



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS
VA@pec.mite.gov.it

Sezione Autorizzazioni Ambientali
servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

e p.c. Ministero della Cultura

Direzione Generale Archeologia, Belle Arti e Paesaggio
Servizio V - Tutela del paesaggio
dq-abap.servizio5@pec.cultura.gov.it

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la
Città Metropolitana di Bari
sabap-ba@pec.cultura.gov.it

Sezione Urbanistica
serviziourbanistica.regione@pec.rupar.puglia.it

Sezione Infrastrutture per la mobilità
mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it

ANAS SPA
anas@postacert.stradeanas.it
anas.puglia@postacert.stradeanas.it

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.
Parere

Con riferimento alla nota prot. n. 147118 del 18.09.2023, con cui è stata comunicata la procedibilità dell'istanza ed è stato avviato il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 23 del D.Lgs. 152/2006 relativamente al progetto in oggetto, si rappresenta quanto segue.

(DOCUMENTAZIONE AGLI ATTI)

La documentazione presente al link indicato nella suddetta nota è costituita dagli elaborati raggruppati nelle seguenti macro-categorie, in formato elettronico:

www.regione.puglia.it



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- 01. ELABORATI GENERALI
- 02. DOCUMENTO DI FATTIBILITÀ DELLE ALTERNATIVE PROGETTUALI - INQUADRAMENTO TERRITORIALE
- 03. GEOLOGIA E GEOTECNICA
 - 03.1 Generale
 - 03.2 Geologia e Geotecnica
- 04. IDROLOGIA E IDRAULICA
 - 04.1 IDROLOGIA E IDRAULICA
 - 04.2 INALVEAZIONE
 - 04.4 IDRAULICA DI PIATTAFORMA
 - 04.5 NUOVI SVINCOLI
 - SV01 - Svincolo Cittadella della Giustizia
 - SV02 - Svincolo Mungivacca
 - SV03 - Svincolo Ortomercato
 - SV04 - Svincolo via Caldarola
 - SV05 - Svincolo Triggiano
 - SV06 - Svincolo Noicattaro
 - SV07 - Svincolo Mola di Bari
 - SV08 - Svincolo Mola di Bari Est
- 05. SISMICA
- 06. ARCHEOLOGIA
- 07. PROGETTO STRADALE - PARTE GENERALE
- 08. PROGETTO STRADALE - TRACCIATO PRESCELTO (ALTERNATIVA 3)
 - 08.1 ASSE PRINCIPALE - PLANIMETRIE
 - 08.2 ASSE PRINCIPALE - PROFILI LONGITUDINALI E DIAGRAMMI VISIBILITÀ
 - 08.3 ASSE PRINCIPALE - SEZIONI TRASVERSALI
- 09. PROGETTO STRADALE - INTERSEZIONI E SVINCOLI
 - 09.1 SV01 - Svincolo Cittadella della Giustizia
 - 09.2 SV02 - Svincolo Mungivacca
 - 09.3 SV03 - Svincolo Ortomercato
 - 09.4 SV04 - Svincolo via Caldarola
 - 09.5 SV05 - Svincolo Triggiano
 - 09.6 SV06 - Svincolo Noicattaro
 - 09.7 SV07 - Svincolo Mola di Bari
 - 09.8 SV08 - Svincolo Mola di Bari Est
- 10. PROGETTO STRADALE - FASI ESECUTIVE
 - 10.1 Asse principale
- 11. PROGETTO STRADALE - SEZIONI TIPO E PARTICOLARI DESCRITTIVI
- 12. PROGETTO STRADALE - SISTEMAZIONE VIABILITÀ INTERFERITA
 - 12.01 VSOA Via Fanelli-Ex SS16 (Rotatorie Comprese)
 - 12.02 VS0B Via Amendola-SP100 (da exSS16 a Rot IKEA comprese rotatorie)
 - 12.03 VSOC Strada Crocifisso (da Rot IKEA a rot FSE)
 - 12.04 VS01 Strada Secondaria (CV02)
 - 12.05 VS02 1+362 SP80 - Via Giuseppe Fanelli
 - 12.06 VS03 Viabilità Complanari (Nord e Sud)
 - 12.07 VS04 3+045 Strada vicinale Torre di Mizzo
 - 12.08 VS05 3+505 Strada Rafaschieri
 - 12.09 VS06 Collegamento tra strada Rafaschieri e strada Santa Teresa Nord
 - 12.10 VS07 Collegamento tra strada Rafaschieri e strada Santa Teresa Sud
 - 12.11 VS07A 5+118 Strada Comunale Caldarola
 - 12.11 VS08 5+497 Stradella Santa Maria (Accesso Area Interclusa)
 - 12.12 VS09 Strada vecchia della Marina - Adeguamento NV08 (progetto RFI)
 - 12.13 VS 10 Ripristino SP60
 - 12.14 VS11 Rotatorie e viabilità di collegamento alla SP60
 - 12.15 VS12 Strada San Marco
 - 12.16 VS13 8+441 Strada vicinale Torre delle Monache e collegamento strada Brazzulo
 - 12.17 VS14 9+100 Strada bianca
 - 12.18 VS15 9+566 Strada Lagomele e Strada Vicinale pozzo Fiscardi

www.regione.puglia.it

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio – Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

Via Gentile, 52 - 70126 Bari

pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it – Tel: +39 080 5403537



- 12.19 VS16 10+233 Strada bianca
- 12.20 VS17 Collegamento SC Penna e SC Votino
- 12.21 VS18 11+259 Strada comunale Incoronata + Collegamento SC Votino + SC di Mezzo
- 12.22 VS19 12+047 SP57 (tra roatorie svincolo triggiano su CV08)
- 12.23 VS20 13+440 Strada comunale Masseriola
- 12.24 VS21 12+775 Strada Locale con Pista Ciclabile
- 12.25 VS22 13+440 Strada comunale Masseriola
- 12.26 VS23 14+196 Strada comunale Torre Corrado
- 12.27 VS24 15+110 Strada bianca
- 12.28 VS25 16+629 VS25 16+629 Collegamento SP117 e la Strada Comunale Iazzo nel Comune di Mola di Bari
- 12.29 VS26 17+100 Strada bianca
- 12.30 VS27 Strada bianca
- 12.31 VS28 18+233 Strada vicinale Macinelle
- 12.32 VS29 19+010 Strada Giungolo
- 12.33 VS30 Collegamento Strada statale Adriatica con Via Rutigliano
- 12.34 VS31 Collegamento Strada statale Adriatica con Via Rutigliano
- 12.35 VS32 Rotatorie e Viabilità completamento via Addison
- 13. PROGETTO STRADALE - OPERE COMPLEMENTARI: SEGNALETICA, BARRIERE DI SICUREZZA, BONIFICA ORDIGNI BELLCI E DEMOLIZIONI
- 13.3 BONIFICA ORDIGNI BELLCI
- 13.4 DEMOLIZIONI
- 14. OPERE D'ARTE MAGGIORI: VIADOTTI E PONTI
- 14.1 Generale
- 14.2 VI01 Viadotto Lama Valenzano
- 14.3 VI02 Viadotto Ferrovie + Viadotto Lama San Marco
- 14.4 VI04 Viadotto Lama San Giorgio
- 14.5 VI05 Viadotto Lama Giotta
- 14.6 VI06 Viadotto Complanare Lama Giotta
- 14.7 VI10 Viadotto Complanare Lama Valenzano
- 14.8 VI11 Viadotto Complanare Lama Valenzano
- 14.9 VI12 Viadotto Rampa Svincolo Mungivacca
- 14.10 VI13 Viadotto Complanare Lama Valenzano
- 14.11 VI14 Viadotto Rampa Svincolo Mungivacca
- 14.12 VI15 Viadotto Rampa Svincolo Mungivacca
- 14.13 VI19 Viadotto Rampa 3+917 - Caldarola
- 14.14 VI20 Viadotto Rampa 4+176 - Caldarola
- 14.15 VI21 Viadotto Rampa 6+125 - Triggiano
- 14.16 VI50 Viadotto SS100-Mungivacca
- 14.17 VI51 Viadotto SS100-Mungivacca
- 14.18 VI52 Viadotto SS100-Mungivacca (Strada Crocifisso)
- 17. OPERE D'ARTE MAGGIORI: GALLERIE ARTIFICIALI E OPERE DI IMBOCCO
- 17.0 Generale
- 17.1 Galleria GA01 - via Fanelli
- 17.2 Galleria GA02 - Sv Mungivacca (SS100)
- 17.3 Galleria GA03 Sv Triggiano (SP60)
- 17.4 Galleria GA04 Sv Caldarola (Ferroviaria)
- 17.5 Galleria GA05 Piazzale FSE (Ferrovia Casamassima)
- 17.6 Galleria GA06 Sv Mungivacca (Ferrovia Casamassima)
- 17.7 Galleria GA07 Sv Mungivacca (Ferrovia Casamassima)
- 20. OPERE D'ARTE MINORI: OPERE DI SOSTEGNO
- 20.3 Barriere acustiche
- 21. OPERE D'ARTE MINORI: OPERE DI ATTRAVERSAMENTO
- 21.1 Attraversamento con Cavalcavia
- CV01 0+669 Strada Ex SS 16
- CV02 0+937 Strada la Grava
- CV03 5+118 Strada comunale Caldarola
- CV04 6+168 Strada Vecchia della Marina
- CV05 7+690 VM13 Strada S. Marco



