m_amte.MASE.REGISTRO UFFICIALE.INGRESSO.0195007.29-11-2023

Modulo per la presentazione delle osservazioni per i piani/programmi/progetti sottoposti a procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale

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

Oggetto: Presentazione di osservazioni relative alla procedura di:

❑ Valutazione Ambientale Strategica (VAS) – *art.14 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*

X Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) – *art.24 co.3 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*

❑ Verifica di Assoggettabilità alla VIA – *art.19 co.4 D.Lgs.152/2006 e s.m.i.*

La Sottoscritta FATONE MARIA TERESA

in qualità di legale rappresentante del COMITATO DI SCOPO LE VEDETTE DELLA LAMA

PRESENTA

ai sensi del D.Lgs.152/2006, le **seguenti osservazioni** al

❑ Piano/Programma, sotto indicato

X Progetto, sotto indicato

ID: **10218**

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.

OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

❑ Aspetti di carattere generale *(es. struttura e contenuti della documentazione, finalità, aspetti procedurali)*

❑ Aspetti programmatici *(coerenza tra piano/programma/progetto e gli atti di pianificazione/programmazione territoriale/settoriale)*

X Aspetti progettuali *(proposte progettuali o proposte di azioni del Piano/Programma in funzione delle probabili ricadute ambientali)*

X Aspetti ambientali *(relazioni/impatti tra il piano/programma/progetto e fattori/componenti ambientali)*

❑ Altro _____

ASPETTI AMBIENTALI OGGETTO DELLE OSSERVAZIONI

X Atmosfera

X Ambiente idrico

X Suolo e sottosuolo

X Rumore, vibrazioni, radiazioni

X Biodiversità (vegetazione, flora, fauna, ecosistemi)

X Salute pubblica

X Beni culturali e paesaggio

X Monitoraggio ambientale

X Altro: rischio idrogeologico

TESTO DELL' OSSERVAZIONE

Il tracciato dell'alternativa 3 scelta da ANAS per l'elaborazione del progetto definitivo alla bretella della ss16 da Bari-Mola, nel tratto tra Bari e Triggiano interessa soprattutto campagne coltivate ad ulivi e alcune lame a sud est della città, affiancando il nuovo tracciato ferroviario Bari centrale-Bari Torre a Mare, già in fase di progettazione esecutiva.

E' proprio la localizzazione di questa seconda opera che ha permesso all'ANAS, durante il dibattito pubblico, di giustificare la scelta dell'alternativa 3 per la strada, motivandole come una scelta obbligata dalla presenza della ferrovia, poiché consentirebbe di ridurre gli impatti paesaggistici e ambientali, in particolare su lama San Giorgio. In quella stessa sede è stato fatto notare dal Comitato Le Vedette della Lama che in realtà, è esattamente il contrario, in quanto come agli atti della Conferenza dei servizi per il progetto definitivo del nodo ferroviario Bari Sud, è stata la richiesta del comune di Bari e di ANAS a determinare lo spostamento del tracciato ferroviario che inizialmente, nel passaggio su lama San Giorgio era stato localizzato in situ, dove c'è già la ferrovia (più a valle nella lama) per ridurre al massimo costi ed impatto paesaggistico-ambientale. In quella stessa zona fortemente infrastrutturata si trova anche l'attuale sede della ss16. Invece, nel 2014 si è scelto deliberatamente di spostare il progetto ferroviario su lama San Giorgio più a monte in una zona che rappresenta uno lembo prezioso di biodiversità, archeologia e paesaggio (come documentato dalle relazioni del dott. R. Labadessa e del prof. P. Rescio inviate dal Comitato

Le Vedette della lama ai comuni di Noicattaro e Triggiano e che ci risultano siano state allegate per la procedura della VIA in oggetto) e che grazie alla sua ricchezza di naturalità tra zone antropizzate, consente di dare una continuità alla lama come corridoio ecologico verso il mare, la quale, ricordiamo, è finalmente oggetto di un iter per l'istituzione del Parco regionale insieme a Lama Giotta.

La relazione naturalistica del dott. Labadessa, analizzando in modo cumulativo l'impatto di entrambe le opere, evidenzia il rischio di perdita di oltre 5000mq di habitat 6220* (pseudosteppa mediterranea), tutelato dalla direttiva Habitat, nonché dell'intero nucleo di presenza di habitat e della specie endemica di importanza conservazionistica Stipa austroitalica, presente nella porzione occidentale della lama. Impatti rilevanti a livello faunistico si avranno in termini di perdita di superfici habitat di specie, incremento dei fattori di disturbo, incremento dell'effetto barriera sulla connettività ecologica del corridoio di lama S. Giorgio e degrado ed effetto di frammentazione di habitat.

