



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

OGGETTO: ID: 10218 Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 23 del D.Lgs.152/2006 relativa al 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, integrata valutazione di incidenza e valutazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017. Proponente: ANAS S.p.A.
TRASMISSIONE OSSERVAZIONI

La presente è inviata solo a mezzo e-mail/PEC
In applicazione dell'art. 47 - Codice Amministrazione Digitale

va@pec.mite.gov.it

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
Direzione Generale Valutazioni Ambientali
Divisione V – Procedure di Valutazione VIA e VAS

servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Regione Puglia
Sezione Autorizzazioni Ambientali

anas@postacert.stradeanas.it

ANAS SpA

p.c. Ripartizione Infrastrutture, Viabilità e OOPP
Ripartizione Urbanistica

Con riferimento al procedimento in oggetto, si riportano di seguito le valutazioni espresse dalla Commissione Interdisciplinare Comunale VIA nella seduta del 23/11/2023.

La Commissione Interdisciplinare Comunale VIA, esaminati gli elaborati progettuali resi disponibili da MASE con nota prot. n.147118 del 18/09/2023, esprime le seguenti considerazioni.

L'intervento in argomento riguarda il tratto della S.S. 16 Adriatica che si sviluppa tra i Comuni di Bari e Mola di Bari, ed è relativo alla realizzazione di una variante alla SS 16 nel tratto dal km 802 al km 821 circa, con adozione della sezione stradale B del D.M. 5.11.2001. L'intervento si sviluppa nei comuni di Bari, Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari.

Gli obiettivi del progetto sono:

MOT.01 - Migliorare la mobilità di breve percorrenza a livello locale

• **OST.1.1 Migliorare la viabilità locale:** obiettivo della progettazione dell'infrastruttura è quello di decongestionare il traffico nell'area urbana e suburbana fra Bari e Mola, in quanto il miglioramento a larga scala si riflette anche a livello locale;

MOT.02 - Migliorare la mobilità di lunga percorrenza a livello locale

• **OST.2.1 Adeguatezza della sezione stradale:** nel perseguimento del MOT.02 il dimensionamento della sezione stradale sulla base dei previsti scenari trasportistici si traduce in una migliore efficienza del trasporto su strada, riducendo i tempi di percorrenza;

• **OST.2.2 Aumentare la sicurezza:** Abbassare i livelli di incidentalità attualmente dovuti alle numerose intersezioni dirette.

La sezione stradale prevista è costituita da una strada a doppia carreggiata con 3 corsie per senso di marcia per una larghezza complessiva di 32.00m, conforme alla TIPO B – Strada Extraurbana Principale – delle Norme Geometriche Funzionali per la Costruzione delle Strade (DM del 05/11/2001).



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

Il progetto prevede, nel territorio comunale di Bari, un tracciato completamente in variante rispetto a quello esistente che inizia al km 803+800, subito dopo l'attuale svincolo di corso Alcide de Gasperi (in corrispondenza dell'istituto scolastico Di Cagno Abbrescia) e devia verso sud con una curva di 1000m per poi con un'ampia controcurva di raggio 1600m proseguire a sud dell'area commerciale (IKEA). In corrispondenza della pk 3+000 il tracciato curva verso destra con un ampio raggio ($r=1200m$) che gli consente circa 1km dopo di porsi in adiacenza al futuro tracciato ferroviario RFI e proseguire fino al territorio comunale di Triggiano.

Altimetricamente il tracciato, lasciata la sede esistente si abbassa in trincea, supera in galleria via Fanelli, passa in rilevato in corrispondenza dell'incisione della lama Valenzano, che sovrappassa in viadotto, sottopassa la SS100 e risale poi per superare in viadotto le due linee ferroviarie di FSE. Successivamente il tracciato ha una livelletta unica discendente di pendenza pari allo 0.59%, che sostanzialmente ricalca quella ferroviaria in modo da garantire la risoluzione delle infrastrutture interferite sia esse di natura viabilistica che idraulica fino al territorio comunale di Triggiano.

