

Spett.le
Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V - Procedure di valutazione VIA e VAS

OGGETTO **Presentazione osservazione.**

Progetto: Progetto definitivo S.S. N. 16 "Adriatica" - Tronco Bari-Mola di Bari. Variante alla Tangenziale di Bari. Lavori di realizzazione di una variante alla S.S.n.16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M. 5.11.2001 con Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017.

Procedura: Valutazione Impatto Ambientale

Codice Procedura: 10218

Il/La Sottoscritto/a **Oronzo BERLEN**

In qualità di **Presidente del Circolo Legambiente di Mola di Bari**

presenta, ai sensi del D.Lgs.152/2006, la seguente osservazione per la Pubblica

Amministrazione/Ente/Società/Associazione **Circolo Legambiente "I CAPODIECI Dalla campagna al mare APS" di Mola di Bari, Associazione di promozione sociale**

per la procedura di **Valutazione Impatto Ambientale** relativa al Progetto in oggetto.

Informazioni generali sui contenuti dell'osservazione

- Aspetti di carattere generale
- Caratteristiche del progetto
- Aspetti programmatici e pianificatori
- Aspetti ambientali

Aspetti ambientali oggetto delle osservazioni

- Aria
- Clima
- Acqua
- Suolo
- Territorio
- Rumore, vibrazioni, radiazioni
- Biodiversità
- Popolazione
- Salute umana

- Paesaggio, beni culturali
- Rischi naturali e antropici

Osservazione

Osservazioni alla VIA per il tratto stradale tra Bari - Torre a Mare Mola di Bari per il quale:

- non si considera l'opzione 0 di non realizzare la strada nel tratto indicato, in quanto non necessaria, come si evince dai dati ANAS, che ha impatti nulli.*
- Non si considera l'opzione dell'argomento in sede del tratto stradale indicato, con impatti molto minori della variante indicata dal progetto.*

Il Sottoscritto dichiara di essere consapevole che le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni e autorizzazioni ambientali VAS-VIA-AIA del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Elenco Allegati

| | |
|---------------------------|------------------------------------|
| Allegato - Dati Personali | OSS_757_VIA_DATI_PERS_20231121.pdf |
| Allegato 1 - | OSS_757_VIA_ALL1_20231121.pdf |

Data 21/11/2023

Oronzo BERLEN



I Capodieci
dalla Campagna al Mare

Spett.le

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Direzione Generale valutazioni ambientali

Documento inviato via PEC ai seguenti indirizzi:

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica Direzione Generale valutazioni ambientali

va@pec.mite.gov.it

Al Ministro delle Infrastrutture e Mobilità sostenibili – Prof. Enrico GIOVANNINI
segreteria.ministro@pec.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 ai Trasporti e Mobilità della Regione Puglia – Dott.ssa Anna MAURODINOIA
assessore.trasporti.mobilita@pec.rupar.puglia.it

Al Sindaco di Bari e Sindaco 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



I Capodieci
dalla Campagna al Mare

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

Come previsto dall'Avviso al pubblico presentazione dell'istanza per l'avvio del procedimento di valutazione di impatto ambientale, tale documento è stato anche caricato sul sito <https://va.mite.gov.it/it-IT/ps/Procedure/InvioOsservazioni>.

OGGETTO Presentazione osservazioni progetto definitivo S.S. 16 "ADRIATICA" TRONCO BARI – MOLA da parte del Circolo Legambiente di Mola di Bari "I Capodieci dalla campagna al mare", Procedura: Valutazione Impatto Ambientale, Codice Procedura: 10218

Il Circolo Legambiente di Mola di Bari "I Capodieci dalla Campagna al Mare" presenta, ai sensi del D.Lgs. 152/2006, le osservazioni in allegato per la procedura di Valutazione Impatto Ambientale relativa al Progetto in oggetto.

Il Sottoscritto Oronzo Berlen, nella qualità di Presidente del Circolo Legambiente di Mola di Bari, dichiara di essere consapevole che le presenti osservazioni ed il relativo allegato tecnico saranno pubblicate sul Portale delle valutazioni e autorizzazioni ambientali VAS-VIA-AIA del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica.

Allegato 1 - OSSERVAZIONI

Data 21/11/2023

Cordiali saluti.