Si legge nel documento: "Con riferimento agli obiettivi di conservazione della Direttiva 92/43/CEE, si richiede di tenere in particolare considerazione la presenza di elementi di rilievo conservazionistico e gli effetti cumulativi con i progetti di infrastrutture previsti per l'area nella definizione degli aspetti

legislativi relativi all'istituzione del parco regionale di Lama san Giorgio Gotta. L'obiettivo di

conservazione delle biocenosi presenti nella lama, con riferimento alle specie animali e vegetali e

agli habitat contenuti nelle direttive comunitarie, rientra peraltro nelle finalità istitutive del proposto

Parco Naturale Regionale "Lama San Giorgio e Giotta"."

Purtroppo, i lavori preparatori di bonifica da ordigni bellici della nuova ferrovia sulla sponda destra della lama (contrada Vrazzullo in agro di Triggiano) (fig.1), nonché gli espianti e/o distruzione di centinaia (in tutto saranno oltre 6000) di alberi (fig.2), tra cui esemplari monumentali (fig.3) che popolavano il territorio tra Bari – Triggiano e Torre a Mare hanno già pesantemente compromesso il territorio con notevole consumo di suolo, perdita di biodiversità agraria e naturale. E', infatti, già sparita una considerevole porzione di macchia mediterranea e pseudosteppa mediterranea (habitat 6220*), con la scomparsa di numerose

specie di orchidee tutelate a livello comunitario e la specie già citata per importanza: Stipa austroitalica) (fig. 4).

Fig. 1 Costone destro di Lama san Giorgio in contrada Vrazzullo dove sono stati eseguiti i lavori preparatori per la cantierizzazione del viadotto ferroviario. La zona ospitava una porzione di habitat 6220* (pseudosteppa mediterranea) e macchia mediterranea, oltre a muretti a secco ed una testimonianza di rudere di pagliaro con nevaia annessa, tutto andato distrutto.

Fig. 2 Espianti di alberi di ulivo nelle campagne tra Bari e Triggiano, a ridosso di Lama san Giorgio e verso Torre a Mare. Si possono notare anche altre essenze arboree andate distrutte.

Fig. 3 Alcuni dei carrubi monumentali che saranno espiantati dal sedime ferroviario.

Fig. 4 Una delle specie di orchidee (Anacamptis pyramidalis), tutelate a livello comunitario e internazionale, che popolano il lembo di lama San Giorgio da cui passeranno sia la ss16 sia la ferrovia Bari-Sud e accanto una pianta di Stipa austroitalica (lino delle fate), specie endemica di interesse conservazionistico che in quel tratto di lama ha trovato il suo habitat.

La realizzazione del viadotto della ss16 darà il colpo di grazia a questa porzione di lama che rappresentava un unicum di naturalità e paesaggio in una zona trasformata dall'azione antropica.

E' chiaro l'atteggiamento degli enti ed istituzioni a sacrificare porzioni di territorio vergine incastrati tra zone degradate dall'uomo, proprio perché localizzate in territori già trasformati. Invece, come dimostra la letteratura scientifica, è vero proprio il contrario, ossia che laddove esistano elementi naturali piccoli a livello di superficie in zone antropizzate, essi rappresentino un concentrato ecologico di biodiversità che

va assolutamente protetto, perché unico rifugio per la sopravvivenza di specie animali e vegetali.

Da evidenziare che il rischio di questo enorme danno paesaggistico e ambientale era già stato messo in evidenza dallo studio di fattibilità della PROGER sull'opera ferroviaria che scartava l'alternativa progettuale, che poi invece è diventata quella definitiva, perché fortemente impattante. Invece, questo aspetto non trascurabile è stato deliberatamente ignorato per le ragioni sopra citate, ossia realizzare il progetto della ss16 di ANAS che era già in incubazione nel 2008. E tale localizzazione è coerente con le opportunità di espansione urbanistica verso sud della citta di Bari, poiché lo spostamento della ss16 all'interno declasserà la statale attuale a strada urbana. In definitiva un irrazionale consumo di suolo con perdita di Natura per far spazio ad ulteriore cemento.

