



Dibattito pubblico
SS 16 Adriatica Bari-Mola

RELAZIONE CONCLUSIVA DELLA COORDINATRICE

**Allegato 4 | Restituzione incontri
di approfondimento**

23 maggio 2022

DIBATTITO PUBBLICO SS 16 “ADRIATICA” BARI-MOLA

Primo incontro di approfondimento Report dei tavoli di lavoro

4 aprile 2022

RESTITUZIONE

Introduzione

Lunedì 4 aprile 2022, dalle ore 17.00 alle ore 20.00, si è tenuto il primo incontro di approfondimento dedicato agli aspetti ambientali e paesaggistici dei territori attraversati dal progetto infrastrutturale.

L'incontro svoltosi online sulla piattaforma Zoom, ha visto partecipare circa 80 persone ed è stato introdotto dalla Coordinatrice del dibattito pubblico Maddalena Rossi.

Dopo i saluti della Coordinatrice e dell'ingegnere Vincenzo Marzi (Responsabile della Struttura Anas Puglia), sono state presentate le caratteristiche del progetto, seguendo la seguente scaletta.

Inquadramento al tema

Giovanni Magarò - ANAS SpA

Gli impatti e gli aspetti ambientali e paesaggistici

Samuele Airaghi; Andrea Pilli, Rachele Vicario; Gabriella Giamportone – Gruppo di progettazione

Gruppi di lavoro

Facilitazione di Avventura Urbana Srl

Restituzione gruppi di lavoro/risposte ai quesiti

Maddalena Rossi, Coordinatrice dibattito pubblico
Giovanni Magarò - ANAS SpA

Conclusioni

Claudia Massaro –ANAS SpA

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

Al termine delle relazioni iniziali, i partecipanti sono stati suddivisi in 6 tavoli di lavoro moderati da facilitatori esperti, in cui sono state proposte le seguenti domande di discussione:

1. Il progetto della realizzazione della SS 16 Variante Bari-Mola di Bari, proposto da Anas quale impatto si ritiene abbia sull'ambiente e sul paesaggio? Per quali motivi?
2. Vi sono delle emergenze di ordine ambientale, paesaggistico e archeologico che si ritiene non siano state adeguatamente considerate dal proponente nell'elaborazione del progetto? Se sì, quali?
3. Quali misure di mitigazione e compensazione si ritiene il progetto dovrebbe prevedere in futuro?

Al termine della sessione di discussione sono state presentate le sintesi delle osservazioni ricevute e risposto ai quesiti posti dai partecipanti. E' possibile visionare l'intervento al minuto 1:03:00 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=DP-ACBl8Kds>)

Di seguito si riporta la restituzione sintetica dei principali risultati emersi da ciascun tavolo di lavoro. Per consultare le risposte del proponente dell'opera dei progettisti alle domande e alle osservazioni emerse durante il momento di discussione, è possibile leggere la restituzione dedicata, disponibile sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-ambiente/>

Restituzione sintetica dei tavoli di lavoro

TAVOLO 1

Il clima del tavolo

La discussione si è svolta in un clima sereno che ha permesso ai partecipanti di presentare i propri quesiti e osservazioni riguardanti gli impatti su ambiente, paesaggio e archeologia derivanti dalla realizzazione dell'opera alle quali i tecnici presenti nella stanza, hanno risposto e creato un momento di dialogo con i partecipanti.

Questioni emerse

Ambiente

Sistema idrico

In merito al sistema idrico, vengono richieste maggiori informazioni sul trattamento delle **acque superficiali**, nello specifico se saranno smaltite e e/o utilizzate come acque irrigue per le vegetazioni che verranno impiantate, sugli **impatti idrogeologici** che potranno interessare gli attraversamenti sulle Lama. Un partecipante domanda come mai il fosso vicino alla stazione ferroviaria sopra il quale passa un ponte, non è stato segnalato e integrato nella cartografia come il torrente Cutizzo-Chiancarello. Infine, viene chiesto come è stato **valutato l'impatto del tratto stradale** che si dispone in maniera trasversale al percorso delle acque meteoriche che vanno verso il mare che, in alcuni punti, vede la concentrazione di veri e propri ruscelli o rivoli attualmente presenti nell'attuale percorso della strada statale.

Biodiversità

In riferimento alla Legge 144/51 concernente il divieto di abbattimento di alberi di **olivo**, un partecipante richiede maggiori informazioni sull'eventuale **svellimento** di tali alberi e se sono stati previsti dei **siti di reimpianto**. Chiede inoltre se sono presenti e se sono stati presi in considerazione anche gli olivi monumentali e quale trattamento è previsto.

Alcuni partecipanti domandano come vengono definiti i **corridoi ecologici dedicati all'attraversamento faunistico** e se sono state individuate delle strategie di gestione delle aree di mitigazione ambientale, i c.d. "relitti", tra cui i raccordi, che prevederanno anche la piantumazione di alberi e specie vegetali. Inoltre, un partecipante richiede perché il numero delle **presenze faunistiche** rilevate dagli studi effettuati è ridotto soprattutto in riferimento a Lama Giotta che ospita varie specie animali. A tal riguardo, viene domandato come sono stati redatti tali studi, richiesti maggiori approfondimenti e suggerito di **consultare la documentazione presentata per l'istituzione del Parco della Lama San Giorgio e Lama Giotta**,

che presenta numerose analisi da un punto di vista ambientale, faunistico, agricolo. Si segnala inoltre, la presenza di un'orchidea nella Lama Giotta inclusa nella lista rossa delle specie protette di nome *Serapias Orientalis Apulica*. Infine, un partecipante domanda se il progetto dell'infrastruttura incontra il vecchio progetto di Parco Lama San Giorgio-Giotta e chiede se sarà ancora possibile istituirlo.

Inquinamento acustico e luminoso

Vengono richiesti maggior approfondimenti sugli **impatti acustici** in ambito urbano e in prossimità degli attraversamenti sulle Lame e maggiori informazioni sugli studi e sulle **valutazioni dell'inquinamento luminoso** dell'opera sia in ambito urbano che naturale. In merito all'illuminazione notturna, un partecipante chiede se sono previsti sistemi di produzione energetica sostenibili, come impianti fotovoltaici e/o degli **impianti per il recupero dell'energia**, sull'esempio delle strade olandesi, e se ci sono delle proposte progettuali sul tema dell'efficientamento energetico. Nello specifico, viene richiesto se, oltre al fotovoltaico, saranno previste delle colonnine o servizi per le auto elettriche.

Consumo di suolo

Un'altra domanda è rivolta a comprendere se la superficie stradale di tutto il tracciato avrà un **manto permeabile o impermeabile** e, di conseguenza, come sarà prevista la raccolta delle acque. Un partecipante richiede perché il progetto non ha previsto di realizzare il tracciato e gli svincoli più a nord verso Bari, così **da ridurre l'impatto sulle superfici agricole dedite alla coltivazione degli olivi**. Inoltre, in merito agli svincoli, alcuni presentano **preoccupazione per la rotonda che sarà realizzata nel territorio di Noicattaro**, in quanto provocherà molto traffico e avrà un grande impatto sul territorio e sulle superfici agricole biologiche o che si stanno convertendo al biologico.

Paesaggio

Un partecipante manifesta delle **perplexità sull'attraversamento della Lama San Giorgio**, specificando che il viadotto che attraversa la Lama non possa essere ad un'unica campata. In merito, fa riferimento al ponte della ferrovia che presenterà dei piloni in alveo con un conseguente innalzamento del livello idrometrico di 90 cm. Inoltre, chiede con quale certezza si può affermare che questo viadotto non potrà procurare un danno dal punto di vista paesaggistico.