Il presidente del Circolo Legambiente di Mola di Bari

Dott. Oronzo Berlen

ALLEGATO 1 – OSSERVAZIONI

Il tracciato stradale scelto da ANAS e sottoposto a VIA nel tratto Bari – Torre a Mare / Mola di Bari prevede la realizzazione di una variante tra Bari e Mola indicata con il numero 3 nella figura seguente:



Tale alternativa è descritta da ANAS come di seguito riportato nel Progetto sottoposto a Dibattito Pubblico:

*“**Alternativa 3**, lunga 19,6 km e realizzata completamente in variante rispetto alla SS 16 esistente. Viene prevista la realizzazione di quattro viadotti di linea per una lunghezza complessiva di circa 935 metri e 7 gallerie artificiali, per una lunghezza complessiva di circa 800 metri”.*

Non vengono quindi considerate le seguenti alternative che invece si ritiene indispensabile esaminare approfonditamente per le ragioni di seguito evidenziate:

1. Non si considera la cosiddetta “Opzione 0” sulla tratta Bari Torre a Mare – Mola di Bari, ossia non procedere ad alcun intervento di potenziamento della viabilità in considerazione dei seguenti elementi:
 - dai dati sull’andamento del traffico tra Bari Torre a Mare – Mola di Bari e come si vede dalla *Figura 6-3: Grado di saturazione (rapporto flusso/capacità) – Scenario di attuale 2019 – Ora di punta del mattino* presente nello Studio di impatto ambientale PARTE 1 pag. 24 si evince che il Flusso / Capacità Orizzontale temporale del tratto è pari a:
 - $0,5 < Q/C \leq 0,7$ per la corsia Mola di Bari – Bari Torre a Mare;
 - $0,35 < Q/C \leq 0,5$ per la corsia Bari Torre a Mare - Mola di Bari.

