



Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica  
Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali – Div. V  
va@pec.mite.gov.it

p.c.

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

ANAS S.p.a.  
anas@postacert.stradeanas.it  
v.marzi@stradeanas.it

Rete Ferroviaria Italiana  
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Bari  
rfi-dpr-dtp.ba@pec.rfi.it

FSE e Servizi Automobilistici s.r.l.  
segreteria@pec.fseonline.it  
v.greco@fseonline.it

Assessore Trasporti e Mobilità Sostenibile  
Dott.ssa Anna Maurodinoia  
assessore.trasporti.mobilita@pec.rupar.puglia.it

Direttore del Dipartimento Mobilità  
Avv. Vito Antonio Antonacci  
dipartimento.mobilita@pec.rupar.puglia.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 - Proponente: Anas S.p.A. Parere.**

#### **Premesse**

Con nota prot. r\_puglia/AOO\_089-02/11/2023/18597, acquisita al prot. 3568 del 07.11.2023, la Sezione regionale Autorizzazioni Ambientali, con riferimento all'intervento in oggetto, ha dato notizia dell'avvio del procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art.23 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i., integrata con la Valutazione di incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, e contestuale Verifica del piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017. Nell'ambito di tale procedimento la Regione Puglia esprime il proprio parere endoprocedimentale.

Ai fini della formulazione del presente parere è stata consultata la documentazione progettuale prodotta in formato digitale disponibile al link "<https://va.mite.gov.it/it-IT/Oggetti/Documentazione/10152/14936>" e la coerenza dell'intervento con il Piano Attuativo (PA) 2021-2030 del Piano Regionale dei Trasporti (PRT), approvato con DGR 1832 del 07.12.2023.

#### **Breve descrizione dell'intervento**

L'alternativa selezionata, ovvero la 3 ha una lunghezza complessiva pari a 19.600 m, ed è realizzata completamente in variante all'asse esistente.

Le caratteristiche peculiari dell'intervento in esame sono le seguenti:

- realizzazione tracciato a 3 corsie per senso di marcia fra lo svincolo per Mungivacca SS100 e lo svincolo per la provinciale Rutigliano-Mola per uno sviluppo complessivo di 19.678 m;
- adozione della sezione stradale B del DM 5/11/2001.

Lungo la variante sono previsti n°7 svincoli ed in particolare:

1. Svincolo "Cittadella della Giustizia" in corrispondenza delle vie Lagravinese e Vassallo;
2. "Interconnessione con SS100" zona "Mungivacca";
3. Svincolo "Caldarola" di raccordo fra il tracciato in progetto e la via Caldarola;

**[www.regione.puglia.it](http://www.regione.puglia.it)**



4. Svincolo di "Triggiano", in corrispondenza della provinciale SP60 Triggiano-Torre a Mare (San Giorgio);
5. Svincolo di "Noicattaro" in corrispondenza della provinciale SP57 Noicattaro-Torre a Mare;
6. Svincolo di "Mola di Bari" in corrispondenza innesto asse di progetto nella variante di Mola di Bari con la contestuale realizzazione della connessione con l'attuale SS16;
7. nuova rampa di ingresso in corrispondenza dell'attuale connessione tra la SS16 e la litoranea in località Mola di Bari est;

Oltre ai sopracitati 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.

Questi sono:

- Nuovo svincolo "Ortomercato";
- 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);
- Riqualificazione tratto sud della strada del Crocefisso e della viabilità locale connessa in corrispondenza dell'area a sud-ovest dell'IKEA;
- Adeguamento viabilità di PRG in corrispondenza della circonvallazione nord dell'abitato di Triggiano;
- Nuova complanare di collegamento tra la strada comunale Masserola e la Sp57 con connessione in corrispondenza del nuovo svincolo di Noicattaro;
- Adeguamento in sede della viabilità locale con giacitura nord-sud in comune di Mola di Bari fino alla SP117 per un'estensione complessiva di 3 km;

Completano l'intervento dal punto di vista viabilistico il ripristino della continuità di tutte le viabilità locali interessate dagli interventi sopraesposti.

Tali ripristini possono essere così riassunti:

- Viabilità di sovrappasso della viabilità in progetto;
- Viabilità di sottopasso della viabilità in progetto;
- Viabilità a raso ai margini dell'asse principale con la funzione di riammagliamento delle viabilità di cui ai punti precedenti.

Il principio cui si è fatto riferimento nella definizione del nuovo assetto della viabilità minore interferita è quello di garantire un punto di attraversamento ogni 500m garantendo, all'interno della moltitudine di viabilità individuate, la continuità di quelle di maggior rilevanza e quindi in linea di principio di tutte quelle viabilità attualmente pavimentate. Per queste viabilità si è prevista l'adozione di strade di tipo C1, C2 e F1.