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- CV06 8+441 VM16 Strada vicinale Torre delle Monache
- CV07 9+100 VM18 Strada bianca
- CV08 12+047 VM26 SP N.57
- CV09 12+775 VM27 Strada Locale con pista ciclabile
- CV10 19+010 VM38 ex SS16
- CV11 Sv Ortomercato
- 21.2 Attraversamento con Sottovia
- Sottopassi Elaborati Generali
- 21.3 Attraversamento Idraulico
- Opere Idrauliche Elaborati generali
- 22. INTERVENTI DI INSERIMENTO PAESAGGISTICO E AMBIENTALE
- 23. RELAZIONE PAESAGGISTICA
- 24. MONITORAGGIO AMBIENTALE
- 25. INTERFERENZE ED ESPROPRI
- 26. CANTIERIZZAZIONE
 - 26.1 Generale
 - 26.2 Elaborati di dettaglio
- 27. IMPIANTI TECNOLOGICI
- 28. DOCUMENTAZIONE TECNICO - ECONOMICA
- 29. PIANO DI SICUREZZA E COORDINAMENTO
- 30. STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
 - 30.1 STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE
 - 30.2 STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE E SISTEMA VINCOLISTICO
 - 30.3 INQUADRAMENTO PROGETTUALE
 - 30.4 ANALISI AMBIENTALE
 - 30.4.1 Atmosfera
 - 30.4.2 Geologia e Acque
 - 30.4.3 Territorio e suolo
 - 30.4.4 Biodiversità
 - 30.4.5 Rumore
 - 30.4.6 Paesaggio
- 30.5 MONITORAGGIO AMBIENTALE
- 30.6 SINTESI NON TECNICA
- 31. VINCA

In particolare, in relazione alla Macrocategoria 23. RELAZIONE PAESAGGISTICA sono presenti i seguenti elaborati, di cui si riporta la codifica mD5:

P00IA10AMBCT01C.pdf - 6c7390296fd4bf9d2809fe3d32d1265b
P00IA10AMBCT02C.pdf - b1c8d4fd95b19eacb78fa83a721209b4
P00IA10AMBCT03C.pdf - de159503ce87d46f49585a33d8035c79
P00IA10AMBCT04C.pdf - 238193e37f1aa4b654340090762cd009
P00IA10AMBCT05C.pdf - 1223251fb2b9107be7b4b5cab35d26c7
P00IA10AMBCT06C.pdf - de23e1e8f74943064ad529944da20521
P00IA10AMBCT07C.pdf - 90d9187a34bab95532e1faf1e492362a
P00IA10AMBCT08C.pdf - 566ee1b27cca20123a5ea6f310ad67c0
P00IA10AMBCT09C.pdf - 538a6a503e951c58d42a55c68aa823e9
P00IA10AMBCT10C.pdf - a647597fc33cb61dc08afe83c41a8001
P00IA10AMBCT11C.pdf - 604a90a96986457494e4eee125d442e2
P00IA10AMBCT12C.pdf - 6d802d27b7b2b9ee94bbd8206543ff11
P00IA10AMBCT13C.pdf - 8ecf6ed5318898d8204dd3e1d6e31604
P00IA10AMBCT15C.pdf - 2de4284ccda6b5435c23d05826643bcc
P00IA10AMBCT16C.pdf - e6203f8647be5e683e26ab5ba3f861b1

www.regione.puglia.it

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio – Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

Via Gentile, 52 - 70126 Bari

pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it – Tel: +39 080 5403537



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

P00IA10AMBCT20C.pdf - 6f18b0608f544f6c46ca2738f9b19bbc
P00IA10AMBCT21C.pdf - b9b24a8239ae630023e414ce82451b69
P00IA10AMBCT22C.pdf - 771443dc36f359fbd0ec69d3f03078c
P00IA10AMBCT23C.pdf - c2358e005c4f293b9de07ad4cd1f73dc
P00IA10AMBCT24C.pdf - 2ea80b9f6029fa727d091bdf8cbd1a5c
P00IA10AMBCT25C.pdf - d2db8144914c7a5c3951bf956bf0925c
P00IA10AMBCT26C.pdf - 6ea780f7f9cc85a02615f2f3708eb14c
P00IA10AMBCT27C.pdf - 3912ddac3ab5f97e659bf510bed9db91
P00IA10AMBCT28C.pdf - 2abaffb3f8f66dc1c82c0a390da7e606
P00IA10AMBCT29C.pdf - 0602301549208a0867cf85b8fc17c741
P00IA10AMBCT30C.pdf - e39bebbf07960d4b49e35304f0a4c0
P00IA10AMBCT31C.pdf - d4f8e21d1e1abf6210d96536202c643c
P00IA10AMBCT32C.pdf - 1e2b780b81662c9fedfccc081c1bb0c1
P00IA10AMBCT33C.pdf - 2081d3ef1677408db28ebec30668499f
P00IA10AMBCT34C.pdf - c047901ac008211707ecf5575ac706e2
P00IA10AMBCT35C.pdf - 060d0b85744bbb9f156d1a4830cec20c
P00IA10AMBCT36C.pdf - 4aec81fe7b0d7aa317c09ca63edd5e9
P00IA10AMBCT37C.pdf - 088254d19b2edcfef34e1f28551d36fe
P00IA10AMBCT38C.pdf - 692dd915eb51ebcfffbd1cbb6e3e02746
P00IA10AMBCT39C.pdf - 0a7b0bc4988fa39b3090329013b3facb
P00IA10AMBCT40C.pdf - 509fb661712dad52dadcedb6e0f4434b
P00IA10AMBCT41C.pdf - bb931a247c05a6e882548b41f3321391
P00IA10AMBCT42C.pdf - 48b9c2b80241129cb667daf93f7e7379
P00IA10AMBCT43C.pdf - eef94fff7a86394878d65b1a8302cfbf
P00IA10AMBCT44C.pdf - d9868cee4a50a89f9fcc7e6b2daab919
P00IA10AMBCT45C.pdf - 90d31eb532fac6c7fb45a9c12198be90
P00IA10AMBCT46C.pdf - 9580c9c21ed39861f74364f82e59056f
P00IA10AMBCT47C.pdf - 3873e1ef10b98197bdc48cf414f48fef
P00IA10AMBCT48C.pdf - dc3ada8057dbdd277a23fe90a288e85c
P00IA10AMBCT49C.pdf - b8dcc0cd9ddea7f478cdf6677d0c7afd
P00IA10AMBCT50C.pdf - 81affdfb3f493214adb912750442bf6e
P00IA10AMBCT51C.pdf - 7e7f797cbce89c28051ca094d760edc8

Con nota prot. n. 18597 del 02.11.2023 la Sezione regionale Autorizzazioni Ambientali ha chiesto a questa Sezione di esprimere le proprie osservazioni e valutazioni in merito al progetto.

In precedenza, con nota prot. n. CDC-0571433-P del 11.10.2019, ANAS S.p.A., Struttura Territoriale Puglia ha chiesto a questa Sezione *“di esprimere un parere di compatibilità con la vincolistica in materia di Paesaggio delle diverse alternative di tracciato presentate da ANAS”*. In riscontro è stata trasmessa nota prot. n. AOO_145_8905 del 07.11.2019.

Il proponente riferisce che il progetto è stato oggetto di Conferenza di Servizi preliminare, conclusasi il 19.12.2019 con la preferenza dei partecipanti (esclusa questa Sezione) per l'Alternativa 3 e, successivamente, sottoposto a Dibattito Pubblico, la cui procedura si è aperta con la presentazione del Dossier di Progetto il 10.02.2022 e si è conclusa il 23.05.2022, con la presentazione da parte della coordinatrice della Relazione conclusiva.

www.regione.puglia.it

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio – Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

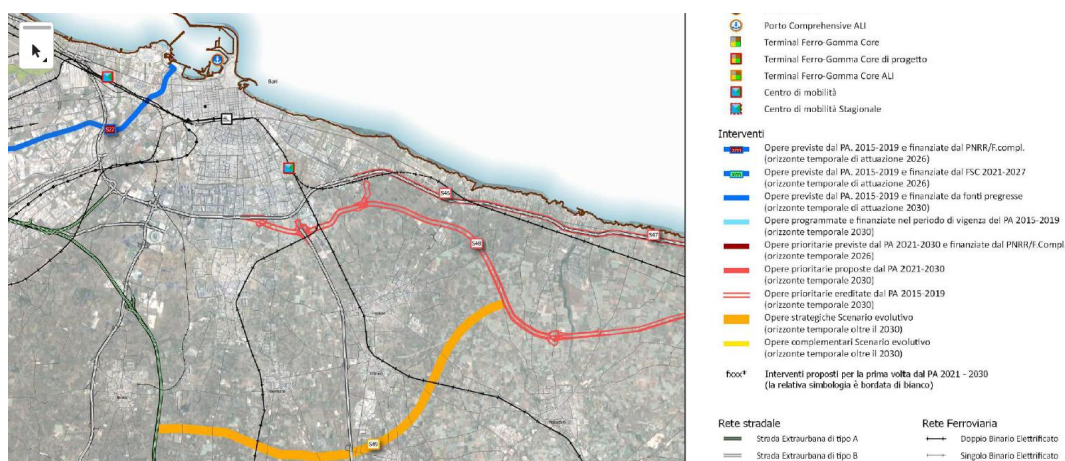
Via Gentile, 52 - 70126 Bari

pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it – Tel: +39 080 5403537



Con riferimento al Piano Regionale dei Trasporti, ed in particolare al Piano Attuativo 2021-2030, adottato con DGR n. 754 del 23.05.2022, il progetto in oggetto è individuato nello sviluppo della Rete di interesse nazionale col codice s48 - Tronco Bari - Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B (DM 5/11/2001). SS16Bis - Realizzazione della Variante tra Torre a Mare e Mola di Bari, a cui sono legati gli interventi di Declassamento e rifunzionalizzazione tratto S.Giorgio-via Caldarola e Declassamento e rifunzionalizzazione tratto Mola-S.Giorgio.

Inoltre, l'intervento s49 - A14 - Realizzazione antenna autostradale diramazione Brindisi-Lecce con sezione tipo A 3 corsie per senso di marcia, opera strategica nello scenario evolutivo, interessa il nuovo tracciato della SS16, nella sua Alternativa 3, al fine di scaricare integralmente la tangenziale di Bari da tutto il traffico (improprio) di lunga percorrenza e di collegamento tra le province di Brindisi e Lecce con la rete autostradale.