Ciò considerato, nel territorio comunale di Bari, sono previsti:

- Svincolo "Cittadella della Giustizia" in corrispondenza delle vie Lagravinese e Vassallo;
- "Interconnessione con SS100" zona "Mungivacca";
- Svincolo "Caldarola" di raccordo fra il tracciato in progetto la via Caldarola;
- n.6 gallerie artificiali (n.1 in corrispondenza di via Fanelli e n.4 in corrispondenza della SS 100 e del tracciato FSE, n.1 in corrispondenza dello svincolo Caldarola)
- n.2 viadotti (in corrispondenza della lama Valenzano e dei tracciati ferroviari esistenti di FSE)

Inoltre sono previsti altri interventi di nuova realizzazione o di riqualifica di tratti esistenti volti alla razionalizzazione delle viabilità locali limitrofe all'intervento in progetto al fine di rendere questo maggiormente fruibile:

- Nuovo svincolo "Ortomercato" (a servizio del nuovo edificio destinato al MAAB lungo la SS100);
- Riqualificazione SS16 esistente nel tratto compreso tra le vie Lagravinese (a servizio della futura Cittadella della Giustizia) e la via Giovanni Amendola (prosecuzione della SS100 in penetrazione verso il centro di Bari); Il tracciato, attualmente in rilevato tra muri verrà abbassato al piano campagna in modo da potersi relazionare, tramite n.4 rotatorie, con la viabilità locale in attraversamento che attualmente lo sottopassa (principalmente via Fanelli e via Amendola);
- Riqualificazione tratto sud della strada del Crocefisso e della viabilità locale connessa in corrispondenza dell'area a sud-ovest dell'IKEA.

E' inoltre previsto il ripristino della continuità di tutte le viabilità locali interessate dagli interventi sopraesposti (sovrappasso, sottopasso, a raso ai margini dell'asse principale con sezioni di categoria F1, F2 e C1).

Si rileva che non sono previsti interventi di riconversione da strada extraurbana a strada urbana del vecchio tracciato della SS 16 da dismettere, quali piste ciclabili, greening urbano, rotatorie con funzioni di traffic calming, richiesti dal Comune di Bari con nota prot.n.116303/2020 (parere istruttorio di competenza per l'approvazione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica) e finalizzati al miglioramento della qualità ambientale dei quartieri Japigia – San Giorgio – Torre a Mare.

Il progetto di cantierizzazione prevede la realizzazione un unico cantiere base suddiviso in due subunità C.B1a e CB1.b e di n°2 cantieri C.O1 e C.O2 che fungeranno da cantiere operativo. Tali campi manterranno la loro ubicazione per tutta la durata dei lavori o fintantoché non siano state realizzate le opere di competenza.

Sono poi previste:



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

- n° 12 aree tecniche in corrispondenza delle opere per lo stoccaggio dei materiali e per l'allestimento dei mezzi necessari alla realizzazione delle stesse;
- n° 2 aree di stoccaggio destinate allo stoccaggio temporaneo del materiale;
- n° 9 piste di cantiere.

Nel territorio comunale di Bari è ubicato:

- n.1 cantiere operativo (CO01 di superficie pari a 20.000mq), che ospita i principali impianti di lavorazione e accoglie alcune attrezzature minime di cantiere, come locali spogliatoio/ricovero, servizi igienici, infermeria, uffici, laboratori e officina, magazzino il deposito temporaneo di materiale e macchinari e attrezzature da utilizzare nelle lavorazioni;
- n.8 aree tecniche (di superfici variabili da 4.500mq a 15.000mq);
- n.1 area di stoccaggio (di superficie pari a 4.500mq).

La cantierizzazione è stata studiata facendo riferimento a 3 tratte in cui è stato suddiviso l'asse principale. Il territorio comunale di Bari è interessato principalmente dal tratto 1 che è l'ultimo che si prevede di realizzare (fase 3).

Le aree interessate dagli interventi in progetto sono caratterizzate, quasi per la loro interezza, da zone agricole, in prevalenza uliveto e vigneto, mentre alcune risultano edificabili ed edificate e sono ubicate a ridosso dei centri abitati.

In merito alle analisi ambientali dell'opera in esame, questa è stata condotta secondo tre dimensioni, facenti riferimento all' "Opera come costruzione" (**dimensione Costruttiva**), all' "Opera come manufatto" (**dimensione Fisica**) ed all' "Opera come esercizio" (**dimensione Operativa**).

Ciò premesso, la Commissione ritiene necessario richiedere alcuni approfondimenti e chiarimenti alla Società proponente, di seguito specificati.

Si rileva preliminarmente che per la dimensione operativa (esercizio) la stima degli impatti ambientali è basata sulle previsioni di traffico al 2028 contenute in uno **Studio Trasportistico** che non è presente nella documentazione.