La sezione tipo adottata per l'asse principale è in conformità alla Categoria TIPO B – Strada Extraurbana Principale – delle Norme Geometriche Funzionali per la Costruzione delle Strade di cui al DM del 05/11/2001, costituita da una strada a doppia carreggiata ciascuna di larghezza pari a 14.75m e costituita dai seguenti elementi:

- n° 3 corsie per senso di marcia da 3,75 m;
- banchina in sinistra da 0.50 m;
- banchina in destra da 3.0 m;

completa la sezione trasversale uno spartitraffico di 2.50m per una larghezza complessiva di 32.00m.

La durata complessiva dei lavori è stata stimata in 1881 giorni naturali e consecutivi. L'importo complessivo dell'intervento ammonta ad € 585.516.516,40.

#### **Coerenza con il Piano Attuativo del Piano Regionale dei Trasporti.**

Si evidenzia che la Tav. 3 "Trasporto su Strada", con specifico riferimento all'area interessata dall'infrastruttura stradale, riporta le seguenti previsioni strategiche:

Codice S46: Tronco Bari – Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B. (DM 5/11/2001). SS16Bis – Declassamento e rifunzionalizzazione tratto S. Giorgio-via Caldarola. (Soggetto Attuatore: ANAS S.p.A).

Codice S47: Tronco Bari – Mola di Bari. Variante nel tratto compreso fra Bari e Mola con adozione della sezione stradale B. (DM 5/11/2001). SS16Bis – Declassamento e rifunzionalizzazione tratto Mola-S.Giorgio. (Soggetto Attuatore: ANAS S.p.A).

Codice S48: SS 16 "Adriatica" - Tronco Bari – Mola di Bari. Variante alla tangenziale di Bari. Lavori di realizzazione di una variante alla SS 16 nel tratto compreso fra Bari Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del DM 5/11/2001. (Soggetto Attuatore: ANAS S.p.A).



La Tav. 2 del nuovo Piano Attuativo del PRT denominata "Trasporto Collettivo e Intermodalità delle Merci", con riferimento alle tratte ferroviarie oggetto di interferenza riporta le seguenti previsioni strategiche:

Codice F52: Bretella ferroviaria del sud-est barese (Linea ferroviaria Bari-Taranto raddoppio del binario della tratta Bari Mungivacca-Noicattaro, dal km 4+450 al km 15+110, incluso l'interramento della linea e delle stazioni di Triggiano e Capurso in galleria artificiale lungo l'attuale sede, tra il km 6+945 e il km 10+920). (Soggetto Attuatore: FSE)

Codice F139: Linea Bari-Taranto, "Anello di Bari", tratta Bari C. le – Bari Sud-Est-Putignano e linea Mungivacca-Putignano, Lotto I-II – Interventi per l'adeguamento dei sistemi di sicurezza. (Soggetto Attuatore: FSE)

Codice F240: Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari-Taranto (Armamento). (Soggetto Attuatore: FSE)

Codice F375: FSE: Potenziamento infrastruttura ferroviaria linea Bari – Taranto – Raddoppio ed elettrificazione del binario, incluso interrimento della linea e delle stazioni Triggiano-Capurso, sulla linea Ba-TA, tratta Mungivacca-Noicattaro. (Soggetto Attuatore: FSE)

Codice F48c: Nodo di Bari: Bari Sud. Variante tratta Bari C.le – Bari Torre a Mare. (Soggetto Attuatore RFI)

La proposta progettuale è facilmente riconducibile alla previsione con codice identificativo "S48" che, per importanza, trova ampio spazio all'interno del PA 2021-2030. La stessa relazione generale al paragrafo 6.6.1 riporta le seguenti considerazioni:

*"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 geometriche 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)."*

In linea di massima gli indirizzi espressi dal Piano appaiono rispettati. L'asse del progetto è in variante da Bari a Mola e la categoria stradale adottata è del tipo B. Più nel dettaglio, raffrontando i due itinerari, di piano e di progetto, si rileva una sostanziale sovrapposizione (Fig. 1).