(DESCRIZIONE DELL'INTERVENTO E DEL CONTESTO IN CUI SI COLLOCA)

Il progetto prescelto e sviluppato, Alternativa 3, è realizzato completamente in variante all'asse esistente, per una lunghezza complessiva di 19,6 km. Presenta sezione stradale B del DM 05.11.2001, con tre corsie per senso di marcia da 3,75 m, banchina in sinistra da 0,50 m, banchina in destra da 3,0 m, spartitraffico di 2,50 m, per una larghezza complessiva di 32,00 m.

Lungo la variante sono previsti n. 7 svincoli: Svincolo "Cittadella della Giustizia", "Interconnessione con SS100" in zona "Mungivacca", Svincolo "Caldarola" di raccordo fra il tracciato in progetto e via Caldarola, Svincolo "Triggiano", in corrispondenza della provinciale SP60 Triggiano-Torre a Mare (San Giorgio), Svincolo "Noicattaro" in corrispondenza della provinciale SP57 Noicattaro-Torre a Mare, Svincolo "Mola di Bari" e nuova rampa di ingresso in corrispondenza dell'attuale connessione tra la SS16 e la litoranea in località Mola di Bari est.

Inoltre, il progetto prevede ulteriori interventi per la riqualificazione di tratti esistenti e la razionalizzazione delle viabilità locali limitrofe all'intervento in progetto, oltre numerose viabilità di

sovrappasso e sottopasso e viabilità a raso ai margini dell'asse principale con funzione di riaggiungimento.



La parte preponderante del tracciato è in rilevato, ma con ampi tratti in trincea.

Totale	Lunghezza	%
Rilevato	13127,86 m	67%
Trincea	5111,00 m	26%
Viadotti	937,14 m	5%
Gallerie	424,00 m	2%
totale	19600,00 m	100%

Tabella 1: Composizione del tracciato



Il progetto prevede, inoltre, tra le Opere d'arte maggiori, 8 Viadotti, il VI01 Viadotto Lama Valenzano, il VI02 Viadotto Ferrovie + Viadotto Lama San Marco, il VI04 Viadotto Lama San Giorgio, il VI05 Viadotto Lama Giotta, il VI06 Viadotto Complanare Lama Giotta, il VI10 Viadotto Complanare Lama Valenzano, il VI11 Viadotto Complanare Lama Valenzano, il VI12 Viadotto Rampa Svincolo Mungivacca.

Inoltre, sono previste 7 gallerie artificiali, la Galleria GA01 - via Fanelli, la Galleria GA02 - Sv Mungivacca (SS100), la Galleria GA03 Sv Triggiano (SP60), la Galleria GA04 Sv Caldarola (Ferroviaria), la Galleria GA05 Piazzale FSE (Ferrovia Casamassima), la Galleria GA06 Sv Mungivacca (Ferrovia Casamassima), la Galleria GA07 Sv Mungivacca (Ferrovia Casamassima).

Sono, inoltre, previste opere d'arte minori, 11 cavalcavia, tre viadotti con funzione di connessione con la viabilità attuale che afferisce alla SS100 (svicolo Mungivacca) e i viadotti che vanno a costituire le rampe degli svincoli. Il proponente evidenzia che per 4 cavalcavia, e, precisamente, per le opere CV06 8+441 VM16 Strada vicinale Torre delle Monache, CV07 9+100 VM18 Strada bianca, CV08 12+047 VM26 SP N.57, CV09 12+775 VM27 Strada Locale con pista ciclabile ha previsto l'utilizzo di cavalcavia di tipo ANAS "Reinventata Cavalcavia".



In relazione all'inserimento paesaggistico e ambientale dell'intervento il proponente rappresenta che *"le opere di mitigazione sono state studiate cercando un filo conduttore:*

- *la presenza di macchie a ulivo che ricuciono il paesaggio agrario indebolito e sottolineano i punti principali del percorso nelle rotonde*
- *la pietra dei muretti a secco che accompagna con il suo colore le maggiori opere d'arte (gallerie, pile dei ponti) e viene riproposta a contorno di tutta la nuova viabilità secondaria e sulle rotonde maggiori*
- *la macchia mediterranea che maschera punti sensibili oppure apre visuali su viste interessanti dalla nuova strada.*

Come aspetto positivo dell'intervento si segnala anche la declassificazione della strada costiera che produrrà effetti positivi anche per la fruizione del paesaggio: un percorso lento e ciclabile per la percezione dei tratti di costa e la possibilità di inserire la vegetazione un tempo presente tra costa e uliveti che fu sradicata per la costruzione delle attività commerciali lungo la strada."



Il progetto prevede mitigazioni “verdi”, ossia il generale ripristino di tutte le superfici interessate dall'attività di cantiere attraverso il riposizionamento del terreno di scotico precedentemente accantonato e il rinverdimento dello stesso; tutte le aree dismesse dalla vecchia sede stradale e quelle che risultano “intercluse” sono state utilizzate per creare “macchie verdi” naturaliformi di reimpianto degli ulivi precedentemente espianati; inoltre, le nuove scarpate, le eventuali piste in terra, l'impronta dei cumuli dello scotico e qualsiasi altra superficie oggetto di calpestio saranno inerbite tramite idrosemina.

Il proponente specifica che è prevista la *“messa a dimora di essenze arbustive ed arboree autoctone ove si è reputato necessario apporre quinte visive “da” e “verso” il tracciato e ricreare, per quanto possibile, la varietà del paesaggio agrario. Poiché le opere di mitigazione proposte, a parte il reimpianto degli ulivi, sono collocate per lo più in corrispondenza delle lame si è scelto di riproporre la caratteristica macchia a querceti. Dalle essenze tradizionali sono state però eliminate quelle contenute nell'elenco delle specie ospiti di Xylella fastidiosa sottospecie pauca contenute nel sito della Regione Puglia anche se, come emerge nella cartografia SIC costantemente aggiornata contenuta nel sito ufficiale della regione Puglia, non siamo in zona di allerta. La macchia risulterà meno ricca ma comunque varia”*.

Il progetto prevede:

- la piantumazione di macchie arbustive, finalizzata alla rinaturalizzazione di aree intercluse, a comporre aree di invito dei passaggi faunistici, a schermare parti del tracciato particolarmente visibili, prevede l'utilizzo di *Arbutus unedo*, corbezzolo, *Rubus ulmifolius/fruticosus*, rovo, *Rosa canina*, rosa selvatica, *Quercus coccifera*, quercia spinosa, *Mespilus germanica*, nespolo, *Opuntia ficus indica*, fico d'India;
- la piantumazione di macchie arboreo arbustive, finalizzata alla rinaturalizzazione di aree intercluse e di quelle espropriate in ambito a valenza naturalistica, prevede la messa a dimora con idonei sesti di impianto di *Ceratonia siliqua*, carrubo, *Quercus Ilex*, leccio, *Juglans regia*, noce, *Quercus trojana*, fragno, oltre alle essenze arbustive sopra riportate;
- il reimpianto degli ulivi oggetto di espianamento, con modalità di reimpianto che prevedono 54 ulivi ogni 600 mq e andamento a S, per un effetto naturaliforme;
- inerbimento per la rinaturalizzazione di superfici delle scarpate stradali, aree intercluse ed espropriate, aree di cantiere da ripristinare, aree oggetto di demolizione, siti di deposito, aree in cui si prevede la piantumazione di esemplari arborei ed arbustivi, compresi gli ulivi
- mitigazioni acustiche, con barriere antirumore trasparenti ove il paesaggio è più integro, pannelli opachi per mitigare i maggiori impatti acustici e pannelli rivestiti in tessuto microforato sul quale è possibile stampare fotografie del territorio;
- 5 passaggi faunistici in tombini scatolari in corrispondenza di macchie, boschi e paesaggio agricolo ed un corridoio al di sopra della Galleria GA3;
- la ricostruzione di circa 5.500 ml di muretti a secco, nei campi tagliati dall'esproprio quando il muretto era esistente e aggettante la strada secondaria, nelle aree intercluse e nelle aree espropriate per interventi paesaggistici a contorno dei nuovi uliveti e nelle rotonde come segno distintivo del territorio e filo conduttore del progetto;



- un disegno unitario per il sistema delle rotonde, con piantumazione all'interno di uno o più ulivi e introduzione di muretto a secco e macchia arbustiva, in funzione del diametro della rotonda.

I due viadotti che scavalcano le lame Giotta e San Giorgio sono previsti con struttura metallica in acciaio CORTEN e con le piglie in cls colorato in pasta, come per le altre opere d'arte.

Dal punto di vista dell'inserimento paesaggistico e della compatibilità con la struttura antropica e storico – culturale, il proponente specifica che *“i muri in calcestruzzo ancora necessariamente presenti sugli imbocchi della galleria, sono stati trattati con le matrici, cioè con casseri di gomma che modellano il getto in forme simili a quelle dei conci in pietra usati un tempo, e additivati in pasta con pigmenti giallini che riproducono anche nel colore la pietra locale. Le opere minori, come il sottopasso faunistico e i tombini scatolari, usufruiscono sempre della colorazione in pasta anche se vengono eliminate le matrici. Proprio il colore giallo della pietra locale è stato proposto come filo conduttore dell'intero percorso e tratto identificativo: lo si ritrova, come detto, sugli imbocchi della galleria ma anche sulle rotonde, in cui si sono ricostruiti i muretti a secco e al centro, secondo le dimensioni della rotonda, sono stati collocati da uno a un massimo di 9, sempre in numero dispari, di ulivi significativi per la loro forma.”*

E infine, che *“rispetto alla fase progettuale precedente, per un minore impatto sul territorio è stata ulteriormente abbassata la livelletta e tutti i tratti possibili, soprattutto nel Comune di Triggiano, sono in trincea.”*

Per quanto riguarda la cantierizzazione, il progetto prevede la realizzazione di un unico cantiere base suddiviso in due subunità C.B1a e CB1.b e di 2 canteri operativi, C.O1 e C.O2, oltre 12 aree tecniche, 2 aree di stoccaggio e 9 piste di cantiere.