Dal SIA (Parte II - Lo scenario di base) si rilevano i flussi di traffico ante operam rilevati sulla SS16 nell'anno 2019, ritenuti più rappresentativi in quanto periodo ante-covid. Dal SIA (Parte IV – L'assetto futuro e l'intervento) si rilevano i flussi di traffico nello scenario di riferimento al 2028 (senza realizzazione dell'opera) e nello scenario post operam. Si dichiara che si è tenuto conto di:

- *evoluzione dell'offerta per effetto degli interventi infrastrutturali la cui realizzazione è indipendente da quella del progetto oggetto di analisi*
- *evoluzione della domanda, distinguibile in*
 - *evoluzione tendenziale legata alle dinamiche demografiche ed economiche*
 - *domanda aggiuntiva, indotta da specifici interventi insediativi la cui realizzazione è indipendente da quella del progetto oggetto di analisi.*

Al riguardo si chiedono maggiori dettagli, in particolare di quali nuovi interventi insediativi si è tenuto conto (es. Parco della giustizia) nonché di trasmettere lo Studio Trasportistico alla base delle valutazioni effettuate.

In merito all'**inquinamento atmosferico**, si rileva che sia per la dimensione costruttiva (cantiere) che operativa (esercizio), sono stati considerati recettori sensibili unicamente gli istituti scolastici, ospedali ed RSA, e non anche gli edifici residenziali presenti nelle immediate vicinanze dell'infrastruttura stradale. In particolare l'area del territorio comunale di Bari compresa fra il nuovo svincolo del Parco della Giustizia e la SS100, è interessata da complessi residenziali sia a destra che a sinistra di via Fanelli che distano meno di 150m dal nuovo tracciato.



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

Inoltre, il PRG prevede aree edificabili a sud del tracciato (piani di Lottizzazione n.164 e n.236) che analogamente non sono state considerate come recettori.

E' stata valutata "per via modellistica la più critica condizione di risollevarimento e dispersione di PM10 derivante dalle operazioni di scavo, carico su camion e transito di mezzi sulla pista di cantiere rappresentata dall'asse principale non asfaltato". Dalle figure riportate si evidenzia che lungo tutto il tracciato per una fascia di circa 500m viene superato il limite della media annuale di PM10 pari a 40 µg/m3 (Dlgs 155/2010).

Mettendo in atto una pratica mitigativa che prevede la bagnatura della pista con efficienza di abbattimento pari al 90%, si prevede che la zona di superamento si limiti alla zona compresa fra la SS100 ed il nuovo svincolo di Bari - Città della Giustizia, proprio l'area interessata dai complessi residenziali.

Non è chiaro inoltre se sono stati considerati:

- le emissioni di polveri dai materiali stoccati nelle diverse aree di cantiere;
- le emissioni di polveri dovute alle attività di demolizione delle opere esistenti;
- l'impatto cumulativo del cantiere del nuovo tratto stradale con il traffico dei tratti stradali esistenti (SS16 esistente e SS100) che, presumibilmente saranno in funzione durante i lavori di realizzazione dello svincolo Parco della Giustizia e Interconnessione SS100.

Anche le modellazioni ottenute per la fase di esercizio, basate sulla previsione dei flussi di traffico al 2028, rilevano un incremento delle concentrazioni di inquinanti (CO, PM10, PM2,5, NO2, C6H6) proprio nell'area compresa fra la SS100 ed il nuovo svincolo di Bari - Città della Giustizia.

Al riguardo si segnala che non è presente nella documentazione, oltre allo Studio Trasportistico contenente le previsioni dei flussi di traffico al 2028 già citato, neanche lo studio previsionale delle emissioni degli inquinanti, ma sono riportati unicamente gli esiti dello stesso. Si chiede pertanto di trasmettere entrambi i documenti.

Non è chiaro inoltre se e come state considerate le emissioni agli sbocchi/imbocchi della galleria sottostante via Fanelli, adiacente a complessi residenziali esistenti e previsti.

Il Piano di monitoraggio proposto, individua il punto di rilevazione degli inquinanti in atmosfera (ATM02) lungo via Amendola, ad una distanza di più di 500m dal nuovo asse stradale. Si ritiene invece che l'area sopra citata sia maggiormente critica dal punto di vista dei possibili impatti ambientali, pertanto si chiede di posizionare uno o più punti di monitoraggio in corrispondenza dei complessi residenziali presenti e previsti tra lo svincolo Parco della Giustizia e la SS100.

