegaleamenduni.it

Donato Cippone "ONDA VERDE PUGLIA - FACCIAMO RETE"

"Coordinamento regionale di Cittadini, Associazioni e Comitati territoriali per la salvaguardia dell'ambiente e del clima, e per la tutela dei territori in Puglia" con sede a Martina Franca (TA)

coordinamentocomitati.puglia@gmail.com



DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Vincenzo Izzo
Porto Turistico Cala Ponte Marina
Polignano a Mare

4 aprile 2022

In qualità di Presidente del Porto Turistico Cala Ponte Marina di Polignano a Mare , mi permetto di esporre alcune considerazioni in ordine al progetto di realizzazione di una Variante alla S.S. 16 nel tratto da Bari a Mola.

La realizzazione della Variante da Bari a Mola rappresenta un'opera attesa dal territorio e dagli operatori economici da molti anni.

Il problema del congestionamento del tratto iniziale della SS 16 è ormai noto sia agli utenti abituali dell'arteria stradale che ai turisti che arrivati all'aeroporto di Bari si trovano ad affrontare un viaggio interminabile per raggiungere le località marittime di maggiore interesse tra cui Polignano a Mare.

Questo intervento di ammodernamento, non più rinviabile, sembra essere attualmente l'unico che consente di risolvere tale situazione a beneficio non solo dei comuni attraversati dall'opera ma anche dei comuni più a sud.

L'attuale Strada Statale non risponde più ai crescenti bisogni turistici e non risulta più allineata alla crescita esponenziale in tale settore. E' pertanto urgente, necessario e oramai improcrastinabile la realizzazione di tale opera.

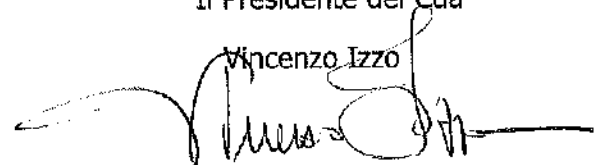
Ritengo altresì che -vista la paventata durata della fase realizzativa (circa 5 anni)-, l'alternativa in sede non sia assolutamente percorribile perché sommerebbe ai disagi quotidiani sempre più crescenti, quelli derivanti dalla cantierizzazione della nuova opera.

A pagarne le spese, oltre ai pendolari che giornalmente si recano a Bari o che da Bari raggiungono i comuni dislocati lungo la S.S. 16, sarebbero i molti turisti che finalmente tornano ad affacciarsi nella nostra Regione e che probabilmente scoraggiati dalle code interminabili cui assistiamo annualmente nei mesi da maggio ad ottobre, preferiranno restare a Bari o andare verso nord.

Cordiali saluti

Il Presidente del Cda

Vincenzo Izzo

A handwritten signature in black ink, appearing to read 'Vincenzo Izzo', written over a faint printed name. The signature is stylized and includes a long horizontal stroke at the end.



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Aldo Canta

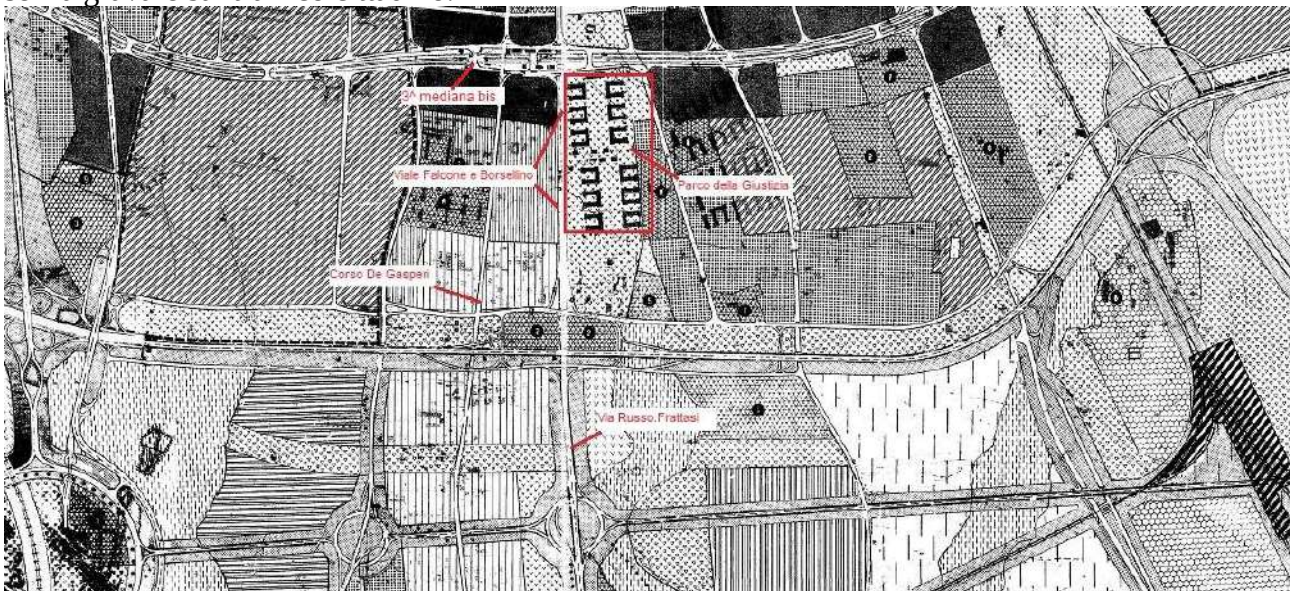
6 aprile 2022

Una brevissima, ma, a mio parere, importantissima osservazione riguardo lo svincolo per la Cittadella della Giustizia.

Attualmente l'accesso all'area prevista per tale insediamento, soprattutto dall'esterno della città, avviene quasi esclusivamente dal già collassato Corso Alcide De Gasperi, soffocato com'è, oltre che dal "naturale" traffico proveniente da Carbonara, da tanta nuova edilizia che si sta realizzando ai suoi margini.

La soluzione prospettata per la variante alla S.S. 16 prevede di utilizzare via Fanelli, già gravata nelle ore di punta da un'ingente mole di traffico in entrata e in uscita, e via Vassallo che è una semplice strada vicinale e, come tale, poco adatta ad assorbire i flussi rivenienti da un attrattore di traffico della portata degli Uffici Giudiziari.

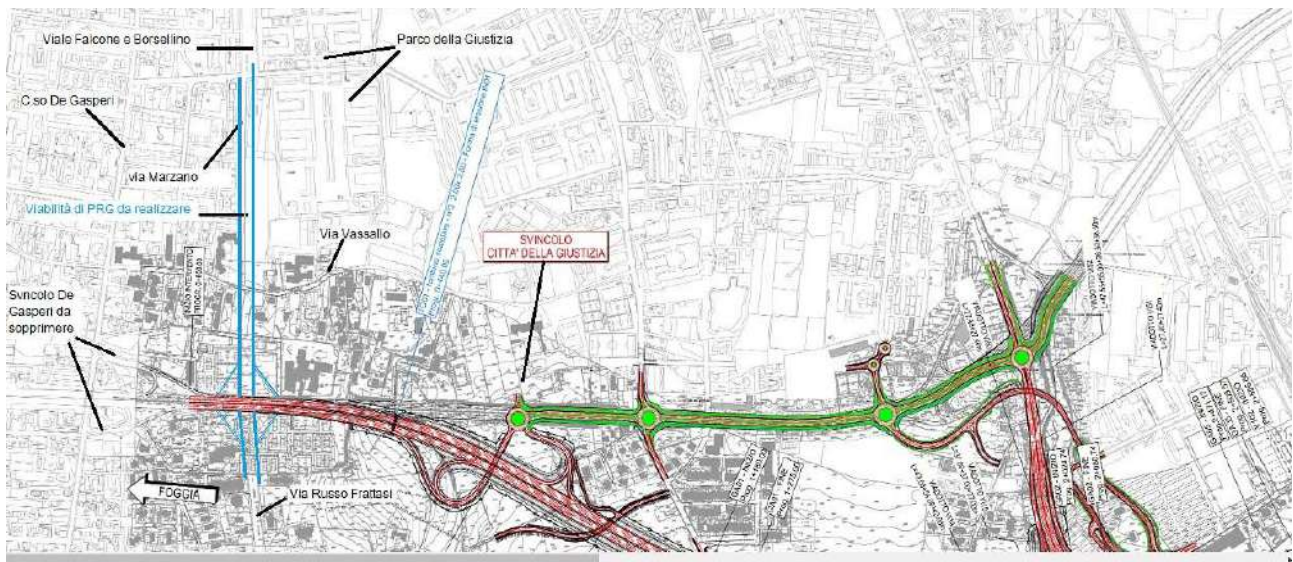
Il vigente Piano Regolatore Generale, invece, prevede una strada di scorrimento a quattro corsie che va da Ceglie verso il centro della città e che risulta parzialmente già realizzata con la via Russo-Frattasi, a Sud della tangenziale e, a Nord, con via Marzano e con il Viale Falcone e Borsellino, da cui dovrà avvenire l'accesso al "Parco"; la stessa arteria viene confermata anche nella bozza di PUG approvata in linea tecnica nel 2014, ancorché con un tracciato diverso. Basterebbe mettere in collegamento tale arteria con la SS,16 per liberare finalmente C.so De Gasperi (il cui svincolo andrebbe soppresso) dal traffico proveniente dall'esterno, conferendogli, così, una funzione prettamente di quartiere, e fornire contemporaneamente l'accesso diretto alle strutture Giudiziarie senza gravare sul traffico cittadino.



Viabilità di PRG

Viabilità PUG





Variante S.S. 16

Vi ringrazio,
Arch. Aldo Canta

già funzionario della Ripartizione Urbanistica ed Edilizia Privata del Comune di Bari 1984/2017



DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Giovanni Loiacono
Francesco Bonaduce

5 maggio 2022

CONSIDERAZIONI SUL NUOVO TRACCIATO DELLA TANGENZIALE DI BARI – QUADERNI DEGLI ATTORI

Nell’ottica di una piena ed efficace collaborazione tra pubblico/privato e nell’ambito del Dibattito pubblico instauratosi, si rassegnano alcune brevi considerazioni al fine di sottoporre costruttive valutazioni critiche, insieme a proposte che possono contribuire ad un significativo miglioramento sia tecnico-funzionale, sia paesaggistico-ambientale e sia nei confronti della economia dei costi e dei tempi, certi e ridotti, di realizzazione del progetto del nuovo tracciato della tangenziale di Bari.

Appare opportuno, preliminarmente, partire da alcune considerazioni sul sistema infrastrutturale primario dell’hinterland barese: è necessario infatti tener conto della totalità del sistema infrastrutturale e delle sue carenze o criticità, affinché non si inneschi una falsa valutazione del rimedio proposto, come – a nostro avviso - nel caso di specie.

Nel dettaglio:

- la tangenziale di Bari ed il suo prolungamento costituito dalla SS16, assorbe il traffico autostradale costituito principalmente da trasporti pesanti e flussi turistici nella stagione estiva, in quanto la rete autostradale si ferma a Bari e a Taranto. Il prolungamento della rete autostradale da Taranto a Brindisi e Lecce certamente eliminerebbe dalla tangenziale e dalla SS16 tutto il traffico pesante e di lunga percorrenza.
- la tangenziale di Bari assorbe il traffico costituito principalmente da trasporti pesanti e da pendolarismo che si sviluppa tra i grossi comuni dell’hinterland barese. La fondamentale quanto tuttora lungamente attesa poligonale (cfr. Tav. n. 1), finora purtroppo realizzata solo nel suo primo tronco, certamente eliminerebbe il traffico della tangenziale ed il suo completamento è certamente più urgente di quella di un nuovo tracciato della tangenziale

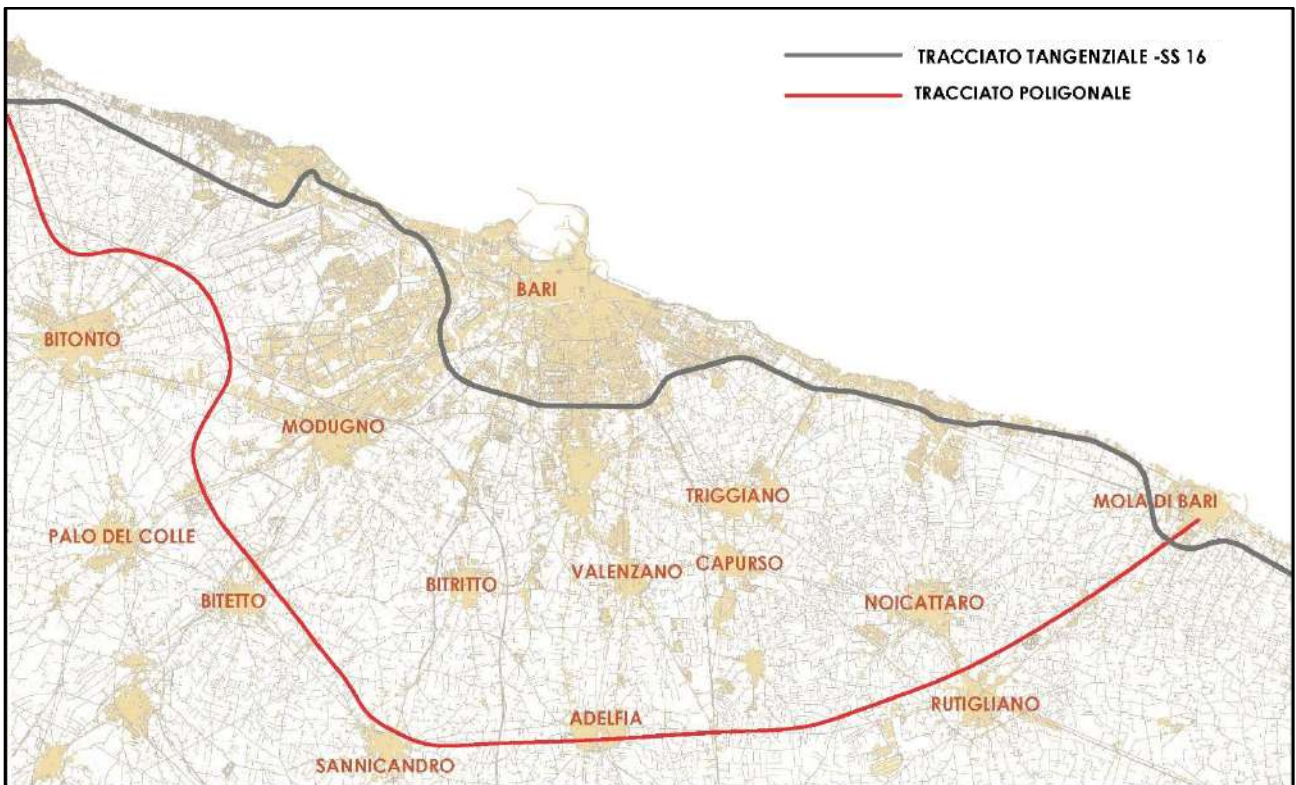


TAVOLA 1 – TRACCIATO DELLA POLIGONALE

Nell'immagine consolidata, si "evocano" solo gli ingorghi dei weekend estivi, senza peraltro evidenziare che questi si creano fino a Monopoli e Rosamarina e in concomitanza con flussi turistici di cambio mese, fino a Lecce: allargare la tangenziale fino a Mola non risolverebbe quindi il problema.

Non si considera e sottolinea, però, che durante tutto l'anno la tangenziale di Bari si blocca quasi quotidianamente per incidenti che avvengono sul suo tratto centrale compreso tra via Amendola e via Buozi; incidenti e blocchi che costituiscono un danno economico ben più grave degli ingorghi domenicali estivi e che non sarebbero assolutamente eliminati dal nuovo tracciato della tangenziale.

Quindi mettendo a fuoco queste considerazioni, si giunge alla seguente conclusione.

La tangenziale di Bari presenta due criticità derivanti da diverse problematiche:

- 1) blocchi stradali nel suo tratto centrale, derivanti dall'eccessivo traffico di mezzi pesanti, e traffico di osmosi, per la mancanza della Rete Autostradale e della Poligonale;
- 2) blocchi stradali nei weekend estivi derivanti da traffico turistico di lunga percorrenza (mancanza di autostrada) e traffico di "pendolari del mare" che interessa il tratto che va da via Amendola fino a Monopoli-Rosamarina.

Solo questo traffico dei pendolari del mare verrebbe alleggerito realizzando l'allargamento della tangenziale fino a Mola, ma non sarebbe eliminato nel tratto successivo fino a Brindisi-Lecce.

Ma se con la tangenziale dobbiamo "vicariare" la mancanza di Autostrada e Poligonale, dovremmo da un lato realizzare la terza corsia fino a Lecce e, dall'altro, realizzare una quarta corsia nel tratto compreso tra via B. Buozi e via Amendola.

Quindi nessuna delle soluzioni proposte da Anas risolverebbe i problemi evidenziati (cfr. Tav. n. 2).

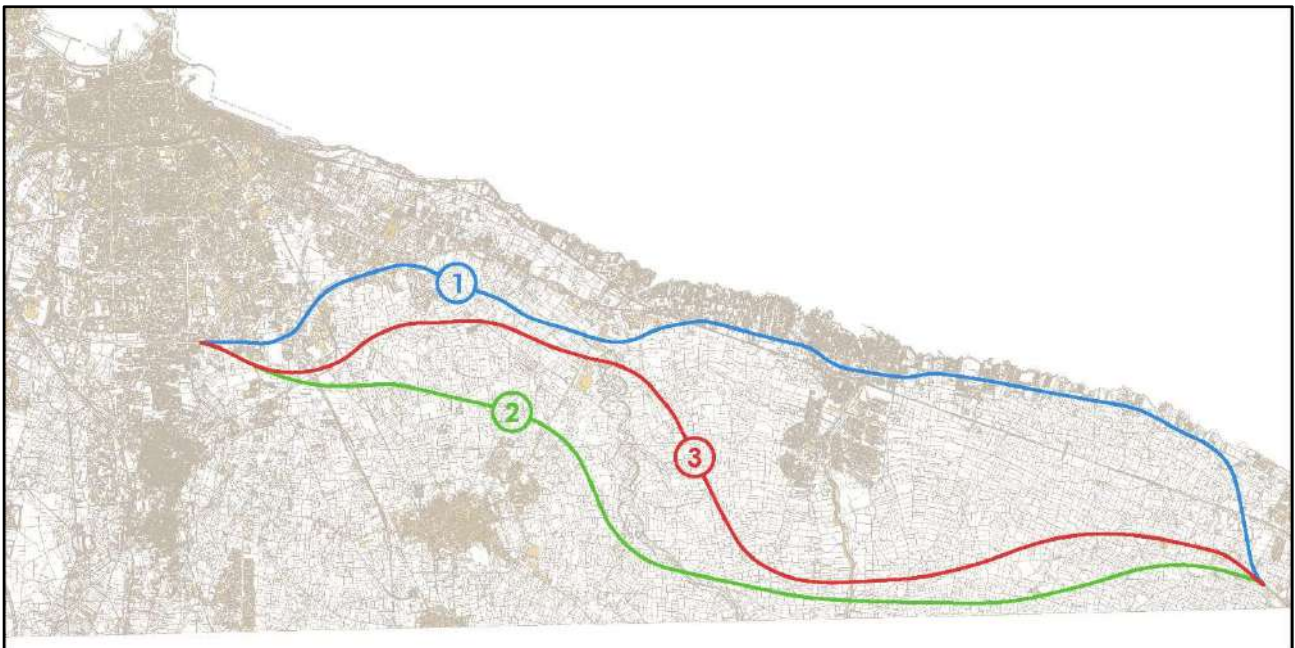


TAVOLA 2 – ALTERNATIVE PROGETTO ANAS

Se invece si procedesse in modo logico, si dovrebbe tentare di risolvere, prima, la criticità della rete autostradale e, in secondo luogo, quella derivante dalla mancanza della Poligonale.

Solo così si avrebbe un quadro chiaro delle reali necessità della tangenziale di Bari, criticità che sono costituite dalla mancanza della terza corsia nel tratto compreso tra la via Caldarola e la frazione di Torre a Mare.

Ma allora, se le premesse sono queste, basterebbe utilizzare la tangenziale nella sua configurazione attuale a tre corsie (ancora in fase di realizzazione) e imboccarla nel suo prolungamento di via Caldarola fino a raggiungere il tracciato n. 3 delle "ipotesi" Anas.

Nel dettaglio, il tratto B-C (cfr. Tav. n. 3), lungo circa Km 1,2 consentirebbe la eliminazione, dall'attuale progetto, del tratto A-B del tracciato "3", con il risparmio di 5 Km di strada, peraltro prevista quasi interamente su viadotto, ed eviterebbe lo smantellamento dell'attuale tangenziale nel tratto compreso tra C.so A. De Gasperi e via Amendola.

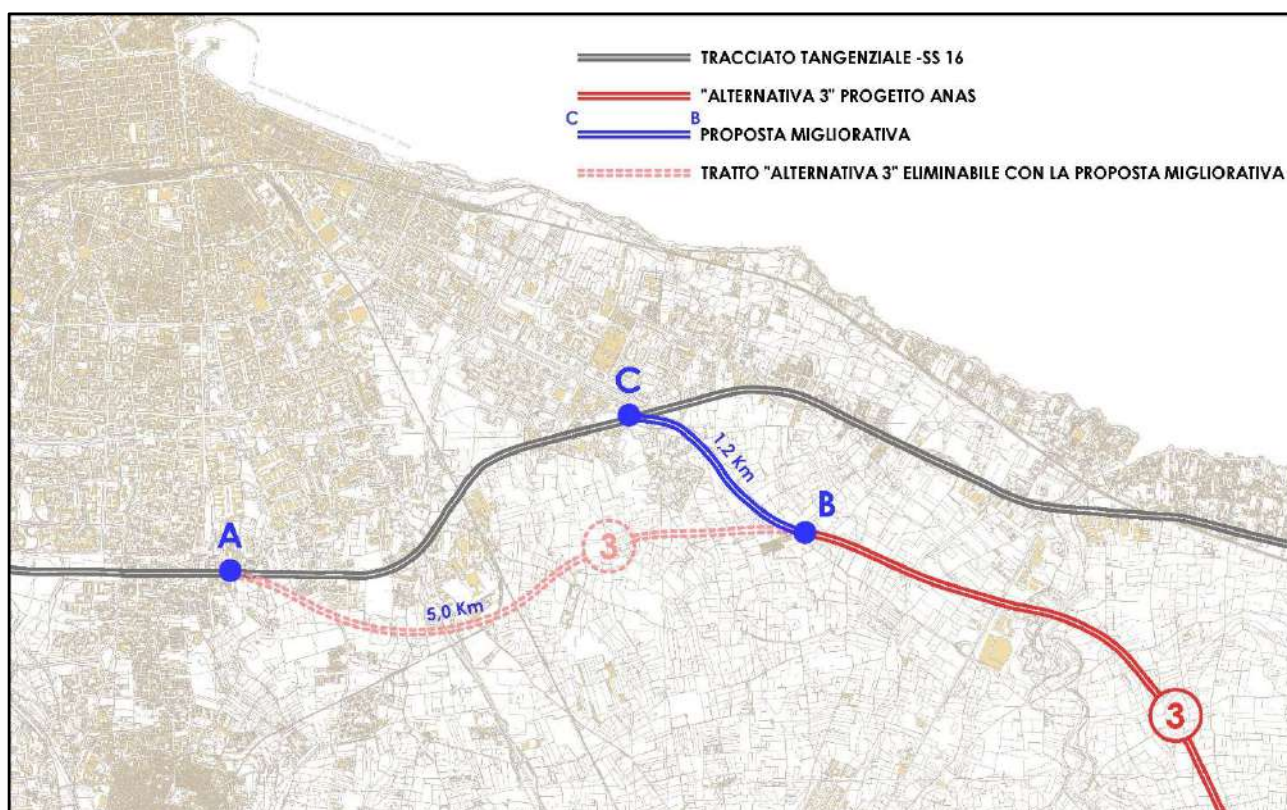


TAVOLA 3 – PROPOSTA MIGLIORATIVA_IPOTESI 1

Oltre al vantaggio funzionale, insieme al virtuoso utilizzo della parte del tratto A-C oggetto di importanti opere ancora in via di ultimazione, dalla conseguente eliminazione del tratto A-B,

- se ne avvantaggerebbe l'ambiente, per il minore consumo di suolo;
- se ne avvantaggerebbe il paesaggio, per la mancata aggressione da parte di un viadotto che, sollevato sulla campagna, finirebbe solo per riquadrare, con la collimazione attraverso le sue campate, non un fondale agreste naturale ma la poco discosta e ininterrotta grigia parete in cemento armato della variante altimetrica della tangenziale, in via di ultimazione ed ancora più alta dello stesso viadotto;
- se ne avvantaggerebbero l'economia ed i tempi, per il minore costo di tracciati più brevi, meno impegnativi, assai meno espropri e con minori incertezze ed aleatorietà, in particolare per i tempi.