(TUTELE DEFINITE DAL PIANO PAESAGGISTICO TERRITORIALE REGIONALE – PPTR)

Dalla consultazione degli elaborati del PPTR approvato con DGR n. 176 del 16.02.2015 e ss.mm.ii., si rileva che gli interventi proposti interessano i beni e gli ulteriori contesti paesaggistici come di seguito indicato.

Struttura idro-geo-morfologica

- *Beni paesaggistici:* gli interventi proposti interessano **“Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici”**, ed in particolare **“Torrente Valenzano”, “Torrente Chiancarello – Lama San Giorgio” e “Torrente La lama di Pelosa – Lama Giotta”** disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 43, dalle direttive di cui all'art. 44 e dalle prescrizioni di cui all'art. 46 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04):* **“Lama San Giorgio” e “Lama Giotta”** sono individuate anche come **“Lame e gravine”**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 54 delle NTA del PPTR; gli interventi previsti per le suddette lame contrastano con le misure di salvaguardia e utilizzazione sopra richiamate; gli interventi interessano, inoltre, **“Grotte”**, ed in particolare **“Inghiottitoio di Mungivacca”**, e lambiscono **“Grotta San Marco 2” e “Grotta San Marco 3”**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 51, dalle direttive di cui all'art. 52 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 55 delle NTA del PPTR;

Struttura ecosistemica e ambientale



- *Beni paesaggistici*: gli interventi interessano per un breve tratto, nell'attraversamento di Lama Giotta, **"Boschi"**, disciplinati dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle prescrizioni di cui all'art. 62 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: con riferimento alla compagine boschiva in corrispondenza di Lama Giotta interferita e a due ulteriori compagini boschive in corrispondenza dell'attraversamento alla progressiva 5+135 e in corrispondenza della progressiva 16+000, gli interventi interessano **"Aree di rispetto dei boschi"**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 63 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; inoltre, nell'attraversamento di Lama San Giorgio, il tracciato intercetta **"Formazioni arbustive in evoluzione naturale"**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 60, dalle direttive di cui all'art. 61 e dalle misure di salvaguardia e di utilizzazione di cui all'art. 66 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse;

Struttura antropica e storico - culturale

- *Beni paesaggistici*: gli interventi interessano **"Aree e immobili di notevole interesse pubblico"**, ed in particolare le aree **PAE 115**, Decreto 01.08.1985 - DICHIARAZIONE DI NOTEVOLE INTERESSE PUBBLICO DEL TERRITORIO DELLE LAME AD OVEST E A SUD-EST DI BARI; la motivazione del vincolo risiede nel fatto che *"il territorio delle lame di Bari, Modugno, Bitonto, Palo, Bitetto, Binetto, Triggiano, Noicattaro, Rutigliano, Mola riveste notevole interesse perché caratterizzato da gravine e lame che dalle propaggini collinari delle Murge arrivano al mare"*; l'area di notevole interesse pubblico è disciplinata dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle prescrizioni di cui all'art. 79 delle NTA del PPTR. Si rappresenta, inoltre, che gli elaborati della serie 6.4 del PPTR riportano, nella relativa Scheda di identificazione e di definizione delle specifiche prescrizioni d'uso ai sensi degli artt. 136 e 157 del Codice dei beni culturali e del paesaggio, gli obiettivi, indirizzi, direttive e prescrizioni per la conservazione dei valori paesaggistici e la disciplina d'uso del vincolo paesaggistico;
- *Ulteriori contesti (art. 143, comma 1, lett. e del D.Lgs. 42/04)*: gli interventi interessano **"Aree di rispetto delle Testimonianze della Stratificazione insediativa"**, ed in particolare l'area di rispetto di **"Masseria Di Cagno"**, **"Ipogeo detto del brigante"**, **"Masseria Frattasio"**, **"Cappella di Santa Maria Incoronata"**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 77, dalle direttive di cui all'art. 78 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 82 delle NTA del PPTR, contrastando con le stesse; infine, il tracciato interferisce con **"Strade a valenza paesaggistica"**, ed in particolare la **"SP60 BA"** e la **"SP111 BA"**, disciplinate dagli indirizzi di cui all'art. 86, dalle direttive di cui all'art. 87 e dalle misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui all'art. 88 delle NTA del PPTR.

L'intervento, così come proposto, risulta dunque in contrasto con le prescrizioni e le misure di salvaguardia ed utilizzazione di cui agli artt. 46, 54, 62, 63, 66 e 82 delle NTA del PPTR, in quanto inammissibili:

- *Art. 46 co. 2 lett. a1) NTA PPTR – realizzazione di qualsiasi nuova opera edilizia, ad eccezione di quelle strettamente legate alla tutela del corso d'acqua e alla sua funzionalità ecologica;*



- Art. 46 co. 2 lett a9) NTA PPTR – realizzazione di nuovi tracciati viari o adeguamento di tracciati esistenti, con l'esclusione dei soli interventi di manutenzione della viabilità che non comportino opere di impermeabilizzazione;
- Art. 54 co. 2 lett a4) NTA PPTR – trasformazione profonda dei suoli, dissodamento o movimento di terra, e qualsiasi intervento che turbi gli equilibri idrogeologici o alteri il profilo del terreno;
- Artt. 62 e 63 co. 2 lett. a1) – trasformazione e rimozione della vegetazione arborea od arbustiva;
- Art. 66 co. 2 lett. a1) – rimozione della vegetazione erbacea, arborea od arbustiva naturale;
- Art. 82 co. 2 lett. a1) – qualsiasi trasformazione che possa compromettere la conservazione dei siti interessati dalla presenza e/o stratificazione di beni storico culturali;
- Art. 82 co. 2 lett. a8) – costruzione di strade che comportino rilevanti movimenti di terra o compromissione del paesaggio (ad esempio, in trincea, rilevato, viadotto).

(VALUTAZIONE DELLA COMPATIBILITÀ PAESAGGISTICA)

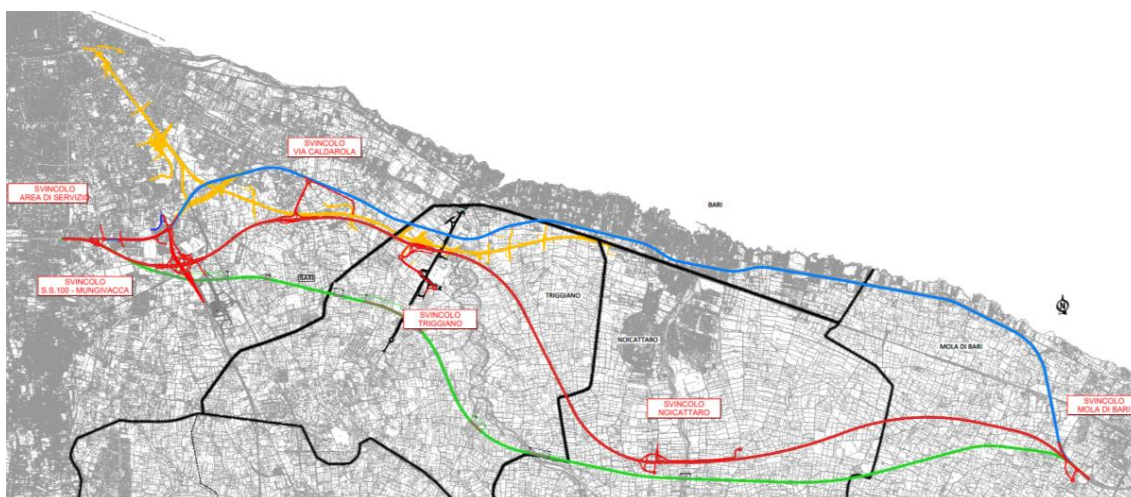
Il progetto della Variante alla Tangenziale di Bari nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M. 5.11.2001, come sopra esplicitato, è in contrasto con la pianificazione paesaggistica.

Considerato che l'intervento si configura come opera pubblica, con riferimento alla possibilità di ricorrere a procedure in deroga alle norme paesaggistiche, le NTA del PPTR prevedono che: *“Le opere pubbliche o di pubblica utilità possono essere realizzate in deroga alle prescrizioni previste dal Titolo VI delle presenti norme per i beni paesaggistici e gli ulteriori contesti, purché in sede di autorizzazione paesaggistica o in sede di accertamento di compatibilità paesaggistica si verifichi che dette opere siano comunque compatibili con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37 e non abbiano alternative localizzative e/o progettuali.”*

Con riferimento all'**esistenza di alternative localizzative e/o progettuali** il proponente ha esplicitato le tre possibili alternative per la soluzione progettuale:

- Alternativa 1 – adeguamento in sede;
- Alternativa 2;
- Alternativa 3 – proposta ai fini della verifica di compatibilità ambientale;

oltre all'opzione “zero”, per la quale il proponente afferma che: *“nel presente studio l'opzione zero, di non intervento, non è stata considerata in quanto le attuali condizioni di sicurezza della esistente SS16, caratterizzata da mancanza della corsia di emergenza, spartitraffico centrale non a norma, accessi diretti e ostacoli esterni alla carreggiata non protetti, impongono in ogni caso la necessità di un intervento di ammodernamento ed adeguamento alle norme vigenti. Le suddette criticità assieme all'insistenza di insediamenti antropici ai margini della piattaforma, costituiscono inoltre un vincolo alla progettazione ed alla messa in sicurezza con un intervento interamente sul sedime esistente. Gli obiettivi tecnici prefissati da ANAS S.p.A., per i quali si rimanda alla Parte 1 del SIA si pongono alla base della risoluzione di queste criticità ed il progetto in esame si propone, quindi, come la soluzione attuativa per perseguire tali obiettivi. Da un punto di vista tecnico, funzionale e di sicurezza stradale la situazione attuale presenta notevoli criticità e pertanto “non agire” significherebbe incrementare o comunque lasciare irrisolte le problematiche attualmente presenti. La soluzione di non intervento (opzione zero), pertanto, risulta non essere in linea con gli obiettivi tecnici prefissati”.*



L'Alternativa 1 - adeguamento in sede, prevede uno sviluppo complessivo di circa 19,0 km, ricalca per i primi 2,0 km l'attuale sedime della S.S. 16 esistente dalla quale si distacca immediatamente dopo lo svincolo di collegamento con Via Caldarola. Procede poi, in variante fuori sede per circa 5,8 km e successivamente ripercorre l'andamento della S.S. 16 attuale per ulteriori 10,4 km circa.