Si è voluto rimarcare la pre-origine progettuale dell'opera della nuova ss16 Bari-Mola con l'interferenza a livello di progettazione con quella ferroviaria del nodo Bari-Sud e di possibili future lottizzazioni, per evidenziare come le scelte infrastrutturali messe in atto da ANAS ed RFI, tra l'altro facenti capo alla stessa struttura, con il consenso della regione Puglia e del comune di Bari, stiano determinando un costo salatissimo in termini ambientali per il territorio circostante in un momento storico in cui la tutela ambientale dovrebbe avere la priorità su tutto, compreso lo sviluppo economico, come chiaramente sanciscono gli articoli della costituzione 9 e 41.

In definitiva le due opere, nel giustificare la localizzazione, si sono appoggiate a vicenda, ma **è doveroso che la Commissione per la VIA della ss16, come non ha potuto fare quella per la ferrovia, tenga conto del fatto che nelle valutazioni degli impatti che la futura strada avrà nelle zone in cui affianca la nuova ferrovia, ANAS non abbia calcolato la sommatoria degli effetti delle due opere sugli inquinamenti acustici, dell'aria, del suolo, dell'acqua, sulla salute dei residenti, sull'effetto barriera al corridoio ecologico delle lame, sulla perdita di biodiversità, sull'impatto paesaggistico, sul rischio idrogeologico, sul consumo di suolo, ecc.**

Altro elemento in continuità con la sostanziale mancanza di comunicazione tra i due proponenti ANAS ed RFI è l'enorme spreco di denaro pubblico, nonché di suolo, che si è fatto con il nuovissimo viadotto della ss16 all'altezza di Japigia che è stato costruito, e da poco aperto al traffico, per consentire il passaggio della nuova ferrovia in

esecuzione. La sua lunghezza è di circa 1 km per un costo di almeno 33 milioni di euro ed è stato progettato a 6 corsie (3 per ogni senso di marcia), quindi una notevole spesa pubblica **per realizzare una strada extraurbana che presto però diventerà urbana, con la realizzazione della nuova ss16 che si staccherà dal sedime attuale più a nord del viadotto, all'altezza dello svincolo della futura Cittadella della Giustizia.** Ma allora perché non progettare il viadotto in un modo più snello con riduzione di tempi (per anni il traffico è stato spostato su una variante provvisoria con curve pericolose) e costi?

In definitiva visto che tale opera è stata già realizzata e considerato che i problemi di restringimento della carreggiata della ss16 attuale partono sostanzialmente da lama San Giorgio verso Torre a Mare, sarebbe opportuno che si valutasse la possibilità di spostare più a sud l'innesco della bretella della ss16, pur non trascurando le modifiche da realizzare sulla ss16 attuale per i collegamenti con la futura Cittadella della Giustizia. **Questo permetterebbe di ridurre gli impatti ambientali e paesaggistici su un territorio alla periferia di Bari già fortemente compromesso dalla nuova ferrovia e di ridurre il consumo di suolo per cui Bari è tra i capoluoghi di provincia con la maglia nera, secondo gli ultimi dati ISPRA.**

Anche il costo della strada che al momento supera i 30 milioni di euro per Km sarebbero notevolmente ridotti, consentendo un risparmio da investire per risolvere, senza danneggiare lama Giotta né le zone residenziali, l'unico vero problema dell'attuale ss16 che è il passaggio da Torre a Mare dove, specie d'estate, si creano ingorghi nelle ore di punta.

Un'altra criticità che si vuole segnalare, che pure denota l'assoluta mancanza di comunicazione tra RFI ed ANAS, è che **la strada passerà da una ex-cava (fig.5) in prossimità lama San Giorgio (contrada Giannavella in agro di Triggiano) che sarà riempita con i materiali di scavo che RFI effettuerà per realizzare la ferrovia e sui quali dal progetto è stata prevista un'opera di compensazione con la riqualificazione naturalistica della cava, assolutamente inutile, visto che poi quella stessa zona sarà distrutta per i lavori della nuova ss16.** Inoltre, si fa presente che quella ex-cava dopo la cessazione dell'attività estrattiva ed il riempimento con materiali di risulta, che andrebbero attentamente analizzati, si è parzialmente rinaturalizzata sia per flora sia per fauna e questa preziosa natura andrebbe tutelata, valorizzando l'area invece di distruggerla, nell'ottica del

futuro parco regionale in via di istituzione. Al momento quella ex-cava, dal punto di vista vegetale ospita numerose piante spontanee autoctone tra macchia mediterranea e specie di orchidee, ma è anche rifugio per avifauna stanziale e migratoria, anfibi tra cui il rospo smeraldino (lista rossa), volpi e altri animali (fig. 6). **Non ci risulta sia stata eseguita una caratterizzazione del luogo,** anche perché è un non-luogo, nel senso che si è progettata una strada su qualcosa che sarà trasformato da un altro progetto, quello della ferrovia.