Aggiungendo, alla facile previsione di una economia, nei costi, di almeno 120 Mln di euro, la monetizzazione dei vantaggi temporali ed ambientali, l'economia rapportata supera di gran lunga i 150 Mln di euro; ai quali poi andrebbero aggiunte le economie sociali conseguenti al risparmio di percorrenza stradale degli utenti e quelle ambientali, riferibili ai consumi energetici ed all'inquinamento.

L'altra ipotesi, suggerita nella Tav. 3b, prevede l'utilizzo di parte del tracciato ANAS n. 1 e parte del tracciato ANAS n. 3 (cfr. Tav. n. 3b).

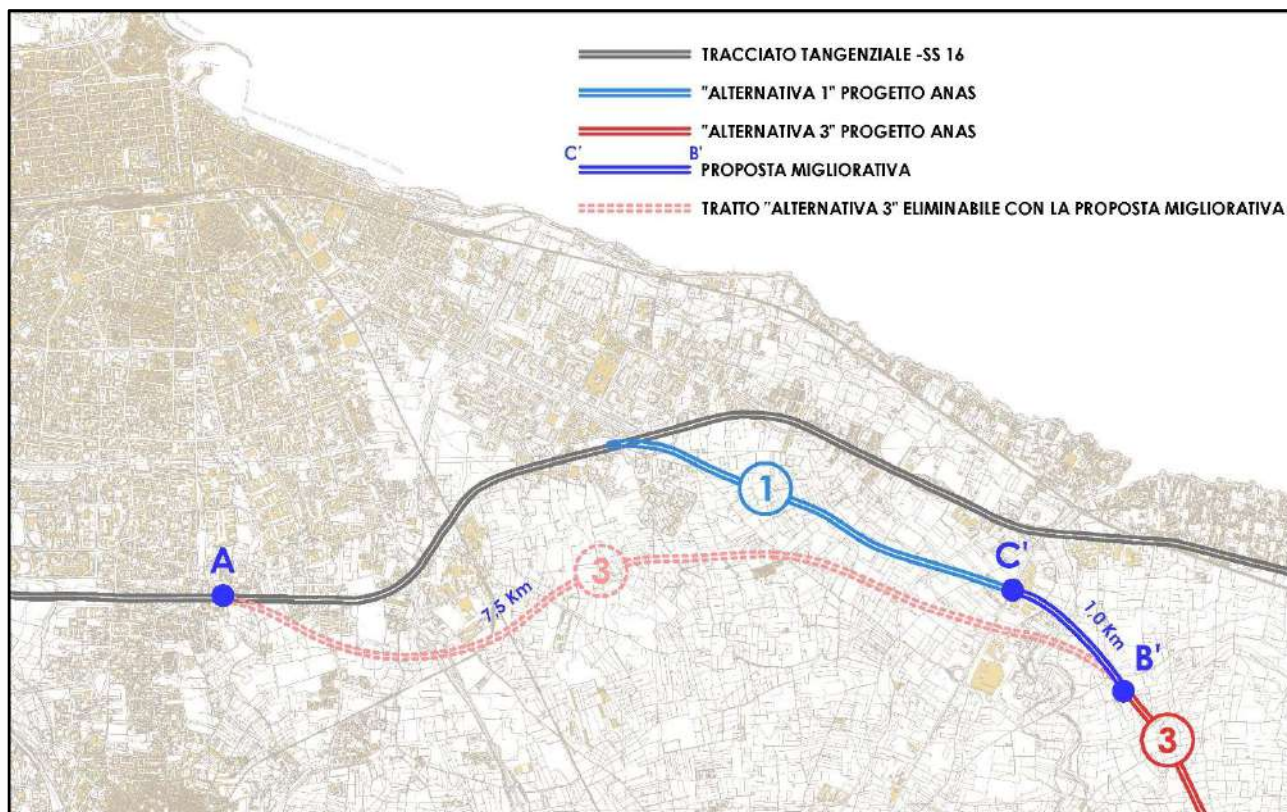


TAVOLA 3b – PROPOSTA MIGLIORATIVA_IPOTESI 2

Anche in questo caso si utilizzerebbe la sede attuale della tangenziale sino a via Caldarola e si potrebbe ipotizzare un raccordo lungo 1 Km tra il tracciato 1 e 3 ANAS, con un analogo risparmio economico, ambientale e di occupazione di suolo ottenibili con la precedente ipotesi (cfr. Tav. n. 3)

Si assiste invece, a nostro avviso, ad un'operazione che tende a complicare i termini del problema poiché si propone lo spostamento della sede della tangenziale sin dal circolo tennis nei pressi di Corso De Gasperi e si propone un'opera complessa e onerosissima – non supportata da motivazioni logico/pratiche – nonché, si sottolinea, in difformità con quanto approvato in conferenza di servizi del dicembre 2019.

Forse la vera spiegazione la ritroviamo nell'articolo pubblicato sul quotidiano "Libero" a firma di Alessandro Sallusti del 23 marzo u.s., in cui si afferma che il tracciato proposto è voluto per tentare di risolvere le criticità viarie della futura cittadella della Giustizia.

Se così fosse, la soluzione proposta è non soltanto inopportuna, ma anche inappropriata, poiché non risolverebbe i problemi derivanti da tale infrastruttura.

Difatti il numero di autoveicoli che provengono dal resto della regione e diretti alla cittadella sono valutabili nelle 300-400 unità. Il maggior flusso di veicoli proviene dal centro della città di Bari.

Pertanto bisognerebbe risolvere il problema dell'accesso alla cittadella potenziando la viabilità limitrofa o, magari, creando uno svincolo ad essa dedicato posto sull'attuale tangenziale (ne abbiamo verificato la sua realizzabilità) ma giammai spostando l'intera tangenziale, inutilmente e dispendiosamente, per un tratto di 5 km.

Focalizziamo ora l'attenzione sul tratto della Tangenziale di Japigia, ancora in fase di realizzazione.

Nell'anno 2016 RFI, Comune di Bari, Anas approvarono, unitamente al progetto dello spostamento dei binari, la variante altimetrica della tangenziale di Bari nel tratto compreso tra Via Amendola e lo svincolo di Japigia.

Già in quella sede presentammo un progetto alternativo che consigliava lo spostamento di circa 60 mt. verso ovest del fascio dei binari e prevedeva una velocità di esercizio, su quel tratto di tangenziale, pari a 90 km/ora, limite peraltro presente lungo tutto il tracciato della tangenziale.

Tale osservazione, ancorché notificata a RFI, Comune di Bari, Regione Puglia, fu del tutto ignorata.

Oggi contempliamo, non ancora ultimata, questa enorme muraglia cittadina lunga oltre 1 Km, alta oltre 10 mt., che contiene una strada con 6 corsie più 2 corsie di emergenza, che arriva con tale sezione fino al ponte posto su via Caldarola.

Ora, nel 2022, ci viene presentato il nuovo tracciato della tangenziale di Bari che viaggia parallelo al precedente ad una distanza di circa 1 Km dallo stesso.

Tale scelta comporta enorme consumo di suolo, enorme dispendio economico, enormi difficoltà di realizzazione, notevolissimo impatto visivo.

Per la tangenziale esistente, invece, si prevede lo smantellamento e la riduzione al piano campagna nel tratto compreso tra il circolo tennis e via Amendola e la sua trasformazione ad arteria urbana.

Per il tratto attualmente in fase di costruzione posto tra la via Amendola e lo svincolo di via Caldarola, stranamente non è previsto nulla, viene letteralmente "ignorato".

Rimarrà a futura memoria questa enorme muraglia cittadina con 8 corsie a disposizione delle "gare tra motociclisti o delle gare di trotto organizzate dai cultori dei rioni di appartenenza".

Ci sembra sinceramente assurdo aver sprecato 30 MLN di euro per realizzare questa opera e abbandonarla nel momento della sua ultimazione, per poi spendere altri 70 MLN di euro per realizzare un clone a circa 1000 mt di distanza.

Delle due, l'una:

- o si bloccano i lavori attualmente in corso e si riporta il viadotto in fase di realizzazione ad una funzione urbana, con meno corsie e muraglioni di contenimento più corti e si realizza il nuovo tracciato proposto (ipotesi francamente non percorribile);
- **oppure** si utilizza la tangenziale esistente fino al ponte di via Caldarola per poi raccorderla al tracciato previsto fino all'innesto sulla tangenziale di Mola.

Parallelamente, come dimostrato nelle allegate planimetrie, si può migliorare e potenziare lo svincolo sulla via Amendola eliminandone tutti i punti di criticità (cfr. Tav. n. 4).

Nel dettaglio, il traffico proveniente da Nord e diretto a Taranto, troverebbe subito dopo il ponte su via Fanelli, una biforcazione di tipo autostradale che si innesta sulla SS 100 sovrastando il prolungamento di via Amendola che si innesterebbe sulla SS 100 con regolare confluenza da destra.

Anche il traffico proveniente da Taranto e diretto a Nord troverebbe uno svincolo notevolmente ampliato e potenziato, servito da una corsia riservata posta sulla SS 100 e avente inizio all'altezza di IKEA.

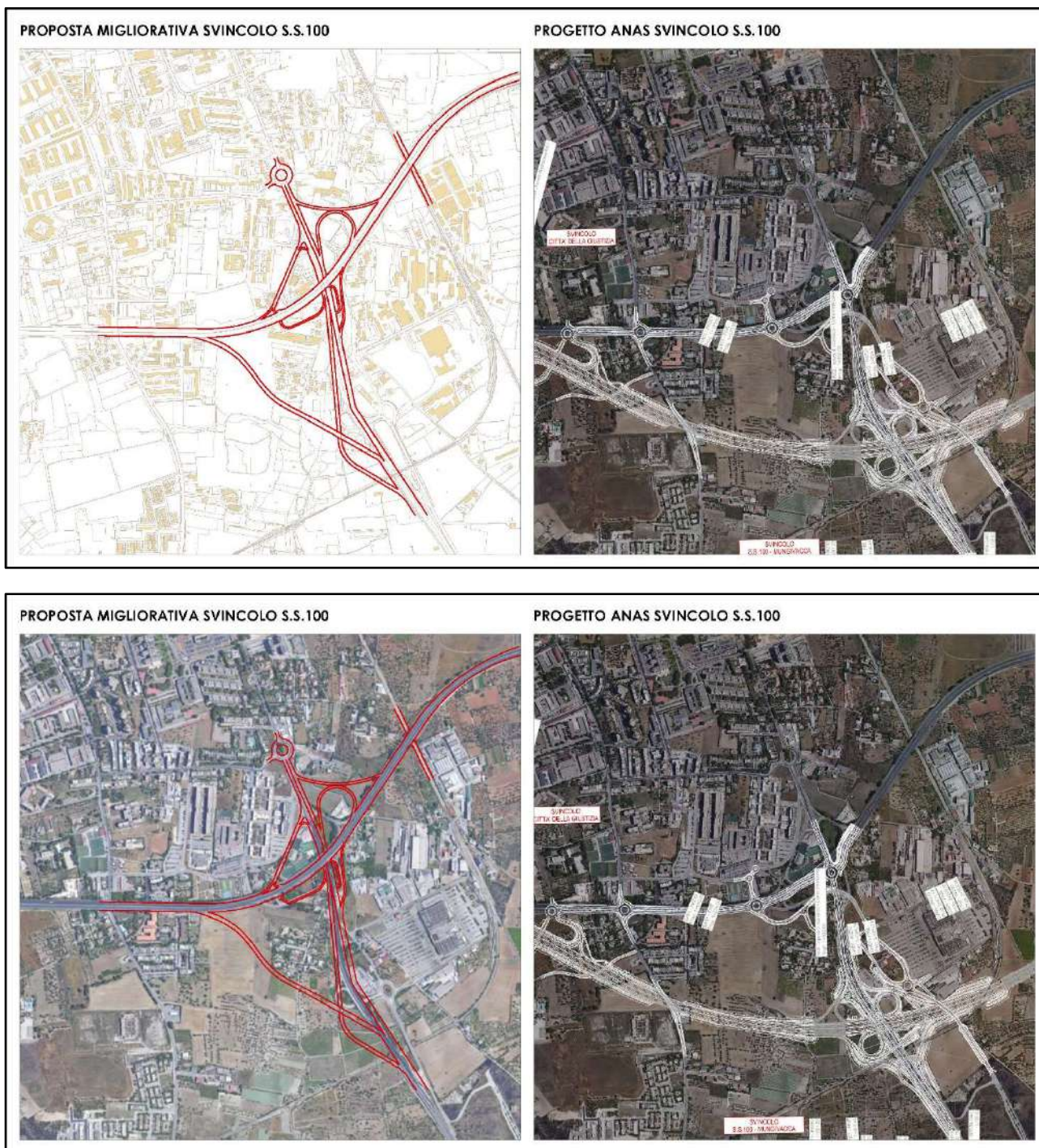


TAVOLA 4 – PROPOSTA MILIORATIVA SVINCOLO SS 100

Questa soluzione comporterebbe un notevole risparmio di risorse pubbliche (stimate in 100-120 mln di euro), minor consumo di suolo (valutabile in 150-200 mila mq), minor impatto visivo, tempi di realizzazione dimezzati, ma soprattutto non creerebbe un enorme “relitto” costituito dalla grande muraglia già abbandonata prima ancora di essere ultimata.

Traendo le conclusioni, si è illustrato come l’opera ipotizzata non risolve assolutamente i problemi del traffico derivanti dalla assenza dell’Autostrada e della Poligonale, risultando totalmente inutile lo spostamento della sede della tangenziale a cominciare dal Circolo Tennis; ma è certamente più vantaggioso deviarne il suo tragitto all’altezza di via Caldarola e fino a Torre a Mare/Mola, con notevole risparmio di risorse pubbliche e di consumo di suolo.

Bari, 04 maggio 2022

Arch. Giovanni Loiacono

Ing. Francesco Bonaduce



DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Marco Martens

7 maggio 2022

Quaderno degli appunti dell'Ing. Marco Martens

Proposta tracciato alternativo per la SS 16 Adriatica tra Bari e Mola di Bari

Io sottoscritto ingegnere Marco Martens sono già intervenuto a due incontri pubblici:

- 11 APRILE 2022 ore 17.00-19.30 per il II incontro di approfondimento online "Sistema produttivo ed economico".
- 19 APRILE 2022 ore 17.00-19.30 per il III incontro di approfondimento online "Tempi e cantieri".

In entrambi le dirette il mio intervento è stato simile, ovvero ho spiegato tre macro-aspetti critici per il percorso di Dibattito Pubblico dedicato alla scelta della variante alla SS 16 da Bari a Mola di Bari, due di metodo e uno di progetto:

- Il primo punto è una questione di metodo, ovvero essere andati in dibattito pubblico a valle di una decisione già presa dalle autorità. Esiste già un tracciato prescelto, ovvero la alternativa rosso 3. È stato scelto in modo illegittimo e contrario alla norma generale (art. 23 del D.lgs. 50/2016) di non mostrare tutte le alternative con lo stesso rango e peso e quindi lasciar scegliere alla popolazione quale sia la alternativa più favorevole.

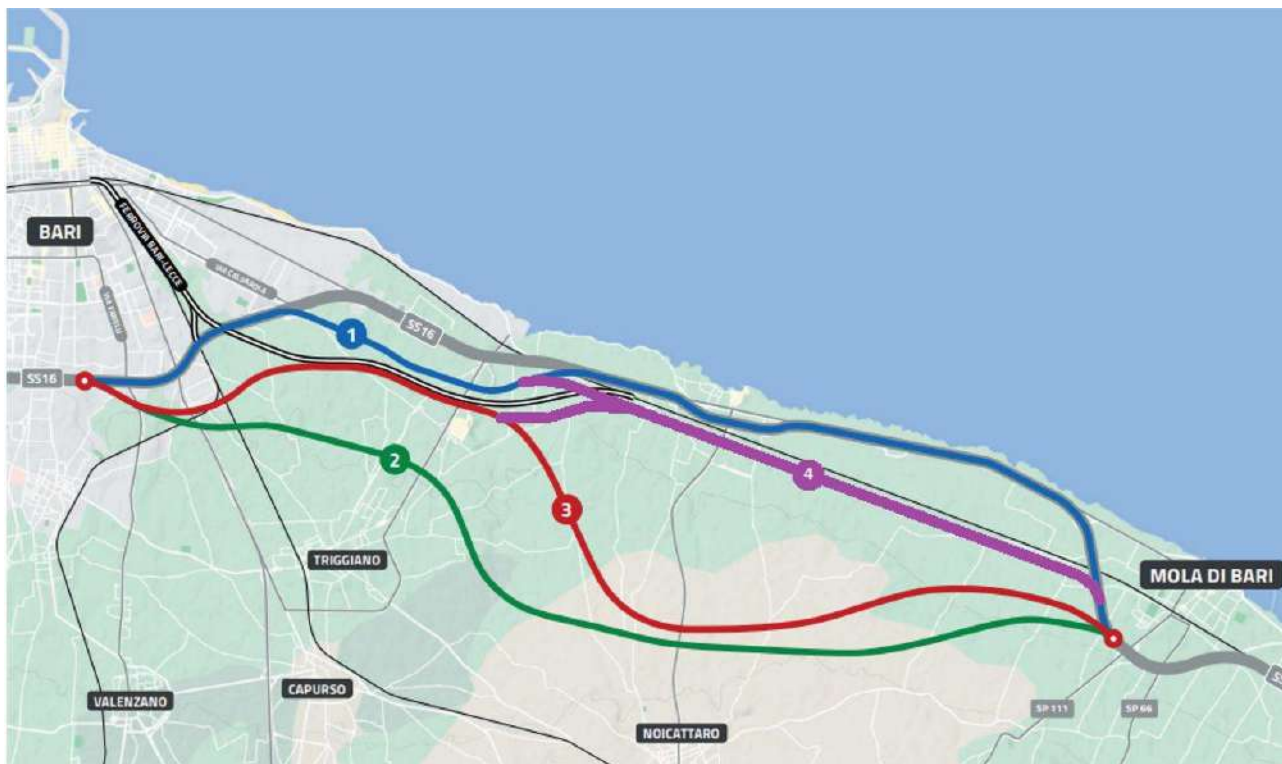


Le tre soluzioni progettuali alternative: Alternativa 1 (blu) – Alternativa 2 (verde) – Alternativa 3 (rosso).
Con doppio tratto nero il tracciato previsto della nuova ferrovia Bari-Lecce

- Sempre riguardo alla questione di metodo si segnala come seconda criticità il mancato utilizzo della comparazione tramite Matrice a Multicriteri, preferendo invece la analisi costi benefici.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
	Valore attualizzato	Valore attualizzato	Valore attualizzato
Costi d'investimento iniziale (valori economici)	353 750 101,67 €	456 295 293,12 €	397 863 059,01 €
Costi di manutenzione (valori economici)	16 545 155,78 €	19 300 771,14 €	19 140 901,66 €
Costi Totali	370 295 257,44 €	475 596 064,26 €	417 003 960,67 €
Riduzione costo generalizzato del trasporto	269 726 056,29 €	253 457 770,24 €	277 650 739,38 €
Riduzione costi ambientali	31 671 920,92 €	185 558 583,61 €	121 796 648,21 €
Riduzione incidentalità	23 350 613,33 €	73 679 539,72 €	108 930 062,71 €
Valore residuo al termine del periodo di analisi	55 187 995,96 €	71 185 909,70 €	62 069 988,93 €
Benefici totali	379 936 586,50 €	583 881 803,27 €	570 447 439,22 €
VANE	9 641 329,06 €	108 285 739,01 €	153 443 478,56 €
TIRE	3,2%	4,3%	5,1%
B/C	1,03	1,23	1,37

- Il terzo punto è il non aver considerato tra le varie alternative progettuali possibili quella più ovvia e scontata, ovvero mettersi in adiacenza, lato monte, al corridoio ferroviario adriatico tra Bari e Mola di Bari.



Il dibattito Pubblico può avere come ausilio fondamentale la Matrice a Multicriteri, dove le diverse alternative, elencate nelle colonne, sono valutate in modo omogeneo attraverso un giudizio sintetico espresso da semafori. Verde è positivo, Giallo è intermedio, Rosso è negativo.

Qui vediamo la MaM applicata al caso in esame. La prima colonna è la alternativa 1 blu, la seconda è la alternativa verde 2, la terza è la alternativa rossa 3 (la prescelta attualmente), la quarta colonna è la alternativa 4 viola variante in galleria e la quinta colonna è la alternativa 4 viola variante in viadotto.

SS 16 ADRIATICA DA BARI A MOLA DI BARI						
Macro Ambiti	Micro Ambiti	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3	Alternativa 4 Var. in galleria	Alternativa 4 Var. in viadotto
COSTI E TEMPI	Costo di realizzazione opere (M euro)	336	465	405	450	300
	Costo Espropri					
	Costo Manutenzione					
	Cantierizzazione					
	Vadotti e Galleria					
	Tempi di realizzazione (Anni)	5,5	4,5	4,5	5,5	3,5
IMPATTI AMBIENTALI	Attraversamento aree agricole di pregio					
	Attraversamento aree irrigue					
	Consumo di suolo agricolo vergine					
	Esposizione della popolazione al rumore					
	Esposizione della popolazione agli inquinanti atmosferici					
	Biodiversità					

Dalla comparazione sinottica è evidente che la colonna della Alternativa 4 Variante in Viadotto è globalmente la più conveniente e sostenibile per la popolazione e per il territorio.

Molti testi di riferimento sostengono la necessità di affiancare alla Analisi costi benefici la più completa ed eterogenea Analisi a Multicriteri:

<https://oaj.fupress.net/index.php/techne/article/download/7834/8153/>

Valutazione multicriteriale dello spazio pubblico: un metodo per le pubbliche amministrazioni

RICERCA E
SPERIMENTAZIONE/
RESEARCH AND
EXPERIMENTATION

Corrado Carbonaro, Giuseppe Roccasalva,
Dipartimento di Architettura e Design, Politecnico di Torino, Italia

corrado.carbonaro@polito.it
giuseppe.roccasalva@polito.it

Abstract. La gestione, manutenzione e riqualificazione degli spazi pubblici richiede strumenti di valutazione multicriteriali, sensibili a condizioni socio-ambientali spesso trascurate nel processo decisionale di una Pubblica Amministrazione. La ricerca ha elaborato un sistema di valutazione transcalare composto di otto indicatori. Gli indicatori concorrono, attraverso la visualizzazione su base GIS e la computazione tabellare a definire un percorso progressivo di valutazione che partendo dalla scala della città giunge all'analisi di uno spazio verde e della sua dotazione di arredi. Il metodo sperimentale tiene conto del ciclo di vita delle dotazioni degli spazi pubblici, dei vincoli normativi, delle opportunità morfologiche del territorio, del fabbisogno sociale di spazi.

Parole chiave: Riqualificazione dello spazio pubblico; Sistema di supporto alle scelte di progettazione; Valutazioni multicriteriali; Analisi GIS; ciclo di vita, Indicatori socio-metrici e ambientali.

