

DETERMINAZIONE DEL DIRIGENTE SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI 30 gennaio 2024, n. 38
[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. con sede legale Via Monzambano, 10 - 00185 ROMA. -

IL DIRIGENTE DELLA STRUTTURA PROPONENTE

VISTA la L.R. 4 febbraio 1997 n.7 "Norme in materia di organizzazione della Amministrazione Regionale" ed in particolare gli artt. 4 e 5.

VISTA la D.G.R. 28 luglio 1998 n. 3261, avente ad oggetto "Separazione delle attività di direzione politica da quelle di gestione amministrativa. Direttiva alle strutture regionali".

VISTI gli artt. 14 e 16 del D. Lgs.30 marzo 2001, n. 165 "Norme generali sull'ordinamento del lavoro alle dipendenze delle amministrazioni pubbliche".

VISTO l'art.18 del D.lgs. 30 giugno 2003, n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" ed il Reg. 2016/679/UE.

VISTO il D. Lgs. n. 33 del 14/03/2013 recante "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione delle informazioni da parte delle Pubbliche Amministrazioni".

VISTO il Decreto del Presidente della Giunta Regionale del 22 gennaio 2021 n. 22 avente oggetto Adozione Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0".

VISTA la DGR n. 678 del 24 aprile 2021 avente ad oggetto: "Atto di Alta Organizzazione. Modello Organizzativo "MAIA 2.0". Conferimento incarichi di Direttore di Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana".

VISTA la Determina n. 9 del 04/03/2022 codice cifra 013/DIR/2022/00009 avente ad oggetto: "Conferimento delle funzioni di dirigente *ad interim* del Servizio VIA-VINCA della Sezione Autorizzazioni Ambientali del Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana".

VISTA la Determina n. 75 del 10/03/2022 codice cifra 089/DIR/2022/00075 avente ad oggetto: "Atto di organizzazione interna della Sezione Autorizzazioni ambientali e servizi afferenti".

VISTA la DGR n. 1367 del 05/10/2023 avente ad oggetto "Conferimento incarico di direzione della Sezione Autorizzazioni Ambientali afferente al Dipartimento Ambiente, Paesaggio e Qualità Urbana" e la successiva sottoscrizione contrattuale avvenuta il 04/12/2023 con decorrenza in pari data.

VISTA la L.R. n. 32 del 29/12/2022 "Disposizioni per la formazione del Bilancio di previsione 2023 e Bilancio pluriennale 2023-2025 della Regione Puglia (legge di stabilità regionale 2023)".

VISTA la L.R. n. 33 del 29/12/2022 "Bilancio di previsione della Regione Puglia per l'esercizio finanziario 2023 e pluriennale 2023-2025".

VISTA la D.G.R. 15 settembre 2021, n. 1466 recante l'approvazione della Strategia regionale per la parità di genere, denominata "Agenda di Genere".

VISTA la D.G.R. del 3/7/2023, n. 938 recante "D.G.R. n. 302/2022 Valutazione di impatto di genere. Sistema di gestione e di monitoraggio. Revisione degli allegati.

VISTI:

- la L. 7 agosto 1990 n.241 "Nuove norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi" e s.m.i.;
- il D.lgs. 3 aprile 2006 n.152 "Norme in materia ambientale" e s.m.i.;
- la L.R. 7 novembre 2022 n.26 "Organizzazione e modalità di esercizio delle funzioni amministrative in materia di valutazioni e autorizzazioni ambientali";
- la D.G.R. n. 981 del 11/07/2022 di adozione del Regolamento;

- il R.R. 27 luglio 2022, n. 7 “Regolamento per il funzionamento della Commissione tecnica per le valutazioni ambientali”.

EVIDENZIATO CHE:

ai sensi della L.R. n. 26/2022 e, in particolare, ai sensi e per gli effetti dell’art. 8, con riferimento alle disposizioni di cui all’art. 6 co.4 della L. 8 luglio 1986 n. 349, nell’ambito dei procedimenti di valutazione ambientale di competenza statale, *il parere regionale è espresso con provvedimento emesso dalla struttura regionale competente per i procedimenti di valutazione e autorizzazione ambientale, sentite le amministrazioni e gli enti territoriali potenzialmente interessati e, comunque, competenti ad esprimersi sulla realizzazione della proposta.*

EVIDENZIATO ALTRESÌ CHE la Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia, ai sensi dell’art. 4, comma 8, della L.R. 26/2022 è Autorità Competente all’adozione del Provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 23 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.

PREMESSO CHE:

Con nota prot. n. 147118.28 del 18.09.2023, acquisita al prot. n. AOO_089/18434 del 30.10.2023, il Ministero dell’Ambiente e della Sicurezza Energetica - *Direzione Generale Valutazioni Ambientali – Divisione V – Procedure di valutazione VIA e VAS - (MASE)* comunicava la procedibilità dell’istanza di 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 per l’opera in oggetto, compresa nella tipologia elencata nell’Allegato II alla Parte Seconda del d.lgs.152/2006, al punto 10 denominata “*autostrade e strade extraurbane principali*”.