Fig. 5 Visione aerea da Google Earth della porzione della ex-cava in contrada Giannavella interessata dal passaggio della nuova ss16. Nella zona in alto a ridosso della ex-cava passerà la ferrovia mentre la parte centrale è quella interessata dalla strada.

Fig. 6 Elementi di rinaturalizzazione vegetazionale e faunistica della ex-cava in contrada Giannavella (Triggiano) parzialmente interessata dal tratto di strada ss16. Sono visibili tane di volpi, nido di corvo imperiale, ambiente umido ospitante rospo smeraldino.

Si fa notare inoltre che il plinto di fondazione dei pilastri che sorreggeranno l'opera è previsto in corrispondenza del ciglio della lama, quando forse sarebbe stato più opportuno

considerare un minimo allontanamento dal limite superiore della sponda, come evidenziato nello stesso documento tecnico del progetto di ANAS: *Studio di impatto ambientale parte 2 – Lo scenario di base* (Pag. 125 DOC. P00IA20AMBRE02C.pdf) **Inoltre, proprio nell'attraversamento della lama il viadotto di ANAS devia rispetto a quello ferroviario (fig.7) amplificando l'impatto paesaggistico e l'effetto barriera e frammentazione delle due opere insieme**. **Nessun rendering delle due opere nel complesso (non singolarmente) è stato mostrato in dibattito pubblico per dare un'idea dell'impatto visivo che le due infrastrutture determineranno insieme,** danneggiando tra l'altro tutto il progetto di ciclovie che era previsto per lama San Giorgio nell'ambito di un finanziamento comunitario per la valorizzazione turistico-ricreativa dei luoghi.

Fig. 7 Visione contemporanea delle due infrastrutture ferroviaria (Nodo Bari Sud) e stradale (ss 16 Bari-Mola) nell'attraversamento di lama San Giorgio.

Un'ultima considerazione riguarda la tutela del paesaggio sotto il profilo delle testimonianze storiche sia attraverso i pagliari sia attraverso i siti archeologici. Il progetto della ferrovia incide pesantemente su questi aspetti preziosi del territorio, infatti verranno abbattuti alcune costruzioni in pietra a secco (fig.8) e viene completamente distrutto un sito archeologico dell'età del ferro (fig.9) (come documentato da relazione archeologica allegata) che meritava un approfondimento che la Soprintendenza archeologica di Bari ha ritenuto di non proseguire. Pertanto, l'opera stradale che si pone nella stessa zona, inciderà ulteriormente sul territorio sotto questo punto di vista: altre costruzioni a secco saranno demolite, altra perdita di patrimonio storico-culturale e probabilmente archeologico che non ci saranno attenti studi preliminari.

Fig. 8 Uno dei pagliari, elementi tipici del paesaggio rurale, che saranno abbattuti in lama San Giorgio per passaggio della ferrovia.