In merito all'**impatto acustico**, nella documentazione sono presenti le risultanze della campagna di misurazioni acustiche condotta nell'ambito della caratterizzazione allo stato attuale dell'area interessata dal progetto e lo Studio Acustico che analizza le emissioni acustiche in fase di cantiere e di esercizio.

Nell'analisi dello stato acustico attuale si dichiara che "I risultati delle misure effettuate nel 2021, devono tuttavia essere considerati non del tutto rappresentativi delle reali condizioni acustiche dell'area di interesse, in quanto durante il periodo di esecuzione dei rilievi, specialmente per il periodo notturno, vigevano ancora alcune restrizioni alla libera circolazione ("coprifuoco") di persone e mezzi a causa della pandemia da virus Covid-SARS 2. In particolare i flussi di traffico potrebbero non rispecchiare del tutto la reale condizione caratteristica della viabilità attuale in termini di carico di traffico". Per tale motivo, lo Studio Acustico non ha tenuto in considerazione i dati rilevati ma unicamente l'applicazione di un modello previsionale basato sui flussi di traffico previsti nei diversi scenari (attuale, di riferimento al 2028 senza variante alla SS16, previsione al 2028 con variante alla SS16 di progetto).



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

Al riguardo, come già detto, non è disponibile tale Studio Trasportistico, pertanto non è chiaro come sono stati calcolati i flussi di traffico previsti, ed inoltre, nel punto di monitoraggio su via Fanelli, nei pressi del complesso residenziale Orsa Maggiore, sono stati già rilevati nel 2021 valori superiori ai limiti di legge come determinati dal D.P.R. 142/2004 per infrastrutture stradali esistenti (Via Fanelli: infrastruttura stradale urbana di scorrimento di tipo D, fascia A (ampiezza 100 m da bordo strada), limiti assoluti di immissione da rumore stradale 55/65 dB(A) rispettivamente per il periodo notturno/diurno).

Si chiede pertanto di chiarire quanto affermato "*Tali superamenti, in assenza di recettori sia allo stato attuale che di futura localizzazione, non costituiscono tuttavia possibili criticità acustiche*", tenuto conto della presenza del complesso residenziale e che i flussi di traffico sono già ad oggi incrementati rispetto al maggio 2021 per i motivi sopra richiamati.

Per la fase di esercizio, nello Studio Acustico sono presentati i risultati (mappature) delle simulazioni dei livelli di rumore (diurno e notturno) previsti negli scenari ante operam, di riferimento al 2028 (senza variante) e post operam al 2028.

Per i recettori nell'area compresa fra lo svincolo Parco della Giustizia e l'interconnessione alla SS100, sono riportate le tabelle di dettaglio dei livelli di pressione acustica previsti per i suddetti scenari che evidenziano, nello scenario post operam, alcuni superamenti dei limiti (n.43, 44, 45, 47, 48, 49, 101, 102, 103, 104), o valori prossimi ai limiti, che tuttavia non vengono mitigati con la previsione di barriere antirumore. Inoltre è mancante il dettaglio del complesso residenziale sopra citato ad est di via Fanelli (Orsa Maggiore) che è tuttavia indicato come punto di monitoraggio del rumore in fase di esercizio.

Ciò premesso, si ritiene necessario eseguire, nell'area maggiormente interessata da complessi residenziali esistenti e previsti (tra l'interconnessione alla SS100 e lo svincolo Parco della Giustizia), una campagna aggiornata di monitoraggio del clima acustico esistente al fine di calibrare il modello previsionale applicato e prevedere, ove necessario, le opportune misure di mitigazione.

Per la fase di cantiere (dimensione "*costruttiva*") si rileva che sono stati indagati gli effetti unicamente delle due specifiche tipologie di cantiere considerate maggiormente impattanti, la realizzazione dei viadotti e delle gallerie artificiali. Al riguardo, sulla base delle curve di attenuazione del rumore di un cantiere tipo presentate, si dichiara che a partire da distanze pari a meno di 50m/70m dal perimetro del cantiere i livelli di pressione acustica scendono al disotto dei 70dB (A) e dunque che nelle aree interessate dalla realizzazione di viadotti non si rileva la presenza di ricettori entro 50m e che per i cantieri di realizzazione delle gallerie artificiali si rileva unicamente la presenza di un complesso residenziale (condominio Orsa Maggiore) a circa 70-80m.