Ai sensi dell’art. 24, comma 3, del D.lgs. 152/2006 e s.m.i. il MASE precisava che dalla data della pubblicazione dell’avviso al pubblico sul portale del medesimo Ministero, decorreva il termine di 60 giorni entro il quale chiunque abbia interesse può presentare all’autorità competente le proprie osservazioni. Ai sensi del predetto comma, entro il medesimo termine, sono acquisiti i pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici coinvolti nel procedimento;

con nota prot. n. AOO_089/18597 del 16.11.2023 la Sezione Autorizzazioni Ambientali invitava “chiunque abbia interesse” a presentare le proprie osservazioni, nonché le amministrazioni, gli enti territoriali potenzialmente interessati e i soggetti competenti in materiale ambientale, a far conoscere i propri pareri/contributi istruttori entro il termine sopra indicato.

CONSIDERATO CHE a seguito di detta richiesta perveniva nota acquisita al prot. n. AOO_089/20371 del 28.11.2023 riportante osservazioni da parte del Comune di Triggiano;

CONSIDERATO INOLTRE CHE a seguito di detta richiesta pervenivano i seguenti pareri/contributi istruttori:

con nota prot. n. 19996 del 09.11.2023, acquisita al prot. n. AOO_089/19218 del 14.11.2023, la Sezione regionale Opere pubbliche e Infrastrutture – Servizio Autorità Idraulica – rilasciava, per tutte le considerazioni specificate nella propria nota prot. n. 19996 del 09.11.2023 - il contributo istruttorio, allegato (1) alla presente determinazione per farne parte integrante, con cui sono fornite indicazioni circa il quadro delle competenze nonché risorse informative utili ai fini istruttori;

con nota prot. n. 76013 del 17.11.2023, acquisita al prot. n. AOO_089/19712 del 20.11.2023, Arpa Puglia – Dipartimento Provinciale di Bari – rilasciava, per tutte le considerazioni specificate nella propria nota prot. n. 76013 del 17.11.2023 - il contributo istruttorio, allegato (2) alla presente determinazione per farne parte integrante, con cui sono richiesti chiarimenti e integrazioni;

con nota prot. n. 1332 del 24.11.2023, acquisita al prot. n. AOO_089/20270 del 27.11.2023, il Comune di Bari – Ripartizione Tutela Ambiente -, rilasciava, per tutte le considerazioni specificate nella propria nota prot. n. 1332 del 24.11.2023 - il contributo istruttorio, allegato (3) alla presente determinazione per farne parte integrante, con cui sono richiesti approfondimenti e chiarimenti;

con nota prot. n. 9855 del 27.11.2023, acquisita al prot. n. AOO_089/20371 del 28.11.2023, la Sezione regionale Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - Servizio Osservatori e Pianificazione Paesaggistica – rilasciava, per tutte le considerazioni specificate nella propria nota prot. n. 9855 del 27.11.2023 - il contributo istruttorio, allegato (4) alla presente determinazione per farne parte integrante, con cui, per i profili di competenza, sono rilevate criticità paesaggistiche dell'alternativa progettuale scelta, così concludendo *“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”*

con nota prot. n. 4160 del 14.12.2023, acquisita al prot. n. AOO_089/20162 del 26.11.2023, la Sezione regionale Infrastrutture per la Mobilità – rilasciava, per tutte le considerazioni specificate nella propria nota prot. n. 4160 del 14.12.2023 - il contributo istruttorio, allegato (5) alla presente determinazione per farne parte integrante, con cui conclusivamente si dichiara che *“la proposta progettuale può ritenersi coerente con la pianificazione infrastrutturale stradale”*;

la Commissione tecnica per le valutazioni ambientali della Regione Puglia, con parere espresso nella seduta dell'11.01.2023, acquisito al prot. n. 15666 del 12.01.2024, cui si rimanda e allegato (6) alla presente determinazione quale parte integrante - esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi dal Proponente e consultabili sul Portale Ambientale del Ministero della Transizione Ecologica per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, tenuto conto delle osservazioni pervenute e dei pareri resi dalle Amministrazioni/Enti interessati - ha rilasciato il proprio parere di competenza ex art. 4 del R.R. n. 7/2022 ritenendo che *“gli impatti ambientali attribuibili al progetto in epigrafe possano essere considerati non significativi e negativi”*.

CONSIDERATO

le richieste di chiarimenti e approfondimenti pervenute in atti sono trasmesse all'autorità competente nazionale perché possa considerarli, se del caso, ai fini istruttori;

le criticità espresse dalla Sezione regionale Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - Servizio Osservatori e Pianificazione Paesaggistica - afferiscono agli aspetti paesaggistici di competenza e non anche ai profili ambientali complessivi;

la coerenza del progetto con lo strumento di pianificazione settoriale vigente. Giova qui richiamare le attività di cui ai Codici S46, S47 e S48 del Piano e quanto riferisce a riguardo la competente Sezione regionale Infrastrutture per la Mobilità: *“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 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).” Torna utile anche il richiamo alla scelta localizzativa effettuata, come rammentato sempre dalla Sezione regionale Infrastrutture per la Mobilità nel suo contributo dove riferisce che: “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 dello 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.”

