



DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola



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