Si ipotizza pertanto un'eventuale richiesta di concessione di deroga dei limiti acustici, se necessaria.

Per tutte le altre attività in corrispondenza del fronte di avanzamento lavori, si ipotizzano esclusivamente alcune misure di mitigazione tra cui il posizionamento di barriere antirumore.

Non sono inoltre forniti dettagli in merito alle emissioni acustiche derivanti dalle movimentazioni di cantiere in quanto "*per l'accesso alle aree di lavorazione verrà utilizzato esclusivamente il sedime stradale della variante alla S.S. 16 man mano realizzato ed allo stato di pre-finitura, non interessando quindi aree differenti da quelle immediatamente prospicienti il tracciato di progetto*" per cui "*non si prevede, specialmente per l'area ad Est dell'interconnessione con la S.S. 100, dove sono presenti solo aree a destinazione agricola (essenzialmente uliveti e vigneti) ed alcuni ricettori isolati piuttosto lontani dal nuovo sedime stradale, che possano generare criticità acustiche dalle movimentazioni dei mezzi di cantiere da e verso le aree di lavorazione*".



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

Tutto ciò premesso, si ritiene necessario elaborare, per la zona maggiormente interessata da complessi residenziali esistenti e previsti (tra l'interconnessione alla SS100 e lo svincolo Parco della Giustizia), uno studio previsionale di impatto acustico che consideri le emissioni complessive derivanti da tutte le attività previste (realizzazione del fronte strada, delle gallerie artificiali, dei viadotti, demolizioni, circolazione dei mezzi di cantiere o altro), nonché l'impatto cumulativo con il traffico dei tratti stradali esistenti (SS16 esistente e SS100) che, presumibilmente saranno in funzione durante i lavori di realizzazione dello svincolo Parco della Giustizia e Interconnessione SS100.

In merito all'interferenza del progetto in esame con **reticoli idrografici**, lame e aree individuate come ad alta, media e bassa pericolosità all'inondazione, dal SIA (Parte II Lo scenario di base) si rileva che "le aree maggiormente interessate da pericolosità idraulica riguardano la prima parte di tracciato, in prossimità di Bari e nel dettaglio le lame Valenzano, Sant'Anna, Cutizza e San Giorgio.

Gli attraversamenti in progetto in corrispondenza di questi corsi d'acqua interessano aree ad alta pericolosità idraulica ed in coincidenza, inoltre, di aree a rischio più elevato.

Il progetto ha quindi previsto un'attenta analisi di tali aree prevedendo studi di dettaglio per ciascun attraversamento ai fini di evidenziare la compatibilità delle opere e il non aggravio della condizione attuale. Inoltre, è stato tenuto conto ai fini di un inquadramento complessivo dei luoghi, anche dei progetti esistenti, taluni già approvati, volti a determinare una riduzione delle condizioni di pericolosità e di rischio. Lo studio condotto ha quindi permesso di individuare opere ed interventi nel rispetto delle normative e dei piani vigenti, prevedendo opere tali che nel prossimo futuro non pregiudichino eventuali interventi di messa in sicurezza idraulica del territorio".

Nella documentazione non è presente alcuna altra considerazione in merito, pertanto non è chiaro come tali studi di dettaglio siano stati utilizzati nella progettazione delle opere al fine di escludere impatti sull'ambiente idrico, in particolare nell'area interessata dalla Lama Valenzano ove prevista l'interconnessione SS100 e la realizzazione della rotonda in corrispondenza di via Amendola.

E' necessario al riguardo acquisire il parere dell'Autorità Distrettuale di Bacino dell'Italia Meridionale in ordine alla compatibilità idrologica ed idraulica di tutte le opere in argomento.

Per quanto riguarda la tutela paesaggistica, in base al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR) approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 (BURP n. 40 del 23.03.2015), le aree oggetto di intervento risultano interessate dai seguenti beni e ulteriori contesti paesaggistici:

Struttura idro – geo – morfologica – Componenti Idrologiche

- BP: Fiumi, torrenti, corsi d'acqua iscritti negli elenchi delle acque pubbliche (Torrente Valenzano), le cui prescrizioni sono individuate all'art. 46 delle NTA del PPTR;

Struttura idro – geo – morfologica – Componenti Geomorfologiche

- UCP: Grotte (Inghiottitoio di Mungivacca) le cui misure di salvaguardia ed utilizzazione sono individuate all'art. 55 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica – ambientale – Componenti Botanico-Vegetazionali