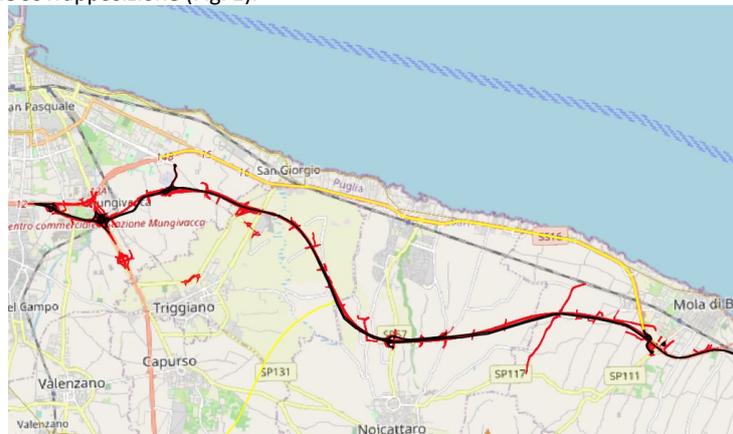


Figura 1-Itinerario di piano (nero) e di progetto (rosso) a confronto

La localizzazione del tracciato ha dei trascorsi risalenti nel tempo e pertanto si dà atto che la scrivente Sezione già con nota prot. AOO\_148/2259 del 28.10.2019 in riscontro ad una pregressa richiesta di ANAS (indizione CDS in data 19.04.2018) finalizzata a valutare la percorribilità di tre diverse alternative di tracciato con riguardo al Piano Regionale dei Trasporti ha espresso la propria preferenza a favore dell'alternativa a quell'epoca denominata "C", totalmente in variante rispetto all'attuale sede della S.S. 16, in quanto rappresentava un maggior grado di coerenza con l'ormai ex P.A. 2015-2019 del Piano Regionale dei Trasporti.



Tale ipotesi ha visto anche il favore del competente ministero tant'è che in occasione del Tavolo tecnico del 25 Settembre 2019 tenutosi a Roma tra i rappresentanti del MIT, MIBAC, Regione Puglia, Anas, Città Metropolitana di Bari e Comuni interessati, di fronte ad una netta contrapposizione tra enti a sostegno dell'alternativa "A" (allargamento in sede) o "C" (in variante), il MIT concludeva testualmente:

*"...sottolineando la preminenza dell'interesse pubblico rispetto agli interessi territoriali dei singoli comuni, a parere della scrivente, la scelta dell'alternativa C...appare essere attualmente l'unica che risponda alle esigenze per la quale la stessa è stata ritenuta meritevole di essere inserita e finanziata nella programmazione nazionali di cui al Contratto di Programma Anas 2016-2020, ovvero atta a risolvere problematiche relative a flussi di traffico (non solo stagionale per il periodo di massimo afflusso) di una grande via di comunicazione. Di contro, la soluzione dell'allargamento in sede non sembra essere risolutiva, lasciando aperto il problema della sicurezza stradale e non apparendo migliorativa neanche dal punto di vista ambientale".*

La conferenza dei servizi, sopra richiamata, indetta ai sensi dell'art. 27 c. 3 del D.lgs 50/2016 sul PFTE si è conclusa con l'adozione da parte di Anas della Determinazione motivata di conclusione positiva della CDS prot. CDG 12497-P del 10.01.2020 con l'individuazione del tracciato (in variante) stabilito nel corso dell'incontro del 19.12.2019.

Ulteriore prova della strategicità attribuita all'arteria stradale in questione è data dall'istanza recante prot. n. 195/sp del 09.03.2023 con cui il Presidente di Regione, di concerto con l'Assessora al ramo, ha espressamente proposto al Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti la nomina di un Commissario Straordinario.

Con riferimento invece agli interventi "S46" ed "S47", nella Relazione generale tecnica illustrativa del progetto definitivo si fa cenno alla "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". Si ritiene che tali interventi siano strettamente correlati alla realizzazione della variante e pertanto meritevoli di un maggior grado di dettaglio.

Tenuti in debita considerazione le interferenze con le linee ferroviarie regionali e statali (si fa riferimento alla variante Bari Sud) gestite rispettivamente dalle società Ferrovie del Sud Est ed RFI e tenuto conto che le stesse risultano, a sua volta, interessate da più interventi infrastrutturali, si invita Anas ad approfondire e valutare di concerto con le strutture tecniche dei due gestori ferroviari tutti gli aspetti progettuali in corrispondenza degli attraversamenti strada-ferrovia, disciplinando fin dalla fase progettuale le attività atte a garantire la massima continuità del servizio ferroviario, il rispetto delle disposizioni normative in materia di sicurezza ferroviaria e caratteristiche geometriche compatibili con eventuali ulteriori futuri sviluppi delle infrastrutture ferroviarie.

Per quanto sopra rappresentato, tenuto conto che il Piano Attuativo tratta di previsioni strategiche e non di dettaglio e fermo restando il rispetto delle considerazioni espresse, la proposta progettuale può ritenersi coerente con la pianificazione infrastrutturale stradale.

Il Funzionario PO  
Ing. Rosario Schiera



ROSARIO  
SCHIERA  
14.12.2023  
15:14:18 UTC

Il Dirigente della Sezione  
Ing. Irene di Tria



Irene di Tria  
14.12.2023 16:07:54 GMT+00:00