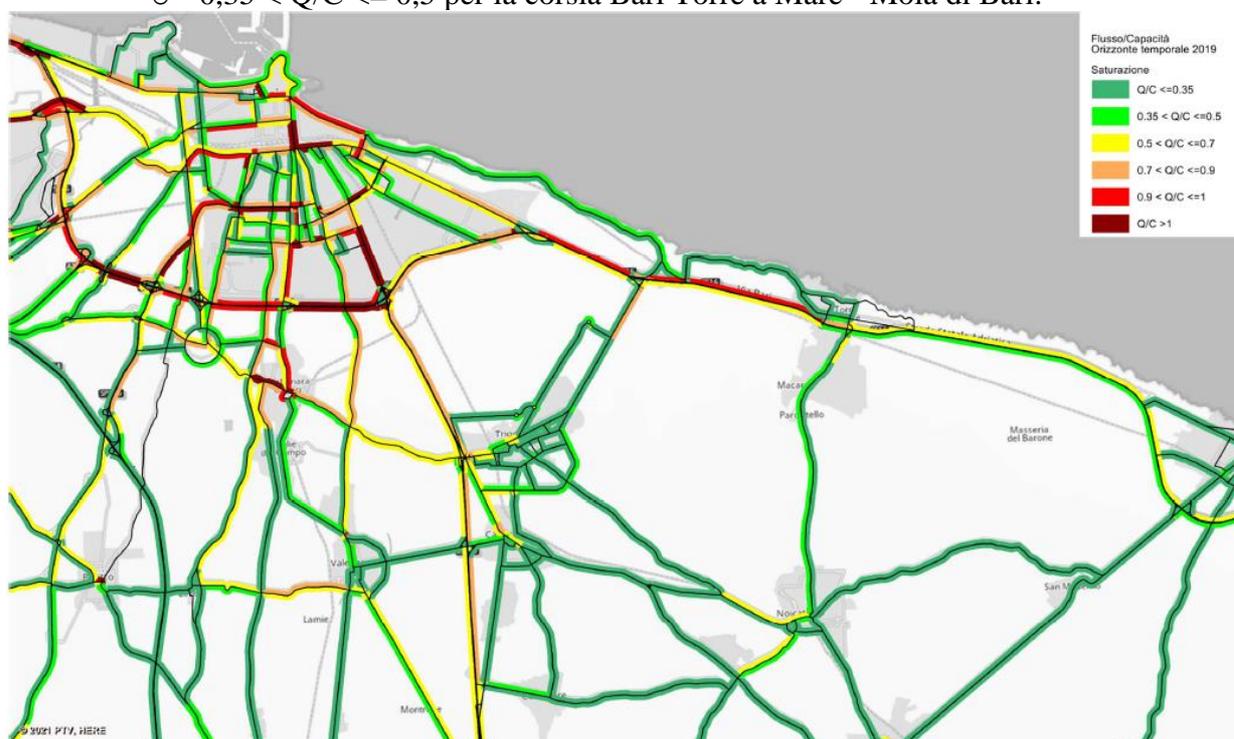


Figura 6-3: Grado di saturazione (rapporto flusso/capacità) – Scenario di attuale 2019 – Ora di punta del mattino

- Anche la successiva proiezione dei dati di traffico al 2028 tra Bari Torre a Mare – Mola di Bari (*Figura 7: Grado di saturazione (rapporto flusso/capacità) – Scenario di attuale 2028 – Ora di punta del mattino*) non introduce variazioni rilevabili per i suddetti tratti stradali e non introduce variazioni a tali previsioni per il 2028.

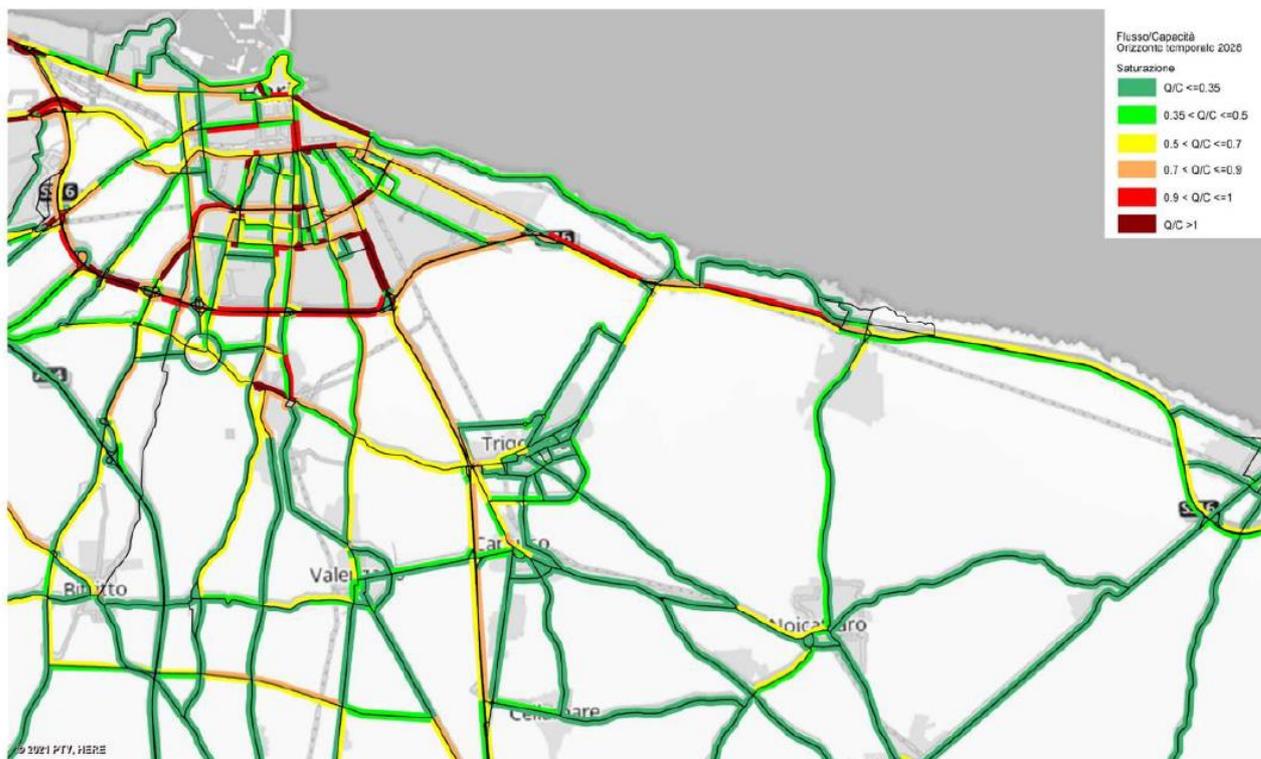


Figura 7. Grado di saturazione (rapporto flusso/capacità) – Scenario di riferimento 2028 – Ora di punta del mattino