- UCP: Aree di rispetto dei boschi, le cui misure di salvaguardia ed utilizzazione sono individuate all'art. 63 delle NTA del PPTR;

Struttura antropica e storico-culturale – Componenti Culturali e Insediative

- UCP: Testimonianze della stratificazione insediativa (Masseria Di Cagno), le cui misure di salvaguardia ed utilizzazione sono individuate all'art. 81 delle NTA del PPTR;
- UCP: Area di rispetto delle Componenti culturali e insediative le cui misure di salvaguardia ed utilizzazione sono individuate all'art. 82 delle NTA del PPTR:
 - Masseria Di Cagno
 - Zona di interesse archeologico località Scanzano (area di rispetto al citato vincolo archeologico ex DM 04.02.1993);



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

– Masseria Frattasio.

e, per quanto desumibile dagli elaborati, lambisce il bene paesaggistico "Zona di interesse archeologico" -località Scanzano le cui prescrizioni sono individuate all'art. 80 delle NTA del PPTR.

Pertanto, preso atto che il proponente ha dichiarato che il progetto è soggetto ad autorizzazione paesaggistica, occorre acquisire una serie di simulazioni di dettaglio dello stato dei luoghi come modificato a seguito della realizzazione dell'intervento mediante foto modellazione realistica con viste ad altezza d'uomo, comprendenti un adeguato intorno, che consentano di cogliere con completezza l'integrazione delle opere a progetto con tutte le fisionomie del contesto paesaggistico sopra richiamate nonché con tutte le emergenze architettoniche e archeologiche, evidenziando le soluzioni progettuali adottate per minimizzare ovvero mitigare gli impatti dell'opera.

In merito al **consumo di suolo** si rileva dal SIA che "L'analisi svolta, sulla base della carta di uso del suolo, matrice agricola, evidenzia le seguenti sottrazioni di superfici agricole, per un totale di 1.778.065 m2:

- Uliveti: 617.838 m2
- Vigneti: 561.745 m2
- Seminativo in aree non irrigue: 494.842 m2
- Frutteti: 82.356 m2
- Sistemi colturali complessi e colture temporanee associate a colture permanenti 21.280 m2"

e pertanto che "Per quanto concerne la componente "territorio e suolo", dallo studio dello stato dei luoghi in cui si va ad inserire l'opera e dalla disamina delle azioni di progetto, i potenziali impatti sono stati considerati **significativi**, in particolare per la sottrazione di suolo agricolo dovuta alla presenza fisica dell'opera".

Al riguardo, per il territorio comunale di Bari, si evidenzia il notevole ingombro dell'Interconnessione SS100 che si andrà a sommare al progetto del nuovo deposito-officina di FSE, pertanto si chiedono approfondimenti in merito alla effettiva necessità, sulla base dei flussi di traffico previsti e delle accessibilità da garantire, di prevedere opere di tali dimensioni nonché valutazioni circa la possibilità di modificare le stesse al fine di ridurre il consumo di suolo. Al riguardo si chiede di valutare la possibilità di ampliare la rotonda di immissione della SS100 con via Amendola per far confluire anche la viabilità a servizio del centro commerciale IKEA ed evitare l'attraversamento della Lama Valenzano, nonché di semplificare il nodo stradale di interconnessione.

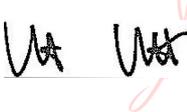
Si chiedono infine valutazioni degli **impatti cumulativi** del progetto in esame con l'infrastruttura ferroviaria di FSE, compreso il progetto del nuovo deposito-officina, e con il progetto RFI "Riassetto Nodo di Bari – Tratta a Sud di Bari. Variante di tracciato tra Bari Centrale e Bari Torre a Mare", sia dal punto di vista delle emissioni che degli ingombri delle opere (anche attraverso fotosimulazioni).

Distinti saluti.

P.O.E.Q. Suolo, Sottosuolo e Acque
Responsabile del Procedimento
(Dott.ssa Ing. Alessandra **ARRIVO**)*

Firmato digitalmente da: Alessandra Arrivo
Organizzazione: COMUNE DI
BARI/00268080728
Data: 24/11/2023 12:53:45

Il Direttore della Ripartizione
(Dott. Ing. Vito **NITTI**)*


Firmato digitalmente
da Vito Nitti
Data: 2023.11.24
13:19:45 +01'00'