Archeologia

Viene segnalato che nella tavola dei Vincoli del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica - (codice tavola P00IA03AMBPL03A) sono stati **indicati dei siti rilevanti che non sono stati menzionati nella relazione paesaggistica**. Inoltre segnala che nell'area sono presenti degli **insediamenti rupestri** che andrebbero trattati a livello di sistema e non a livello puntuale, suggerendo quindi un'area di tutela areale. Inoltre, si sottolinea la presenza di un altro insediamento rupestre localizzato nell'area in cui passerà il tracciato RFI e la sede della Statale. Infine, in merito agli attraversamenti delle lame ad un'unica campata, si evidenzia che questi interesseranno i muretti a secco e tutto il contesto sul quale si poggiano.

Altri temi

Un partecipante chiede se sono stati previsti dei lavori di riconversione del vecchio tracciato della SS16 o se tali interventi saranno considerati come un progetto a parte e domanda se vi saranno delle complanari e delle piste ciclabili, oppure se la sezione stradale sarà dedicata solamente al traffico veicolare.

Temi dei prossimi incontri

Infine, vengono richieste maggiori informazioni in merito alla **galleria di Via Fanelli**, soprattutto in merito alla fase di cantierizzazione, in quanto gli edifici adiacenti saranno interessati dai lavori comportando delle difficoltà per l'accesso agli stabili e per la qualità della vita. Si chiede quale è la tempistica delle fasi dei cantieri e quali saranno gli impatti durante i lavori, in fase di esercizio dell'opera e le relative opere di mitigazione. Emerge infine la preoccupazione che i cantieri si possano bloccare in corso d'opera causando forti disagi, e un impatto paesaggistico importante. In merito viene richiesto che vengano coinvolti e informati i cittadini interessati.

TAVOLO 2

Il clima del tavolo

La discussione all'interno del tavolo di lavoro si è svolta in un clima sereno che ha permesso ai partecipanti di presentare i propri quesiti e osservazioni riguardanti gli impatti su ambiente, paesaggio e archeologia derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura oggetto di dibattito.

Questioni emerse

Ambiente

Per quanto concerne il tema dell'ambiente un partecipante ha chiesto maggiori delucidazioni rispetto alla valutazione di incidenza dell'opera sui siti delle lame Giotta e San Giorgio, sottolineando che si tratta di importanti aree di "rifugio per la biodiversità". Un ulteriore quesito posto da un partecipante ha riguardato il fenomeno alluvionale, in particolar modo si è chiesto se si è tenuto in conto lo storico dei fenomeni di attraversamento delle acque nelle lame, come l'evento alluvionale avvenuto nel 2014 nei dintorni di Bari. Un altro intervento si è concentrato sul tema dell'aumento della rumorosità e dell'inquinamento atmosferico, in particolar modo chiedendo delucidazioni per quanto riguarda il tratto iniziale dell'opera, ossia in prossimità del complesso Orsa Maggiore - Borgo dei Pioppi, considerata una zona con densità urbana maggiore rispetto ad altre. Un'ultima domanda ha riguardato la realizzazione di corridoi faunistici. In particolare, il partecipante ha chiesto se verrà realizzato un corridoio per la transumanza del gregge di un allevamento zootecnico presente all'inizio del tracciato, specificamente nel tratto tra Via Amendola verso Mungivacca, che risulta essere l'unico rimasto nei dintorni della città di Bari. Rispetto al tema della biodiversità alcuni partecipanti hanno evidenziato che nella zona interessata dall'opera vivono molte specie da tutelare, tra cui alcuni uccelli migratori, che dovrebbero essere tenute in considerazione nella progettazione dell'opera.

Paesaggio

Un partecipante ha chiesto se per il tratto iniziale dell'opera, ossia la zona in prossimità del complesso "Orsa Maggiore - Borgo dei Pioppi", sono previste delle mitigazioni per l'impatto che l'infrastruttura potrà avere sul paesaggio. Inoltre, è stato domandato se è prevista la realizzazione di barriere verdi lungo le trincee che verranno realizzate.

Altri temi

Un partecipante ha posto un quesito riguardante la cantierizzazione, argomento che verrà trattato durante l'incontro di approfondimento dedicato che si terrà il 19 aprile 2022. In

particolare, si è chiesto se il complesso residenziale “Orsa Maggiore” verrà interessato dai cantieri.

TAVOLO 3

Clima del tavolo

Clima tendenzialmente sfiduciato rispetto all'alternativa proposta. Si preferirebbe un ampliamento in sede. La discussione si è esaurita mezz'ora prima della chiusura delle stanze, ma con un paio di riepiloghi è proseguita.

Questioni emerse

Ambiente e paesaggio

Nel territorio di Mola la componente agricola è già impoverita e si ritiene che un inserimento di questo tipo in quel tratto andrebbe ulteriormente a limitare il settore.

Viene considerato l'impatto dell'opera sul paesaggio, ritenendo la stessa in contrasto con le norme del PPTR, in quanto incidente su due lame e sul territorio rurale. Meno impattante sarebbe invece l'allargamento in sede. Si ritiene a questo proposito che si potrebbe ottenere una deroga per l'allargamento in sede dell'opera.

Nel tracciato della variante, non si può non prendere in considerazione lo spostamento dei binari ferroviari. In particolare, in prossimità della Lama San Giorgio, il terreno che si troverà tra i nuovi binari ferroviari e la variante della SS16 sarà difficilmente accessibile, anche tenendo conto delle diverse pertinenze dell'area.

Anche nello svincolo di Caldarola c'è un lembo di terra che è a ridosso tra il tracciato della ferrovia e la statale e che si troverà nella stessa situazione.

Si ritiene perciò importante che i progettisti di Anas e i progettisti di Ferrovie si confrontino per lo sviluppo delle due opere, con una particolare attenzione all'impatto ambientale della cantierizzazione.

Viene infine chiesto quale mitigazione degli impatti sia prevista nell'area di via Fanelli.

Per quanto riguarda il tema della biodiversità nell'area, si sottolinea la presenza di numerose famiglie ormai stanziali di Falco Gheppio, che fino a qualche anno fa erano migratorie e poi sono diventati stanziali, nell'area a ridosso della SS 16 in prossimità della Lama Valenzano. Saranno disturbati dallo spostamento dei binari (della variante collo d'oca) e dalla variante della SS 16. Questa particolare specie di Falco viene addirittura introdotta da alcune municipalità per la lotta ai ratti e alle blatte.

Nella zona tra il ponte di San Pio fino ad arrivare alla SS 16 è rimasto forse l'ultimo pastore barese urbano che porta al pascolo un gregge di oltre 350 pecore, sfruttando l'area tra i quartieri di Via Pigia e San Pasquale. Si sottolinea la preoccupazione per il futuro di questo pastore e della sua azienda zootecnica in via Pezze del Sole dopo la costruzione della variante.

Altri temi emersi

Sono emerse alcune perplessità circa il tracciato soprattutto per il tratto Torre a Mare/Mola, dove si ritiene possibile un allargamento in sede. Non è chiaro perché questa ipotesi sia stata scartata. Viene sottolineato come, con la costruzione di una nuova strada, si andrebbero ad aumentare i “relitti del territorio” e si ritiene utile valutare quanti ettari di terreno saranno consumati nel territorio di Mola nell’ipotesi dell’allargamento in sede e quanti nella ipotesi 3. Sempre sulla questione dell’ampliamento in sede, si ritiene che allargandosi verso ovest non cambierebbe la distanza dal mare e viene quindi messa in discussione la scelta di non allargare il tracciato (per lo meno nel tratto Torre a Mare/Mola) per rispettare la distanza costiera.

TAVOLO 4

Clima del tavolo

I tre partecipanti del tavolo che sono intervenuti si mostrano sin da subito interessati alla modalità di svolgimento della serata, in particolare chiedono il motivo della divisione in stanze separate. Il dialogo, impostato spontaneamente dai presenti in modo informale, avviene per alzata di mano a video in un clima disteso e costruttivo, favorito anche dalla presenza al tavolo dei progettisti dell'opera che hanno alimentato le riflessioni sia generali che specifiche. Malgrado il clima informale instaurato sin da subito tra i partecipanti e l'ampio tempo a disposizione, soltanto tre di loro hanno preso parte al dibattito, mentre gli altri 5 partecipanti hanno scelto di non intervenire.