Nell'alternativa 1 è, pertanto, previsto un tratto in variante fuori sede, *“che assolve la funzione di distribuzione dei flussi di traffico dalla rete primaria alla rete secondaria/locale, con eliminazione degli aggravi di flusso dalla S.S. 16 derivanti dai movimenti di penetrazione da e verso la rete locale e urbana a servizio del Comune di Bari.”*

È specificato, inoltre, che *“al fine di salvaguardare gli ambiti territoriali costieri dagli impatti conseguenti dall'ampliamento dell'attuale sezione trasversale, la soluzione proposta ha preso in considerazione un ampliamento che, conservando il limite di progetto della nuova sede stradale coincidente con il limite lato mare dell'infrastruttura attuale, prevede un ampliamento interamente verso il lato monte. Seguendo l'andamento della S.S. 16 esistente, il tratto di adeguamento in sede si sviluppa per circa 7,6 km con andamento sub-parallelo alla costa, piegando successivamente verso Sud per ulteriori 2,8 km circa e terminando in corrispondenza dello svincolo di Rutigliano, con connessione all'itinerario di collegamento Rutigliano-Mola di Bari definito dalla S.P. 111. Nell'ambito del tratto di adeguamento in sede è previsto l'adeguamento/riqualificazione degli svincoli esistenti e l'adeguamento delle viabilità complanari esistenti. Sono previsti, inoltre, interventi di ricucitura, riconnessione e ripristino della viabilità locale esistente interferita.”*

L'Alternativa 2 prevede una lunghezza complessiva di circa 18,7 km e si sviluppa più a monte rispetto alle altre due alternative. La variante ha inizio al km 807 circa, (in analogie alle altre due alternative), dove il tracciato curva verso sud con una curva di raggio 1000 m per poi con un ampio flesso (curva a sinistra raggio 1000 m e curva a dx raggio 1500 m) inserirsi ed attraversare il corridoio identificato a nord dallo svincolo della SS 100 (Ikea) e a sud dall'area dell'Ortomercato. In corrispondenza dell'intersezione con la SP60 devia verso sud, oltrepassa Lama San Giorgio e poi devia verso nord per poi allinearsi con il tracciato esistente della SS16 cui si connette all'altezza della SP 111.



L'Alternativa 3, descritta in modo puntuale nel paragrafo *“descrizione dell'intervento e del contesto in cui si colloca”* è completamente in variante all'asse esistente e presenta una lunghezza complessiva di circa 19,6 km. Il tracciato, alla progressiva 803+800 devia verso sud per poi allinearsi al corridoio definito a nord dall'area produttiva commerciale e a sud dalla linea ferrovia FSE che prima affianca e poi interseca alla pk 2+500. Il tratto di affiancamento alla linea ferroviaria è lungo circa 3,0 km. Il tracciato devia verso sud, in rettilineo costeggia l'abitato di Triggiano e poi con una curva assume una giacitura est-ovest. Il tracciato si sposta verso nord e si avvicina al tracciato della SS 16 esistente al quale si riconnette.

Il proponente ha effettuato un'Analisi multi criteri, al fine di determinare quale alternativa rispondesse maggiormente ad obiettivi di sostenibilità ambientale inizialmente prefissati.

In particolare, afferma che *“per la scelta della migliore alternativa, sono state effettuate alcune valutazioni sulla sostenibilità dell'opera nel suo complesso, determinata dalla combinazione di:*

- *sostenibilità ambientale;*
- *sostenibilità sociale;*
- *sostenibilità economica.*

Si sottolinea come le alternative non siano state confrontate da un punto di vista tecnico in quanto sono state previste con le stesse finalità tecniche per migliorare la situazione viaria attuale. Infatti, la soluzione di non intervento (opzione zero) che non è risultata rispondente agli obiettivi prefissati, è stata esclusa a monte dell'analisi delle alternative. Per la valutazione della sostenibilità ambientale e sociale, è stata utilizzata una metodologia specifica, che ha portato all'individuazione dell'alternativa più rispondente ai criteri di sostenibilità. A completamento di tale analisi la scelta della soluzione progettuale è stata confermata secondo i criteri di sostenibilità economica, sulla base dell'analisi costi-benefici.”

Si rilevano criticità nella traduzione degli obiettivi in indicatori, in special modo per quanto riguarda gli obiettivi pertinenti con la protezione paesaggistica del territorio.

Innanzitutto vanno confrontati gli scenari di realizzazione delle 3 alternative; pertanto, l'analisi delle alternative 2 e 3 deve tener conto che non avviene la dismissione dell'attuale S.S. 16 da inizio a fine intervento.

In particolare per quanto riguarda il

“Macro obiettivo ambientale 01 CONSERVARE E PROMUOVERE LA QUALITÀ DELL'AMBIENTE LOCALE, PERCETTIVO E CULTURALE PER IL RIEQUILIBRIO TERRITORIALE OSA.1.1: Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale”

gli indicatori I.01, I.02, I.03, I.04 non tengono conto che:

- **le aree soggette a vincolo, le aree interferite, gli elementi interessati dall'Alternativa 1 non devono includere le superfici delle aree già occupate da infrastrutturazione del territorio;**
- **in caso di mero calcolo dell'incremento delle aree soggette a vincolo a causa all'ampliamento della piattaforma, le aree in ampliamento a infrastrutturazione esistente non possono avere lo stesso “peso” rispetto ad aree totalmente nuove interferite dal progetto, in quanto evidentemente gli impatti paesaggistici sono differenti;**



- in un'area di riferimento molto vasta, perché le tre alternative "occupano" un territorio molto esteso, il peso delle aree sensibili interferite a livello paesaggistico appare molto basso; in realtà, proprio la presenza di aree sensibili poco estese nell'area di riferimento comporta che una nuova interferenza sia più pregiudizievole; ciò andrebbe valorizzato in termini di verifica della quota delle aree sensibili interferite, rispetto alle aree sensibili presenti nel dominio, piuttosto che rispetto a tutto il territorio di riferimento.

Definizione indicatori		U.d.m.	Q_P Quantità di progetto	Q_R Quantità di riferimento	Indicatore
I.01	Attraversamento aree ed immobili di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs. 42/2004 e smi)	mq	Sommatoria delle aree soggette a vincolo interessate dall'alternativa	Sommatoria delle aree soggette a vincolo nell'area di riferimento	$(Q_R - Q_P)/Q_R$
I.02	Attraversamento aree tutelate per legge (art. 142 D.Lgs. 42/2004 e smi)	mq	Sommatoria delle aree a vincolo interferite dall'alternativa	Sommatoria delle aree a vincolo nell'area di riferimento	$(Q_R - Q_P)/Q_R$
I.03	Presenza di beni culturali (Parte II D.Lgs. 42/2004 e smi)	N	Numero di elementi interessati dall'alternativa	Numero di elementi presenti nell'area di riferimento	$(Q_R - Q_P)/Q_R$
I.04	Attraversamento Beni da Pianificazione paesaggistica (art. 143 lett. d ÷ i D.Lgs. 42/2004 e smi)	mq	Sommatoria delle aree interferite dall'alternativa	Sommatoria delle aree nell'area di riferimento	$(Q_R - Q_P)/Q_R$

In sostanza, semplificando, ai fini della verifica dei 4 indicatori, l'Alternativa 1 andrebbe considerata per gli impatti che genera nel tratto in variante, di circa 5,8 km, confrontando gli stessi con i tratti in variante relativi alle Alternative 2 e 3.



Tabella 5 Risultati indicatori I.01 ÷ I.04 per le alternative di progetto

	Definizione indicatore	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
I.01	Attraversamento aree ed immobili di notevole interesse pubblico (art. 136 D.Lgs. 42/2004 e smi)	0,996	0,986	0,993
I.02	Attraversamento aree tutelate	0,973	0,993	0,996

	Definizione indicatore	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
	per legge (art. 142 D.Lgs. 42/2004 e smi)			
I.03	Presenza di beni culturali (Parte II D.Lgs. 42/2004 e smi)	0,882	0,882	0,941
I.04	Attraversamento Beni da Pianificazione paesaggistica (art. 143 lett. d ÷ i D.Lgs. 42/2004 e smi)	1,000	0,982	0,999

Difatti risulta un allineamento dei risultati che non corrisponde allo stato dei luoghi.

Per quanto riguarda OSA.1.2: *Progettare opere coerenti con il paesaggio*

Tabella 6: Indicatori scelti per l'obiettivo specifico OSA.1.2: Progettare opere coerenti con il paesaggio

	Definizione indicatori	U.d.m.	Qp Quantità di progetto	Qr Quantità di riferimento	Indicatore
I.05	Promozione della conservazione dei caratteri del paesaggio	ml	Sviluppo in gallerie e/o sviluppo delle trincee e/o sviluppo a raso (inferiore a 1,5 m dal p.c.) interessati dall'alternativa	Estensione dell'alternativa	Qp/Qr
I.06	Conservazione del patrimonio immateriale dell'Unesco "L'arte	ml	Estensione lineare dei muri a secco interrotti dall'alternativa	Sommatoria dell'estensione lineare dei muri a secco nell'area di riferimento	Qp/Qr

	Definizione indicatori	U.d.m.	Qp Quantità di progetto	Qr Quantità di riferimento	Indicatore
	dei muretti a secco"				
I.07	Coerenza con gli elementi di caratterizzazione del paesaggio di pregio	mq	Segni territoriali/trame di pregio interrotte dall'alternativa	Sommatoria tratti di paesaggio di pregio nell'area di riferimento	(Qr-Qp)/Qr

Il proponente afferma che *“relativamente al terzo indicatore (I.07), dall’analisi del contesto territoriale dell’area di riferimento sono stati considerati come segni territoriali/trame di pregio che potenzialmente*



potrebbero essere interrotte dai tracciati in esame le aree costituite da uliveti frutteti e vigneti, interessati in parte da tutte le alternative.”