Nuove dotazioni: i limiti normativi per gli spazi pubblici

Le caratteristiche dimensionali degli attuali spazi pubblici sono state introdotte con la prima definizione degli standard urbanistici (D.M. 1444/68). Il decreto stabiliva una dotazione minima

semplificato che non può comprendere la funzionalità o la qualità che questi spazi devono avere. A partire grossomodo dagli anni Novanta le Regioni si sono dotate di nuove regole per il governo delle trasformazioni della città che ha visto sia all'interno del dibattito scientifico sia nelle pratiche urbanistiche un approfondimento delle caratteristiche di questi spazi dando indicazioni circa la forma, la tipologia, la gestione (Roccasalva, 2019). Oggi, è di particolare importanza comprendere le funzioni delle aree verdi nei confronti delle opportunità legate alla sostenibilità urbana (Sanesi and Laforteza, 2002; Alvey, 2006) e nella prospettiva della programmazione pubblica delle loro riqualificazioni. Con la legge 221/2015 sono stati introdotti i requisiti ambientali minimi (CAM) che ogni stazione appaltante deve rispettare nell'acquisto di beni e servizi. A seguito delle direttive comunitarie, infatti, con il decreto 11/04/2008 che adotta il piano di azione nazionale per il Green Public Procurement (GPP) e del D.L. 19 aprile 2017, n. 56, i CAM sono imposti negli appalti pubblici

<http://dspace.unive.it/bitstream/handle/10579/16465/867206-1229465.pdf?sequence=2>

1.1.2 Alternative all'AcB

L'analisi costi benefici tuttavia non è di semplice realizzazione in quanto necessita di una quantità elevata di informazioni che devono essere reperite dai tecnici incaricati per lo svolgimento della stessa. Vi sono in parallelo altri metodi di valutazione utilizzati nei casi in cui vi sia la presenza di beni intangibili e di difficile monetizzazione, spesso è impossibile identificare il valore monetario preferendo calcolare la quantità fisica degli effetti per l'unità di costo. L'analisi costi efficacia ha questa peculiarità e viene utilizzata soprattutto nei progetti di assistenza sanitaria, nella sua versione analisi costi-utilità.

Un altro tipo di analisi è la cosiddetta **Multicriterio** utilizzata quando gli effetti del progetto ricadono sui beni eterogenei, passando da un'analisi mono-dimensionale, in cui gli effetti vengono comparati ai costi uno per volta, ad una multidimensionale. L'analisi multicriterio si differenzia per la possibilità di prendere maggiormente in considerazione sia aspetti quantitativi che qualitativi. Più che in alternativa, è complementare all'analisi costi-benefici, avendo così uno strumento in più per valutare la fattibilità dell'opera.

1.2 Programmare e pianificare in base ad una valutazione

Programmazione, pianificazione e progettazione sono la base per costruire una strategia solida per il futuro legato agli investimenti pubblici. Come ricorda il Documento di Analisi n.3 del 2017 "La valutazione degli investimenti pubblici", sul lato della

Si fa notare che nell'elaborato scaricabile dal sito https://dibattitopubblicogarganica.it/wp-content/uploads/P1_AMC.pdf a pagina 15 è possibile scaricare la Matrice a Multicriteri per il Dibattito Pubblico dedicato alla Garganica



Matrice di sostenibilità ambientale

ATTRIBUZIONE DEI PESI AI VALORI DEGLI INDICATORI

DAL VALORE MIGLIORE 8 AL VALORE PEGGIORE 1

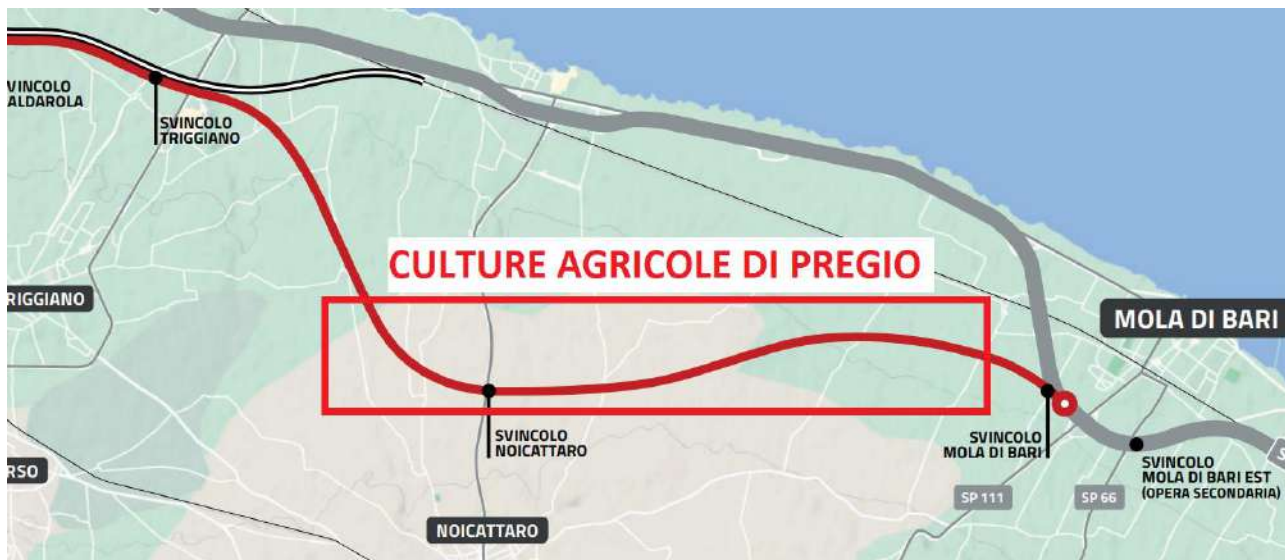
(GLI INDICATORI CON UGUALI VALORI PER TUTTE LE MACROALTERNATIVE NON SONO STATI PESATI)

MACROALTERNATIVA MIGLIORE 1A+2+3A

MACROALTERNATIVA PEGGIORE 1C+2+3B

			MACRO ALTERNATIVA 1A+2+3A	MACRO ALTERNATIVA 1B+2+3A	MACRO ALTERNATIVA 1C+2+3A	MACRO ALTERNATIVA 1D+2+3A	MACRO ALTERNATIVA 1A+2+3B	MACRO ALTERNATIVA 1B+2+3B	MACRO ALTERNATIVA 1C+2+3B	MACRO ALTERNATIVA 1D+2+3B								
05.11	Criterio: un'adeguata tutela del patrimonio culturale	1.01	0,900	8	0,902	7	0,970	4	0,971	3	0,967	6	0,976	5	0,970	2	0,974	1
		1.02	0,972	8	0,982	7	0,988	5	0,955	6	0,943	4	0,908	3	0,970	1	0,970	2
		1.03	0,990	X	0,990	X	0,990	X	0,990	X	0,990	X	0,990	X	0,990	X	0,990	X
		1.04	0,917	8	0,902	6	0,988	5	0,967	7	0,970	4	0,908	2	0,988	1	0,988	3
05.12	Sviluppo in sintonia con il paesaggio	1.05	0,940	8	0,974	6	0,942	4	0,903	5	0,969	7	0,924	2	0,970	1	0,926	3
		1.06	0,914	8	0,993	7	0,908	5	0,902	6	0,903	3	0,941	4	0,925	1	0,930	3
05.21	Tutelare lo scudo e la qualità della vita	1.07	0,992	7	0,992	5	0,922	1	0,993	3	0,943	8	0,952	6	0,942	2	0,974	4
		1.08	0,917	7	0,984	5	0,978	1	0,919	3	0,926	8	0,968	6	0,988	2	0,920	4
05.22	Tutelare lo scudo e la qualità della vita - Attrazione	1.09	0,931	6	0,978	5	0,929	4	0,978	7	0,968	8	0,925	2	0,988	1	0,921	3
		1.10	0,983	8	0,983	8	0,941	4	0,921	2	0,948	8	0,983	8	0,941	4	0,941	2
05.23	Prerogative di tutela del patrimonio storico-artistico	1.11	0,905	1	0,970	2	0,940	7	0,945	4	0,920	6	0,924	3	0,944	8	0,942	5
		1.12	0,940	8	0,974	6	0,942	4	0,903	5	0,903	7	0,924	2	0,970	1	0,926	3
05.31	Coltivare il consumo di suolo in particolare nelle aree agricole	1.13	0,970	8	0,908	5	0,909	1	0,909	2	0,970	8	0,976	8	0,909	3	0,940	4
		1.14	0,920	6	0,990	5	0,909	8	0,909	7	0,970	2	0,976	1	0,970	4	0,970	3
05.41	Conservare e tutelare la biodiversità	1.15	0,916	8	0,904	7	0,978	3	0,975	6	0,978	5	0,978	4	0,978	1	0,978	2
		1.16	0,970	8	0,970	7	0,970	5	0,970	7	0,970	4	0,970	3	0,970	1	0,970	3
		1.17	0,990	4	0,990	7	0,940	8	0,990	5	0,990	1	0,990	3	0,990	7	0,990	2
05.51	Mantenimento e degli assetti territoriali e del contesto di guida	1.18	0,970	8	0,970	7	0,981	2	0,987	4	0,987	6	0,987	5	0,970	1	0,980	3
		1.19	0,990	8	0,978	7	0,972	5	0,990	6	0,940	4	0,921	3	0,921	1	0,920	2
05.61	Razionalizzazione spesa	1.20	0,990	1	0,979	5	0,954	7	0,943	3	0,943	3	0,954	7	0,979	8	0,980	5
		1.21	0,990	1	0,984	3	0,988	6	0,942	2	0,974	4	0,972	7	0,974	8	0,988	5
PUNTEGGIO TOTALE			129	117	89	93	106	84	58	62								

Il tracciato che nella planimetria generale da me mostrata è indicato in viola come alternativa numero 4 risponde ad un requisito fondamentale che è quello di prevedere consumo di suolo minimo, di non creare corridoi nelle fertili campagne tra bari Noicattaro e Mola di Bari, dove sono ubicate coltivazioni di alto pregio di uva ed olivi secolari.



La soluzione proposta non inventa nulla di nuovo e adotta una strategia che in passato molte volte Anas ha già utilizzato per raddoppiare la capacità di un percorso stradale esistente.

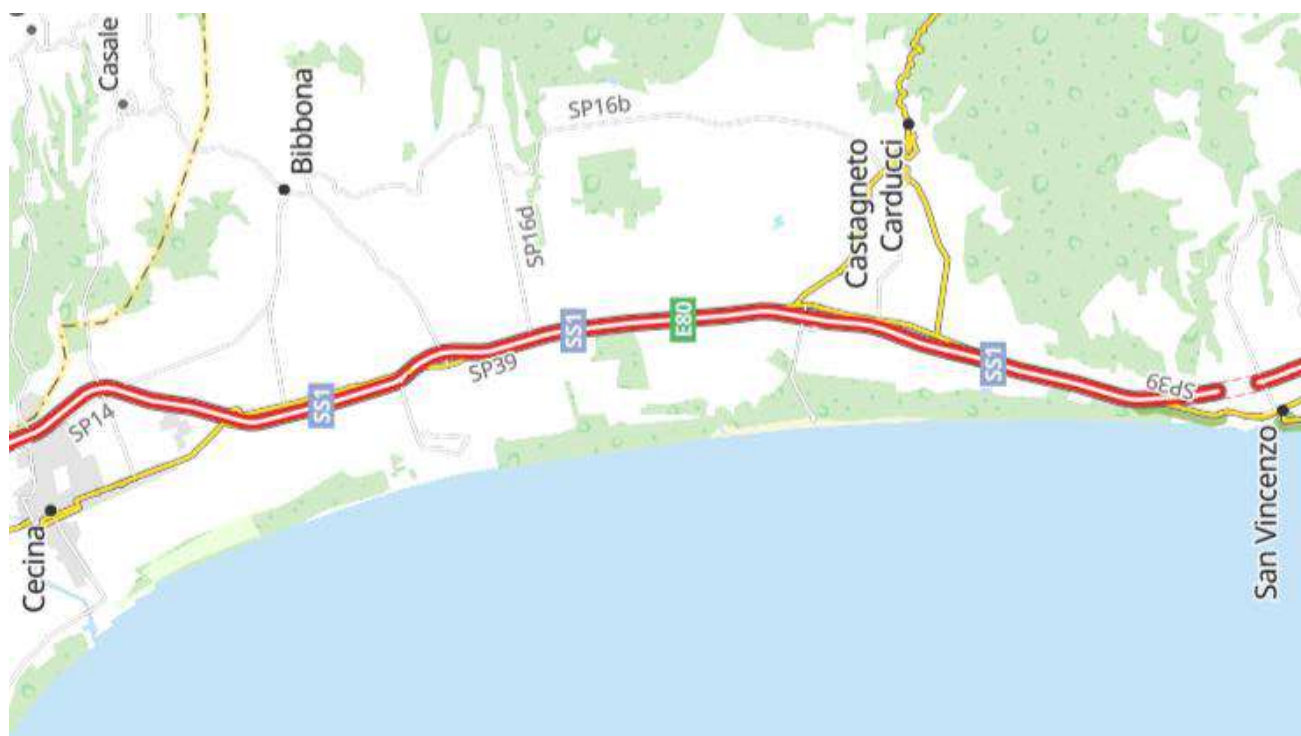
L'esempio principe è quanto avvenuto per la SS1 Aurelia tra Grosseto e Rosignano nei primi anni 90.

La vecchia strada statale a singola carreggiata e singola corsia per direzione di marcia era ormai evidentemente inadeguata ai sempre crescenti flussi di traffico. Essendo molti centri urbani sviluppatasi lungo i lati della sua banchina era impensabile un allargamento in sede. Quindi si progettò un corridoio a 4 corsie in quasi continua adiacenza al doppio binario della ferrovia tirrenica Roma Pisa.

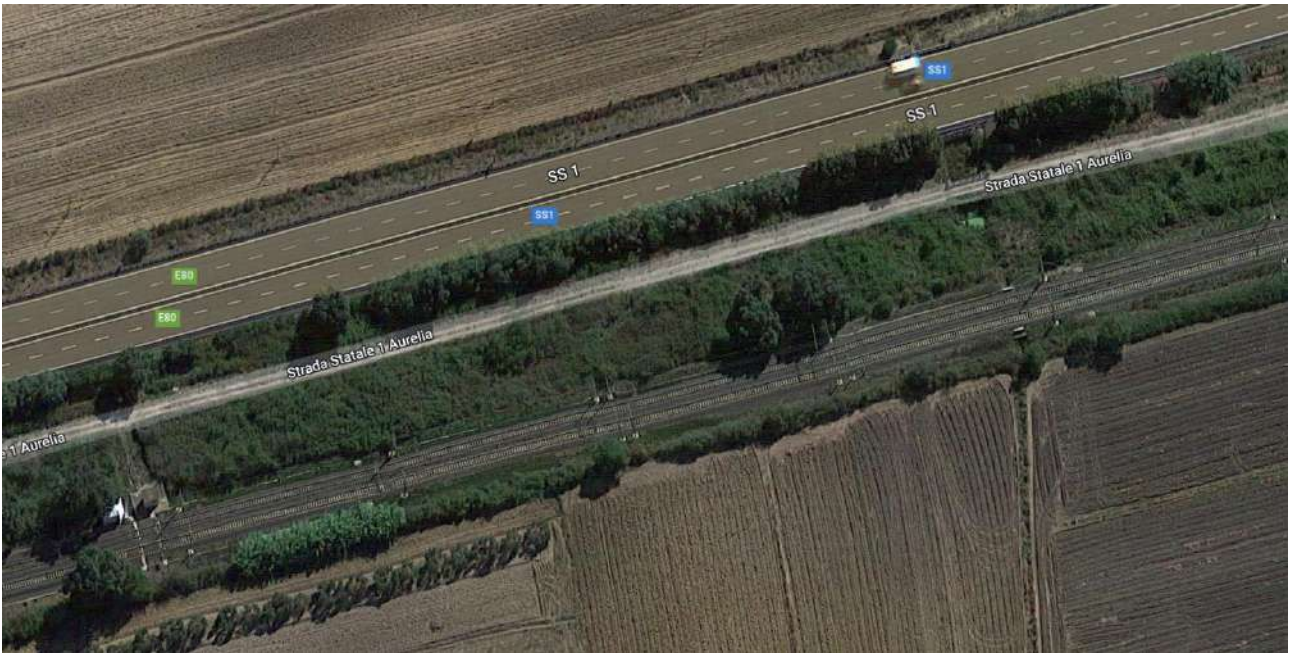
Questo è il tratto della nuova SS 1 tra Follonica e Venturina, in adiacenza alla ferrovia.



Questo è il tratto della nuova SS 1 tra San Vincenzo e Cecina, in adiacenza alla ferrovia.



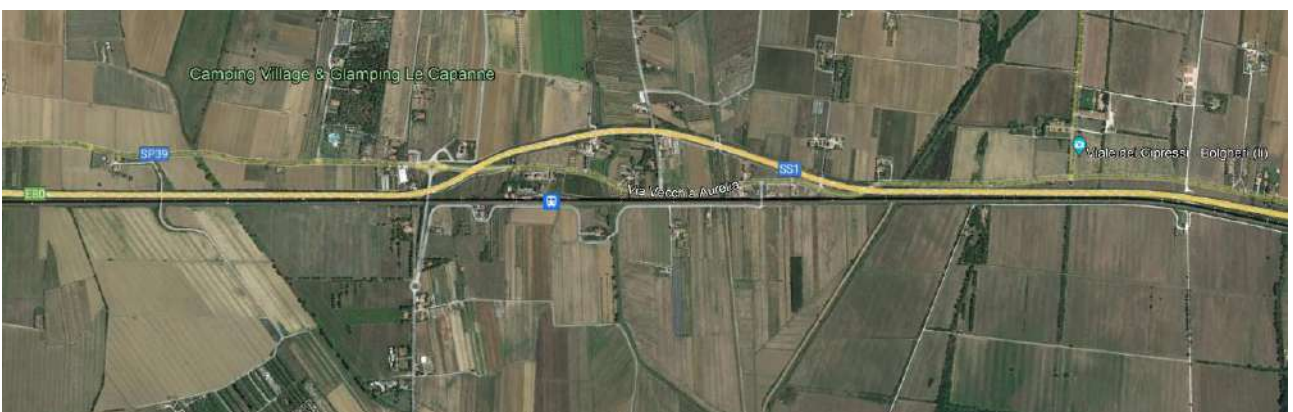
Particolare del tratto tra Grosseto e Braccagni, , in adiacenza alla ferrovia. Notare il franco utilizzando come distanza tra il doppio binario preesistente e il nuovo sedime a 4 corsie della Variante Aurelia.



Il tratto tra Follonica e Venturina, in adiacenza alla ferrovia. Notare la SP 39 che sarebbe la vecchia Aurelia declassata a strada provinciale



Il tratto presso Marina di Bibbona, in adiacenza alla ferrovia.

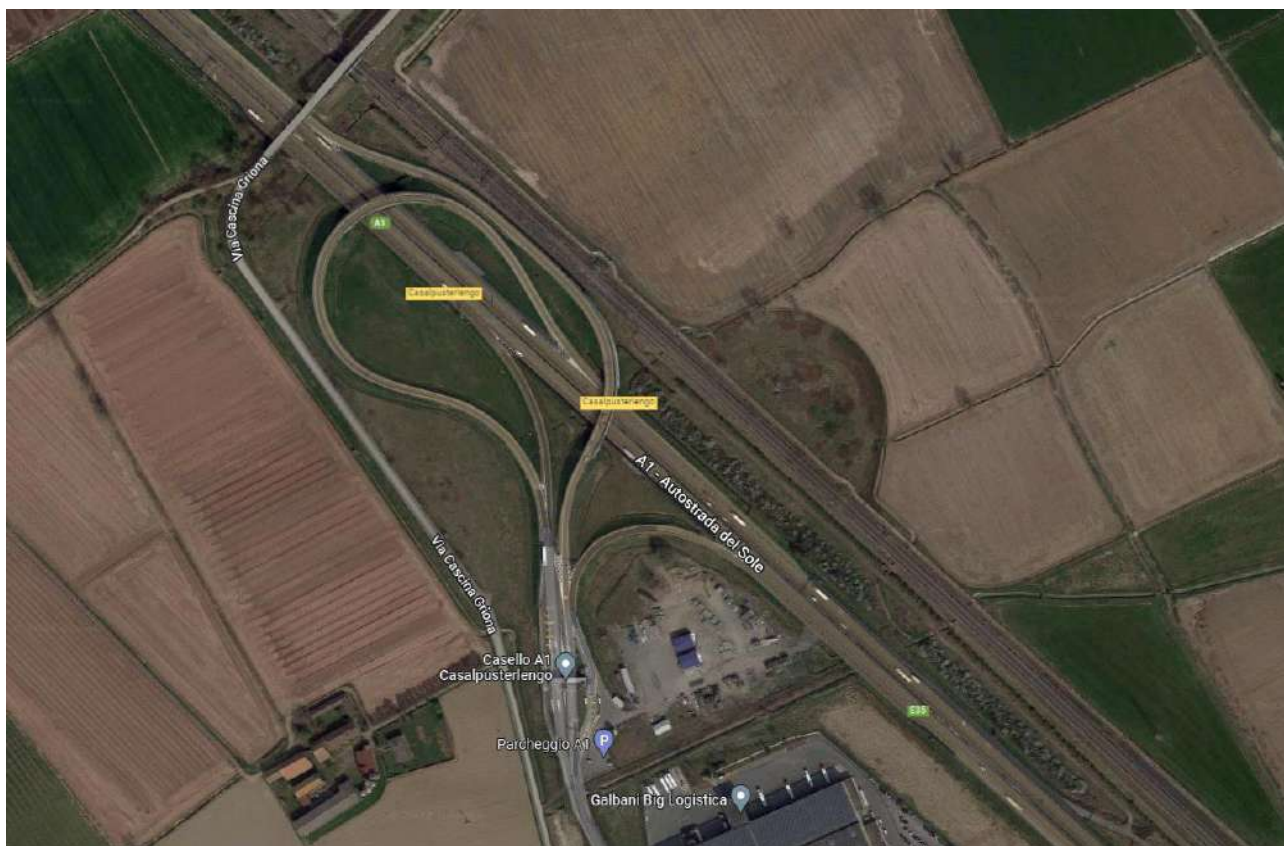


Ci sono altri mille esempi di costruzione di strade extraurbane principali e autostrade costruite in adiacenza parallela a ferrovie esistenti in Italia e all'estero.

Basti citare la BreBeMi realizzata accanto alla Alta Velocità Milano Verona Venezia.



Oppure la Alta Velocità tra Milano e Bologna realizzata in adiacenza alla Autostrada del sole.



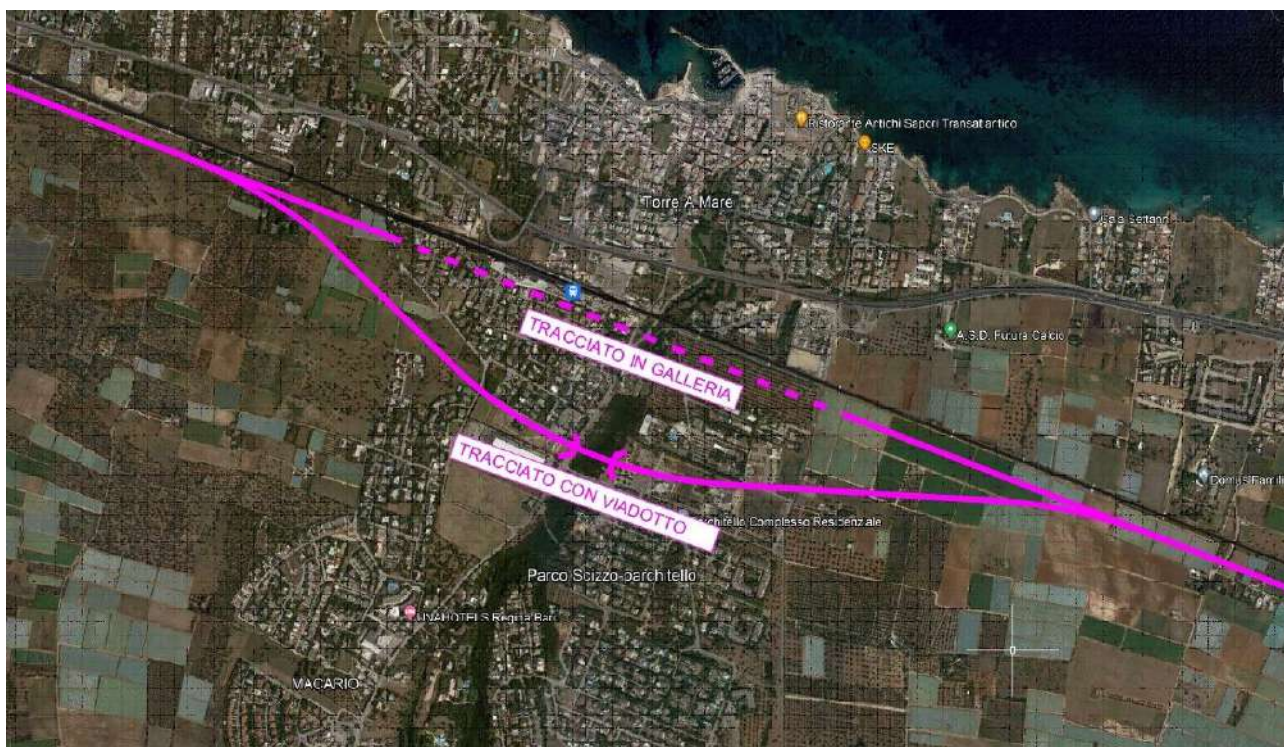
Per l'attacco a nord di questo tracciato alternativo viola indicato come numero 4 si propongono due alternative:

- Sfiocco dal tracciato della alternativa 1 prima di San Giorgio, con successivo scavalco della futura variante ferroviaria.
- Sfiocco da tracciato della alternativa 3, per rimanere sempre in adiacenza lato monte alla futura variante ferroviaria.