Questioni emerse

L'impatto dell'infrastruttura sulle lame, la cesura di parti di territorio e il consumo di suolo sono state le tematiche maggiormente evidenziate dai partecipanti.

Ambiente

Il primo partecipante a prendere la parola evidenzia che l'opera avrà un grande impatto ambientale, non solo per l'attraversamento in se, considerando che un tratto sarà vicino alla ferrovia e quindi si somma un'altra infrastruttura al complesso sistema viario in uscita da Bari, ma soprattutto sulla lama San Giorgio con ripercussioni a livello funzionale della rete ecologica della lama stessa. Fa notare ai progettisti che tra le analisi svolte a livello di paesaggio è stato utilizzato la carta dell'uso del suolo del 2006 ritenuta obsoleta; evidenzia che seppur l'area di intervento sia fuori dal SIC, alcuni elementi non sono stati cartografati ed invita i progettisti ad analizzare la cartografia degli habitat pubblicata dalla Regione Puglia con Delibera di Giunta Regionale 2442/2018, soggetti ad una revisione, soprattutto nelle lame Giotta e San Giorgio. Un partecipante esprime raccomandazioni per quanto riguarda le misure di mitigazione e compensazione, in riferimento alla messa a dimora di nuovi alberi, perché la creazione di piccole aree boscate potrebbe favorire la concentrazione di fauna e possibili criticità legate al possibile attraversamento dell'infrastruttura; la stessa considerazione viene fatta per l'eventuale messa a dimora di piante specifiche per l'impollinazione di api e insetti, "poiché si scontrerebbero con le autovetture annullando il beneficio ambientale che si vuole introdurre". Un partecipante evidenzia che la porzione di territorio nella parte a sud di Bari ha subito negli ultimi anni trombe d'aria e acquazzoni vari e quindi i corridoi delle lame fungono da elemento importante per il deflusso delle acque piovane. Fa notare inoltre che negli indici di valutazione dei dati ISPRA emerge una crescita del consumo di suolo in Puglia

e la costruzione della variante incrementerà questa tendenza. Invita i progettisti ad approfondire la cartografia della Regione Puglia per l'istituzione del Parco Naturale Regionale di Lama San Giorgio e Lama Giotta. Un partecipante fa notare che la Regione aveva istituito un bando per la riqualificazione di corridoi ecologici, ma ritiene che vada posta maggiore attenzione ai cambiamenti climatici e perciò anche il ripristino di habitat dovrà essere, a suo parere rivisto; nello specifico ritiene che ci debba essere più flessibilità nelle valutazioni ambientali, perché se l'opera necessita di molti anni per essere realizzata, anche le valutazioni ambientali cambiano con il tempo (si riferisce nello specifico alla possibilità che aumentino le piogge e quindi il ruolo delle lame acquisti un'importanza ancora maggiore poiché assumerebbero sembianze simili a fiumi/torrenti). Un partecipante ritiene che le serre esistenti nelle aree agricole vadano considerate nelle analisi come elementi di degrado del territorio perché rivestono un impatto negativo sull'ambiente e sulla biodiversità.

Altri temi e considerazioni specifiche

Un partecipante si chiede quale sia la visione della Regione, poiché teme che la nuova infrastruttura possa portare in futuro a nuova urbanizzazione nell'area agricola. Nonostante le direttive del PPR, si domanda se la pianificazione regionale sia indirizzata verso nuovo consumo di suolo con insediamenti residenziali o produttivi tra le fasce di terreno agricolo che si genereranno tra le infrastrutture stradali e ferroviarie in progetto con effetti di degrado ambientale e sul paesaggio. Un partecipante evidenzia che la situazione sull'attuale SS16 è molto pericolosa considerato che i residenti hanno l'uscita delle proprie abitazioni a ridosso della strada. Ogni anno si registrano incidenti mortali e la situazione è nota alle amministrazioni che finalmente "risolverebbero la situazione grazie alla variante". Suggerisce che una volta conclusa la variante, vengano iniziati i lavori sull'attuale SS16 per far sì che assuma un ruolo di percorrenza minore, con la realizzazione di piste ciclabili su entrambi i lati, rotonde, viale alberato centrale e che diventi a tutti gli effetti una strada urbana.

Tavolo 5

Clima del tavolo

Il tavolo era composto da circa 7/8 persone, circa la metà ha preso attivamente parte alla discussione. Il clima era piuttosto teso principalmente per le preoccupazioni relative all'ambiente e i partecipanti concordavano sulle criticità emerse. I partecipanti che hanno contribuito al dibattito hanno infatti espresso con energia la propria opinione ma senza sovrapporsi tra di loro.

Questioni emerse

Ambiente

Diversi partecipanti sostengono che la zona della **Lama Giotta** non sia descritta a sufficienza nei documenti di ANAS. L'area presenta una qualità in termini floristici e faunistici che l'hanno portata ad essere candidata per l'istituzione di un **parco regionale**.

L'idea del suddetto parco, inizialmente, non includeva la Lama Giotta ma alcuni studi ne hanno sottolineato e confermato il valore naturalistico e si è quindi pensato di ampliare i confini del parco. A tale proposito si segnala un errore nei dati illustrati da ANAS in plenaria perché il bosco non è un bosco misto di conifere e latifoglie ma si tratta di una **lecceta pura**. Un partecipante ha considerato necessario riportare alcuni dati che confermano la **ricchezza naturale** dell'area e che non sono valorizzati nei testi diffusi da ANAS. In particolare si sottolinea che sono presenti in zona:

- sotto il profilo floristico 16 specie protette dalla convenzione di Washington, tra cui un'importante specie quercina transbalcanica (*quercus trojana*);
- 7 specie faunistiche di interesse comunitario ai sensi direttiva Habitat (che necessitano di una conservazione rigorosa);
- 55 specie faunistiche di interesse comunitario ai sensi della direttiva di Berna.

Secondo un partecipante il tema degli **incendi** richiede maggiori studi e un'attenzione particolare, soprattutto nella zona dei boschi della Lama Giotta. Si segnala inoltre la preoccupazione per il re-impianto degli **ulivi**. È richiesta più attenzione nella scelta dei luoghi (le rotonde, ad esempio, non sono considerate luoghi idonei). Alcuni partecipanti residenti in **Via Fanelli** si dicono molto preoccupati per gli impatti inquinanti del progetto, dal momento che si intende costruire la strada a ridosso di un complesso edilizio in cui abitano 88 famiglie.

Paesaggio

Riguardo la Lama Giotta, uno dei patch territoriali che compone il complesso sistema della lama rappresenta il luogo di elezione delle orchidee spontanee. La presenza delle orchidee spontanee verrebbe duramente compromessa dall'intervento proposto da ANAS perché il cono d'ombra del viadotto di attraversamento che ne deriverebbe andrebbe a determinare mutate (e insufficienti) condizioni di illuminazione.

Archeologia

Non è chiaro perché la zona indicata per la costruzione del viadotto nell'area di Lama san Giorgio in uno studio delle Ferrovie è considerata ad alto rischio mentre secondo ANAS si tratterebbe di una **zona a basso rischio**.

Altri temi

Si registra preoccupazione per la costruzione di un tratto dell'opera che si collocherebbe a ridosso di una **scuola**. A tale proposito si chiede molta cura e attenzione nella gestione di spazi e distanze, dal momento che gli utenti della scuola sono bambini. Vicino a Mola Bari nel tratto finale, è prevista l'eliminazione di uno svincolo attualmente presente. L'eliminazione del suddetto **svincolo** costringerebbe gli utenti del nuovo asse stradale a tornare indietro in città per poter accedere alla superstrada. Si richiede di rivedere l'accesso.

Tavolo 6

Clima del tavolo

La discussione si è svolta in un clima abbastanza animato ma capace di favorire l'emersione di tutti i punti di vista. I partecipanti hanno sottoposto alla discussione numerose questioni e altrettante richieste di chiarimento al proponente dell'opera, sollevando forti critiche al progetto. I temi trattati sono stati molti e non riferibili esclusivamente al tema dell'incontro di approfondimento.