L'analisi paesaggistica, però, ha messo in evidenza che l'Alternativa 3 intercetta il tracciato di sei capodieci, per le quali *“l'impatto maggiore avviene invece per l'intersezione con le prime quattro capodieci che vengono tagliate quasi a metà, interrompendo la visibilità cartografica in un ulteriore punto”*.

Tale elemento di analisi non rientra nell'Analisi multicriteri.

Tabella 7: Risultati indicatori I.05, I.06 e I.07 per le alternative di progetto

Definizione indicatori	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
I.05 Promozione della conservazione dei caratteri del paesaggio	0,626	0,237	0,417
I.06 Conservazione del patrimonio immateriale dell'Unesco "L'arte dei muretti a secco"	0,985	0,990	0,965
I.07 Coerenza con gli elementi di caratterizzazione del paesaggio di pregio	0,996	0,992	0,993

Per l'indicatore I.07 permane un allineamento dei valori tra le proposte che non corrisponde allo stato dei luoghi.

In particolare per quanto riguarda il

“Macro obiettivo ambientale 02 TUTELARE IL BENESSERE SOCIALE OSA 2.1: Tutelare la salute e la qualità della vita”

Gli indicatori sono stati utilizzati per *“quantificare l'esposizione dell'uomo all'inquinamento atmosferico ed acustico. In particolare, i primi due indicatori (I.08 e I.09) definiscono il livello di esposizione dell'uomo ai principali inquinanti generati dal traffico veicolare, ossia gli ossidi di azoto (NOx) ed il particolato (PM10). Per il calcolo di questi indicatori sono state stimate le emissioni, relative ai due inquinanti, generate dal traffico veicolare previsto sull'infrastruttura in esame in un anno e funzione della lunghezza del singolo tracciato. Tali emissioni sono state poi moltiplicate per il numero di abitanti che approssimativamente risulta presente in una “fascia” intorno all'infrastruttura di circa 500 metri, corrispondente all'ambito di studio individuato, distanza entro la quale è possibile ipotizzare la dispersione degli inquinanti prodotti dal traffico veicolare. Il valore di emissione per abitante, espresso in tonnellate per numero di abitanti, quindi, è stato calcolato per ogni alternativa di progetto (quantità di progetto) e confrontato con quello relativo all'infrastruttura attuale di riferimento (quantità di riferimento). Attraverso il calcolo dell'indicatore $(Q_r - Q_p)/Q_r$ è stato possibile stimare, per le due alternative di progetto, l'esposizione della popolazione presente in prossimità dell'area di intervento all'inquinamento atmosferico prodotto dal traffico veicolare. Allo stesso modo, con riferimento all'indicatore I.10, invece, si è voluta valutare l'esposizione dell'uomo all'inquinamento acustico attraverso l'individuazione degli edifici residenziali e sensibili più vicini all'area di intervento ed in particolare compresi nelle fasce di pertinenza acustica stradale. Pertanto, è stata calcolata l'area*



complessiva degli edifici presenti all'interno della fascia di pertinenza acustica individuata per le alternative progettuali (quantità di progetto) e confrontata con l'area edificata interna alla fascia acustica relativa all'infrastruttura attuale di riferimento (quantità di riferimento). Attraverso il calcolo dell'indicatore $(Q_r - Q_p)/Q_r$ è stato possibile stimare, per ogni alternativa, l'esposizione della popolazione circostante l'intervento all'inquinamento acustico e valutare quale delle diverse alternative concorre maggiormente al raggiungimento dell'obiettivo prefissato."

Tabella 9: Risultati indicatori I.08 + I.10 per le alternative di progetto

Definizione indicatori		Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
I.08	Esposizione della popolazione agli NOx	0,583	0,681	0,824
I.09	Esposizione della popolazione al PM10	0,584	0,681	0,824
I.10	Edifici residenziali sottoposti a modifica del regime di tutela acustica	0,000	0,791	0,442

"In merito ai primi due indicatori relativi all'inquinamento atmosferico, emerge come la migliore alternativa sia, in entrambi i casi, la numero 3. Si specifica come tale risultato sia condizionato principalmente sia dalla lunghezza delle alternative in esame che determina un differente valore di emissione, sia dal numero di abitati interessato. Nello specifico prevale l'alternativa 3 poiché nella sua fascia di pertinenza, ricade un minor numero di abitanti rispetto alle altre alternative. Per quanto concerne l'indicatore I.09, si evidenzia come l'alternativa che comporta miglioramenti rispetto alla situazione attuale, sia la numero 2. Al contrario, l'alternativa 1, con un grado di soddisfacimento pari a zero, non comporta migliorie."

Per quanto riguarda gli Indicatori sull'esposizione della popolazione agli NOx e al PM10 non è chiaro se lo scenario di realizzazione delle Alternative 2 e 3 abbia considerato la mancata dismissione della S.S. 16 e la simulazione della capacità e del traffico futuri.

L'Alternativa 1 ha risultati con valori performanti inferiori alle altre proposte con riferimento all'inquinamento acustico, sebbene lo scenario di realizzazione delle Alternative 2 o 3 non preveda la dismissione dell'attuale S.S. 16.

Inoltre, lo scenario di realizzazione delle Alternative 2 e 3 non tiene conto che i tratti di nuova realizzazione, non in adeguamento di strade esistenti, comportano rischi da espansione urbana e consumo di suolo indotto; i tratti di nuova realizzazione individuano un nuovo limite urbano che produce effetti sul rapporto tra città, campagna periurbana (il "ristretto") e campagna e fenomeni di edificazione lineare lungo le infrastrutture. Nel caso in oggetto gli svincoli e le viabilità di ricucitura in vicinanza del nuovo tracciato diverranno inevitabilmente attrattori di nuova espansione urbana. Tale scenario non è stato considerato nel prevedere gli abitanti sottoposti a inquinamento da NOx PM10 e inquinamento acustico.



SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Tabella 12: Indicatori scelti per l'obiettivo specifico OSA.2.3: Proteggere il territorio dai rischi idrogeologici

Definizione indicatori		U.d.m.	Qp Quantità di progetto	Qr Quantità di riferimento	Indicatore
L.14	Attraversamento delle aree a pericolosità	mq	Sommatoria delle aree a pericolosità interferite	Sommatoria delle aree a pericolosità nell'area di riferimento	$(Q_R - Q_P)/Q_R$

Definizione indicatori		U.d.m.	Qp Quantità di progetto	Qr Quantità di riferimento	Indicatori
	idraulica P3 e P4		dall'alternativa		
I.15	Attraversamento delle aree ad alta vulnerabilità degli acquiferi	mq	Sommatoria delle aree vulnerabili interferite dall'alternativa	Sommatoria delle aree vulnerabili nell'area di riferimento	$(Q_{R-} - Q_P)/Q_R$
I.16	Attraversamento delle aree a pericolosità geomorfologica P3 e P4	mq	Sommatoria delle aree a pericolosità interferite dall'alternativa	Sommatoria delle aree a pericolosità nell'area di riferimento	$(Q_{R-} - Q_P)/Q_R$

$$[...]$$

“In merito all’indicatore I.14, l’alternativa 2 interessa aree a pericolosità idraulica ridotte rispetto le altre due alternative; per quanto concerne l’indicatore I.15, le alternative possono ritenersi confrontabili con un soddisfacimento leggermente superiore per le alternative 2 e 3.”

Tabella 13: Risultati indicatori I.14, I.15 e I.16 per le alternative di progetto

Definizione indicatore		Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
I.14	Attraversamento delle aree a pericolosità idraulica P3 e P4	0,981	0,994	0,990
I.15	Attraversamento delle aree ad alta vulnerabilità degli acquiferi	0,990	0,992	0,992
I.16	Attraversamento delle aree a pericolosità geomorfologica P3 e P4	-	-	-



L'Alternativa 1 ha risultati con valori performanti inferiori alle altre proposte con riferimento agli indicatori suddetti, sebbene lo scenario di realizzazione delle Alternative 2 o 3 non preveda la dismissione dell'attuale S.S. 16; a meno che tutte le aree di maggiore pericolosità (idraulica, geomorfologica o ad alta vulnerabilità degli acquiferi) siano concentrate nei 5,8 km in variante all'attuale sede della S.S. 16, il che non corrisponde allo stato dei luoghi.

Per quanto riguarda OSA.3.2: *Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili*

Tabella 18: Indicatori scelti per l'obiettivo specifico OSA.3.2: Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili

Definizione indicatori	U.d.m.	Qp Quantità di progetto	Qr Quantità di riferimento	Indicatore
I.20 Occupazione complessiva dal corpo stradale	mq	Area di ingombro dell'alternativa (al netto delle gallerie)	Area Teorica minima (Lmin x Larg min) Lmin=distanza in linea d'aria Larg min= larghezza minima del corpo stradale (solo pavimentato)	$1-(Qp-Qr)/Qr$
I.21 Occupazione di suoli ad elevata produttività agricola specifica	mq	Sommatoria delle aree ad elevata produttività agricola interferite dall'alternativa	Aree ad elevata produttività agricola presenti nell'area di riferimento	$(Qr-Qp)/Qr$

Il proponente esplicita che *“per quanto riguarda l'indicatore I.21 questo è stato stimato calcolando le aree a destinazione d'uso agricola interferite dal tracciato di progetto in relazione ad ogni alternativa e rapportando queste alle aree agricole presenti nell'intera area di riferimento.”*

[...]