Il punto critico di questa soluzione è l'attraversamento della zona interna di Torre a Mare. Si propongono sue alternative:

- 1) in galleria sotto alla Lama, rimanendo adiacente alla ferrovia (rappresentata con il tratteggio).
- 2) in variante con scavalco in viadotto sulla Lama.





DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Comune di Triggiano

10 maggio 2022



COMUNE DI TRIGGIANO

CITTA' METROPOLITANA DI BARI

Ufficio del Sindaco

Piazza V.Veneto,46 -70019 Triggiano (Ba)

Tel: 0804628242 - Pec: sindaco@pec.comune.triggiano.ba.it

Prot. 16871/2022

Alla coordinatrice dibattito pubblico

SS 16 Adriatica "Bari – Mola"

dott.ssa Maddalena Rossi.

Email: coordinatrice@dibattitopubblicobarimola.it

info@dibattitopubblicobarimola.it

Oggetto: Trasmissione documento tecnico

Si trasmette il documento elaborato dall'Osservatorio del Comune di Triggiano, relativo al progetto per la variante SS 16 Bari – Mola, oggetto del dibattito pubblico.

Cordialità.

Triggiano, 10/05/2022

Il Sindaco

dott. Antonio Donatelli

ANTONIO
DONATELLI
10.05.2022
12:31:38
GMT+01:00



DOCUMENTO TECNICO

Con Deliberazione n.32 del 29/07/2021 il Consiglio Comunale di Triggiano Istituisce l' "Osservatorio per la variante ferroviaria Bari Sud e la variante SS16 Bari Mola", ciò ai sensi del vigente Statuto Comunale.

Tale istituzione si rendeva indispensabile "... per il monitoraggio dei citati progetti per la parte incidente sul territorio comunale, anche al fine di informare costantemente la cittadinanza in relazione alle inevitabili problematiche di carattere ambientale", così come esplicitato nel testo della Deliberazione Consigliare.

Ai sensi del deliberato Regolamento, si stabiliva che la composizione dell'Osservatorio prevedesse la presenza di:

- Il Sindaco o un suo delegato;
- L'Assessore e/o il delegato ai rami Opere pubbliche, Urbanistica e Ambiente;
- N.3 Consiglieri Comunali, nominati dal medesimo Consiglio;
- Rappresentanti delle associazioni maggiormente rappresentative presenti sul territorio in materia di Opere pubbliche, Urbanistica ed Ambiente, nel numero massimo di 6.

Ai fini della sua composizione, in data 22/10/2021 veniva pubblicato Avviso pubblico avente ad oggetto: "Manifestazione di interesse per l'individuazione dei rappresentanti delle associazioni maggiormente significative presenti sul territorio in materia di opere pubbliche, urbanistica ed ambiente per la costituzione dell'Osservatorio ...".

In data 14/12/2021, intanto, il Consiglio Comunale con Deliberazione n.57, provvedeva alla "nomina dei Consiglieri Componenti dell'Osservatorio comunale...".

Con Determinazione Dirigenziale n.55 del 27/01/2022 del Dirigente responsabile del settore Polizia Locale – Ambiente – Sicurezza sociale, Cultura, in esito alla fase istruttoria di esame dei *curricula* pervenuti a seguito del bando pubblico di cui sopra, venivano individuati i sei componenti dell'Osservatorio.

Il Sindaco, con Decreto n.4 del 03/02/2022 costituiva l'Osservatorio Comunale nelle persone di: Dott. Antonio Donatelli (Sindaco Comune di Triggiano); Dott. Vito Giuseppe Lagioia (Consigliere comunale delegato ai rami Urbanistica e Ambiente); Francesco Saverio Triggiani (Consigliere comunale); Dott.ssa Angela Napoletano (Consigliere comunale); Dott. Giovanni Campobasso (Consigliere comunale); Ing. Nicola Affatato (privato cittadino esperto); Ing. Maria Ancona (privato cittadino esperto); Ing. Sebastiano Carbonara (Associazione Kamaludu); Luca Vito Di Gioia (Associazione L'Upupa in Lama San Giorgio); Arch.

Valentina Marucci (privato cittadino esperto); Dott. Enzo Selvaggio (Associazioni Agesci e Masci). L'Osservatorio si è insediato nel mese di Marzo ed ha proceduto essenzialmente all'approfondimento delle procedure ed atti relativi alla Variante della SS16 da Bari a Mola.

L'Osservatorio, mediante i suoi componenti:

- ha partecipato alla riunione tenutasi in data 17/03/2022 (Secondo incontro informativo territoriale – Comune di Triggiano) nell'ambito del Dibattito Pubblico previsto per legge;
- si è posto in contatto con parti della società civile e con le associazioni ambientaliste;
- ha partecipato agli incontri di approfondimento, con particolare riguardo al secondo incontro tenutosi in data 11/04/2022 durante il quale veniva approfondito l'aspetto economico e l'analisi costi/benefici;
- si è riunito più volte presso la Casa Comunale.

Nel frattempo sono stati effettuati sopralluoghi più mirati ai siti d'intervento interessati dalle alternative progettuali con esperti e operatori del territorio.

L'Osservatorio ha altresì esaminato:

- Il progetto di fattibilità tecnica ed economica datato luglio 2021;
- Il Dossier di progetto SS16 Adriatica variante nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari;
- La documentazione relativa alla procedura, fornita dall'Ufficio a valle dell'incontro del 12/04 c.a.

Alla luce degli approfondimenti effettuati, delle verifiche e sopralluoghi svolti, premesso:

- Che in sede di Conferenza di Servizi preliminare, ed in particolare nell'incontro conclusivo del 19/12/2019 veniva individuato il tracciato "prescelto" per la variante in questione secondo l'ipotesi dell'alternativa 3 (di cui al Dossier di progetto). Il Sindaco di Triggiano esprimeva un parere favorevole condizionato, come più chiaramente riportato nella nota prot.n. 38236 del 19/12/2019 allegata al Verbale (All.1).
- Per dichiarazione del Sindaco in sede di Osservatorio, tale parere veniva espresso nonostante le forti perplessità relative al tracciato 3, preferendo la soluzione relativa all'alternativa 1 e ciò in relazione all'impatto devastante dell'opera sul territorio di Triggiano. L'unanimità della Conferenza di Servizi Preliminare veniva conseguita con forte disagio da parte dei Sindaci di Triggiano e di Noicattaro, anche in virtù di scongiurare la perdita del finanziamento disponibile pari a 250 milioni di euro di fondi FSC, così come sostenuto dall'Anas.

In tale sede, il Sindaco di Bari chiedeva "... di sviluppare nella fase progettuale successiva la possibilità di anticipare l'innesto tra l'attuale tangenziale e la costruenda, in maniera da consentire un funzionale collegamento con l'area delle caserme "Milano-Capozzi" individuate come sede unica degli Uffici giudiziari ...". In virtù di tale dichiarazione, di fatto, la Conferenza di Servizi approvava un tracciato, riportato nell'elaborato grafico "Corografia di progetto" sottoscritto fra le parti, ma che sarà successivamente rettificato nelle Alternative Progettuali presentate.

- Con comunicazione prot.n. 31398 del 18/10/2021 l'Anas dava avvio al procedimento di dibattito pubblico, istituito dall'art. 22 del D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii. e regolamentato dal D.P.C.M. 10/05/2018 n.76, comunicando che "...Lo scopo del Dibattito Pubblico è quello di presentare al pubblico il progetto del nuovo collegamento stradale e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell'opera, Anas spa, di migliorare il progetto e di valutarne la fattibilità. Il percorso è aperto a tutta la comunità territoriale ed è organizzato affinché tutti gli interessati possano ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere ed ottenere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare criticità o temi da approfondire, e proporre soluzioni migliorative. Il presente Dibattito Pubblico viene attivato nella prima fase di elaborazione del progetto di fattibilità tecnica economica quando le **alternative progettuali sono ancora aperte** ed il proponente può ancora modificare il progetto."
- Vi è di fatto che nel Dibattito Pubblico è stato posto in esame il Progetto di fattibilità tecnico – economica riferita alla sola Alternativa 3, (modificato rispetto al Tracciato presentato e approvato in sede di Conferenza di Servizi), anche se sono stati espressi riferimenti al Documento di fattibilità delle alternative progettuali. In sostanza, a parere di questo Osservatorio, il tema del dibattito è stato canalizzato esclusivamente sulla presentazione della sola Alternativa 3, non fornendo una comparazione tecnica delle tre alternative.
- Proprio lo studio da parte dell'Osservatorio di tale progetto di fattibilità tecnica, con approfondimenti circa la consistenza delle opere che si prevede di realizzare (sottopasso della SP60, ponte sulla Lama San Giorgio, serie di importanti opere d'arte per assicurare il mantenimento dell'attuale viabilità rurale del territorio attraversato, l'isolamento della zona commerciale/artigianale, l'impatto della cantierizzazione in fase esecutiva...) ha convinto l'Osservatorio a ritenere inopportuna ed impattante dal punto di vista paesaggistico-ambientale la realizzazione della variante secondo il tracciato 3, circostanza già rappresentata dal Sindaco nei vari incontri a tema tenutisi a livello di Anas, Regionale e Ministeriale.
- D'altra parte, proprio nel corso del Dibattito pubblico è emerso con chiarezza il permanere della fattibilità della soluzione 1 (vedi Dossier di progetto – rif. Pag.18); in particolare, questa alternativa "conservativa", rispetto al tracciato esistente, è possibile sia fisicamente che strutturalmente, non

invade territori produttivi e di valore ambientale perimetrati ai fini dell'Istituzione dell'area protetta "Lama San Giorgio – Giotta". A tal proposito, vi è da precisare che tale soluzione **non è stata "approfondita" nel Dibattito Pubblico**, ma solo contemplata quale "alternativa", quando per ratio avrebbe dovuto essere esaminata nei particolari anche solo per deciderne l'infattibilità.

- Intanto, il progetto e il costo dell'opera, inizialmente previsto in 250 milioni, sono stati letteralmente azzerati ed è stato ipotizzato tutt'altro progetto finora stimato in euro 585 milioni.
- La Prof.ssa Monica Pasca componente della commissione tecnica di valutazione di impatto ambientale del MITE, in occasione della conferenza stampa di apertura del dibattito pubblico ha affermato che "la valutazione delle alternative è uno dei punti fondamentali e imprescindibili sulla valutazione di impatto ambientale...tutti gli aspetti positivi e negativi delle alternative dovranno essere riportate in valutazione d'impatto ambientale e messe in discussione. **In questa fase si devono evidenziare tutti gli aspetti delle tre soluzioni e pertanto la questione non è chiusa...**"
- Inoltre, la Presidente della Commissione nazionale per il dibattito pubblico in seno al Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità sostenibile, richiamando la nota Anas prot. STM n. 3329 del 18 ottobre 2021, metteva in evidenza come il .."Dibattito Pubblico viene attivatoquando le alternative progettuali sono ancora aperte ed il proponente può ancora modificare il progetto"(All. 2);
- Negli incontri in seno al dibattito pubblico è emerso che **gli aspetti paesaggistici non risultano superati**, anzi, di contro, depongono in favore della soluzione dell'allargamento in sede.

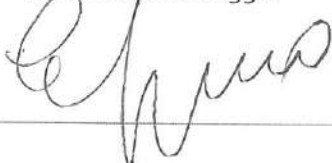
Pertanto, in virtù di quanto sopra espresso, questo Osservatorio:

- A fronte dei cambiamenti apportati nei tracciati rispetto alla Conferenza di servizi e alle questioni relativi al finanziamento dell'Opera, ritiene che la migliore soluzione sia la cosiddetta "Alternativa 1" da tutti i punti di vista (idrogeologico, morfologico, viabilistico...) ma soprattutto per quanto concerne l'impatto ambientale, paesaggistico e archeologico;
- Chiede all'Anas approfondimenti puntuali circa la realizzazione dell'ammodernamento stradale in sito della SS16, con specifico riferimento al tratto San Giorgio – Torre a Mare, sottoponendone i risultati ai Comuni interessati;
- L'Osservatorio rimane costruttivamente a disposizione per ogni ulteriore confronto ed approfondimento in merito agli sviluppi consequenziali.

Triggiano, 9 maggio 2022.

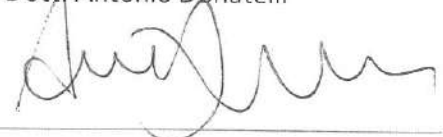
Il rappresentante dell'Osservatorio

Dott. Enzo Selvaggio



Il Sindaco

Dott. Antonio Donatelli





Comune di Triggiano

Il Sindaco

Prot. N. 38236 del 18/12/19
Trasmessa a mezzo PEC

Spett.le
Regione Puglia
Assessorato Infrastrutture, Mobilità e LL.PP
Via Gentile, 52
70026 - BARI
P.E.C.: segreteria.mobilita@regione.puglia.it

Spett.le
ANAS SPA
Struttura Territoriale Puglia
Viale Luigi Einaudi, 15
70125 - BARI
P.E.C.: anas.puglia@postacert.stradeanas.it
E-mail: n.marzi@stradeanas.it

Oggetto: **SS16 ADRIATICA**
VARIANTE ALLA TANGENZIALE DI BARI NEL TRATTO DA BARI A MOLA DI BARI
Esame sintetico della soluzione prospettata da ANAS come prescelta

Con riferimento all'oggetto, ad esito delle Commissioni consiliari del 27/11/2012, 09/12/19 e del 16/12/2019, aventi ad oggetto la presentazione della soluzione prospettata da ANAS come prescelta, esaminate le criticità che la medesima genera sul territorio comunale in termini di impatto paesaggistico/ambientale e sulle attività produttive, nonché attesa la cesura che determina fra diversi e strategici contesti urbanizzati, non esclusa la frazione di S. Giorgio, si illustrano nel seguito talune condizioni imprescindibili che dovranno essere recepite sia nel progetto sia, per quanto riguarda le competenze della Regione Puglia, nell'ambito della pianificazione territoriale.

Canale territoriale

Il PRG di Triggiano prevede, in quanto prescritto dalla Regione Puglia durante il procedimento di formazione del medesimo PRG, un cosiddetto "Canale territoriale", ovvero un corridoio di larghezza pari a 600 metri asseritamente pensato quale area di attraversamento della infrastruttura in questione, nonché di altre infrastrutture lineari.

Atteso che la soluzione prospettata da ANAS come prescelta, nonché la nuova ferrovia, s'insediano su corridoi territoriali assolutamente diversi da quello interessato e all'uopo preservato dal succitato



Comune di Triggiano

Il Sindaco

Canale, nonché atteso che queste due infrastrutture concludono definitivamente gli scenari di collegamento in attraversamento del territorio di Triggiano, s'impone, per ragioni che appaiono assolutamente ovvie, l'eliminazione dal PRG di tale elemento di tutela.

Intersezioni: implicazioni trasportistiche ed urbanistiche

Considerato che la soluzione prospettata da ANAS come prescelta appare fortemente detrattiva per il territorio comunale, peraltro creando una cesura fra contesti urbanisticamente strategici, è assolutamente inaccettabile che la stessa non apporti alcun beneficio in termini trasportistici a livello comunale, di talché è imprescindibile che il progetto implementi:

- nell'intersezione con la S.P. 60, che si presume non poter essere a raso, uno svincolo "a quadrifoglio" che ne consenta la fruibilità in direzione nord e in direzione sud, sia in accesso che in uscita, peraltro considerando che l'assenza di un siffatto svincolo avrebbe gravi riflessi sull'utilità trasportistica a livello provinciale che la medesima S.P. 60 svolge.
- nell'intersezione con la strada vicinale S. Marco, anche in connessione alla strada vicinale Monte, oltre la lama S. Giorgio in direzione Sud, uno svincolo, eventualmente anche solo "a salto di montone" o funzionalmente analogo, che consenta di riconnettere la viabilità locale in attraversamento del sovrappasso sulla nuova ferrovia già all'uopo previsto, ciò in considerazione della rilevanza dell'area commerciale in fregio all'attuale SS16;
- nei pressi della lama Cutizza, nell'intersezione con l'asse di collegamento previsto per la nuova stazione interrata della ferrovia, uno svincolo, eventualmente anche solo "a trombettina", che consenta di riconnettere la soluzione prospettata da ANAS con l'asse medesimo, dunque con la successiva rotatoria, nonché, al fine di perfezionare il collegamento con la SS 100, la realizzazione di un semiarco di collegamento fra viale Addison e il viale di collegamento alla zona di Bariblu.

Correlativamente all'intersezione con la S.P. 60, dunque all'implementazione dello svincolo "a quadrifoglio" nel progetto della soluzione prescelta, in un'ottica compensativa degli effetti della soluzione medesima sulle attività produttive agricole, la Regione Puglia dovrà assicurare, in variante al PRG, il potenziamento dell'area commerciale nel contesto di Bariblu affinché la stessa possa divenire un "Parco permanente attrezzato" come definito dal vigente Codice del Commercio, ciò al precipuo fine di compensare anche le perdite occupazionali in agricoltura derivanti dalla realizzazione dell'opera, nonché dunque di garantire la stabilità del PIL comunale creando opportunità alternative.

Ponte sulla Lama S. Giorgio

Considerata la valenza paesaggistica della lama S. Giorgio, peraltro acclarata *ex lege*, è imprescindibile che il ponte sulla medesima sia realizzato in acciaio Corten®, dunque non in cls, né con soluzione mista. Altresì, ai fini della valorizzazione del paesaggio della suddetta lama, onde compensare le detrazioni che l'opera comporta, si ritiene imprescindibile che la stessa implementi le funzionalità dei cosiddetti "ponti abitati" come da schema grafico che si allega.

Contrada Telegrafo

Al fine di non deturpare oltremodo il paesaggio in contrada Telegrafo, nonché onde assicurare l'interconnessione fra le aree agricole attraversate, si ritiene imprescindibile che la soluzione prospettata da ANAS come prescelta attraversi la contrada medesima in trincea profonda e che la



Comune di Triggiano

Il Sindaco

viabilità poderale e vicinale resti interconnessa da ponti a livello in acciaio Corten® ovvero in legno e acciaio Corten®.

Parco urbano lineare

Atteso che l'area lineare ricompresa fra la soluzione prospettata da ANAS come prescelta, la lama S. Giorgio, la nuova ferrovia e la lama Cutizza non sarà più utilizzabile per l'attività produttiva agricola, si ritiene che la stessa, onde non diventi un luogo di degrado e di abbandono, sia trasformata, nell'ambito del progetto in un parco lineare di collegamento fra le due anzidette lame.

Aree di cantiere

L'invasività della soluzione prospettata da ANAS come prescelta determina la necessità di un approfondito studio circa le aree di cantiere, circa la loro interferenza con la viabilità vicinale ed interpoderale, nonché uno studio che, considerata la valenza paesaggistica del territorio attraversato, preveda, quale condizione essenziale, i necessari ripristini secondo tecniche di ingegneria naturalistica.

Riconnessione della continuità idraulica di lama "Cutizza"

Correlativamente al terzo alinea della sezione "*Intersezioni: implicazioni trasportistiche ed urbanistiche*" si ritiene indispensabile che il progetto preveda il ripristino della continuità idraulica della lama Cutizza, impropriamente alterato da attività non autorizzate, su limitate aree di proprietà comunale.

Considerato quanto sopra, attesa la sensibilità in ordine al problema concernente l'eventualità che le risorse previste per il progetto siano definitivamente perdute, si esprime sull'opera un parere favorevole a condizione che le soluzioni compensative descritte siano puntualmente recepite.

Si porgono ossequi.

Il Sindaco

(f.to Dott. Antonio Donatelli)



Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibile

CNDP

Commissione nazionale
per il dibattito pubblico

LA PRESIDENTE

All'ANAS S.p.A
Struttura Territoriale Puglia
Sede di Bari
c.a. ing. Antonio Scalamandrè
c.a. arch. Fernanda Faillace
anas@postacert.stradeanas.it

Al Coordinatore del Dibattito Pubblico
S.S. n. 16 Adriatica– tronco Bari - Mola
di Bari
arch. Maddalena Rossi
avventuraurbanasrl@pec.it

e p.c. Esponenti delle associazioni e Comitati
territoriali dei bari, Mola di Bari,
Noicattaro e Triggiano
difesa.territorio.molese@pec.it

Oggetto: riscontro alla “Richiesta ripristino condizioni di legittimità del procedimento per la realizzazione della variante SS16 “Adriatica” tratto bari Mungivacca – Mola di Bari”.

La presente fa riferimento alla nota prot. STM del 28 marzo 2022, n. 1035, pervenuta a questa Commissione Nazionale per il Dibattito Pubblico, nella quale si evidenzia che nell’ambito del Dibattito Pubblico della “S.S. n. 16 Adriatica– tronco Bari - Mola di Bari” non si è tenuto conto dell’alternativa progettuale approvata in Conferenza dei Servizi e che ANAS S.p.A indice l’avvio del dibattito pubblico avente ad oggetto un nuovo progetto di fattibilità non approvato.

Secondo quanto comunicato da ANAS S.p.A, con nota prot. STM del 18 ottobre 2021, n. 3329:

“Lo scopo del Dibattito Pubblico è quello di presentare al pubblico il progetto del nuovo collegamento stradale e di raccogliere osservazioni e proposte per consentire al proponente dell’opera, Anas SpA, di migliorare il progetto e di valutarne la fattibilità.

Il percorso è aperto a tutta la comunità territoriale ed è organizzato affinché tutti gli interessati possano ricevere una informazione completa sul progetto, chiedere ed ottenere chiarimenti da parte dei progettisti, indicare criticità o temi da approfondire, e proporre soluzioni migliorative.

Il presente Dibattito Pubblico viene attivato nella prima fase di elaborazione del progetto di fattibilità tecnica economica quando le alternative progettuali sono ancora aperte ed il proponente può ancora modificare il progetto”.

Considerato quanto sopra, si chiede:

1. ad ANAS S.p.A, di fornire chiarimenti in merito alla nota in oggetto;
2. al Coordinatore del Dibattito Pubblico, se le alternative progettuali sono emerse nel corso del Dibattito Pubblico ed se ci sono state eventuali discussioni.

Si invitano Anas S.p.A e il coordinatore voler dare cortese riscontro.

L'occasione è gradita per porgere cordiali saluti.

La Presidente
Cons. Caterina Cittadino





DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Luisa Giampetruzzi
GMP tech

12 maggio 2022

COMUNE di BARI

**IMPIANTO DISTRIBUZIONE CARBURANTI SITO
42691 BARI SS16 KM 804+092**

TITOLARITÀ: IP (ITALIANA PETROLI SPA)

**Valutazioni su soluzione scelta nuovo tracciato
Tangenziale di Bari**

12/05/2022

TECNICO:
LUISA
GIAMPETRUZZI
Architetto
N. 1515 -
ORDINE degli ARCHITETTI - PIANIFICATORI-PAESAGGISTI
E CONSERVATORI della PROVINCIA di BARI



Cell.: +39 3473236347

GMP-tech S.r.l.
Tel.: +39 080 5041024
e-mail: info@gmptech.it

Sede: Bari, Viale L. De Laurentis, 6 int 22 - 70124 Bari (BA) - Italia
P.IVA/CF: IT 08504890727 - e-mail: info@gmptech.it - PEC: info@pec.gmptech.it

RELAZIONE TECNICA

1 PREMESSA

Le presenti valutazioni tecniche vengono redatte per evidenziare il danno evidente alla Italiana Petroli SPA che porterebbe la realizzazione, come proposto del nuovo tracciato della “SS16 Adriatica – Tronco Bari Moladi Bari. Variante alla tangenziale di Bari. Lavori di realizzazione di una variante alla SS 16 del tratto compreso tra Bari Mungivacca e Mola di Bari”, sull’impianto distribuzione carburanti IP esistente censito catastalmente al foglio 49 particella 1174 sito lungo la SS 16 al Km 804+092 nel comune di BARI (BA).