Questioni emerse

Paesaggio

Dal momento che l'opera richiederà il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica in deroga da parte della Regione Puglia, un partecipante raccomanda e propone ad ANAS di **prendere visione di quanto è descritto nelle schede d'ambito** del Piano Paesaggistico della Regione (PPTR). È utile già in questa fase del progetto adeguare la valutazione degli impatti sul paesaggio considerando anche tutti i temi di carattere ambientale e paesaggistico previsti dalla scheda d'ambito, così da evitare che l'opera sia in contrasto con le invarianti strutturali e le figure territoriali (caratteri morfotipologici dei paesaggi) dettate dal PPTR.

Archeologia

Un partecipante sostiene che nel territorio di Mola di Bari non siano state sufficientemente considerate le seguenti emergenze archeologiche:

- la struttura viaria dei **Capodieci** di epoca angioina, la quale sarà interrotta dalla variante;
- la villa di epoca Romana rinvenuta in località Cala Paduano, il cui collegamento ancora rintracciabile nell'agro con l'antica **città di Azetium**, in prossimità del territorio di Rutigliano, sarà interrotto dal passaggio della variante;
- la cisterna romana **Fontana Iulia**.

Si ritiene inoltre necessario valorizzare e prendere in dovuta considerazione i resti archeologici rinvenuti anche nel territorio di Triggiano.

Altri temi: gli impatti sui territori

Le questioni riportate di seguito si riferiscono a critiche e osservazioni sollevate dai partecipanti rispetto al progetto della variante SS16 e agli impatti che si interesseranno i territori interessati dal suo attraversamento.

Triggiano

Un partecipante solleva molte perplessità relativamente alla realizzazione dell'opera nel territorio comunale di Triggiano, dal momento che questo è, nei fatti, interessato dall'attraversamento di **due corridoi infrastrutturali** in corso di progettazione: la variante SS16 e il nuovo tracciato ferroviario. Secondo la sua opinione, queste due infrastrutture impatteranno notevolmente nel territorio triggianese e soprattutto nell'area che attraversa la Lama San Giorgio. A tal riguardo si ritiene di fondamentale importanza approfondire la valutazione degli impatti che si riverseranno sul territorio considerando fin da subito le due opere con un approccio d'insieme. **La valutazione degli impatti in combinato disposto** consentirebbe quindi di capire come armonizzare al meglio le due infrastrutture e permetterebbe ai cittadini di esprimere idee e pareri più consapevoli. Un'ulteriore perplessità relativa all'impatto che l'opera produrrà nel territorio di Triggiano è di carattere economico. La nuova viabilità proposta con il progetto della variante SS16 non contempla il **collegamento con l'area commerciale** situata nella Lama San Giorgio. Il complesso produttivo di capannoni e opifici che attualmente si affaccia sulla SS16, verrà nei fatti tagliato fuori dal traffico stradale con il conseguente abbandono delle strutture. Pertanto, si ritiene necessario considerare nel progetto dei collegamenti tra la variante e l'area commerciale.

Mola di Bari

Secondo alcuni partecipanti l'opera non risponde ai bisogni della comunità del comune di Mola di Bari per numerose motivazioni di diversa natura, di seguito elencate.

Aspetti viabilistici

Il volume di traffico nel tratto stradale Mola - Torre a Mare non è tale da giustificare una variante sul territorio molese; sarebbe **sufficiente un allargamento in sede dell'attuale SS16**. La variante produrrà **disagi al traffico cittadino** a causa della riduzione a due corsie e all'aggravio del percorso stradale. Il progetto attuale fa sì che per raggiungere la variante, gli abitanti della zona costiera della città dovranno attraversare il centro urbano di Mola, aumentando il tempo di percorrenza, il consumo di carburante e le emissioni. In sintesi, l'opinione generale è che, per raggiungere la città di Bari, i residenti della costa di Mola continueranno comunque ad utilizzare l'uscita Mola Nord in quanto più comoda e accessibile, anche se non ne è previsto il collegamento alla variante SS16. Non convince inoltre il **declassamento della attuale SS16**, che prevede una riduzione da 4 a 2 corsie nel tratto Mola – Torre a Mare, per alcuni motivi:

1. non è finanziato e non si conosce chi avrà l'onore di sostenere i costi del declassamento;

2. il paventato declassamento a fini turistici non trova giustificazione perché le attuali strade complanari servono adeguatamente il flusso balneare;
3. gli abitanti della costa dovranno percorrere una strada a due corsie per raggiungere Bari, dal momento che per convenienza questi si ipotizza continueranno a utilizzare l'uscita Mola Nord della SS16 (si veda sopra).

Infine, per quanto riguarda le questioni di viabilità, viene sollevata la preoccupazione per la **bretella autostradale** prevista dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia, della quale non si conosce la precisa destinazione a partire dal casello Bari Sud. Si propone pertanto di fare una Valutazione Ambientale Strategica (VAS) su tutto il territorio tra Bari e Mola, che comprenda complessivamente le opere stradali (bretella e variante SS16) al fine di valutare accuratamente le differenti tipologie di traffico che le due infrastrutture determineranno.

Aspetti ambientali, paesaggistici ed economici

A detta di alcuni partecipanti, l'opera produrrà eccessivo **consumo di suolo** di terreni fertili che si sviluppano nel territorio tra Noicattaro e Mola determinando uno scenario di improduttività agricola con ricadute negative sul reddito dei lavoratori. L'area in questione è attualmente utilizzata per la coltivazione di vigneti di uva da tavola, la quale rappresenta fonte di reddito per gli agricoltori locali. L'attraversamento dell'opera in questi terreni provocherà la frammentazione e il progressivo abbandono dei terreni coltivati a causa del susseguirsi di difficoltà operative (peggioramento dell'accessibilità ai fondi coltivati, difficoltà di irrigazione dei campi, ecc.) e della riduzione dei redditi fondiari. Si ribadisce che l'opera **danneggerà l'organizzazione agricola ed economica** del territorio molese - per lo più basata su un sistema di fondi agricoli a conduzione familiare di piccole dimensioni - strutturatasi nel tempo, sottolineando come la progettazione della variante sottoposta a dibattito non abbia minimamente tenuto conto delle "regole" con cui si è strutturato il territorio, a causa di una scarsa conoscenza dello stesso. Nello specifico si sostiene che l'opera impatterà notevolmente anche sulle **reti idriche**, un sistema basato sul ricorso di pozzi artesiani in regime di condivisione tale da permettere l'apporto di acqua ai terreni, anche in condizione di scarsa piovosità. Il progetto prevede di intervenire con la realizzazione di **pozzi disperdenti** per la raccolta di acque piovane; a tal proposito si chiedono maggiori approfondimenti sullo studio di questo sistema di raccolta e soprattutto si chiedono **chiarimenti circa la previsione o meno di una opportuna zona filtro** tra la fase di raccolta e quella di dispersione delle acque.

Altri temi: questioni di processo e domande puntuali

Un partecipante lamenta che “i giochi sono chiusi” e ritiene inutile intervenire nel merito del dibattito perché non è stata fatta un’analisi multicriteria delle alternative. Solleva inoltre la **mancanza dei dati sull’incidentalità ante e post** variante SS16, chiedendo di poter prendere visione di dati e indicatori aggiuntivi utili all’analisi multicriteria. Un altro partecipante aggiunge che la previsione di una strada a tre corsie provocherebbe un numero maggiore di incidenti, dal momento che l’ampiezza della strada invita gli automobilisti a tenere una velocità più elevata. Rispetto alla mancata valutazione delle alternative e al progetto in generale, si riportano di seguito alcune domande sollevate dai partecipanti:

- perché non è stato utilizzato il **protocollo E-VISION**;
- perché è stata scelta l’**alternativa numero 3**;
- l’**alternativa numero 1** è definitivamente archiviata? (su questo punto si auspicano chiarimenti);
- è contemplata la **possibilità di deviare l’opera** in corrispondenza della **Lama San Giorgio** dove le due strade tendono ad allargarsi e quindi ad impattare notevolmente? C’è la possibilità di mantenere le due strade parallele.