- **I dati di incidentalità del tratto stradale tra Torre a Mare e Mola**, resi disponibili da ANAS nella fase di dibattito pubblico, **non sono tali da rendere necessario l'intervento sulla viabilità stradale.**
- **Visti i dati sulle previsioni del traffico, perché continuare a puntare prevalentemente sugli spostamenti su gomma come modalità di trasporto, invece di puntare sul miglioramento del trasporto pubblico specie su rotaia, soprattutto nelle aree metropolitane e, nel caso, tra Mola e Bari?** Invece, al contrario, si rileva che Trenitalia (appartenente al Gruppo FFSS al pari di ANAS) ha recentemente peggiorato il trasporto pubblico tra Mola e Bari: è stato eliminato il treno metropolitano Mola-Bari e svariati treni regionali non hanno più la fermata a Mola (bensì a Torre a Mare), con la conseguenza che molti studenti che studiano a Bari raggiungono Torre a Mare per proseguire in treno verso Bari e molti lavoratori stanno optando per l'uso dell'auto per raggiungere il capoluogo di regione, al contrario di ciò che dovrebbe avvenire. Invertire questa tendenza consentirebbe di ridurre il traffico su gomma e di abbattere gli impatti ambientali dovuti al traffico stradale.



L'alternativa "Opzione 0" è certamente la meno impattante da tutti i punti di vista, in particolare:

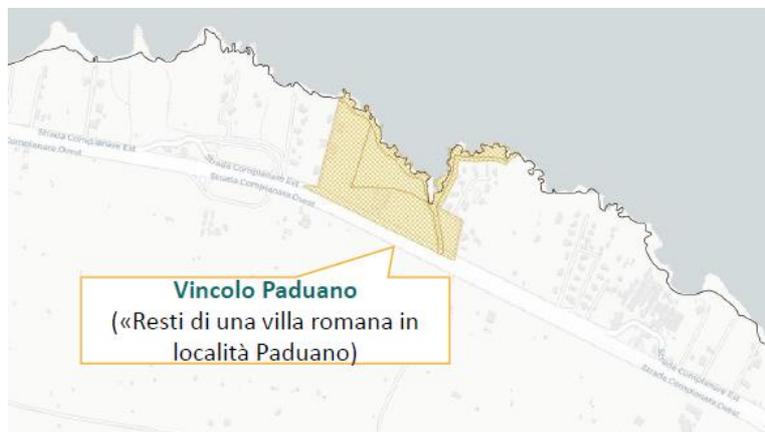
○ **Impatti ambientali:**

- **Consumo di suolo 0**, evitando la cementificazione di ben 47 ettari di territorio nel solo territorio molese, come quantificati dalla stessa ANAS nella fase di dibattito pubblico per la stessa opera. Sempre l'ANAS nella stessa fase di valutazione (in risposta ai nostri rilievi) affermava che: *"Il capitale naturale è una componente significativa della ricchezza nazionale. La nostra prosperità economica e il nostro benessere dipendono dal buono stato del capitale naturale: la biodiversità e gli ecosistemi forniscono cibo, materie prime, medicine, attività ricreative, filtrano aria e purificano l'acqua, contribuiscono alla regolazione climatica, impollinano e fertilizzano le colture e molto altro"*.
- **Non crea relitti dell'attuale viabilità** che tra Torre a Mare e Mola (ben 6 corsie stradali per almeno 5 km) resterebbe quasi inutilizzata, dismessa dall'ANAS, di fatto abbandonata, con la certezza di divenire ricettacolo di rifiuti abbandonati e fonte di degrado ambientale e sociale.
- **Non ha impatti ambientali legati ai lavori di trasformazione** del tratto stradale ed infine non impone servitù per la presenza in sottosuolo di opere viarie/idrauliche.