“Per quanto riguarda l'indicatore I.21, la migliore soluzione di progetto risulta essere la 1 in considerazione della minore lunghezza del tracciato che interferisce minori aree ad uliveto, vigneto e frutteto.”

Tabella 19: Risultati indicatori I.20 e I.21 per le alternative di progetto

Definizione indicatori	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
I.20 Occupazione complessiva dal corpo stradale	1,326	0,931	0,907
I.21 Occupazione di suoli ad elevata produttività agricola specifica	0,994	0,986	0,962

Anche in questo caso il dominio di riferimento considerato, fa sì che la differenza tra le alternative sia praticamente trascurabile. Ma è evidente che l'occupazione di nuovi suoli nell'alternativa 1 non è paragonabile a quanto previsto per le alternative 2 e 3, a meno che tutte le aree ad elevata produttività siano concentrate nei 5,8 km in variante all'attuale sede della S.S. 16, il che non corrisponde allo stato dei luoghi.



Per quanto riguarda *OSA.4.1: Conservare e tutelare la biodiversità*

Anche in questo caso è fuorviante l'equivoco di fondo che non tiene conto che le aree naturali e le aree di connessione ecologica interessate dall'Alternativa 1 non devono conteggiare aree già occupate da infrastrutturazione del territorio e che in caso di mero calcolo dell'incremento di tali aree a causa all'ampliamento della piattaforma, le aree in ampliamento a infrastrutturazione esistente non possono avere lo stesso "peso" rispetto ad aree totalmente nuove interferite dal progetto, in quanto evidentemente gli impatti paesaggistici sono differenti.

Tabella 20: Indicatori scelti per l'obiettivo specifico OSA.4.1: Conservare e tutelare la biodiversità

Definizione indicatori	U.d.m.	Qp Quantità di progetto	Qr Quantità di riferimento	Indicatore
I.22 Occupazione di aree naturali e seminaturali a vegetazione naturale (aree boscate, vegetazione a macchia, igrofila)	mq	Sommatoria delle aree a vegetazione naturale interferite dall'alternativa	Sommatoria delle aree a vegetazione naturale presenti nell'area di riferimento	$(Q_R - Q_P)/Q_R$
I.23 Occupazione di aree naturali tutelate (Aree naturali protette, Rete Natura 2000, IBA, Ramsar)	mq	Sommatoria delle aree naturali tutelate interferite dall'alternativa	Sommatoria delle aree naturali tutelate presenti nell'area di riferimento	$(Q_R - Q_P)/Q_R$
I.24 Connessione della rete ecologica	mq	Sommatoria delle aree di connessione ecologica interferite dall'alternativa	Sommatoria delle aree di connessione ecologica presenti nell'area di riferimento	$(Q_R - Q_P)/Q_R$

Per gli indicatori I.22 e I.24 l'Alternativa 3 non è la più performante.

Tabella 21: Risultati indicatore I.22, I.23 e I.24 per le alternative di progetto

Definizione indicatori	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
I.22 Occupazione di aree naturali e seminaturali a vegetazione naturale (aree boscate, vegetazione a macchia, igrofila)	0,981	0,995	0,997
I.23 Occupazione di aree naturali tutelate (Aree naturali)	-	-	-



	protette, Rete Natura 2000, IBA, Ramsar)			
I.24	Connessione della rete ecologica	0,992	0,987	0,993

In definitiva, l'esito finale dell'Analisi Multicriteri offerta dal proponente è che *"l'alternativa 3, si avvicina maggiormente agli obiettivi ambientali prefissati"*.

[...]

"In base a quanto emerso dalla metodologia di confronto effettuata, la scelta della migliore soluzione di progetto è ricaduta sull'alternativa 3 che, perseguendo i principali obiettivi ambientali, viene ritenuta quella meglio rispondente ai criteri di sostenibilità."

Dal punto di vista strettamente economico le differenze tra le 3 alternative analizzate sono le seguenti:

"Alternativa 1

- un Saggio di Rendimento Interno – TIRE - pari al 3,2%;
- un VANE, applicando un tasso annuo di attualizzazione del 3%, pari ad 9 641 329.06€;
- un rapporto tra Benefici e Costi B/C pari a 1,3 al tasso di attualizzazione utilizzato.

Alternativa 2

- un Saggio di Rendimento Interno – TIRE - pari al 4,3%;
- un VANE, applicando un tasso annuo di attualizzazione del 3%, pari a 108 285 739.01€;
- un rapporto tra Benefici e Costi B/C pari a 1,23 al tasso di attualizzazione utilizzato.

Alternativa 3

- un Saggio di Rendimento Interno – TIRE - pari al 5,1%;
- un VANE, applicando un tasso annuo di attualizzazione del 3%, pari ad 153 443 478.56€;
- un rapporto tra Benefici e Costi B/C pari a 1,37 al tasso di attualizzazione utilizzato."

Anche nel corso del Dibattito Pubblico l'aspetto localizzativo ha interessato una serie di interventi e di considerazioni in riscontro da parte del proponente:

Si evidenziano alcuni di tali riscontri:

1. *"Uno dei punti di forza del progetto sottoposto a dibattito pubblico è il vantaggio nella riduzione di consumo di suolo rispetto alle altre due opzioni. Questo è dato dall'affiancamento per un lungo tratto con la sede della nuova variante ferroviaria in costruzione. Con la realizzazione della nuova SS 16 "Adriatica" ci sarà una restituzione di oltre 120 ettari dati dalla riconversione della vecchia strada. Inoltre, è stato rimarcato come la nuova opera sarà in grado di adattarsi con maggiore facilità ad eventuali eventi atmosferici particolarmente importanti."*

"Va citata anche tra le ragioni che hanno portato all'abbandono delle soluzioni che approssicavano l'adeguamento in sede, l'interferenza con i tracciati ferroviari e quindi l'opportunità con il progetto presentato di ottimizzare l'affiancamento da cui derivano:



- una velocizzazione anche della linea ferrata con la soppressione dei passaggi a livello che costituiscono una criticità nella circolazione dei treni;
- minore frammentazione del territorio che accoglie le diverse infrastrutture, in particolare la nuova SS 16 spostandosi verso l'interno (distanza variabile tra 1 km e 3 km) da respiro ai centri abitati (nuclei centrali e frazioni).

La nuova arteria evita il passaggio troppo a ridosso dei nuclei abitati che caratterizzano e penalizzano l'attuale tracciato sia nelle condizioni attuali sia in quelle soluzioni di progetto che insistono sul corridoio infrastrutturale esistente. La variante inoltre consente una riannessione/riavvicinamento di quartieri e comparti edilizi al nucleo urbano principale che altrimenti sarebbero/rimarrebbero separati con una conseguente minor vivibilità ostacolata dalla barriera stradale presente e futura nel caso dell'allargamento dell'esistente."

Si rileva che l'affiancamento tra la nuova linea ferroviaria rinveniente dalla riorganizzazione del Nodo di Bari, Bari Sud e la nuova S.S. 16 in variante rappresentata dall'Alternativa 3 avviene per circa 3 km, dei circa 20 km di tracciato in variante. L'alternativa 1, comunque, anche non affiancata alla linea ferroviaria individua un corridoio infrastrutturale.

Con riferimento alla *"restituzione di oltre 120 ettari dati dalla riconversione della vecchia strada"* si ritiene che la riconversione dell'attuale sede della S.S.16 può rappresentare una occasione di miglioramento ambientale e paesaggistico, **ma non è prevista la restituzione alla naturalità di tali suoli.**

Inoltre, a fronte di un affiancamento per circa 3 km che comporta *minore frammentazione del territorio che accoglie le diverse infrastrutture*, **vi è maggiore frammentazione del territorio per almeno 10 km nelle alternative 2 e 3.**

La variante consente una riannessione/riavvicinamento di quartieri e comparti edilizi al nucleo urbano principale per le aree tra inizio progetto e lo svincolo S.S. 100, ma non riconnette altri quartieri, demandando a eventuali futuri progetti tale riconnessione. Tra l'altro tutte le alternative consentono una riconnessione delle aree a Sud Est di Bari, mentre per le aree più a Est (San Giorgio – Torre a Mare e Torre a Mare - Mola) la riconnessione trova comunque un limite nella presenza della linea ferroviaria poco più a Sud dell'attuale sedime della S.S.16.



Evidenza delle aree di affiancamento tra la nuova linea ferroviaria e la nuova S.S. 16

2. *“l’adeguamento in sede nel tratto Torre a Mare-Mola non sia fattibile non solo per l’ingombro fisico dell’infrastruttura, ma anche per il vincolo derivante dal territorio costiero, cioè il vincolo dei 300 metri dalla linea di costa. Non è possibile, secondo questo vincolo, adeguare infrastrutture esistenti derogando al suddetto limite.”*

[...]

“Tra le motivazioni che hanno portato ad abbandonare l’opzione dell’adeguamento in sede sempre in termini di paesaggio c’è il vincolo del PPTR riferito ai territori costieri ed alle trasformazioni nella fascia di 300 m dal litorale che verrebbe intaccata anche soltanto prevedendo l’allargamento dell’infrastruttura esistente verso l’entroterra con il mantenimento del margine esistente verso il mare. L’allargamento in sede del tratto Torre a Mare-Mola di Bari, anche se fatto lato Sud-Ovest ossia verso l’entroterra (vedi figura), interessa per circa 4,5 km i territori costieri di cui all’art.142, comma 1 lett. a), del Codice dei beni culturali e del paesaggio.

L’adeguamento in sede con la sua maggiore prossimità al Poseidonieto (Rete Natura 2000) rende più critica l’incidenza indiretta su tale habitat (sversamenti)”

Si ritiene non corretta e pertinente tale considerazione, perché l’allocazione della infrastruttura in ampliamento in sede (Alternativa 1) insiste su un territorio totalmente trasformato ed antropizzato e ancorchè ricadente nella fascia costiera, la sua realizzazione non ne compromette i caratteri paesaggistici degni di tutela.