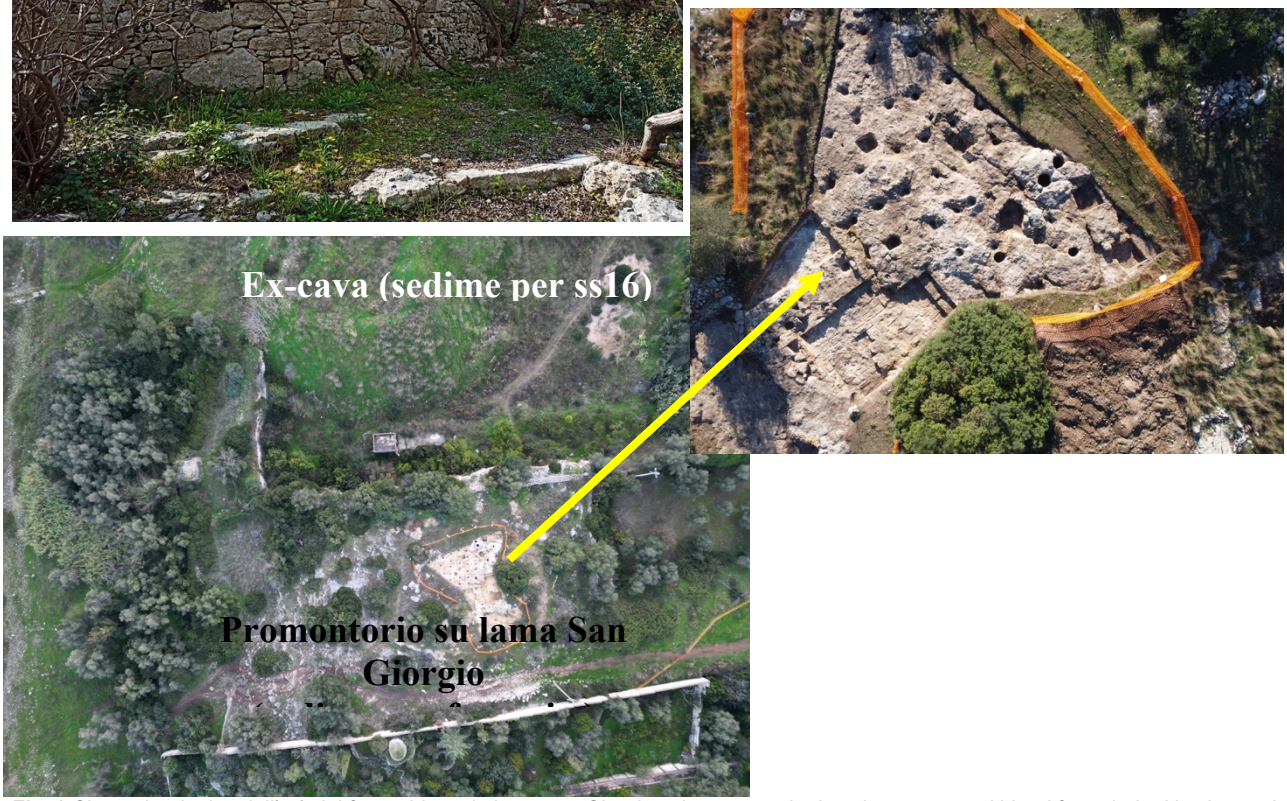

Fig. 9 Sito archeologico dell'età del ferro ubicato in lama san Giorgio sul promontorio da cui passeranno i binari ferroviari ed i cui materiali di scavo riempiranno la ex-cava adiacente (in alto nella foto oggetto di intervento di compensazione da parte di RFI con con introduzione di essenze vegetali, ma sulla quale è poi previsto il passaggio della ss16.

Si allega relazione archeologica del prof. Rescio nel merito, al fine di attenzionare quello che ANAS non ha fatto, ossia evidenziare <u>l'elevato rischio archeologico presente nella zona di lama San Giorgio, per il quale auspichiamo che le prescrizioni della Commissione VIA siano attentissime come per quelle ambientali.</u>

In conclusione, alla luce delle criticità evidenziate in queste osservazioni, si chiede di prevedere una più attenta analisi degli impatti ambientali, paesaggistici e sulla salute dei cittadini che tengano conto della sommatoria degli effetti delle due infrastrutture che interesseranno le campagne alla periferia di Bari e Torre a Mare, in particolare nel tratto relativo a lama San Giorgio, alla luce delle grosse compromissioni che questa importante emergenza paesaggistica, naturalistica e geologica subirà, depauperando gli elementi che la rendono meritevole di un iter istitutivo già in corso come area protetta.
Si chiede inoltre, al fine di preservare ciò che rimarrà di questi preziosi valori dopo i lavori relativi al progetto ferroviario, che in quando residui risulteranno ancora più fragili e da tutelare, ed al fine di evitare uno spreco enorme di spesa pubblica, per il recente viadotto della ss 16 realizzato per il passaggio della nuova ferrovia in uscita da Bari, di prevedere una variante all'attuale progetto definitivo di ANAS che preveda l'innesco della bretella della ss16 dopo lama san Giorgio con un allargamento in sede dell'attuale viadotto sulla lama, in zona già infrastrutturata e degradata.

La Sottoscritta dichiara di essere consapevole che, ai sensi dell'art. 24, comma 7 e dell'art.19 comma 13, del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i., le presenti osservazioni e gli eventuali allegati tecnici saranno pubblicati sul Portale delle valutazioni ambientali VAS-VIA del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare (www.va.minambiente.it).

ELENCO ALLEGATI

Allegato 1 - Dati personali del soggetto che presenta l'osservazione

Allegato 2 - Copia del documento di riconoscimento in corso

Allegato 3 - Relazione archeologica_sito Giannavella_Prof. Rescio_2022

Bri, 25/11/2023

La dichiarante

Presidente del Comitato Le Vedette della Lama