○ **Impatti nulli sul tessuto economico** legati principalmente:

- **All'agricoltura** (con le colture di pregio, soprattutto di diverse varietà di uva da tavola a Noicattaro e di Mola di Bari, che rientrano nel territorio del marchio IGP "Uva di Puglia", nonché la varietà di olivo "Cima di Mola", che produce l'olio extravergine di oliva, a Denominazione di Origine Protetta, uno tra i più apprezzati olii della "Terra di Bari" e numerosissimi Prodotti vegetali allo stato naturale o trasformati presenti nell'elenco nazionale dei Prodotti Agroalimentari Tradizionali): si ricorda alla luce dell'assurda guerra in Ucraina l'importanza della produzione primaria nei singoli territori, riconoscendo la rilevanza dell'agricoltura come risorsa economica, ambientale, ma anche un importante asset per garantire l'indipendenza del nostro paese. Inoltre, sottraendo all'agricoltura molese ulteriore territorio e frazionando le campagne (creando i relitti di territorio, superfici di terreno residuali e difficilmente praticabili), si va a rendere Mola sempre più piccola in termini di Superficie Agricola Utilizzabile (SAU), già fortemente penalizzata da altri interventi irreversibili.
- **Alle attività ricettive alberghiere:** si segnala che nell'area interessata dall'intervento tra Torre a Mare e Mola ci sono almeno due attività ricettive (l'hotel Barion e la sala ricevimenti Plenilunio alla Fortezza).
- **Ai Comuni di Mola di Bari e Bari** su cui ricadrebbero le spese di manutenzione e gestione della SS-16 esistente e dismessa da ANAS.
- **Agli immobili e infrastrutture dei privati** interessati da espropri e servitù, come dimostra il recente avvio delle tante procedure di esproprio.

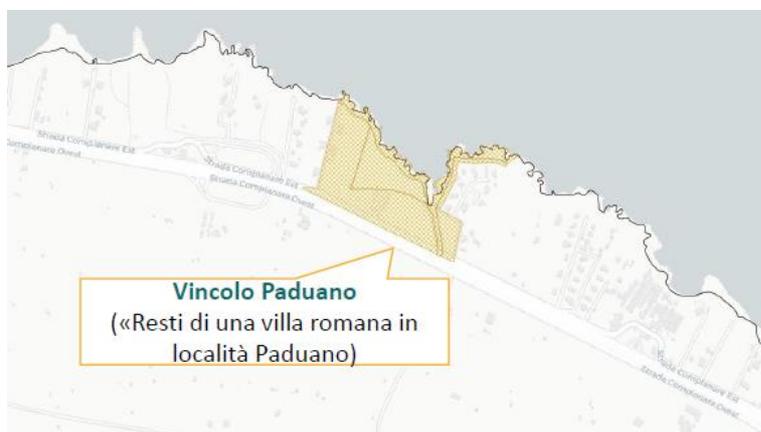
- **Impatti nulli sulle emergenze archeologiche** della zona, ed in particolare per l'area vincolata di Cala Paduano con resti di una villa romana (vincolo ministeriale con provvedimenti del 09/08/1989 e 27/04/1992), i cui vincoli terminano in corrispondenza della attuale SS16 lato mare:



- **Ultimo, ma non meno rilevante, costo dell'Opera 0 € in quella tratta.**
2. **Non si considera l'ipotesi di allargamento della sede stradale tra Torre a Mare e Mola di Bari presentata dall'ing. Marco Martens: “Proposte alternative al doppio corridoio infrastrutturale, Ferroviario e Stradale, tra Bari e Mola di Bari”.** A tal proposito si evidenzia che:
- a) A questa proposta progettuale ANAS ha risposto il 21/10/2022 con il documento: “Analisi Tecnica delle “Proposte alternative al doppio corridoio infrastrutturale Ferroviario e Stradale tra Bari e Mola di Bari” dell'ing. M. Martens”. **Tali risposte per quanto concerne il Tratto 4 “Variante stradale della SS16 da Torre a Mare a Mola di Bari” non si ritengono soddisfacenti per le motivazioni riportate di seguito:**
 - i. A pagina 26 delle risposte, ANAS afferma che: “Essendo un lungo tratto in adeguamento si riscontrano tutte le problematiche di un tale tipo di intervento, con ripercussioni sul traffico e sulla cantierizzazione, con inevitabili disagi derivanti dallo svolgimento de lavori in una zona fortemente antropizzata”.
 - L'allargamento della tratta Torre a Mare – Mola di Bari (come progettata dall'Ing. Martens, quindi a valle del tunnel descritto nella figura 3.11 – Sezione tipo in galleria artificiale, pag. 35 del documento o altra opera equivalente) prevede un intervento di allargamento della sede stradale verso monte, che non interessa una zona fortemente antropizzata o con infrastrutture rilevanti; di conseguenza è prevedibile che avrebbe ripercussioni accettabili sul traffico e sulla cantierizzazione, con disagi derivanti dallo svolgimento dei lavori in ogni caso trascurabili.