2 INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L’area è ubicata nel Comune di Bari (BA) lungo la SS 16 al Km 804+092 come evidenziato nella foto aerea di seguito.

L’area è censita catastalmente al Comune di BARI – Foglio 49 p.Ila 1174

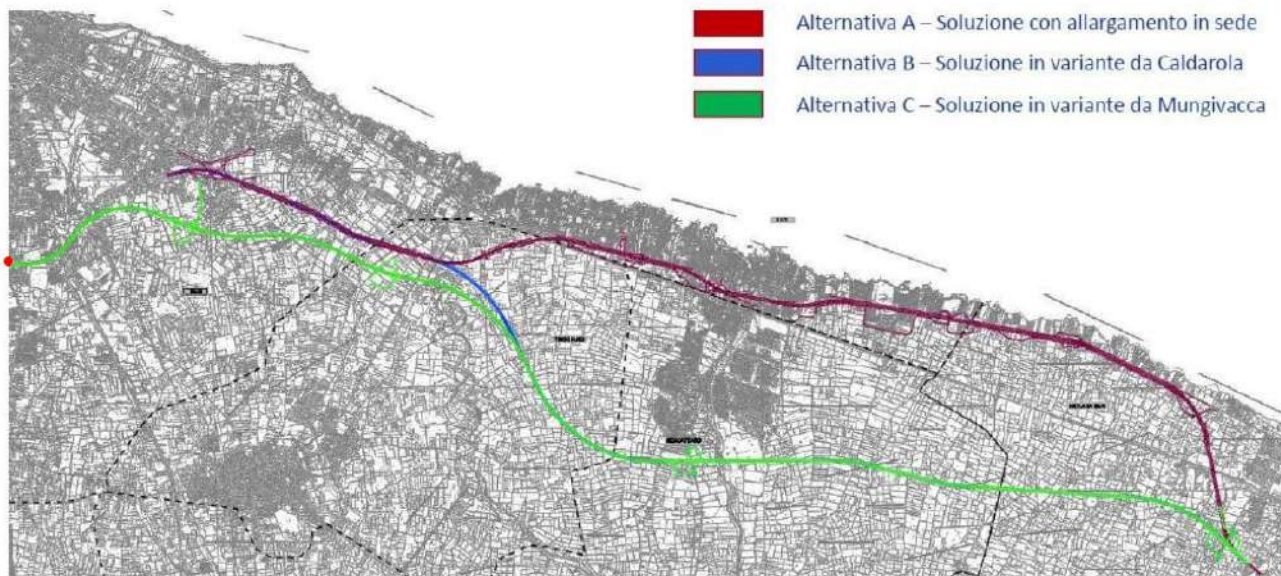


3 VALUATAZIONI

Premesso che nella conferenza di servizi del 19-12-2019 l'ANAS proponeva ai vari Enti coinvolti 3 diverse soluzioni progettuali "A" "B" e "C"

- A- Soluzione che prevedeva l'allargamento dell'attuale tracciato della strada;
- B- Soluzione che prevedeva l'innesto da Via Caldarola e pressoché simile alla soluzione C
- C- Soluzione che prevedeva il distacco dallo svincolo di Mungivacca circa al Km 805 fino allo svincolo di Rutigliano in territorio di Mola di Bari.

Corografia con le alternative di progetto



Gli enti coinvolti in quella sede approvarono e sottoscrissero e sottoscritto l'alternativa "C".

L'ANAS ha adottato il 10/01/2020 la "determinazione di conclusione positiva della conferenza di servizi" del 19/12/2019, durante la quale fu approvato il progetto di fattibilità tecnica ed economica della "SS 16 variante alla tangenziale di Bari, nel tratto da Bari a Mola di Bari conforme all'alternativa C" con la sottoscrizione dell'elaborato grafico "Corografia con tracciato".

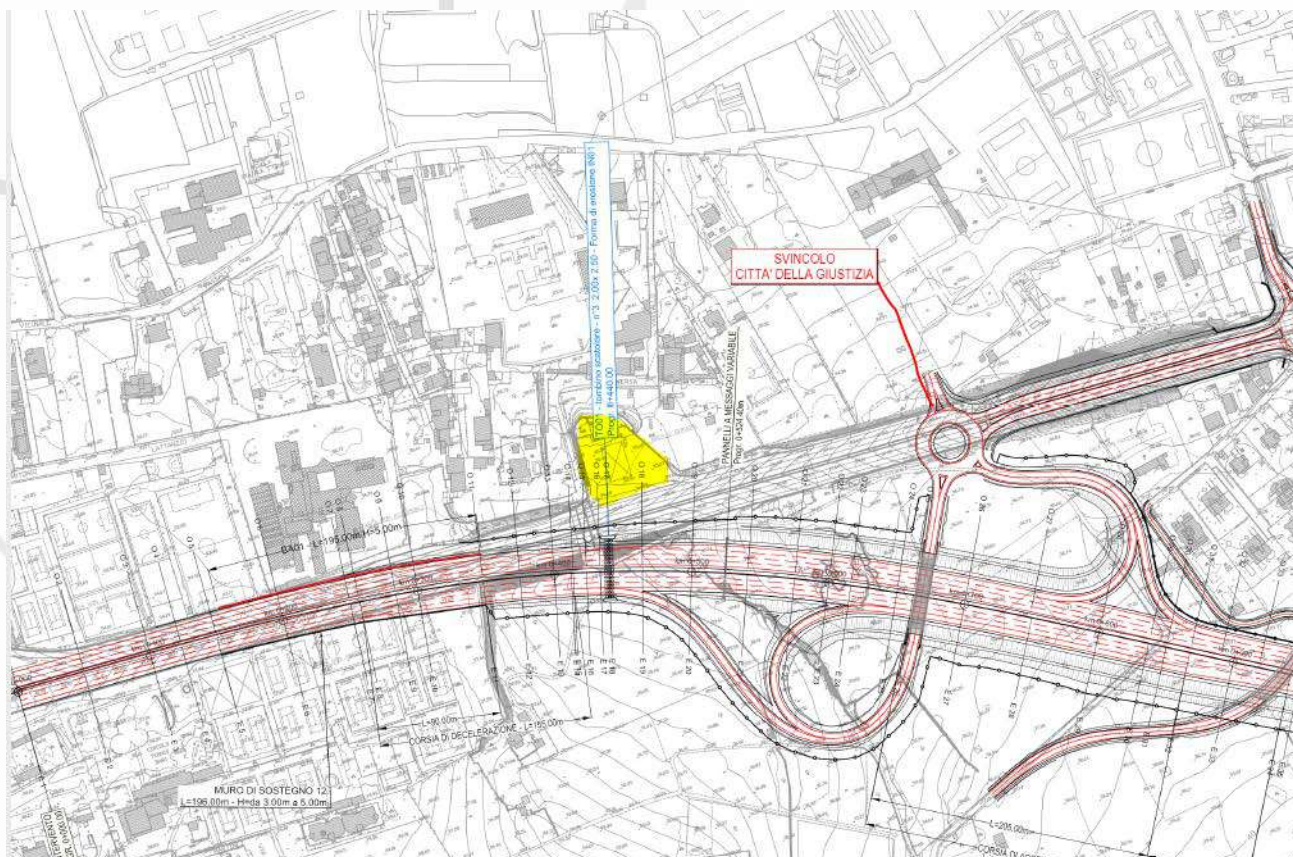
Con questa soluzione approvata e sottoscritta in conferenza di servizi, il PV IP non veniva coinvolto dai lavori della Variante, ma a tutti gli effetti rimaneva fruibile ed efficiente, in quanto questa soluzione coinvolgeva l'attuale SS16 dal Km 805 circa (svincolo Mungivacca) fino allo svincolo di Rutigliano nella variante di Mola di Bari.

Successivamente per permettere l'inserimento dello svincolo per la cittadella della Giustizia, (progetto ad oggi non realizzato) l'innesto della nuova variante è stato arretrato al Km 802 per terminare al Km 821 circa; **Tale modifica a tutti gli effetti estromette totalmente l'impianto dal nuovo tracciato.**

Si sottolinea inoltre che in quella direttrice di marcia e nel tratto di strada coinvolto il traffico veicolare si attesta giornalmente in 40.000 v/g, avendo come stazione di rifornimento precedente a km 15,00 (comune di Mola di Bari) e successiva a Km 11,00.

Nonostante siano state valutate da IP varie possibilità progettuali non è stato possibile trovare una soluzione tecnica che permettesse all'impianto, uno tra i più importanti d'Italia IP che vende una

media annua di 9.000.000 di litri e che ha un fatturato annuo di circa 15mln€, e del quale IP ha la disponibilità del terreno fino a 31.12.2042, di rimanere compatibile al nuovo tracciato compatibilmente con la normativa vigente.



Per IP auspicabile sarebbe tornare alla soluzione progettuale “C”, approvata e sottoscritta dagli enti in sede di conferenza di servizi, per poter salvaguardare una realtà importante, esistente e un servizio ai cittadini, magari ricercando una soluzione alternativa per lo svincolo per la “fantomatica cittadella della Giustizia lontanissima da una concreta realizzazione, o al più spostare lo svincolo per la “futura cittadella” in modo tale da permettere le distanze dagli accessi dell’impianto IP esistente sopra citato.

IP, dunque, chiede ad Anas di studiare una soluzione alternativa al fine di tutelare l’attività economica dell’impianto, e di garantire un servizio essenziale per la collettività, ed inoltre al fine di non aggravare il costo di tale opera pubblica con una inevitabile e cospicua azione risarcitoria, non contemplata nell’analisi dei costi/benefici del progetto.

Bari, 12/05/2022

ORDINE degli ARCHITETTI - PIANIFICATORI-PESAGGISTI
E CONSERVATORI della PROVINCIA di BARI
Il Tecnico
LUISA GIAMPETRUZZI
Architetto
N. 1515



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da
Vito Marchitelli

14 maggio 2022

**OGGETTO: RISCHIO DI INCREMENTO DELL'INTRUSIONE MARINA COSTIERA
LEGATA ALLA REALIZZAZIONE DELLE VARIANTI DENOMINATE "ALTERNATIVA 2" E
"ALTERNATIVA 3"**

I dati ad oggi disponibili in bibliografia (1) (2) (3) (4) confermano l'elevato rischio di intrusione delle acque marine nel sistema dei corpi idrici sotterranei interessati (CISS) dal progetto presentato durante il dibattito pubblico denominato " Dossier di progetto SS 16 Adriatica Variante nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari "

Le più recenti cartografie (FIG 1,2,3) e relazioni disponibili sulla base degli studi condotti da parte dell'Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale in merito al Piano Gestione Acque evidenziano la criticità riguardante la zona denominata MOG-CO (Murgia Costiera) in merito all'elevato rischio di intrusione marina in contrasto con l'equilibrio dei CISS.

I dati disponibili mostrano che l'area interessata dal progetto ANAS agisce in maniera trasversale su un sistema ad elevata portata di acque sotterranea che dall'interno del territorio regionale defluisce attraverso un sistema di falde profonde non dettagliatamente identificato (per la mancanza di approfonditi studi dei livelli di falda tramite trasduttori piezometrici) che trova il suo punto di equilibrio, sulla base dei dati satellitari della costellazione sentinel 2, nei livelli di quote che oscillano tra i 40 e i 75 metri sul l.m. nei territori dei comuni interessati dalla variante.

Lo spostamento di alcuni chilometri dalla linea di costa del tratto stradale così come previsto nel progetto, sulla base dei dati disponibili, avrebbe un elevato impatto sul delicato equilibrio dei CISS, a seguito della compattazione della nota struttura geomorfologica della zona che si verificherebbero nel breve e nel lungo periodo, causate dall'elevato impatto delle vibrazioni durante i lavori di scavi, movimentazioni e realizzazione delle opere previste, e negli anni successivi alle vibrazioni legate al traffico di veicoli leggeri e pesanti che genererebbero nel suolo effetti simili a quelli che si osservano nei territori franosi. La compattazione dei calcari e delle calcareniti altererebbe i flussi dei CISS, provocando variazioni delle pressioni idrostatiche a monte e a valle dell'opera, che da simulazioni devierebbero il percorso dei flussi CISS verso sud, e di conseguenza un aumento dell'intrusione marina fino ai limiti verticali dell'opera oggetto del progetto.

Tale scenario, non solo limiterebbe la disponibilità di risorse idriche indispensabili per l'economia a valle del tratto stradale in variante, ma causerebbero danni inestimabili al suolo e alla produttività agricola dei territori compresi tra la variante e il precedente tratto di SS16.

Pertanto, osservata la completa assenza di studi relativo all'impatto ambientale sui CISS da parte dei progettisti ANAS, e data l'insufficienza di dati bibliografici sufficienti a garantire che il progetto da voi presentato non vada a compromettere l'equilibrio tra le CISS e il rischio di intrusione marina, DATO L' ELEVATO RISCHIO DI AUMENTO DI INTRUSIONE MARINA NELLE AREE A VALLE DELLA VARIANTE DA VOI PROPOSTA DENOMINATA "ALTERNATIVA 3", SI INVITANO TUTTI I SOGGETTI COINVOLTI, A SOSPENDERE LE PROCEDURE E A RIPROPORRE UN NUOVO PROGETTO COMPLETO DI ANALISI DEL RISCHIO AMBIENTALE RELATIVO ALL'IMPATTO DELL'OPERA SULLE CISS E SUL RISCHIO DI INTRUSIONE MARINA.

Si coglie l'occasione per porgerVI i più cordiali saluti

Dott. Vito Marhitelli

Il documento è soggetto alle attuali normative in merito alla proprietà intellettuale.

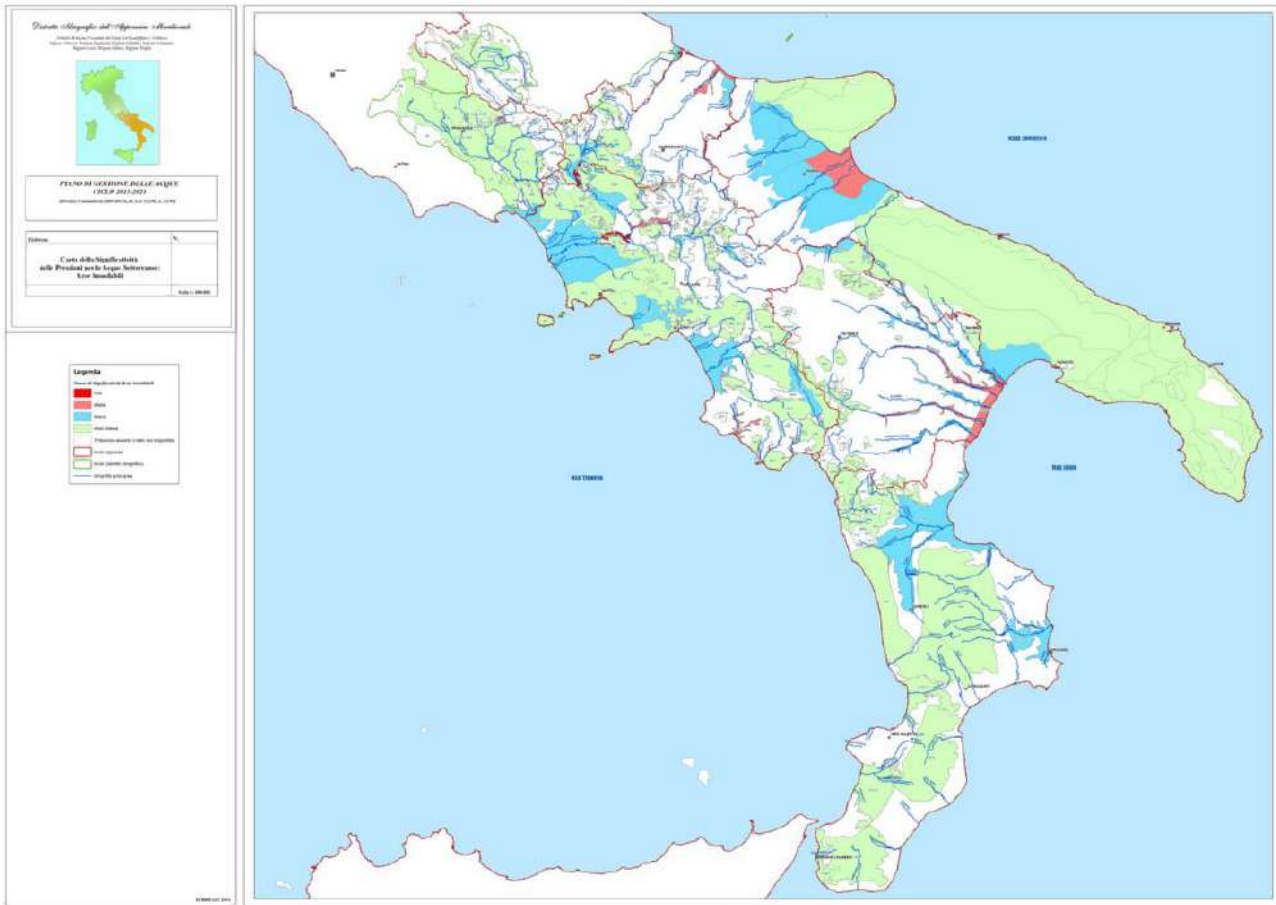


FIG.1



FIG. 2

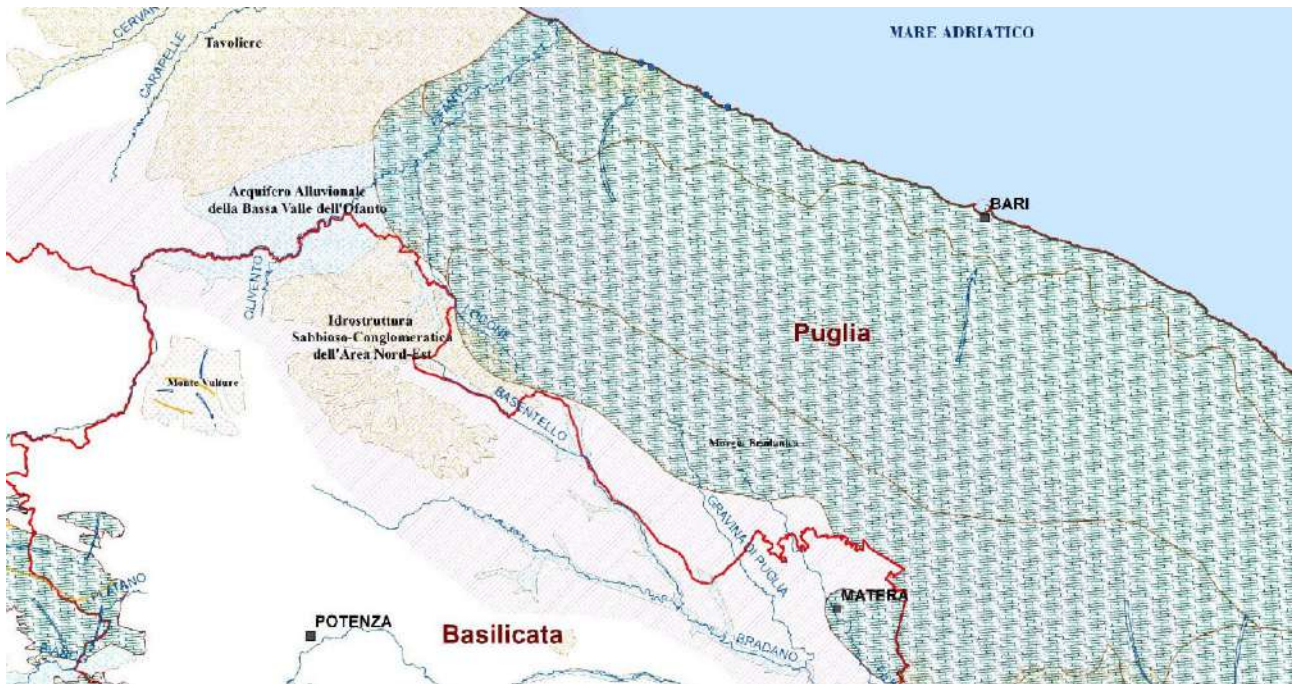


FIG.3

BIBLIOGRAFIA DI RIFERIMENTO:

1) Masciale, R.; Amalfitano, S.; Frollini, E.; Ghergo, S.; Melita, M.; Parrone, D.; Preziosi, E.; Vurro, M.; Zoppini, A.; Passarella, G. Assessing Natural Background Levels in the Groundwater Bodies of the Apulia Region (Southern Italy). *Water* 2021, 13, 958.

<https://doi.org/10.3390/w13070958>

2)The groundwater and the seawater intrusion in Apulia: from research to the emergency in the safeguard of the water resource

Memorie Descrittive della Carta geologica d'Italia

Vol. 92/2014 ISBN: 978-88-9311-003-7 ISSN: 0536-0242

<https://www.isprambiente.gov.it/en/publications/technical-periodicals/descriptive-memories-of-the-geological-map-of/the-groundwater-and-the-seawater-intrusion-in-apulia-from-research-to-the-emergency-in-the-safeguard-of-the-water-resource>

3)Casarano, D., Dragone, V., & Polemio, M. (2019). Groundwater resources at salinisation risk: effects of climate and utilisation changes in the case of Apulian coastal aquifers (Southeastern Italy). *Acque Sotterranee – Italian Journal of Groundwater*, 8(1).

<https://doi.org/10.7343/as-2019-374>

4) Cartografie Autorità di Bacino Distrettuale dell'Appennino Meridionale
Piano Gestione Acque



DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola


GRUPPO FS ITALIANE



QUADERNO DEGLI ATTORI

Presentato da

Maria Teresa Fatone

Comitato le Vedette della Lama

14 maggio 2022



OGGETTO: Contributo all'analisi delle criticità ambientali dell'alternativa 3 del progetto SS 16 Adriatica Variante nel tratto compreso tra Bari e Mola di Bari, con riferimento a Lama San Giorgio (Triggiano)

All'attenzione dell'Ente proponente il progetto in oggetto, si presenta una relazione redatta dal Dott. Rocco Labadessa nel 2020, con riferimento all'impatto della variante dell'infrastruttura ferroviaria del Nodo Bari centrale-Torre a mare, di imminente realizzazione.

Si ritiene di porre all'attenzione dell'ANAS tale studio dal titolo **“Riassetto Nodo di Bari Variante di tracciato tra Bari centrale e Torre a Mare sulle componenti naturalistiche di Lama San Giorgio”**, in quanto descrive la stessa zona in cui inciderà la variante della SS16 - Alternativa 3, presentata al Dibattito Pubblico.

Il progetto stradale, infatti, è previsto in affiancamento ai nuovi binari ferroviari nel tratto precedente lama San Giorgio ed in parte nel suo attraversamento, per poi allontanarsi verso l'interno. Quindi, le stesse risultanze sugli effetti dannosi prodotti dalla ferrovia sugli habitat, la biodiversità, gli elementi del paesaggio nella zona della lama sono applicabili alla strada, anzi quest'ultima, con le sue 6+2 corsie, avrà un impatto ancora più significativo, tenendo conto del maggior consumo di suolo, delle continue vibrazioni prodotte dal traffico e dai lavori di realizzazione, dell'inquinamento dell'aria, acustico e del suolo.

Nella relazione viene evidenziata la presenza di habitat di interesse comunitario ai sensi della direttiva 92/43/CEE (fig. 6 dello studio) che ricadono anche nella zona interessata dal passaggio della variante 3 della SS16. Inoltre, facendo riferimento alla mitigazione a verde prevista nell'adiacente cava ad opera di RFI (fig. 9 dello studio), tale azione risulterebbe praticamente inutile, considerando che in quella stessa area è prevista la realizzazione dell'infrastruttura stradale in oggetto.