3. *L’impatto sulle proprietà immobiliari. L’intervento di adeguamento in sede comporta la demolizione di circa 80 manufatti presenti ai margini della sede esistente, si tratta in prevalenza di edifici a destinazione residenziale uni/plurifamiliari occupati e altri immobili a destinazione produttiva, terziaria e commerciale. L’intervento in variante per la sua giacitura non necessita di alcuna demolizione ma esclusivamente dell’acquisizione di aree agricole.*
- Occorrono per il potenziamento del corridoio della SS 16 maggiori aree queste hanno un diverso valore economico. Le aree urbane negli attuali valori di mercato hanno un valore notevolmente superiore a quello*



delle aree agricole. Quindi si ingenera inevitabilmente tra una molteplicità di attori i cui interessi sono conflittuali e divergenti la contrapposizione e la propensione al mantenimento dello status quo che però non risolve il problema. L'impatto sociale ed economico è maggiore in termini di negatività nel caso dell'adeguamento in sede rispetto a quanto avviene nel caso della variante. Infatti, nel caso dell'adeguamento in sede sarà alto l'impatto sulle famiglie dei residenti nella fascia che fiancheggia la SS 16 esistente e su una particolare categoria di immobili quali ad esempio le aree di servizio per distribuzione carburanti che in molti casi perderanno completamente le condizioni necessarie per il permanere delle attività con una ricaduta occupazionale importante. I vigneti che vengono interessati dalla soluzione in variante invece hanno un valore immobiliare inferiore.

Le motivazioni suddette, di carattere economico e sociale, non interessano la sostenibilità ambientale e paesaggistica delle tre alternative in valutazione.

Per quanto riguarda la coerenza col Piano regionale dei trasporti, si rileva che le problematiche di congestione dell'attuale S.S. 16 risentono della forte mobilità interna al Comune di Bari e dal traffico dell'area metropolitana nei pressi del Comune di Bari, cui assolve la tangenziale nei tratti tra le uscite 10 e 13. Il Piano stesso evidenzia che *"dal Quadro Conoscitivo è emerso che circa il 78% della domanda di mobilità (nell'ora di punta del mattino) si sviluppa all'interno dei Comuni e, di questa, ben il 95% viene soddisfatta da spostamenti su auto privata. La prevalenza della componente di mobilità interna ai Comuni richiede un'azione incisiva nella gestione della mobilità urbana con politiche e strumenti a sostegno della sua sostenibilità sociale, economica ed ambientale."*

[...]

"il PA 2021-2030, per quanto riguarda le strategie di intervento sulla rete stradale primaria ed extraurbana principale, prende le mosse, da quanto già proposto nel Protocollo d'Intesa tra la Regione Puglia le Regioni Marche, Abruzzo e Molise, (si veda par.4.2.2.1) confermando l'intento di trasformazione del corridoio SS16-SS613 in viabilità con caratteristiche autostradali.

La SS16 Bis a sud di Bari, costituisce un itinerario obbligato per tutti i collegamenti tra la viabilità autostradale e le province di Brindisi e Lecce. Dalle analisi contenute nell'Allegato banca dati da fonte (Utilizzo della tangenziale di Bari tra lo svincolo con la A14 e il raccordo con la SS100) è stato possibile osservare come tale tratto sia utilizzato prevalentemente da traffico che interessa l'area metropolitana nei pressi del Comune di Bari (le analisi mostravano che il traffico di attraversamento era pari a quasi il 10%). È evidente che tale utilizzo unito alle sue caratteristiche geometrico funzionali inadeguate su tutto il tratto che va dallo svincolo di San Giorgio a Mola, determinano ricorrenti fenomeni di congestione e incidentalità, acuiti durante la stagione estiva per gli spostamenti giornalieri verso le principali mete turistiche a sud della città di Bari.

Per tale motivo l'intervento considerato prioritario dal PA 2021 – 2030, è rappresentato dalla variante tra Bari e Mola (s48) con sezione di tipo B (e il relativo declassamento del tratto esistente della SS16 tra Mola e via Caldarola, s46 e s47). Gli interventi che contribuiscono alla messa in sicurezza e alla trasformazione del corridoio verranno realizzati per fasi: in primo luogo verrà realizzato l'intervento già finanziato di ANAS di riqualificazione delle tratte prioritarie del corridoio tra Mola di Bari e Lecce (s144), poi verrà realizzata la variante tra Bari e Mola (s48), l'adeguamento della SS16 tra Mola e Fasano a sezione di tipo A con corsia dinamica (s167) e la messa in sicurezza della tangenziale di Brindisi (s169).



Tali tratte infatti sono oggetto di congestione ricorrente del traffico stradale con decadimento del livello di servizio e di frequenti incidenti.

Infine, nel lungo periodo, verrà adeguato a caratteristiche autostradali tutto il restante tratto del corridoio fino a Lecce (s174).

La realizzazione della corsia dinamica sui tratti della viabilità extraurbana principale del corridoio ha lo scopo di massimizzare la fluidità della circolazione in condizioni di deflusso critico (ndr. ad esempio durante il periodo estivo)."

Per tutto quanto sopra analizzato si ritiene di non poter condividere quanto affermato dal proponente sull'analisi delle alternative localizzative e/o progettuali.

Gli obiettivi di fondo del progetto prevedono la decongestione della SS 16, l'adeguamento delle connessioni tra la strada principale e le strade secondarie, l'agevolazione dell'accesso alle zone produttive e agricole, la costituzione di un corridoio infrastrutturale gomma ferro.

In via generale l'adeguamento di una infrastruttura esistente è opzione preferibile dal punto di vista paesaggistico, rispetto ad una realizzazione ex novo, a meno di dimostrata impossibilità tecnica/economica. Nel caso in esame le 3 alternative sono presentate tutte come realizzabili e sostenibili dal punto di vista economico, pur con delle evidenti differenze.

L'Alternativa 3 non può essere prescelta per motivazioni di tipo paesaggistico.

Con riferimento alla compatibilità ambientale, all'interno della quale la componente "paesaggio" rappresenta uno degli elementi per i quali verificare l'impatto delle trasformazioni, il proponente propende per l'Alternativa 3 per una maggiore rispondenza della stessa a obiettivi di sostenibilità ambientale. La propensione scaturisce dall'esito dell'Analisi Multicriteri, descritta dagli indicatori sopra scrutinati, ritenuti erroneamente strutturati e quindi fuorvianti; si rende necessaria una totale revisione degli stessi al fine di un corretto ricalcolo, alla luce dei rilievi effettuati, aderente alle situazioni e stato dei luoghi strettamente interessati (per ogni alternativa).

Resta fermo che, uno dei presupposti ai fini della concessione dell'Autorizzazione Paesaggistica in deroga, ex art. 95 delle NTA del PPTR, è l'assenza di alternative localizzative e/o progettuali; ciò si traduce, innanzitutto, nella verifica dell'assenza di alternative ammissibili rispetto alla pianificazione paesaggistica, che, però, non si intravedono nel caso in oggetto, in quanto tutte le alternative possibili comportano interferenze con "Fiumi, torrenti e corsi d'acqua pubblici", in particolare negli attraversamenti di "Torrente Valenzano", "Torrente Chiancarello – Lama San Giorgio" e "Torrente La lama di Pelosa – Lama Giotta", che solcano il territorio in direzione Nord-Sud.

Evidentemente le interferenze relative all'Alternativa 1, sono sicuramente meno impattanti rispetto alle nuove interferenze, nel senso che esistono e con le nuove si sommano; tale elemento valutativo negli indicatori non è stato correttamente strutturato e rappresentato con la conseguenza che il calcolo ha determinato differenze insignificanti.

Tra le alternative "inammissibili" dalla pianificazione paesaggistica, ma tutte tecnicamente realizzabili, deve essere selezionata la meno impattante dal punto di vista paesaggistico.

Le analisi condotte dal Proponente non dimostrano che l'Alternativa 3 sia la meno impattante tra quelle tecnicamente realizzabili.



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Degna di considerazione vi è la circostanza che l'attuale S.S. 16, costituendo una barriera, da un lato ha determinato un limite all'espansione e alla pressione insediativa verso la costa, dall'altro ha permesso la conservazione di un tessuto agricolo più tradizionale nell'entroterra. L'alternativa 3 potrebbe comportare il venir meno di tale barriera, a seguito di eventuale "ricucitura" da declassamento dell'attuale S.S. 16.

Si rappresenta, infine, che in sede di Autorizzazione Paesaggistica deve essere verificata la coerenza della proposta progettuale con le raccomandazioni contenute nell'elaborato 4.4.5 *"Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture"*, che in caso di interesse di ***"Aree e immobili di notevole interesse pubblico"***, assumono valore obbligatorio.

Non si procede alla verifica della **compatibilità con gli obiettivi di qualità di cui all'art. 37**, per l'ambito paesaggistico ***"La Puglia Centrale"*** e le relative figure territoriali ***"La conca di Bari e il sistema radiale delle lame"*** e ***"Il sud-est barese e il paesaggio del frutteto"***, perché allo stato attuale non risulta superata la verifica sulle alternative localizzative e/o progettuali.

Rimane irrisolto il nodo del maggiore consumo di suolo, del maggiore consumo di suolo indotto e della maggiore frammentazione territoriale che porta con sé la scelta dell'Alternativa 3, rispetto all'Alternativa 1.

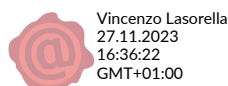
(CONCLUSIONI)

Si ritiene che debba essere approfondita l'analisi delle alternative localizzative, nei termini meglio esposti in narrativa. Ad oggi, la scelta dell'Alternativa 3 non appare giustificata da ragioni di maggiore compatibilità paesaggistica e ambientale.

**IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE
(Ing. Francesco NATUZZI)**



**IL DIRIGENTE DELLA SEZIONE
(Arch. Vincenzo LASORELLA)**



www.regione.puglia.it

Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio – Servizio Osservatorio e Pianificazione Paesaggistica

Via Gentile, 52 - 70126 Bari

pec: sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it – Tel: +39 080 5403537