ii. A pagina 27 delle risposte, ANAS afferma che: “Per via delle predette interferenze, è lecito supporre che non sia possibile espletare positivamente la procedura di Verifica Preventiva dell’Interesse Archeologico, senza introdurre varianti. Inoltre lo stesso tratto lambisce l’area di rispetto di un bene architettonico vincolato, Villa Anna (provvedimento del 30/10/1953). Tali «zone di interesse archeologico» sono disciplinate dal PPTR (artt.77, 78, 80 NTA); gli interventi proposti risulterebbero non ammissibili”.

- Per il tratto Torre a Mare - Mola l’unica zona archeologicamente rilevante interessata è l’area vincolata in località Paduano con resti di una villa romana (vincolo ministeriale con provvedimenti del 09/08/1989 e 27/04/1992), che non è impattata dall’allargamento a monte della SS16, in quanto i vincoli terminano in corrispondenza dell’attuale SS16 lato mare, come si vede dalla figura:



iii. A pagina 28 delle risposte, ANAS afferma che: “Sotto il profilo ambientale, per un tratto di circa 5 km da Torre a Mare a Mola di Bari, la proposta presenta la criticità di ricadere integralmente in aree costiere tutelate ope legis (D.Lgs. 42/2004 art. 142, c. 1 lettera a).”

- L’allargamento verso monte della sede stradale dell’attuale SS16 avverrebbe su una infrastruttura già presente all’interno della fascia costiera; inoltre andrebbe a sviluppare la viabilità in direzione opposta al mare, non variando quindi la distanza dell’infrastruttura dalla linea di costa, nonché interessando la zona meno antropizzata prospiciente la SS16 esistente.

b) Gli aspetti di riduzione degli impatti ambientali ed economici e delle emergenze archeologiche descritti per l’Opzione 0 sono applicabili in modo simile all’ipotesi di allargamento in sede formulata dall’Ing. Martens. Tali minori impatti sono ripresi di seguito in modo sintetico, se paragonati alla proposta di tracciato 3 di ANAS:

- Impatti ambientali significativamente minori:** ridotto consumo di suolo, eliminazione del problema dei tratti stradali dismessi.
- Minori impatti sul tessuto economico dall’agricoltura, sulle attività economiche private, sui Comuni** per i minori costi della gestione dei tratti stradali dismessi.
- Nessun impatto sulle emergenze archeologiche.**



(iv) **Minori costi dell'opera.**

- c) **La realizzazione del tracciato 3 convoglierebbe tutto il traffico da Mola in direzione di Bari e viceversa verso lo svincolo della nuova variante in direzione di Rutigliano**, non essendoci altre possibilità di accedere direttamente alla viabilità verso il capoluogo, che oggi si distribuisce tra tre diversi svicoli (Mola Nord, Mola zona industriale e Mola-Rutigliano). **Ciò porterebbe ad un aumento ingiustificato del traffico su Mola di Bari che, sommato alla presenza di un restringimento di carreggiata da 3 a 2 corsie in direzione Mola – Brindisi, andrebbe inevitabilmente a creare inutili ingorghi della circolazione nei momenti di sovraccarico della stessa**, cosa che già oggi si verifica al restringimento da 3 a 2 corsie al termine della tangenziale del capoluogo. Questo ulteriore elemento, oltre che rendere meno razionale la circolazione stradale, avrebbe inevitabili impatti ambientali legati al maggior traffico.