Si auspica, pertanto, una maggiore comunicazione tra ANAS e RFI per una progettazione condivisa e unitaria delle grandi opere di trasporto, in modo da ridurre i costi, ottimizzare i tempi, e soprattutto fare scelte strategiche realmente utili e nel rispetto dell'ambiente e del paesaggio, come previsto dal recente articolo 9 della Costituzione e dal PPTR della Regione Puglia.

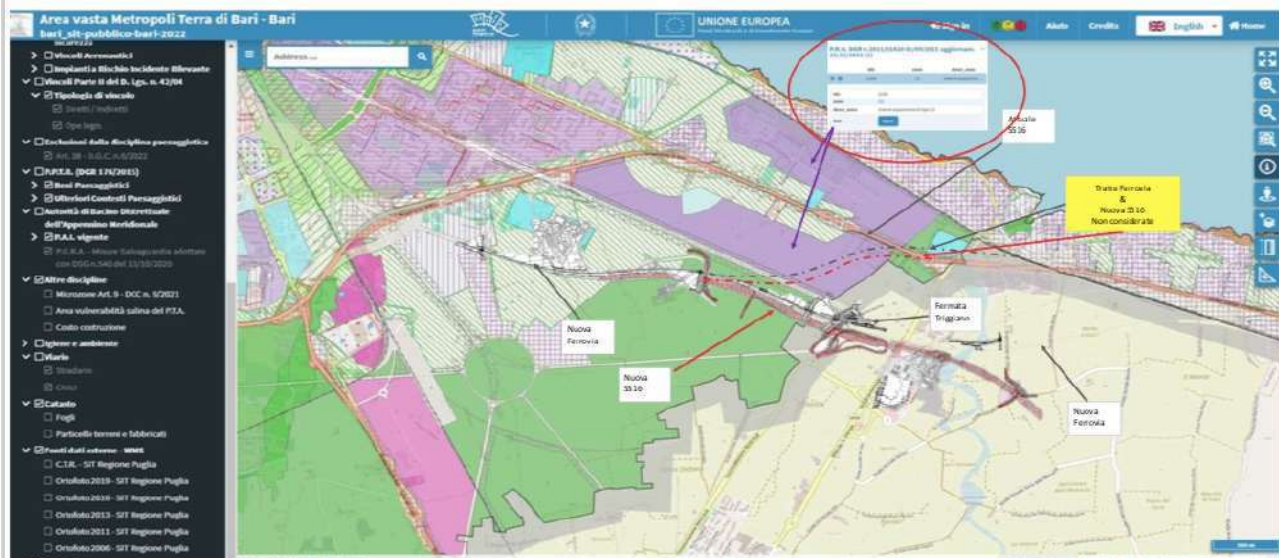
Inoltre, come verificabile dalla conferenza dei servizi del 2008 per il Nodo ferroviario Bari centrale-Torre a Mare, le motivazioni che hanno portato alla localizzazione dell'opera ferroviaria (variante 3SF+) in primis e poi di quella stradale (variante 3), hanno privilegiato gli indici di esigenza abitativa del comune di Bari, piuttosto che quelli ambientali, a danno di un bene considerato “di notevole interesse pubblico” (D.M. 01.08.1985) quale Lama San Giorgio. A tal proposito, si sottolinea che per essa era stato avviato l'iter legislativo, mai concluso, per renderla parco naturale regionale insieme a Lama Giotta.

Infatti, dalla fig.1 si può notare come l'area edificabile in viola lungo l'attuale ss16 (maglia 21) venga “tutelata”, spostando più lontano dalla costa le due opere di trasporto. Si precisa che tale richiesta fu avanzata proprio dall'amministrazione di Bari nella conferenza dei servizi per il nodo ferroviario Bari Sud del 2008. Sarebbe, invece, stata una scelta più equa dal punto di vista ambientale e paesaggistico, prevedere nel rispetto del PPTR, l'attraversamento della lama dove già risulta degradata e antropizzata, ossia in sede, rispetto alle attuali ferrovia e SS16.

Studio sugli impatti del progetto “Riassetto Nodo di Bari - Variante di tracciato tra Bari centrale e Torre a Mare” sulle componenti naturalistiche di Lama San Giorgio

Fig. 1 ESTRATTO DEL PRG DI BARI

In viola, ai lati della attuale ss16, sono evidenziate le aree di espansione urbanistica della città di Bari. Si nota subito che sia la ferrovia sia la nuova ss16 sono state progettate per liberare lo spazio destinato a tali aree, mentre una soluzione più razionale e sostenibile sarebbero state le due linee tratteggiate in nero e rosso che innestavano il passaggio delle due opere viarie più a valle dove sono già in sede e la lama è già ampiamente antropizzata.



Accanto a questi criteri discutibili di progettazione, vanno evidenziate le risultanze del Progetto Urbanistico Bari Costa-Sud che prevede uno spostamento di volumetrie edificabili dalla maglia 21 ad altre zone di Japigia, come ha illustrato il sindaco Decaro negli incontri pubblici con la cittadinanza.

Quindi, ancora una volta, una progettazione del territorio realizzata senza una visione complessiva, lavorando a compartimenti stagni tra amministrazioni ed enti pubblici, che produrrebbe, se realizzata, per Lama San Giorgio, oltre al danno anche la beffa.

Infatti, la lama sarà attraversata con elevato impatto ambientale e danno ai valori paesaggistici, naturalistici e storico-archeologici, da due grandi infrastrutture per lasciare libera un'area destinata a rimanere campagna, in seguito allo spostamento delle volumetrie.

Si propone ad ANAS, alla luce di tali considerazioni, di rivedere il progetto per la variante SS16, abbandonando l'idea della soluzione 3 e ipotizzando un allargamento in sede del viadotto sulla Lama San Giorgio che oltre a tutelare i valori di questo luogo, ridurrebbe notevolmente il consumo di suolo.

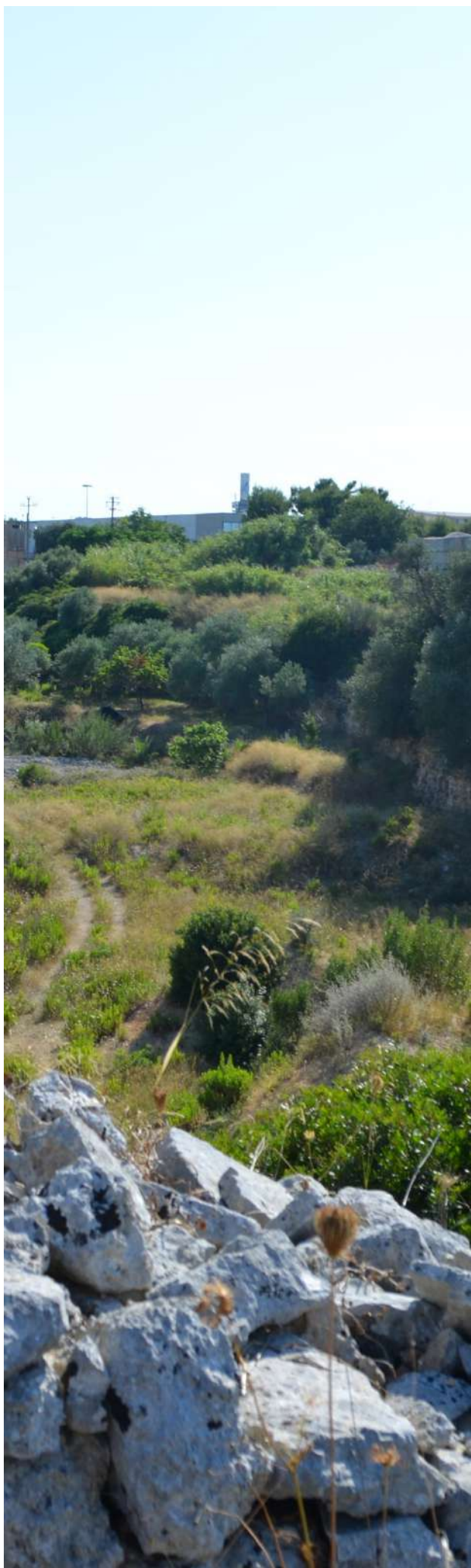
In fede,

Bari, 14/05/2022

Maria Teresa Fatone
Presidente del Comitato Le Vedette della Lama

Studio sugli impatti del progetto "Riassetto Nodo di Bari Variante di tracciato tra Bari centrale e Torre a Mare" sulle componenti naturalistiche di Lama San Giorgio

Gennaio 2020



Consulente:
Dott. Rocco Labadessa
Via Corticelli 29/A, 70129 Bari
P.IVA 07795870729



Contenuti

Premessa	2
Inquadramento generale	2
Area di indagine	2
Interventi previsti nell’area di indagine	2
Metodologia di indagine	4
Aspetti naturalistici	5
Flora, vegetazione e habitat	5
Fauna	11
Conclusioni	14
Riferimenti bibliografici	16

Premessa

Il presente studio è stato redatto con il fine di fornire strumenti di dettaglio per la verifica degli impatti del progetto "Riassetto Nodo di Bari - Variante di tracciato tra Bari centrale e Bari Torre a Mare" sulle componenti naturalistiche presenti nel tratto di scavalco della Lama San Giorgio.

Lo studio ha l'obiettivo di approfondire le conoscenze botanico-vegetazionali e faunistiche relative ad un'area ubicata nel territorio comunale di Triggiano (BA) dove è prevista la realizzazione di opere connesse con la variante del tracciato ferroviario tra Bari centrale e Bari Torre a Mare. Tale progetto è soggetto a procedura di Verifica di Attuazione, ex art. 185, cc. 6 e 7, D.Lgs. 163/2006 e ss.mm.ii.

Al fine di integrare gli studi ambientali già condotti nell'ambito della Fase 1 della procedura di Verifica di Attuazione del progetto, e con l'obiettivo di fornire strumenti per un adeguato monitoraggio degli effetti ambientali della realizzazione delle opere (Fase 2), è stato esaminato il sito e, in base alle caratteristiche ambientali ed alla presenza e distribuzione della flora, della fauna e delle categorie di habitat di interesse conservazionistico, sono stati stimati possibili significativi impatti sulle componenti naturalistiche.

Inquadramento generale

Area di indagine

L'area di indagine si colloca nel tratto medio-basso del bacino imbrifero di lama San Giorgio ricompreso nel territorio comunale di Triggiano (BA), attraversato dal tracciato di progetto di "Riassetto Nodo di Bari - Variante di tracciato tra Bari centrale e Bari Torre a Mare".

Il territorio a sud-est di Bari risulta infatti interessato dalla presenza di un ragguardevole numero di lame, alcune delle quali caratterizzate da aste fluviali ben individuabili e con bacino imbrifero di significativa estensione. La Lama San Giorgio è un lungo solco erosivo che, partendo dal territorio di Gioia del Colle, scorre per circa 42 km verso nord attraverso i territori dei Comuni di Sammichele di Bari, Turi, Casamassima, Rutigliano, Noicattaro e Triggiano, sfociando nel Mar Adriatico in prossimità dell'omonima cala in territorio di Bari.

L'area di Lama San Giorgio, insieme ad altre lame del territorio di Bari, è individuata dall'art. 157 del Codice del Paesaggio (D.Lgs. 42/2004) quale "Area di notevole interesse pubblico". Con la L.R. n. 19 del 24/07/1997, recante "Norme per l'istituzione e la gestione delle aree naturali protette nella regione Puglia", ed a seguito degli "Studi di Pianificazione delle aree naturali della LR 19/97 - ex POP 94-99 Sottomisura 7.3.9", si avviava l'iter di istituzione del Parco Naturale Regionale "Lama San Giorgio e Giotta", per il quale è stata approvata, con Conferenza istruttoria del 27/07/2017, l'effettiva perimetrazione dell'area protetta nei territori comunali di Gioia del Colle, Sammichele, Casamassima, Rutigliano, Noicattaro, Triggiano e Bari.

Interventi previsti nell'area di indagine

Il tracciato in progetto è una variante della linea ferroviaria FS esistente tra la stazione di Bari Centrale verso sud est e la stazione di Bari Torre a Mare sita nel comune di Noicattaro. La variante si affianca al tracciato della linea ferroviaria delle Ferrovie Sud Est per porsi agli estremi del territorio di Bari, con ritorno sulla linea ferroviaria FS esistente all'ingresso della stazione di Bari Torre a Mare.

Con riferimento all'area di indagine, la linea scavalca al km 7+728.24 circa la lama S. Giorgio tramite un viadotto a tre luci con campate di appoggio da 18,75 m e campata centrale a travata reticolare a via inferiore da 60.36 m. In riferimento alla carta di rischio redatta dall'Autorità di Bacino della Puglia, la Lama San Giorgio, è attraversata dalle opere di progetto in

Studio sugli impatti del progetto “Riassetto Nodo di Bari - Variante di tracciato tra Bari centrale e Torre a Mare”
sulle componenti naturalistiche di Lama San Giorgio

corrispondenza di aree ad alta pericolosità idraulica (AP) e in coincidenza di aree a rischio più elevato R4. Il progetto della variante di tracciato ha apportato ulteriori livelli di severità alla redazione delle verifiche idrauliche (T-300 anni), ponendosi in condizioni più cautelative rispetto ad un tempo di ritorno T-200 anni previsto dal Piano di Bacino Stralcio per Assetto Idrogeologico redatto dall’Autorità di Bacino della Regione Puglia.

Il progetto prevede, inoltre, opere di mitigazione finalizzate all’inserimento paesaggistico del tracciato ferroviario, al contenimento del consumo di suolo (Elaborato di progetto: 723_IA0D00D22RGIA0002001A).

Laddove il tracciato interferisce con aree dotate di maggiore naturalità come le Lame, le proposte opere di mitigazione sono orientate al recupero delle qualità ecologiche ed ambientali del contesto, consentendo una maggiore efficacia degli interventi di mitigazione.

Nella scelta degli interventi di mitigazione a verde in corrispondenza dell’attraversamento della Lama di San Giorgio, l’intervento di riqualificazione prevede l’impianto di specie arboree ed arbustive lungo i pendii e lungo i confini della sede ferroviaria: *Ceratonia siliqua*, *Quercus pubescens*, *Olea europea oleaster*, *Acanthus mollis*, *Crataegus monogyna*, *Quercus coccifera*. Il tracciato individua passaggi faunistici in corrispondenza delle opere di scavalco della Lama San Giorgio.

Il progetto prevede inoltre la rinaturalizzazione della ex-cava in località Cutizza, adiacente l’area di indagine in lama San Giorgio, in corso di approvazione da parte degli Enti nell’ambito della Conferenza dei Servizi indetta dalla Provincia di Bari con nota prot. PG 015565 del 13/11/2013. Tale progetto prevede il riempimento, mediante riporto di terra, del volume escavato nel tempo in cui la cava era attiva, al fine di riportare la quota altimetrica del piano di campagna ai valori del terreno circostante, con ripristino della copertura vegetale mediante impianto di essenze arboree (*Ceratonia siliqua*, *Quercus pubescens*, *Quercus ilex*, *Punica granatum*, *Cersis siliquastrum*) ed arbustive (*Teucrium fruticans*, *Rosmarinus officinalis*, *Phlomis frucosa*, *Viburnum tinus*, *Pistacia lentiscus*, *Rhamnus alaternus*, *Coronilla emerus*). In riscontro delle prescrizioni contenute nella G.U. del 15/02/2013 al punto 14), il progetto prevede la realizzazione di inerbimenti con specie macroterme: *Paspalum vaginatum*, *Zoysia spp.* e *Cynodon dactylon*.

Metodologia di indagine

L'analisi delle componenti naturalistiche è stata svolta considerando una superficie di indagine di circa 40 ha comprendente l'area di realizzazione delle opere di progetto.

Per l'inquadramento botanico-vegetazionale e faunistico dell'area sono stati utilizzati e confrontati dati da rilievi in campo (giugno-agosto 2019), precedenti osservazioni e dati bibliografici reperiti in letteratura. Particolare attenzione è stata rivolta all'individuazione della presenza di specie e comunità di interesse conservazionistico, ai sensi della Direttiva “Habitat” 92/43/CEE e Direttiva “Uccelli” 409/147/CE, ed elencate nelle Liste Rosse italiane (Conti et al. 1992; Conti et al. 1997; Rondinini 2013).

A partire dai dati raccolti, lo studio riporta una caratterizzazione di dettaglio della distribuzione delle categorie vegetazionali (Carta della vegetazione), delle tipologie di habitat individuate dalla Direttiva 92/43/CEE (Carta degli habitat) e della valenza dell'area per la fauna (Carta di idoneità faunistica).

- La **carta della vegetazione** descrive la distribuzione dei tipi di vegetazione spontanea presente nell'area di studio. I tipi di vegetazione sono definiti con criteri fisionomico-strutturali, sulla base del rilievo della composizione floristica e della struttura vegetazionale. Le aree interessate dai diversi tipi di vegetazione sono state individuate e classificate attraverso fotointerpretazione visuale (Robinson et al. 1995) di fotografie aeree relative al volo dell'anno 2016 (Regione Puglia - Assessorato Pianificazione Territoriale). Le informazioni raccolte in campo e le carte tematiche elaborate sono state confrontate con i dati cartografici riguardanti le componenti botanico vegetazionali secondo l'Atlante del Patrimonio del PPTR, nonché con quanto riportato dagli allegati alla D.G.R. 2442/2008.
- La **carta degli habitat** descrive la distribuzione degli habitat di interesse comunitario e prioritari elencati nella Direttiva 92/43/CEE. La carta è stata elaborata attraverso riclassificazione della carta della vegetazione, secondo i criteri di classificazione definiti da Biondi et al. (2009), European Commission (2013), Biondi & Blasi (2015).
- La **carta di idoneità faunistica** descrive un gradiente di idoneità ambientale delle unità ecosistemiche individuate nell'area per le specie animali di interesse comunitario (Dir. 92/43/CE, Dir. 2009/147/CE) presenti e potenzialmente presenti nell'area. Per l'elaborazione della carta di idoneità faunistica, le informazioni raccolte in campo sono state integrate con i dati sulla distribuzione delle specie animali di interesse comunitario (griglia 10km) riportate dagli allegati alla D.G.R. 2442/2008. A partire dalla media dei valori specifici di idoneità ambientale, attribuiti sulla base delle esigenze ecologiche di ciascuna specie, si restituisce quindi una carta di valori medi di idoneità faunistica (Alta, Media, Bassa, Nulla).

Con il fine di verificare le interferenze del progetto di “Riassetto Nodo di Bari - Variante di tracciato tra Bari centrale e Bari Torre a Mare” con gli elementi di interesse naturalistico rilevate nell'area di indagine, le superfici oggetto degli interventi di progetto e delle opere di mitigazione sono state sovrapposte alle cartografie elaborate in questo studio.

Per un più completo inquadramento degli aspetti naturalistici dell'area, è stata inoltre analizzata la coerenza delle informazioni rilevate con quanto riportato dagli elaborati di progetto definitivo “Riassetto Nodo di Bari - Variante di tracciato tra Bari centrale e Bari Torre a Mare” e dagli studi condotti nell'ambito della procedura di Verifica di Attuazione del progetto (fonte: va.minambiente.it), con particolare riferimento a:

- Progetto delle opere a verde e di inserimento ambientale (723_IA0D00D22RGIA0002001A) e cartografia allegata;
- Inquadramento faunistico (740_IA0D00D22RHIM0002001A);
- Inquadramento floristico-vegetazionale (741_IA0D00D22RHIM0002002A);
- Verifica di compatibilità paesaggistica – Relazione paesaggistica (770_IA0D00D22RGIM0007001A);
- Monitoraggio Ambientale ante operam – Relazione di sintesi (IA0D00D22RHAR00A0001A).

Aspetti naturalistici

Flora, vegetazione e habitat

Sotto il profilo floristico, nonostante l'estesa pressione delle attività antropiche nell'area vasta, le aree ricomprese o adiacenti il solco di Lama San Giorgio in esame risultano di particolare interesse per la presenza di specie vegetali di notevole rilievo biogeografico e conservazionistico.

Fra queste, si rileva la presenza di ***Stipa austroitalica***, specie endemica di interesse comunitario, elencata come specie prioritaria di conservazione nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE.

Risulta inoltre presente nell'area ***Allium atroviolaceum***, elencata nella Lista regionale delle Piante (Conti et al. 1997) e diffusa nella Puglia centrale.

Mell'area si rinvenivano inoltre almeno 4 specie della famiglia **Orchidaceae**, ***Anacamptis pyramidalis***, ***Ophrys garganica***, ***Serapias parviflora*** e ***Serapias vomeracea***, tutelate a livello nazionale ed internazionale (Convenzione di Washington - CITES: Appendice II - specie a rischio di sopravvivenza di cui è regolamentato lo sfruttamento ed il commercio; Regolamento del Consiglio Europeo n. 338/97 e s.m.i.- protezione di specie della flora e della fauna selvatiche: Allegato B).

Gli habitat semi-naturali dei pendii rocciosi e dell'alveo della lama ospitano inoltre numerose specie tipiche dei sistemi di prateria rocciosa e boscaglia di sclerofille, le cui popolazioni risultano alquanto rarefatte e localizzate nella piana costiera dell'area metropolitana di Bari.

Per l'inquadramento di dettaglio degli aspetti vegetazionali si riporta la carta della vegetazione dell'area di indagine (Figura 1), basata su rilievi di campo condotti nel periodo giugno-agosto 2019.



Figura 1: Distribuzione delle categorie vegetazionali nell'area di indagine.

In generale, la vegetazione dell'area di indagine è dominata da un mosaico di comunità sinantropiche, in primis legate alla presenza di aree agricole e antropizzate, con presenza di importanti formazioni erbacee ed arbustive semi-naturali a ridosso della Lama San Giorgio. Si riporta di seguito la descrizione delle tipologie vegetazionali, suddivise per macro-tipi, come individuate in Figura 1 (A: Praterie semi-naturali; B: Formazioni arboree e arbustive; C: Formazioni sinantropiche).

A. Praterie semi-naturali

Le aree di crinale a maggiore rocciosità sono caratterizzate dalla presenza di un importante mosaico di comunità erbacee annuali e perenni di interesse conservazionistico. In queste aree si osservano formazioni perenni a *Hyparrhenia hirta* (Figura 2a) e *Stipa austroitalica* (Figura 2b), con presenza di numerose specie tipiche dei pascoli calcarei ed alternate a pratelli terofitici ad elevata diversità. Tali formazioni, originate a seguito delle attività agropastorali tradizionali e mantenute dall'azione del pascolo e dei periodici incendi estivi, sono riferibili alle classi *Lygeo sparti-Stipetea tenacissimae* Rivas-Mart. 1978 e *Stipo-Trachynietea distachyae* S. Brullo in S. Brullo et al. 2001. Tali aree sono sostanzialmente riferibili all'**habitat prioritario 6220* (Percorsi substepnici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea)**, che identifica numerose associazioni vegetali di praterie aride dominate da erbe annuali o perenni del bacino mediterraneo.



Figura 2: Praterie rocciose a *Hyparrhenia hirta* (a) e *Stipa austroitalica* (b).

Su suoli più profondi in abbandono colturale, in contesti interessati da pascolo ovi-caprino e/o incendi, si sviluppano differenti tipologie di praterie sub-nitrofile dominate da specie perenni quali *Dactylis glomerata* subsp. *hispanica* o *Elytrigia repens* (Figura 3a), o specie annuali quale *Stipa capensis* (Figura 3b). Queste ultime comunità, maggiormente diffuse nell'area vasta e non ritenute oggetto di tutela, costituiscono tuttavia un potenziale stadio evolutivo delle comunità verso le praterie dell'habitat 6220*.