DIBATTITO PUBBLICO

SS 16 “ADRIATICA” BARI-MOLA

Secondo incontro di approfondimento

Report dei tavoli di lavoro

11 aprile 2022

Introduzione

Lunedì 11 aprile 2022, dalle ore 17.00 alle ore 21.00, si è tenuto il secondo incontro di approfondimento dedicato alle ricadute dell’opera sul sistema economico e produttivo.

L’incontro svoltosi online, ha visto la partecipazione di 35 persone ed è stato introdotto dalla Coordinatrice del dibattito pubblico Maddalena Rossi.

Dopo i saluti della Coordinatrice sono stati presentati i temi dell’incontro, seguendo la seguente scaletta.

Inquadramento al tema

Giovanni Magarò - ANAS SpA

Le ricadute sul sistema economico e produttivo

Samuele Airaghi, Matteo Lelli, Alessandro Guadagnolo, Marco Molteni – Gruppo di progettazione

Gruppi di lavoro

Facilitazione di Avventura Urbana Srl

Restituzione gruppi di lavoro/risposte ai quesiti

Maddalena Rossi - Coordinatrice dibattito pubblico

Giovanni Magarò - ANAS SpA

Samuele Airaghi- Gruppo di progettazione

Conclusioni

Maddalena Rossi – Coordinatrice dibattito pubblico

Le presentazioni e il video integrale dell’incontro sono disponibili al link:
<https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-sistema-produttivo/>

RESTITUZIONE

Al termine delle relazioni iniziali, i partecipanti sono stati suddivisi in 4 tavoli di lavoro¹ moderati da facilitatori esperti, in cui sono state proposte le seguenti domande di discussione:

1. Il progetto della realizzazione della SS 16 Variante Bari-Mola proposto da Anas, può apportare **benefici** allo sviluppo del territorio? Se sì, quali? Se no, perché?
2. Quali sono gli **impatti** sul sistema produttivo ed economico? Quali **misure di compensazione e mitigazione** si ritiene il progetto dovrebbe prevedere?
3. Quali **proposte/suggerimenti** si ritiene di fornire al proponente per migliorare la progettazione dell'opera?

Al termine della sessione di discussione sono state presentate le sintesi delle osservazioni ricevute e risposto ai quesiti posti dai partecipanti.

(è possibile riascoltare l'intervento sul sito <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-sistema-produttivo/> al minuto 1:26:58)

Di seguito si riporta la restituzione sintetica dei principali risultati emersi da ciascun tavolo di lavoro. Per consultare le risposte del proponente dell'opera dei progettisti alle domande e alle osservazioni emerse durante il momento di discussione, è possibile leggere la restituzione dedicata, disponibile sul sito del dibattito pubblico al seguente link: <https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-sistema-produttivo/>

¹ Inizialmente i tavoli erano 6 ma a causa del numero di partecipanti, due tavoli sono stati accorpati.

Restituzione sintetica dei tavoli di lavoro

TAVOLO 2

Il clima del tavolo

La discussione all'interno del tavolo si è svolta in un clima sereno che ha permesso ai partecipanti di presentare i propri quesiti e osservazioni riguardanti gli impatti su ambiente, paesaggio e archeologia derivanti dalla realizzazione dell'infrastruttura.

Questioni emerse

Espropri

Per quanto concerne il tema degli espropri un partecipante ha sottolineato la preoccupazione per il possibile frazionamento dei terreni che potrebbe portare a perdita di capacità produttiva. Si è evidenziato che non è importante solo il valore del terreno, ma anche la perdita di suolo in sé. Parlando a nome della Coldiretti, il partecipante ha inoltre illustrato che, se verrà dimostrata la pubblica utilità dell'opera, l'Associazione farà da supporto alle aziende per il calcolo degli indennizzi, non considerando solo il valore del terreno in sé.

Impatto sull'occupazione

Per quanto riguarda l'impatto della realizzazione dell'opera sull'occupazione un partecipante ha sottolineato che l'impatto sulle imprese del territorio sarà, a suo parere, ampio, considerando il numero di relitti che verranno lasciati abbandonati. In particolare, ha sottolineato che la perdita in termini di giornate lavorative supererà l'occupazione che la costruzione dell'infrastruttura potrà dare.

Altro

Un partecipante ha posto un quesito riguardante il trasporto su gomma. In particolare, ha chiesto perché non si possa incentivare l'utilizzo di mezzi pubblici anche su lunghe percorrenze e migliorare il loro rendimento.

Un altro partecipante ha sottolineato il problema della congestione del traffico nella città di Bari, in particolare nella zona di via Amendola. Infatti, ha spiegato, che dalla rotonda di Mungivacca fino alla nuova rotonda di via Amendola si concentra il traffico dato dall'enorme quantità di pendolari che raggiungono gli uffici pubblici che si trovano vicino all'Executive

Center. Ci sono circa 6000 pendolari che quasi per il 90% usano l'auto per raggiungere il posto di lavoro. A questo proposito, ha spiegato come, a suo parere, la SS 16 si interseca con il progetto di spostamento dei binari ferroviari del quartiere barese Japigia. Il partecipante considera lo spostamento un'opportunità perché la creazione di due nuove stazioni ferroviarie porterà ad avere una metropolitana cittadina che impatterà fortemente sulla viabilità. Grazie all'infrastruttura ferroviaria verrà incrementato il collegamento con un parcheggio di scambio esistente al di fuori della tangenziale (dietro l'Ikea) che potrebbe intercettare il traffico di pendolari dando delle alternative all'uso dell'auto. Su questo aspetto, il partecipante ha lamentato che nel progetto della variante della SS 16 non è prevista l'attivazione di questo parcheggio e non viene considerato che verrà lì realizzata una fermata della metropolitana urbana, sprecando così l'opportunità di contrastare il congestionamento di traffico esistente.

Un altro partecipante è intervenuto evidenziando che, a suo parere, l'impatto più importante sarà quello sulla costa, non solo dal punto di vista paesaggistico, ma anche per quanto riguarda l'impatto sull'agricoltura. Lo spostamento dell'infrastruttura dai territori costieri obbligherà a rispettare la distanza dei 300 metri dal mare e aiuterà a prevenire i problemi legati all'innalzamento delle acque che nel futuro riguarderanno la costa. Inoltre, ha sottolineato che l'intervento potrà aiutare a dare continuità tra il territorio costiero di Bari San Giorgio e Mola di Bari.

Infine, un partecipante ha chiesto perché non è stata prevista dal progetto la possibilità di utilizzo di sistemi per la produzione di energia alternativa a servizio della nuova infrastruttura.

TAVOLO 3

Il clima del tavolo

La discussione all'interno del tavolo si è svolta in un clima piuttosto sereno, che ha permesso ai partecipanti del tavolo di esprimere i propri dubbi e preoccupazioni circa la cantierizzazione della nuova variante. Per avere un confronto diretto con i progettisti, uno dei partecipanti ha chiesto di poter intervenire in plenaria.

Questioni emerse

Viabilità

Ci si chiede come mai si sia scelto di far passare una strada così trafficata in mezzo a tante abitazioni. Il riferimento è alla **zona di via Fanelli**, nella quale non si ritiene utile intervenire, poiché viene sottolineato che in quest'area ci sono due carreggiate, sei corsie, e che la viabilità risulta quindi qui già efficiente. Si suggerisce invece di far partire la nuova infrastruttura dal raccordo da **via Caldarola**. La zona infatti soffre già della presenza della tangenziale, ma ciò nonostante si ritiene che questa resti attualmente vivibile. Si teme invece un peggioramento in termini di inquinamento futuro in questa area e si sottolinea una preoccupazione per gli **svincoli nella zona dell'Ikea**.

Viene riportata la preoccupazione da parte degli agricoltori per gli impatti sul territorio agricolo di Noicattaro e sulla viabilità locale nel territorio di Mola di Bari a causa dell'**eliminazione di alcuni svincoli: Mola Nord e Zona Industriale**. Si ritiene che il traffico "verrà bloccato sullo **svincolo di Mola**, che da tre corsie diventerà a due".