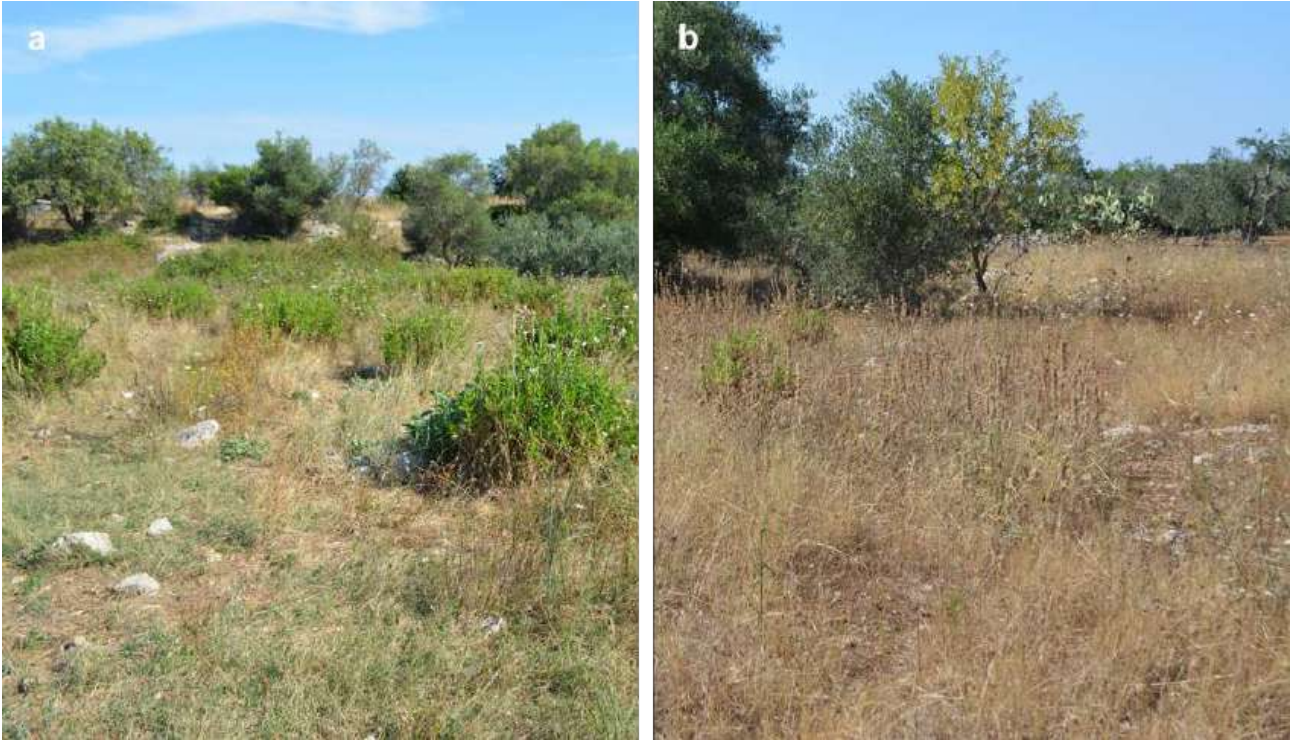


Figura 3: Praterie sub-nitrofile: comunità a *Elytrigia repens* e *Dittrichia viscosa* (a) e comunità a *Stipa capensis* e *Plantago psyllium* (b).

B. Formazioni arboree e arbustive

A ridosso dei terrazzamenti naturali, delle strutture rurali in pietra a secco e nei pressi delle pareti di cava si realizzano le condizioni per lo sviluppo di formazioni dominate da sclerofille sempreverdi ed altre specie arbustive tipiche della macchia e della boscaglia mediterranea. Nell'area di indagine, queste comunità sono dominate da *Rhamnus alaternus*, *Pistacia lentiscus*, *Prasium majus* e *Calicotome villosa*, ovunque associate alla presenza di elementi di origine culturale quali olivo (*Olea europaea*) e carrubo (*Ceratonia siliqua*) (Figura 4a).

Lungo i pendii maggiormente ombreggiati e nelle aree più prossime all'alveo, i preesistenti oliveti in abbandono colturale assumono la struttura tipica della boscaglia di sclerofille e si arricchiscono di elementi arbustivi spontanei come *Crataegus monogyna* e *Osyris alba*, specie lianose quali *Smilax aspera* e *Clematis cirrhosa* e *Rubia peregrina* e specie erbacee sciafile del sottobosco quali *Brachypodium sylvaticum*, *Viola alba*, *Cyclamen hederifolium* e *Melica arrecta* (Figura 4b).

Queste tipologie di vegetazione sono potenzialmente riconducibili, secondo alcuni autori, all'habitat 9320 (Foreste di *Olea* e *Ceratonia*), che raggruppa le formazioni arboree ed arbustive naturali e semi-naturali a olivo e carrubo caratteristiche delle regioni a bioclimate termomediterraneo.



Figura 4: Macchia di sclerofille sempreverdi (a) e boscaglia con formazioni sciafile nei pressi dell'alveo (b).

C. Formazioni sinantropiche

Con eccezione per le aree rocciose con comunità arbustive e di prateria, l'area di studio è caratterizzata da differenti tipi di vegetazione sinantropica, in diversa misura dipendente dalle pressioni delle attività umane.

La porzione centrale dell'alveo risulta in gran parte colonizzata da comunità nitrofile e sub-nitrofile su suoli precedentemente coltivati (Figura 5a). A differenza della vegetazione degli incolti asciutti, nell'alveo si realizzano le condizioni per la presenza di un maggior numero di specie sub-igrofile, quali *Rumex crispus*, *Symphyotrichum squamatum* e *Sorghum halepense*. In queste aree, il progressivo abbandono delle pratiche agricole favorisce inoltre lo sviluppo di nuclei di *Arundo donax* o di *Rubus ulmifolius*.

Negli ex-coltivi, lungo le fasce marginali delle aree edificate, dei ruderi e nelle aree di cava si sviluppano invece diverse tipologie di comunità ruderali, caratterizzate dalla presenza di specie erbacee perenni ed annuali adattate a substrati incoerenti di recente formazione (Figura 5b).

Nelle aree coltivate, prevalentemente oliveti, prevalgono invece formazioni annuali nitrofile e sub-nitrofile, frequentemente caratterizzate da un'elevata ricchezza e diversità di specie a distribuzione tipicamente mediterranea.

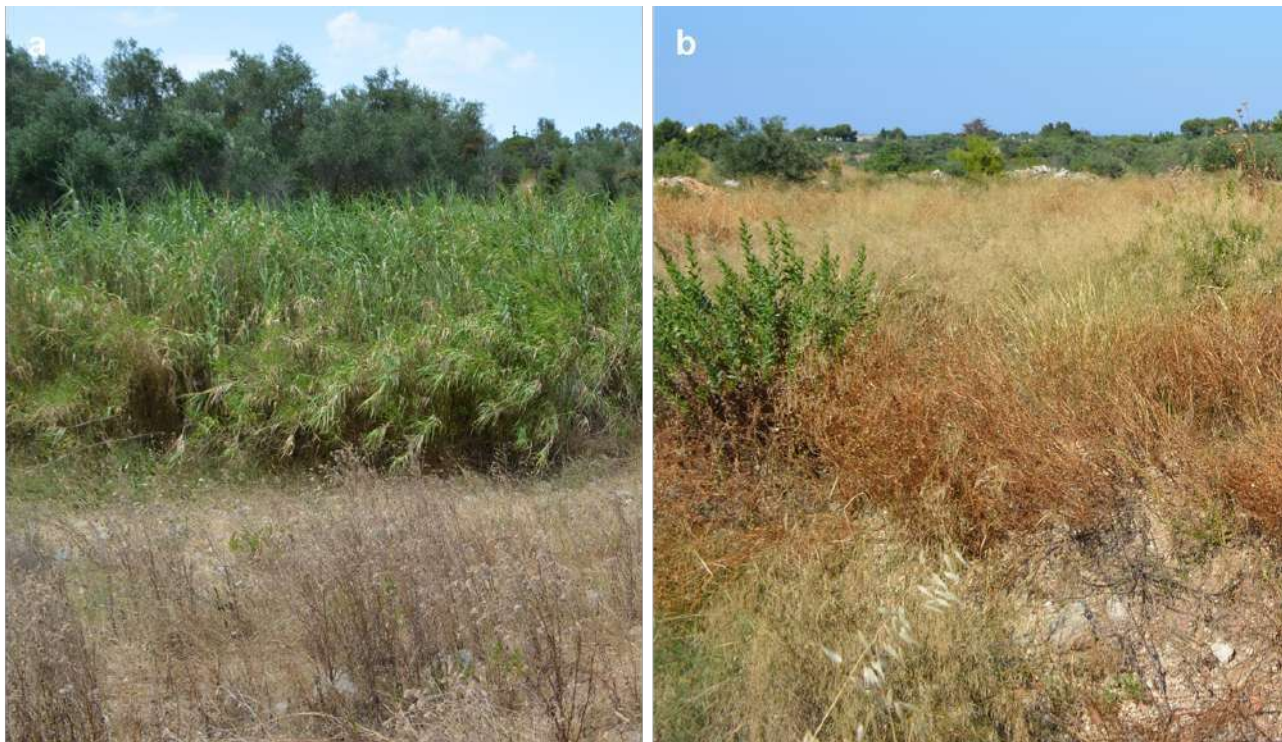


Figura 5: Formazioni sub-nitrofile dell'alveo con nuclei di *Arundo donax* (a) e comunità sinantropiche a *Piptatherum miliaceum* e *Glebionis coronarium* su depositi di cava (b).

Sulla base dell'identificazione e mappatura dei tipi di vegetazione è possibile individuare nell'area almeno due categorie di habitat di interesse comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Figura 6).

L'habitat 8310 (Grotte non ancora sfruttate a livello turistico) è localizzato in corrispondenza di tre cavità carsiche lungo le pareti della lama, ad una distanza di oltre 150m dal tracciato di progetto.

L'habitat 6220* (Percorsi substeppici di graminacee e piante annue dei *Thero-Brachypodietea*), corrispondente a mosaici di comunità perenni ed annuali su substrato calcareo, si localizza in porzioni disgiunte sui due versanti della lama. Entrambe le porzioni di habitat 6220* risultano in larga misura sovrapposte al tracciato ferroviario ed alle superfici individuate per interventi di mitigazione del progetto. Alla distribuzione di questa categoria di habitat corrisponde, nell'area di indagine, la localizzazione di nuclei della specie *Stipa austroitalica*.

Studio sugli impatti del progetto "Riassetto Nodo di Bari - Variante di tracciato tra Bari centrale e Torre a Mare" sulle componenti naturalistiche di Lama San Giorgio



Figura 6: Categorie di habitat di interesse comunitario (Direttiva 92/43/CEE) presenti nell'area di indagine.

Fauna

Negli ambienti semi-naturali della lama permangono le condizioni di habitat per la riproduzione e l'alimentazione di diverse specie di interesse conservazionistico ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Tabella 1).

Fra i Mammiferi, si rileva la presenza di popolazioni di diverse specie di Chiroterri di interesse comunitario, con particolare riferimento per le specie troglodile maggiormente adattabili e più ampiamente diffuse nei contesti agricoli della provincia. La presenza di cavità carsiche nell'area risulta potenzialmente importante per la conservazione dei siti riproduttivi e di svernamento per le specie maggiormente legate agli ambienti di grotta, quale il ferro di cavallo (*Rhinolophus ferrumequinum*).

Lucertola campestre (*Podarcis siculus*), biacco (*Hierophis viridiflavus*), cervone (*Elaphe quatuorlineata*) e colubro leopardino (*Zamenis situla*) sono Rettili elencati negli allegati della Dir. 92/43/CEE presenti nell'area. La presenza di queste specie è attestata nelle fasce marginali dei coltivi e degli habitat rocciosi, in particolare nei pressi delle strutture in pietra a secco. Secondo gli allegati alla D.G.R. 2442/2018, risulta inoltre presente nell'area vasta il gecko di Kotschy (*Cyrtopodion kotschy*). Tra gli anfibi, è accertata nell'area di alveo della lama San Giorgio la riproduzione del rospo smeraldino (*Bufo balearicus*).

Fra gli invertebrati di interesse comunitario, nell'area di indagine risulta inoltre presente un nucleo di popolazione del Lepidottero *Zerynthia polyxena*, specie a distribuzione frammentata nella piana sub-costiera barese e strettamente legata alla presenza di popolazioni della pianta nutrice (*Aristolochia clusii*).

Fra gli uccelli, non risultano nidificanti nell'area specie di interesse conservazionistico ai sensi dell'Allegato I della Direttiva 2009/147/CEE. Gli allegati alla D.G.R. 2442/2018 riportano per l'area vasta la presenza di calandra (*Melanocorypha calandra*) e calandrella (*Calandrella brachydactyla*), che nell'area di indagine sono tuttavia osservabili esclusivamente durante il passo migratorio. Per via della locale concentrazione di habitat trofici e rifugi per le specie forestali, la porzione di lama ricompresa nell'area di indagine risulta tuttavia di notevole interesse per il passaggio e il foraggiamento di numerose specie di uccelli durante le migrazioni e nel periodo invernale.

Tabella 1: Specie animali di interesse conservazionistico ai sensi della Direttiva 92/43/CEE.

Gruppo	Specie	Dir. 92/43/CEE	Presenza
Mammiferi	<i>Hypsugo savii</i>	IV	Certa
	<i>Pipistrellus kuhlii</i>	IV	Certa
	<i>Tadarida teniotis</i>	IV	Probabile
	<i>Rhinolophus ferrumequinum</i>	II, IV	Probabile
Rettili	<i>Cyrtopodion kotschy</i>	IV	Possibile
	<i>Podarcis siculus</i>	IV	Certa
	<i>Zamenis situla</i>	II, IV	Certa
	<i>Hierophis viridiflavus</i>	IV	Certa
	<i>Elaphe quatuorlineata</i>	II, IV	Certa
Anfibi	<i>Bufo balearicus</i>	IV	Certa
Invertebrati	<i>Zerynthia polyxena</i>	IV	Certa

Si riporta di seguito l'analisi del livello di idoneità ambientale dell'area per i taxa animali di interesse conservazionistico, basata sul valore faunistico associato a ciascuna categoria di vegetazione (Figura 7).

Studio sugli impatti del progetto “Riassetto Nodo di Bari - Variante di tracciato tra Bari centrale e Torre a Mare” sulle componenti naturalistiche di Lama San Giorgio

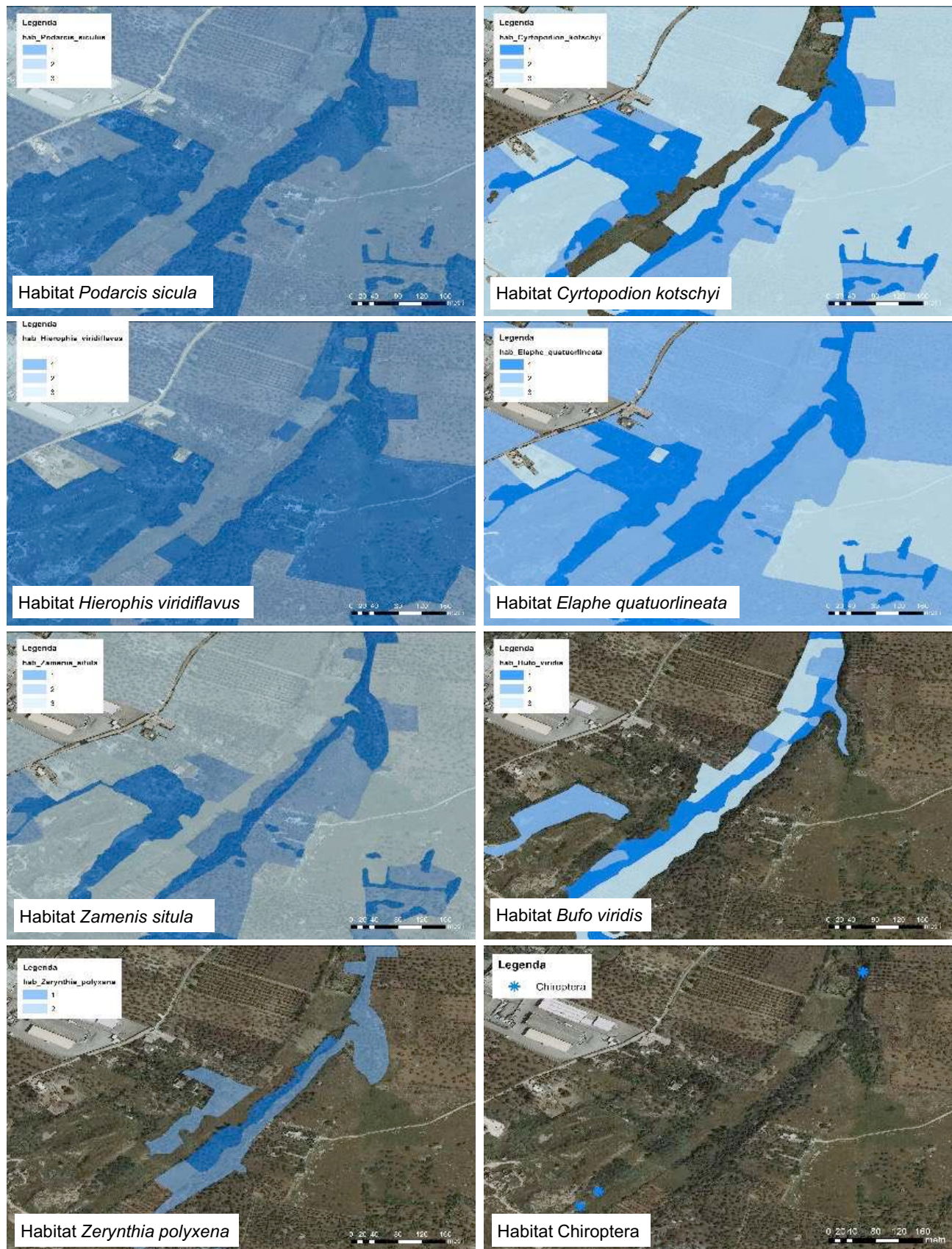


Figura 7: Valori di idoneità ambientale per gli habitat dei taxa animali elencati in Direttiva 92/43/CEE: *Podarcis sicula*, *Cyrtopodion kotschy*, *Hierophis viridiflavus*, *Elaphe quatuorlineata*, *Zamenis situla*, *Bufo viridis*, *Zerynthia polyxena*, ord. Chiroptera.

Studio sugli impatti del progetto “Riassetto Nodo di Bari - Variante di tracciato tra Bari centrale e Torre a Mare” sulle componenti naturalistiche di Lama San Giorgio

Con il fine di fornire un quadro di sintesi della valenza naturalistica dell'area, si riporta la carta di idoneità faunistica calcolata a partire dalla media dei valori di idoneità stimati per ciascuna specie animale (Figura 8). I valori più elevati di idoneità faunistica sono concentrati in corrispondenza delle aree con vegetazione semi-naturale ed in presenza di maggiori discontinuità geomorfologiche, in particolare lungo i pendii della lama e in aree con maggiore concentrazione di strutture rurali in pietra a secco. Valori notevolmente bassi sono invece attribuiti alle strade ed alle superfici con edificazione continua.

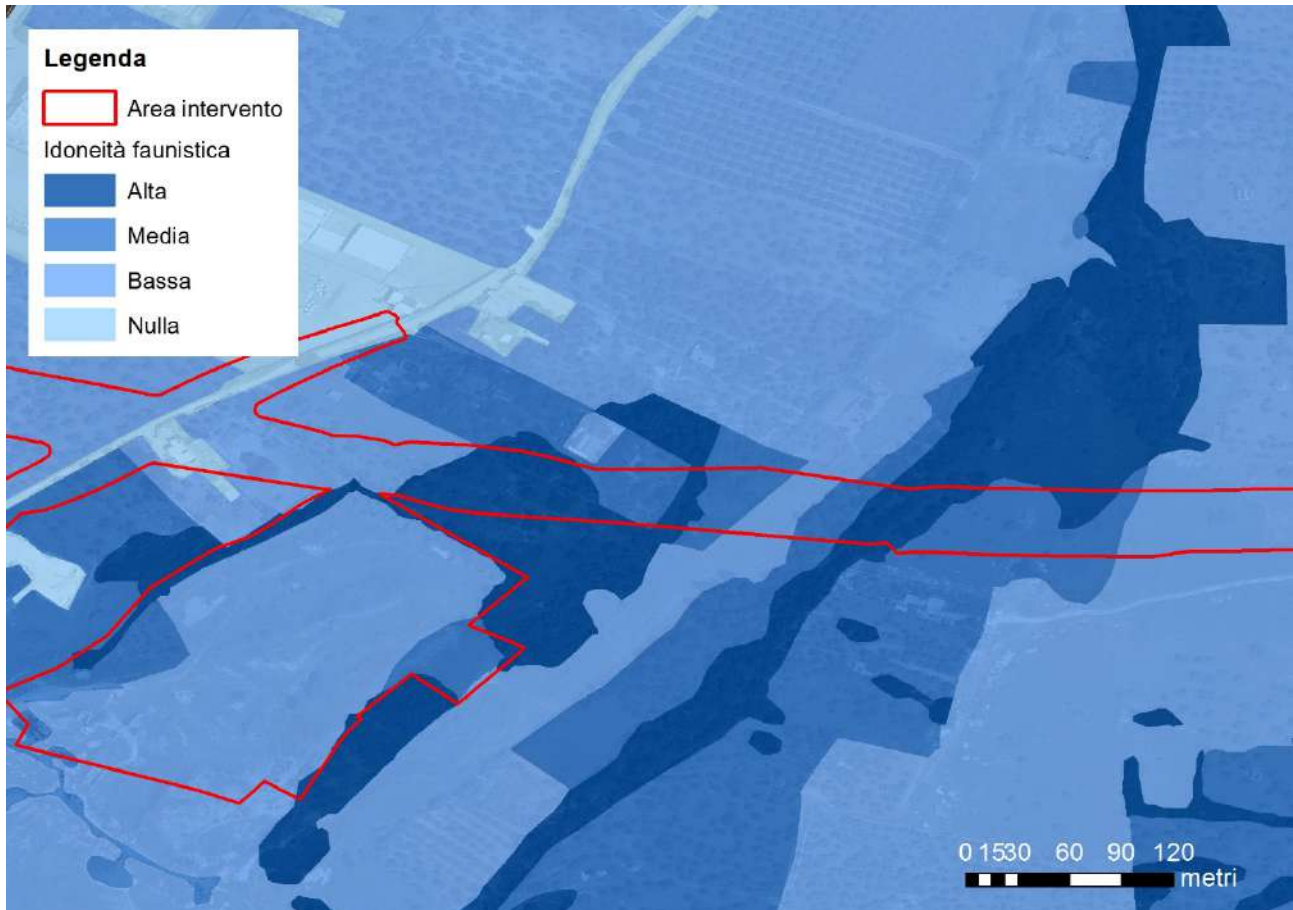


Figura 8: Idoneità faunistica: media dei valori specifici di idoneità degli habitat per le specie animali di interesse comunitario presenti nell'area.