Si suggerisce di **favorire il passaggio dell'infrastruttura in elevazione e non in trincea** in modo da consentire la ricucitura tra i territori attraversati e la permanenza dei corridoi ecologici.

Sistema di irrigazione

Si ritiene che sarà necessario **favorire lo scorrimento dell'acqua senza sifonamento**. I sifoni infatti si intasano e si rischia l'allagamento della strada.

Altro

Viene osservato come sia evidente che laddove ci siano alti tassi di incidentalità è necessaria una riprogettazione della viabilità, tuttavia, il problema che permane è quello del consumo di suolo vergine.

Si ritiene che la Puglia, per la sua conformazione pianeggiante, potrebbe essere “il regno della **viabilità dolce**”, e che per questo bisognerebbe investire maggiormente in piste ciclabili e nel trasporto ferroviario.

Viene considerato che **se la variante seguisse maggiormente la ferrovia**, tra San Giorgio, Torre a Mare e Mola di Bari, il consumo di suolo sarebbe minore. Ipotesi che viene inoltre ritenuta migliore della variante proposta, anche per il fatto che tra autostrada e ferrovia si verrebbero a creare zone di scarso pregio agricolo e territoriale.

Infine, **ci si chiede perché si sottopone a dibattito pubblico una variante già scelta**. Si ritiene che non ha senso fare un dibattito “se è già stato tutto deciso”, ma che sarebbe stato più opportuno avviare il confronto in una fase precedente della progettazione dell’opera.

TAVOLO 5

Il clima del tavolo

Il tavolo era composto da 7 partecipanti ma non tutti hanno preso parte alla discussione. Il clima non era particolarmente teso, i partecipanti hanno esposto le proprie preoccupazioni senza rendere il confronto eccessivamente animato. Le domande e i commenti hanno riguardato principalmente i temi relativi a **espropri** e **viabilità minore**.

Questioni emerse

Espropri, frontisti e indennizzi

Per quanto riguarda gli espropri, un partecipante ha sottolineato che la **valutazione dell'indennizzo** sembra tenere conto di dati esclusivamente quantitativi, come l'estensione della proprietà da espropriare, ma non del reale impatto che si produce sulla vita degli espropriati. Si è fatto riferimento in particolare alle proprietà legate ad attività economico-produttive, che rappresentano la fonte di reddito principale dei proprietari. I partecipanti sanno che in sede di contrattazione si discuterà di questi aspetti ma richiedono indicazioni e considerazioni più precise e complete anche in questa prima fase, al fine di evitare eventuali ricorsi in futuro.

Secondo un partecipante, l'analisi costi-benefici, all'interno della quale sono riportati i costi di esproprio, non è sufficientemente chiara. È stato richiesto, quindi, come sono stati valutati 275 ettari ai fini ambientali e quali sono le **linee guida** utilizzate per l'elaborazione dell'analisi costi benefici.

Viabilità minore

Sulla **viabilità minore**, invece, è stata sollevata la questione dello svincolo a Nord di Mola di Bari, che con il progetto proposto da ANAS verrà eliminato. La mancanza di uno svincolo nella zona più popolata, nonché in via di sviluppo, è considerato un grande problema, perché costringerebbe i residenti della zona a tempi di percorrenza lunghi per raggiungere la viabilità principale.

Un altro partecipante ha fatto presente che il **parcheggio di interscambio** (oggi praticamente inutilizzato), sito nei pressi dell'IKEA, potrebbe contribuire a rendere meno congestionata la zona di Via Amendola, dove attualmente si registrano volumi di traffico tra i più alti d'Italia perché tra i punti principali per l'accesso alla città di Bari. La progettazione del nuovo intervento potrebbe favorire il potenziamento della viabilità per l'accesso al parcheggio di scambio nella zona di Via Amendola, così da far dirigere le auto verso tale parcheggio e decongestionare il traffico. In questo modo si andrebbe a compensare l'impatto che deriverebbe dall'opera.

Si riporta, infine, che, anche nel corso di questo incontro, è stato richiesto di riprendere in considerazione il potenziamento in sede dell'attuale infrastruttura che comporterebbe un consumo di suolo più contenuto.

TAVOLO 6

Il clima del tavolo

La discussione si è svolta in un clima molto acceso; quasi tutti i partecipanti hanno lamentato la **mancata risposta a quesiti puntuali** sollevati nei precedenti appuntamenti del dibattito pubblico. Alcuni hanno inoltre criticato la modalità di discussione proposta per l'incontro di approfondimento, ritenendola inefficace perché non consente ai cittadini di porre domande direttamente ai referenti di ANAS e ai progettisti dell'opera. In generale, i partecipanti hanno manifestato la volontà di **porre domande specifiche e puntuali al proponente**, al fine di chiarire molti aspetti da loro ritenuti non necessariamente approfonditi e valutati. Quasi tutti hanno infatti apertamente richiesto di poter intervenire durante la sessione conclusiva dell'incontro²; un partecipante ha inoltre ritenuto opportuno inviare un documento di domande puntuali per cui auspica risposte esaustive da parte di ANAS.

Questioni emerse

Espropri, frontisti e indennizzi

I partecipanti hanno espresso la necessità di **conoscere la modalità con cui sono stati calcolati gli espropri** dei terreni. Secondo i calcoli di alcuni partecipanti, il numero totale degli ettari di terreno da sottoporre a procedura di esproprio non è 240, come dichiarato da ANAS, bensì 626. Tale calcolo è stato formulato con le informazioni contenute nella documentazione sul sito del progetto (Nome del file: P00ES00ESP03), dove sono indicate le ditte espropriate, le coordinate catastali, le aree e le tipologie delle particelle interessate dall'opera.

Pertanto, si chiede di **chiarire la motivazione del perché sussiste tale divergenza**, specificando se i dati contenuti nel documento sono corretti e come quest'ultimo deve essere letto e interpretato.

In merito al tema degli espropri, si domanda inoltre di chiarire **come verranno valutati i danni causati dai cosiddetti relitti**, cioè residui di terreni che rimarrebbero ai proprietari espropriati, perdendo però la loro funzione produttiva. Secondo alcuni si verranno a determinare numerosi relitti fondiari che non sono stati calcolati e considerati da ANAS, per i quali si auspica invece un'adeguata valutazione soprattutto in relazione all'eventuale danno provocato.

Dal momento che gli espropri riguarderanno anche 30 manufatti, un partecipante chiede che venga chiarito cosa si intende con il termine **"fabbricati diruti"** riportato a pagina 21 del Dossier di progetto. Se dovessero riferirsi ai *trulli pagliai*, il loro abbattimento comporterebbe una perdita in termini di identità storica del territorio e il danno si arrecherebbe a tutta la

² La fase conclusiva dell'incontro è stata dedicata agli interventi dal pubblico. Tutte le persone che ne hanno fatto richiesta hanno potuto prendere la parola ed esprimere le loro posizioni.

collettività. Per meglio valutare la perdita dei manufatti, si chiede che venga fatta **un'analisi comparata** tra gli immobili da demolire con l'alternativa 1 e quelli previsti invece dall'alternativa 3.

Sistema di irrigazione

È opinione diffusa di come l'infrastruttura stradale interromperà la rete di irrigazione dell'acqua piovana che attualmente si irradia da monte per giungere ai terreni, attraverso un articolato sistema di tubazioni. Si chiede pertanto di **indicare se e in quale punto saranno realizzati degli attraversamenti** per consentire la continuità del sistema di irrigazione. Ad ogni modo, secondo alcuni partecipanti, intervenire sulla rete e sulle tubature comporterà dei **costi aggiuntivi** che dovranno essere opportunamente valutati, sia per quanto riguarda la realizzazione di opere strutturali (aumento della potenza per pompare l'acqua a valle), che per quanto concerne la gestione delle opere stesse. Si auspica una risposta in merito all'esistenza o meno di una **valutazione dei suddetti costi** e alle eventuali modalità con cui è stata, o dovrà essere fatta, questa necessaria valutazione.