Conclusioni

Nonostante l'estesa pressione delle attività antropiche nell'area vasta, l'area di indagine risulta di particolare interesse per la presenza di specie vegetali, habitat e specie animali di notevole rilievo biogeografico e conservazionistico:

- 1) Sotto il profilo floristico, risulta particolarmente rilevante la presenza di nuclei della specie endemica ***Stipa austroitalica***, elencata come specie prioritaria di conservazione nell'Allegato II della Direttiva 92/43/CEE. Questa specie, ampiamente distribuita nei pascoli calcarei della fascia collinare della Puglia centrale, mostra una distribuzione estremamente frammentata nella fascia costiera e nei territori della bassa Murgia, con nuclei relittuali localizzati essenzialmente lungo i pendii rocciosi delle lame. Risulta inoltre presenti nell'area *Allium atroviolaceum*, elencata nella Lista regionale delle Piante (Conti et al. 1997) e diffusa nella Puglia centrale. La presenza di queste due specie non è stata evidenziata nel corso delle indagini di monitoraggio ambientale del progetto (PMA Ante Operam, settembre-ottobre 2015, aprile 2016). In accordo con quanto rilevato nell'ambito delle attività di monitoraggio del progetto, nell'area si rinvergono invece almeno 4 specie della famiglia Orchidaceae, *Anacamptis pyramidalis*, *Ophrys gargarica*, *Serapias parviflora* e *Serapias vomeracea*, tutelate a livello nazionale ed internazionale (Convenzione di Washington - CITES: Appendice II - specie a rischio di sopravvivenza di cui è regolamentato lo sfruttamento ed il commercio; Regolamento del Consiglio Europeo n. 338/97 e s.m.i.- protezione di specie della flora e della fauna selvatiche: Allegato B).
- 2) Con riferimento agli aspetti vegetazionali e agli habitat, l'area di indagine è dominata da un mosaico di comunità sinantropiche, in primis legate alla presenza di aree agricole e antropizzate, con presenza di importanti formazioni erbacee ed arbustive semi-naturali a ridosso della lama. In particolare, le formazioni xerofile di prateria a *Hyparrhenia hirta* e *Stipa austroitalica* sono riconducibili all'**habitat prioritario 6220* (Percorsi substeppeici di graminacee e piante annue dei Thero-Brachypodietea)**. Queste porzioni di habitat, interessate dagli interventi di progetto, coincidono con le uniche aree di presenza di *Stipa austroitalica* nell'area di indagine e con le aree a maggiore idoneità per la conservazione delle Orchidaceae spontanee.
- 3) Negli ambienti semi-naturali della lama permangono le condizioni di habitat per la riproduzione e l'alimentazione di diverse **specie animali di interesse comunitario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE**: *Rhinolophus ferrumequinum*, *Podarcis siculus*, *Hierophis viridiflavus*, *Elaphe quatuorlineata*, *Zamenis situla*, *Bufo balearicus* e *Zerynthia polyxena*. La presenza di tali specie, in parte confermata dalle osservazioni condotte nell'ambito del presente studio, non risulta verificata dalle indagini di monitoraggio ambientale del progetto (PMA Ante Operam, settembre-ottobre 2015, aprile 2016). Inoltre, per via della locale concentrazione di habitat trofici e rifugi per le specie forestali, la porzione di lama ricompresa nell'area di indagine risulta di notevole interesse per il passaggio ed il foraggiamento di numerose specie di uccelli, anche tra quelle di interesse conservazionistico ai sensi dell'Allegato I della Direttiva 2009/147/CEE, non nidificanti ma in transito durante le migrazioni e nel periodo invernale.

In sintesi, l'area di realizzazione del nuovo tracciato ferroviario e le aree a verde di progetto risultano incidere negativamente sulla conservazione di elementi botanico-vegetazionali e faunistici di rilievo ai sensi della Direttiva 92/43/CEE (Figura 9).

La realizzazione del nuovo tracciato prevede la sottrazione di circa 2000mq di habitat prioritario 6220*, corrispondenti a circa un sesto della superficie di presenza di questo habitat nell'area di indagine. Tali superfici costituiscono aree ad elevata idoneità per la fauna e corrispondono all'area di presenza della specie prioritaria *Stipa austroitalica*.

Studio sugli impatti del progetto "Riassetto Nodo di Bari - Variante di tracciato tra Bari centrale e Torre a Mare" sulle componenti naturalistiche di Lama San Giorgio

A questi impatti si somma il progetto di mitigazione a verde dell'area, con impianto di specie arboree e arbustive ai margini del tracciato e lungo i confini della lama (Elaborato 723_IA0D00D22RGIA0002001A), che prevede la sottrazione di ulteriori lembi di habitat di interesse comunitario e la pressoché totale rimozione della porzione di prateria rocciosa attualmente presente sul pendio occidentale della lama. La realizzazione di impianti di taxa e/o ecotipi di origine alloctona, nonché di inerbimenti che prevedono l'idrosemina di specie alloctone resistenti (*Paspalum vaginatum*, *Zoysia spp.* e *Cynodon dactylon*), può infine generare impatti negativi sull'equilibrio delle comunità e delle popolazioni di specie vegetali autoctone.

Nell'ambito della valutazione e mitigazione degli impatti del progetto, ed in riferimento agli obiettivi di conservazione della Direttiva 92/43/CEE, si richiede di tenere in particolare considerazione la presenza di elementi di rilievo conservazionistico nell'area di intervento. L'obiettivo di conservazione delle biocenosi presenti nella lama, con riferimento alle specie animali e vegetali e agli habitat contenuti nelle direttive comunitarie, rientra peraltro nelle finalità istitutive del Parco Naturale Regionale "Lama San Giorgio e Giotta".

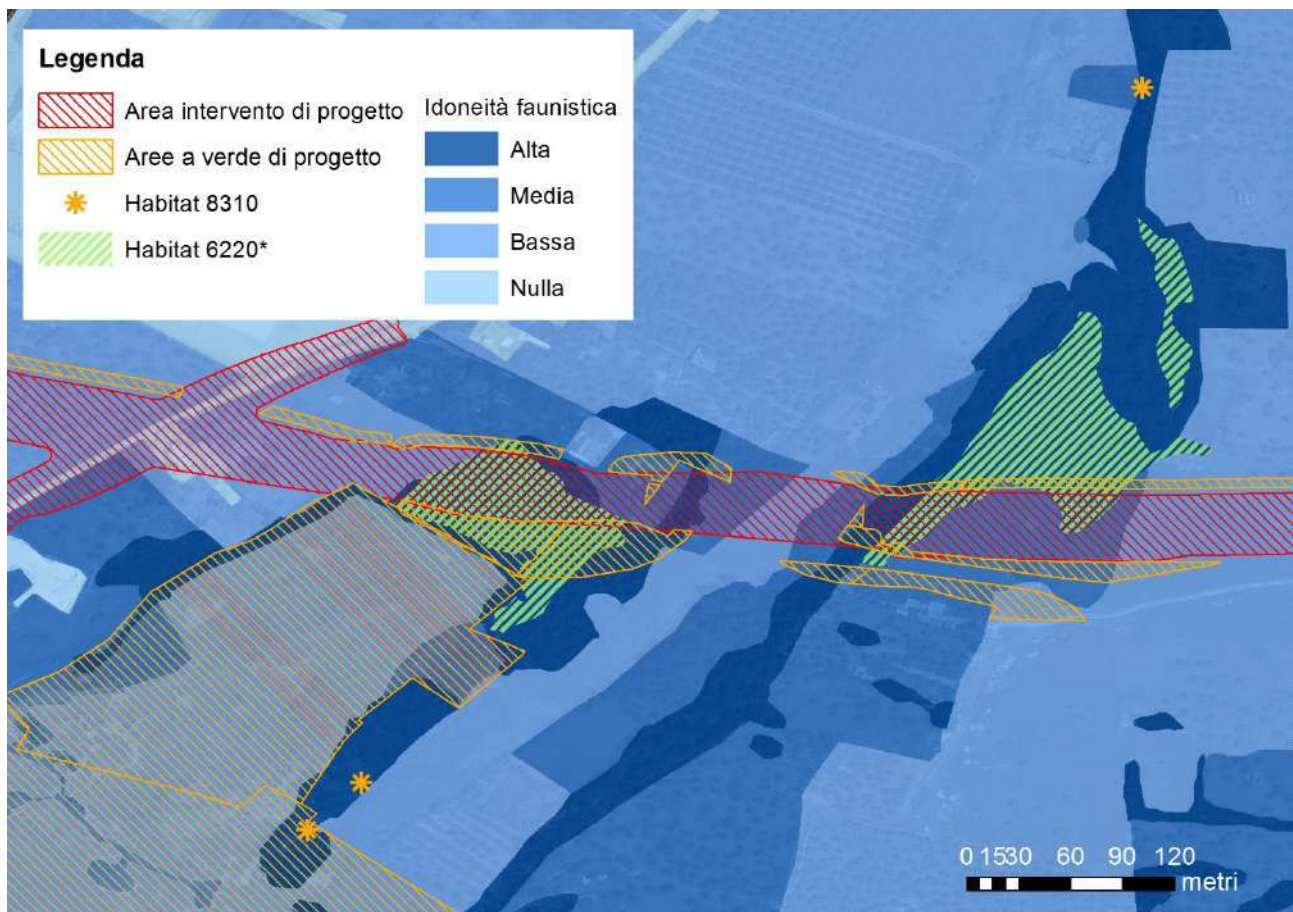


Figura 9: Sovrapposizione delle aree di intervento e di mitigazione di progetto con le porzioni di habitat Dir. 92/43/CEE e valori di idoneità faunistica.

Riferimenti bibliografici

Conti, F., Manzi A., Pedrotti F. 1992. Libro rosso delle Piante d'Italia. Ministero Ambiente, WWF Italia, Società Botanica Italiana, Roma. 637 pp.

Conti, F., Manzi A., Pedrotti F. 1997. Liste Rosse Regionali delle Piante d'Italia. WWF Italia, Società Botanica Italiana, CIAS, Univ. Camerino. 139 pp.

Biondi E., Blasi C. 2015. Prodromo alla vegetazione d'Italia. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare. <http://www.prodromo-vegetazione-italia.org>.

Biondi E., Blasi C., Burrascano S., Casavecchia S., Copiz R., Del Vico E., Galdenzi D., Gigante D., Lasen C., Spampinato G., Venanzoni R., Zivkovic L. 2009. Manuale Italiano di interpretazione degli habitat della Direttiva 92/43/CEE. Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Società Botanica Italiana. <http://vnr.unipg.it/habitat>.

Biondi E., Casavecchia S., Beccarisi L., Marchiori S., Medagli P., Zuccarello V. 2010. Le serie di vegetazione della regione Puglia. In: Blasi C. (eds.) La Vegetazione d'Italia. Palombi Editore, Roma: 391-409.

CITES. 1973. Convenzione sul commercio internazionale delle specie selvatiche animali e vegetali minacciate di estinzione – Sottoscritta a Washington il 3 Marzo 1973, emendata a Bonn, il 22 Giugno 1979. Washington: Segretariato delle Nazioni Unite.

European Commission 2013. Interpretation manual of European Union habitats. EUR 28. European Environment, Nature and Biodiversity.

Robinson A.H., Morrison J.L., Muehrcke P.C., Kimerling A.J., Guptill S.C. 1995. Elements of Cartography. Sixth Edition. John Wiley & Sons, Inc.

Rondinini C., Battistoni A., Peronace V., Teofili C. (Eds). 2013. Lista Rossa IUCN dei Vertebrati Italiani. Comitato Italiano IUCN e Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, Roma.



OGGETTO : OSSERVAZIONI SUL RISCHIO ARCHEOLOGICO - ALTERNATIVA 3 SS16 VARIANTE BARI-MOLA DI BARI - SVINCOLO TRIGGIANO

Si espone di seguito un confronto tra le evidenze di tipo archeologico, esplicitate dalla studio di ANAS sul sito di localizzazione del progetto in oggetto e le evidenze prodotte da RFI nella relazione archeologica relativa ad indagini effettuate nel 2014 e ubicate nel sedime del nuovo tracciato ferroviario Nodo Bari Sud Bari centrale-Torre a mare, nel tratto che prevede un viadotto di scavalco della lama San Giorgio.

AREA IN ESAME: “Svincolo Triggiano” , tra la galleria artificiale sottostante alla SP 60 Triggiano-Torre a Mare (San Giorgio) e il Viadotto Lama San Giorgio (**Foto n.1**)



Foto n.1

CONTENUTO DELLA RELAZIONE ARCHEOLOGICA PUBBLICATA DA ANAS-T00SG00GENRE02A:

<https://anasdrive.stradeanas.it/s/LqfH8HaS5jewACZ?path=%2F06.%20ARCHEOLOGIA>

Nella relazione sopracitata, vengono inquadrare come zone di rilevanza archeologica nell'area di Lama San Giorgio le seguenti, come scritto a pag. 125:

“La seconda area che presenta un potenziale archeologico piuttosto alto è localizzata a ridosso di Lama San Giorgio, nei pressi del cosiddetto Monte Telegrafo, nel territorio di pertinenza del comune di Triggiano. A ridosso di quest'area insistono due siti archeologici

preistorici: Lama San Giorgio, collocata lungo le sponde interne dell'alveo, consiste in un insediamento in grotta. La presenza di ceramiche di impasto inquadrano il sito nelle fasi finali dell'Eneolitico e nelle prime dell'Età del Bronzo.

Il secondo, invece, consiste in un insediamento all'aperto sub-costiero, localizzato sul Monte del Telegrafo, a sud-est di Lama San Giorgio, nel territorio di Triggiano. Indagini dell'Istituto di Civiltà Preclassiche dell'Università di Bari hanno portato all'identificazione del sito che consiste nella presenza di ceramiche impresse di tipo cardiale, riferibili ad una fase molto antica del Neolitico. Il rischio archeologico, pertanto, in questa area può essere definito medio/alto, ovvero indiziato da ritrovamenti strutturali e materiali localizzati; ne consegue che il progetto investe un'area con presenza di dati materiali che testimoniano uno o più contesti di rilevanza archeologica (o le dirette prossimità). Entrambe le evidenze ricadono ad un centinaio di metri del tracciato della variante; **pertanto il rischio archeologico in questa area può essere definito medio.**"

Proseguendo a pag. 127 si legge che:

"Per quanto concerne invece le Unità Topografiche (UT) individuate durante l'attività di ricognizione di superficie siamo in grado di riconoscere un grado di rischio archeologico medio, seppure non esattamente determinabile. Esistono infatti pochi elementi materiali (decine di frammenti ceramici o litici) sufficienti a riconoscere un potenziale di tipo archeologico, ma i dati raccolti non sono adeguati a definirne l'entità.

*Secondo quanto analizzato nella carta del rischio, lungo il tracciato stradale in oggetto non sono presenti ulteriori evidenze archeologiche note da bibliografia e direttamente connesse con l'ingombro previsto per l'opera, oltre a quelle citate. **Il riscontro sul terreno, invece, ha evidenziato solo la presenza di frammenti fittili sporadici d'età romana e post-medievale, probabilmente non riferibili ad alcun insediamento stabile.** In questa zona, si registra, inoltre, la presenza di evidenti tracce di sbancamento degli strati archeologici sepolti, associata alla presenza di terreno di riporto. La valutazione delle foto aeree sembra indicare, inoltre, una capillare azione di bonifica del territorio.*

*In definitiva, **se si escludono le sopra citate aree con un certo grado di criticità, l'asse stradale interessato dall'intervento S.S. 16 tronco Bari – Mola di Bari presenta un grado di rischio archeologico definibile basso.** Il progetto ricade infatti in aree prive di testimonianze di frequentazioni antiche oppure a distanza sufficiente da garantire un'adeguata salvaguardia."*

Le conclusioni dello studio vengono riportate nuovamente nel DOSSIER DI PROGETTO SS 16 ADRIATICA - VARIANTE NEL TRATTO BARI -MOLA DI BARI

<https://www.dibattitopubblicobarimola.it/wp-content/uploads/Dossier-di-progetto-DP-Bari-Mola.pdf>

al paragrafo 7.1: *"Dalle analisi risulta che l'asse stradale interessato dall'intervento SS 16 Bari–Mola di Bari presenta un **grado di rischio archeologico classificabile come basso.** Il progetto ricade infatti in aree prive di testimonianze di frequentazioni antiche, oppure a distanza sufficiente per garantire un'adeguata salvaguardia."*

PER QUANTO SOPRA EVIDENZIATO, RISULTA CHE :

Il progetto (per l'intera tratta BARI-MOLA di BARI) viene classificato da ANAS a
BASSO RISCHIO ARCHEOLOGICO
mentre

LA RELAZIONE ARCHEOLOGICA - RFI PROGETTO DEFINITIVO 2014 - Variante Ferroviaria - (pag.9/17 ALLEGATO RFI) descrive che :

“La zona è stata valutata a potenziale rischio archeologico ALTO sulla base delle risultanze dello studio archeologico allegato al Progetto Preliminare (ai sensi dell’art. 95 del D.Lgs. 163/2006), per la vicinanza della presenza archeologica n. 31 (segnalazione dalla ricognizione del 2009 di un’area di materiale sporadico di epoca romana, medievale e rinascimentale).”

Foto n.2

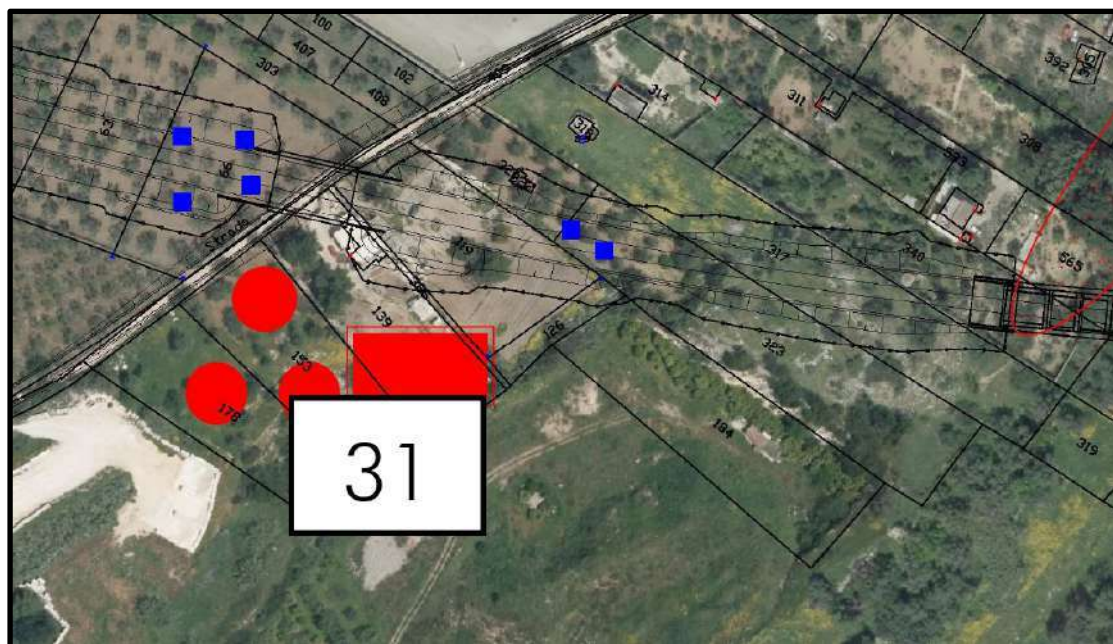


Foto n.2

Nel dossier ANAS del progetto, si fa riferimento a “relazioni su studi archeologici effettuati per interventi di altra natura ma nelle stesse aree interessate dal progetto” per redigere lo studio. E’ evidente che quella redatta da RFI per il nodo ferroviario Bari centrale-Torre a Mare non sia stata presa in considerazione, eppure nel sito di Lama San Giorgio le due linee ANAS e RFI si affiancano, quindi sarebbe stato razionale e necessario valutare ciò che l’altro ente aveva già analizzato.

Si fa notare, inoltre, che L’ ALTERNATIVA n.3 passa esattamente sull’area 31 (evidenziata dalla relazione RFI come ad ALTO RISCHIO ARCHEOLOGICO (Foto n.3) ed essa non è stata presa in alcuna considerazione nelle indagini archeologiche commissionate da ANAS. S fa, infatti riferimento solo al sito di Monte Telegrafo e ad un’altra area di lama San Giorgio sul costone opposto.

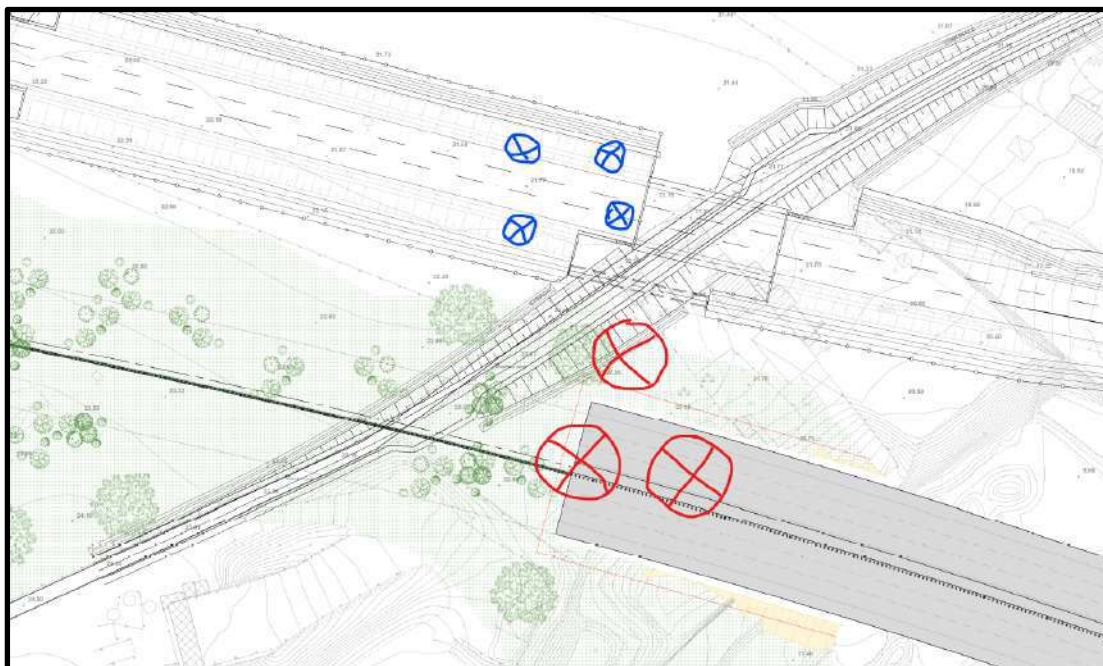


Foto n.3

Inoltre, si pone all'attenzione, il nuovo ritrovamento (NOVEMBRE 2021) di un SITO ARCHEOLOGICO parzialmente ripulito dallo strato superficiale di terreno in seguito ad indagini archeologiche commissionate da RFI, dopo segnalazione di associazioni del territorio alla Soprintendenza per i beni archeologici e paesaggistici (**Foto n.4 e Foto n.5**). Tale sito era già parzialmente visibile, per la presenza di alcune buche in superficie nel periodo in cui sono stati fatti i sopralluoghi archeologici per ANAS (febbraio-Aprile 2021).

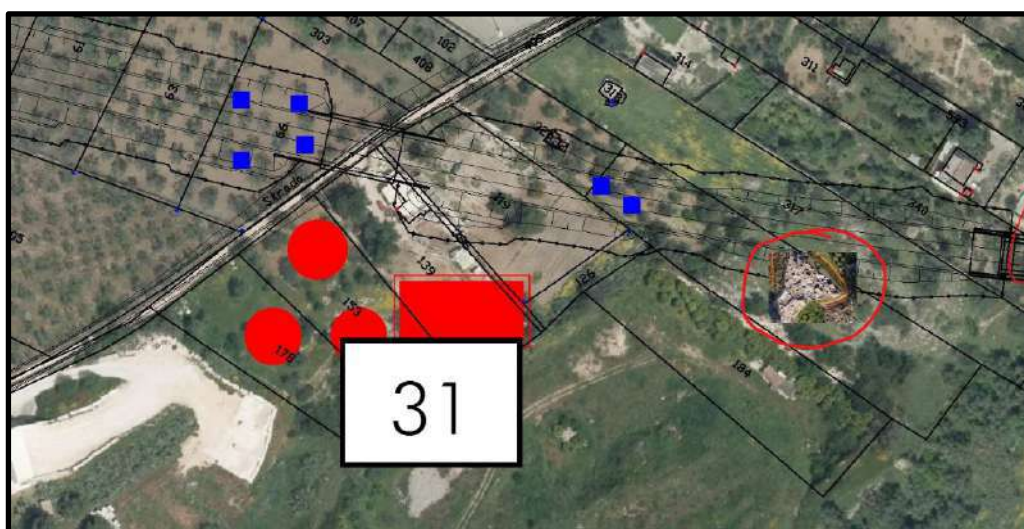


Foto n.4



Foto n.5

ALLA LUCE DELLE CONSIDERAZIONI ESPOSTE, SI RICHIEDE UNO STUDIO ARCHEOLOGICO CHE METTA IN RELAZIONE QUANTO DESCRITTO DA RFI NEL 2014 E IL NUOVO RITROVAMENTO DEL 2021, IN QUANTO LE DUE AREE (FOTO N.4 E FOTO N.5) POTREBBERO ESSERE CONNESSE E RENDERE ALTISSIMO IL RISCHIO ARCHEOLOGICO NEL SEDIME DEL TRACCIATO STRADALE DI LAMA SAN GIORGIO.

In fede,
Bari, 14/05/2022

**Maria Teresa Fatone
Presidente del Comitato
Le Vedette della Lama**

Maria Teresa Fatone