Viabilità minore

Un partecipante sostiene che il **punto di raccordo** previsto tra la **variante SS16 e la tangenziale di Mola di Bari non faciliterà l'ingresso** nel territorio molese perché la sua localizzazione è prevista in una zona lontana dalla costa e dal centro urbano. L'eliminazione dell'uscita Mola – Nord, considerata una delle più importanti per intercettare il traffico turistico diretto verso la costa, è una soluzione inefficace perché, per raggiungere la variante e dirigersi verso Bari, le auto dovranno attraversare il centro di Mola, il quale non ha una viabilità urbana adeguata a supportare consistenti flussi di traffico.

Impatto sull'occupazione

Rispetto alle ripercussioni sul sistema produttivo ed economico, un partecipante sostiene che la realizzazione dell'**opera impatterà drasticamente sull'agricoltura**, settore economico trainante nel territorio di Noicattaro. Si stima che, a causa dell'esproprio dei terreni, si verificherà una perdita di 2.800.000 € l'anno, dal momento che ogni terreno espropriato ha un volume di affari che si aggira intorno ai 40.000 € l'anno. Le perdite economiche in agricoltura provocheranno conseguenti ricadute in tutto il tessuto economico del territorio (commercio, imprese, servizi, ecc.); data la gravosità dello scenario prospettato, si sottolinea la necessità di tenere in dovuta considerazione questo aspetto.

Per meglio comprendere gli impatti che si ripercuoteranno sul settore agricolo, si raccomanda di **calcolare il danno derivante dall'espianto di olivi e viti**, analizzando accuratamente i processi produttivi dei due sistemi (olivicoltura e viticoltura) e valutando il tempo che intercorrerà prima che le piante reimpiantate tornino in un regime di piena produzione.

Alternativa 1

Secondo tutti i partecipanti, è opportuno che vengano **forniti i dettagli di tutte e tre le alternative** del tracciato stradale ed è necessario spiegare le motivazioni che hanno portato alla scelta dell'alternativa 3, scartando invece le altre. Molti sostengono la necessità di discutere congiuntamente di tutte e tre le alternative, in particolar modo degli impatti e dei benefici che comporterebbe la scelta dell'**alternativa 1 e cioè dell'allargamento in sede**. Per poter dibattere e valutare questa opzione, si ribadisce più volte la necessità di **effettuare una apposita analisi costi-benefici**.

Rispetto al tracciato previsto dall'alternativa 1, un partecipante propone che l'innesto con l'attuale SS16 venga individuato **prima dello svincolo della Lama San Giorgio**, evitando l'interferenza con l'area da tutelare.

Il progetto dell'infrastruttura

Di seguito vengono riportate una serie di questioni puntuali sollevate dai partecipanti in merito a questioni tecnico – economiche inerenti al progetto della variante SS16:

- la realizzazione della variante **favorirà l'utilizzo dell'auto privata**, scoraggiando invece l'uso del trasporto pubblico.
- viene richiesto di indicare in quale tratto è stata fatta l'**analisi dell'incidentalità** e di fornire informazioni più chiare rispetto ai dati inerenti al tema. Nel tratto Torre a Mare – Mola non sussisterebbe la necessità di ingrandire le corsie stradali perché non vi sono alti tassi di incidentalità e non si assiste ad una congestione del traffico automobilistico. A tal proposito si propone di invidiare **Torre a Mare come nodo finale** della variante invece che Mola di Bari, come previsto dal progetto;
- si chiede di studiare congiuntamente la realizzazione della variante SS16 con altre due opere: la **bretella autostradale** e la **nuova infrastruttura ferroviaria**. Dal momento che queste opere impatteranno sul territorio occorre un'attenta analisi; alcuni partecipanti ritengono che le stesse debbano essere assoggettate a Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e a Valutazione Ambientale Strategica (VAS);
- si chiede di indicare modalità e localizzazione dei **sottopassi** previsti nel territorio di Noicattaro.
- si chiede di fare maggiore chiarezza sulle **risorse finanziarie** stanziare per la realizzazione della variante. Secondo un partecipante non sono stati opportunamente dettagliati i costi previsti per l'opera nel suo complesso. In particolare, si sostiene che il **declassamento** dell'attuale tracciato, attraverso un'importante opera di riqualificazione, **avrà un costo** e questo deve necessariamente essere compreso nell'importo totale delle spese del progetto. Dubbi e questioni aperte hanno a che fare sull'individuazione di chi dovrà sostenere i costi di manutenzione del tracciato declassato.

DIBATTITO PUBBLICO

SS 16 “ADRIATICA” BARI-MOLA

Terzo incontro di approfondimento

Report dei tavoli di lavoro

19 aprile 2022

RESTITUZIONE

Introduzione

Martedì 19 aprile 2022, dalle ore 17.00 alle ore 20, si è tenuto il terzo incontro di approfondimento all'interno del Dibattito Pubblico sulla realizzazione della variante SS 16 “Adriatica” Bari-Mola dedicato al territorio barese. Obiettivo dell'incontro, presentare e discutere gli aspetti realizzativi, i cantieri e tempi di lavoro dell'opera.

L'incontro, svoltosi online, ha visto la partecipazione di oltre 20 persone ed è stato introdotto dalla Coordinatrice del dibattito pubblico Maddalena Rossi.

Dopo i saluti della Coordinatrice, sono stati presentati i temi dell'incontro, seguendo la seguente scaletta.

Inquadramento al tema

Giovanni Magarò - ANAS SpA

Gli aspetti realizzativi, come cantieri e tempi di lavoro previsti

Samuele Airaghi, Marco Molteni – Gruppo di progettazione

Gruppi di lavoro

Facilitazione di Avventura Urbana Srl

Restituzione gruppi di lavoro/risposte ai quesiti

Maddalena Rossi - Coordinatrice Dibattito Pubblico

Giovanni Magarò - ANAS SpA, Samuele Airaghi, Marco Molteni - Gruppo di progettazione

Claudia Massaro – ANAS SpA

Conclusioni

Maddalena Rossi - Coordinatrice Dibattito Pubblico

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

Al termine delle relazioni iniziali, i partecipanti sono stati suddivisi in 2 tavoli di lavoro¹ moderati da facilitatori esperti, in cui sono state proposte le seguenti domande di discussione:

1. Quali **aspetti** dovranno essere tenuti in considerazione al momento della realizzazione dell'opera?
2. Quali **accorgimenti** si suggerisce di adottare per minimizzare il più possibile l'impatto dei **cantieri** sul territorio e sulle persone?
3. Avete **considerazioni** a proposito dei tempi di realizzazione prospettati?

Al termine della sessione di discussione sono state presentate le sintesi delle osservazioni ricevute ed è stata data risposta ai quesiti posti dai partecipanti.

(è possibile visionare l'intervento al minuto 59:45 del video dell'incontro al link <https://www.youtube.com/watch?v=qZ4pHgYUlaM>)

Di seguito si riporta la restituzione sintetica dei principali risultati emersi da ciascun tavolo di lavoro. Per consultare le risposte del proponente dell'opera e dei progettisti alle domande e alle osservazioni emerse durante il momento di discussione, è possibile leggere la restituzione dedicata, disponibile sul sito del dibattito pubblico al seguente link:
<https://www.dibattitopubblicobarimola.it/incontro-tempi-cantieri/>

RESTITUZIONE

¹ Inizialmente i tavoli erano 6 ma a causa del numero di partecipanti, quattro tavoli sono stati accorpati.

Restituzione sintetica dei tavoli di lavoro

TAVOLO 2

Il clima del tavolo

Questioni emerse

La discussione all'interno del tavolo si è svolta in un clima piuttosto sereno, che ha permesso ai partecipanti di esprimere i propri dubbi e preoccupazioni circa la cantierizzazione della nuova variante.

Per avere un confronto diretto con i progettisti, uno dei partecipanti ha chiesto di poter intervenire in plenaria.

Impatto dei cantieri

Viene posta l'attenzione al tempo di rilievo e quindi la chiusura al traffico delle carreggiate, e proposta una tecnologia dell'azienda "Topcon" per minimizzarla. Si tratta di un laser scanner dinamico che, installato dietro un'autovettura, scannerizza la strada, dando le coordinate x, y e z di ciò che viene rilevato su file, invece di usare il topografo.

Si chiede che venga assicurato, nel corso dei lavori, che il trasporto su gomma non si interrompa e non venga rallentato nel corso delle realizzazioni. Sulla SS16 viaggiano infatti molte di quelle merci che arrivano all'aeroporto e al porto di Bari, perciò si ritiene importante mantenere la fluidità dei trasporti durante i lavori.

Viene espressa una preoccupazione legata alla vicinanza del condominio Orsa Maggiore, che ospita 90 famiglie, alla galleria prevista dalla variante. Viene richiesto quali opere di mitigazione siano state immaginate per ridurre i rumori, le polveri, e l'impatto sulla viabilità di quest'area e se gli orari in cui verranno eseguiti i lavori rispetteranno il riposo degli abitanti.

Altre questioni

Viene evidenziato come, nonostante questa bretella porterà dei vantaggi a livello di accessibilità, vi saranno disagi e difficoltà per le aziende agricole, che saranno sfaldate e vedranno una riduzione della loro potenzialità produttiva.

Si ritiene che uno dei problemi della variante proposta sia l'attraversamento della zona abitata vicino a Torre a Mare. Per risolvere questo aspetto viene proposto di realizzare il tratto in variante in galleria parallelamente alla ferrovia o allargare il viadotto, permettendo così di non toccare la zona agricola tra Noicattaro e Torre a Mare, considerata preziosissima.

Viene nuovamente messa in discussione la scelta di andare a dibattito pubblico con una variante già scelta in quanto si ritiene che il dibattito pubblico si sarebbe dovuto usare per scegliere un'alternativa con un'analisi multicriteria e riflettere sul tracciato insieme agli abitanti e agli agricoltori.

Infine, viene chiesto un chiarimento rispetto a che punto del dibattito pubblico siamo e se vi sia ancora lo spazio per proporre soluzioni alternative. A questo proposito si sottolinea che sarebbe importante sapere quali siano gli aspetti istruttori che dovrebbero essere attivati per proporre un percorso alternativo rispetto a quello su cui ci stiamo esercitando.

[Relazione con altri progetti](#)

Non si capisce la necessità di quest'opera se è prevista la bretella autostradale.

TAVOLO 6

Il clima del tavolo

Il tavolo era composto da 10 partecipanti, di cui 6 attivi nel corso della discussione e 4 presumibilmente in ascolto (e a video spento). Le problematiche esposte sono state diverse ma tutte generalmente condivise e contrarie al progetto proposto da ANAS. I contributi hanno riguardato principalmente la richiesta di chiarimenti e approfondimenti ma anche la proposta di opzioni migliorative.

Relativamente alle questioni generali di metodo del dibattito pubblico, alcuni partecipanti hanno sottolineato che i relatori che sono intervenuti in plenaria non hanno rispettato l'ordine del giorno e i temi di approfondimento dell'incontro, illustrando nuovamente le tre alternative. Questo aspetto, secondo alcuni, comprometterebbe la credibilità del dibattito, dal momento che più volte è stato ribadito che questo riguarda una sola alternativa. È stato inoltre segnalato che sarebbe stato utile depositare in anticipo la documentazione inerente al tema dell'incontro tra i partecipanti, così da consentire loro di arrivare preparati.

Questioni emerse

Organizzazione dei cantieri

Non è chiaro dove reperire la documentazione corretta e aggiornata rispetto a quanto illustrato dai relatori e quali saranno le **aree di cantiere**; la spiegazione in plenaria non è stata considerata esaustiva.

Organizzazione dei cantieri/espropri

Un partecipante si dice confuso sulle **interferenze** dovute ai cantieri e domanda, nello specifico, se queste riguardino solo le aree espropriate individuate nel progetto di fattibilità economica, come è stato illustrato in plenaria, e cosa significa che "non hanno interferenze con l'esistente".

Espropri

Un partecipante si aspettava che in questa sede venissero forniti maggiori dettagli sugli espropri, dal momento che su questo punto ci sono diverse perplessità e preoccupazioni:

- dalla documentazione, infatti, risulta che nella zona di **Via La Grava** circa 20 ville dovranno essere espropriate. Il partecipante chiede se si tratta di un errore, come crede, dal momento che una delle proprietà in questione è la sua abitazione;

- non è molto chiaro cosa avverrà nei pressi delle **residenze da espropriare** poiché non si è mai scesi nel dettaglio;
- si ritiene **premature parlare di misure di mitigazione** degli espropri dal momento che, in generale, il tema per i partecipanti appare ancora confuso;
- è stato detto, relativamente alla zona di **Via Fanelli**, che l'esproprio non riguarderà soltanto le aree direttamente coinvolte nella progettazione dell'opera ma anche una fascia di rispetto di 40 metri. A tal riguardo, emerge preoccupazione e si richiede maggiore chiarezza, anche perché si sottolinea che le strade di recente costruzione, presenti a Bari, non hanno richiesto un'area di esproprio così vasta.

Tempi di realizzazione

Il **diagramma di Gantt** inerente ai tempi di realizzazione condiviso in plenaria appare molto complesso e quindi **poco comprensibile**. Non si ritiene siano state date indicazioni sufficientemente utili per una sua lettura.

Impatto paesaggistico

Un partecipante ha richiesto un approfondimento sull'impatto paesaggistico e ambientale dell'opera. In particolare è interessato a sapere, alla luce dei vincoli ricadenti in zona, come siano stati risolti nel dettaglio gli **attraversamenti delle lame** per quanto riguarda, ad esempio, il rapporto con l'avifauna o la qualità dei materiali.

Altre questioni: il progetto della variante

Un partecipante ha chiesto conferma della **previsione di una galleria nella zona di Via Fanelli**, perché durante uno degli incontri del Dibattito Pubblico era stata presentata questa soluzione progettuale che però non si riesce a ritrovare nella documentazione presente sul sito, dove invece l'elaborato consultabile riporta un tragitto diverso che non implica la costruzione di gallerie ma la circumnavigazione dell'area. Qualora venisse confermata la previsione di una galleria, si chiede perché la stessa scelta strutturale non possa essere fatta anche nella zona urbanizzata all'inizio di Mola (dove è presente il Parchitello, un centro commerciale, una zona alberghiera e una zona residenziale), rendendo il raccordo con il percorso attuale più semplice rispetto a quanto previsto dal progetto attuale.

Altre questioni: le ragioni dell'opera

Un partecipante ha fatto presente che durante la plenaria una delle motivazioni principali a favore dell'opera sarebbe la diminuzione del **tasso di incidentalità**, calcolato dai progettisti molto alto lungo il tratto oggetto dell'intervento. È stato evidenziato che, in

realtà, tale tasso varia molto lungo il percorso e che, pertanto, non andrebbe **considerato** il tratto nella sua interezza ma andrebbero fatti ragionamenti diversi **sui vari “segmenti”** che lo compongono. Nella **zona di Mola**, infatti, sono stati segnalati solo quattro incidenti perché le condizioni di visibilità e percorribilità, secondo il partecipante, non presentano alcun problema da risolvere. Il partecipante, nelle precedenti occasioni di dibattito, aveva presentato una proposta di rettifica con allargamento in sede per il tratto tra Torre a Mare e Mola ma si dice tentato a ritrattare, poiché, alla luce dei dati riportati sull’incidentalità, non trova più necessario neanche l’allargamento in sede. Le quattro corsie sono considerate sufficienti a sostenere il volume di traffico attuale, che è fluido e non comporta un tasso di incidentalità elevato. L’intervento, dunque, in quella zona, è considerato superfluo perché si sostiene che andrebbe esclusivamente a danneggiare un territorio agricolo considerato prezioso e pregevole.