DATO ATTO CHE:

tutta la documentazione afferente al procedimento amministrativo è conservata agli atti della Sezione Autorizzazioni Ambientali;

VISTI:

- le scansioni procedurali svolte per il procedimento ID 10218 in epigrafe;
- i pareri dei soggetti con competenza ambientale acquisiti agli atti del procedimento di valutazione di impatto ambientale ai sensi dell’art. 23 del D.lgs. n. 152/2006 s.m.i.;
- il parere definitivo n. 15666 del 12.01.2024 della Commissione tecnica per le valutazioni ambientali;
- l’attività istruttoria svolta dalla Sezione Autorizzazioni Ambientali della Regione Puglia.

RITENUTO CHE, alla luce delle risultanze istruttorie come sopra riportate, sussistano i presupposti di fatto e di diritto per procedere, per quanto di competenza, all’espressione del parere della Regione Puglia nell’ambito del procedimento di V.I.A. ai sensi dell’art.23 del D. lgs. 152/2006 e s.m.i.

Verifica ai sensi del Regolamento 2016/679/UE e del D.lgs 196/2003 come modificato dal D.lgs n. 101/2018

Garanzie alla riservatezza

La pubblicazione dell’atto all’albo, salve le garanzie previste dalla L. 241/90 e s.m.i. in tema di accesso ai documenti amministrativi, avviene nel rispetto della tutela della riservatezza dei cittadini, secondo quanto disposto dal D.lgs. 196/2003, come modificato dal D.lgs. n. 101/2018, in materia di protezione dei dati personali, nonché dal vigente Regolamento Regionale n. 5/2006 per il trattamento dei dati sensibili e giudiziari. Ai fini della pubblicazione legale, l’atto destinato alla pubblicazione è redatto in modo da evitare la diffusione

di dati personali identificativi non necessari, ovvero il riferimento a dati sensibili. Qualora tali dati fossero indispensabili per l'adozione dell'atto, essi sono trasferiti in documenti separati esplicitamente richiamati. Non ricorrono gli obblighi di cui agli artt. 26 e 27 del D.lgs. 14 marzo 2013 n. 33

Copertura finanziaria ai sensi della L.R. 28/2001 e s.m.i. e del D.lgs. 118/2011 e s.m.i.

La presente deliberazione non comporta implicazioni, dirette e/o indirette, di natura economico-finanziaria e/o patrimoniale e dalla stessa non deriva alcun onere a carico del bilancio regionale.

DETERMINA

Di prendere atto di quanto espresso in narrativa, che costituisce parte integrante e sostanziale del presente atto e che qui si intende integralmente riportato.

di esprimere giudizio favorevole di compatibilità ambientale, nell'ambito del procedimento ministeriale di V.I.A. ai sensi dell'art. 23 del D. lgs. 152/2006, sulla scorta del parere prot. n. 15666 del 12.01.2024 reso dalla Commissione tecnica per le valutazioni ambientali e dei contributi istruttori pervenuti, per il 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", proposto da Anas S.p.A. con sede legale Via Monzambano, 10 - 00185 ROMA. -

di precisare che il presente provvedimento inerisce esclusivamente al parere della Regione Puglia nell'ambito della procedura di VIA di competenza statale di che trattasi.

Costituisce parte integrante del presente provvedimento il seguente allegato:

Allegato Pareri:

1. Parere prot. n. 19996 del 09.11.2023 della Sezione regionale Opere pubbliche e Infrastrutture – Servizio Autorità Idraulica -;
2. Parere prot. n. 76013 del 17.11.2023 di Arpa Puglia – Dipartimento Provinciale di Bari –;
3. Parere prot. n. 1332 del 24.11.2023 del Comune di Bari – Ripartizione Tutela Ambiente –;
4. Parere prot. n. 9855 del 27.11.2023 della Sezione regionale Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - Servizio Osservatori e Pianificazione Paesaggistica –;
5. Parere prot. n. 4160 del 14.12.2023 della Sezione regionale Infrastrutture per la Mobilità;
6. Parere prot. n. 15666 del 12.01.2024 della Commissione tecnica per le valutazioni ambientali. -

Il presente provvedimento, creato unicamente con strumenti informatici e firmato digitalmente:

- è composto da n. 09 facciate, dall'allegato pareri composto da n. 59 facciata, per complessive n. 66 facciate;
- ai sensi dell'art. 3 comma 4 della L. n. 241/90 e s.m.i., avverso il presente provvedimento potrà essere presentato ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 giorni (sessanta) dalla data di notifica dello stesso, ovvero ricorso straordinario al Presidente della Repubblica entro 120 (centoventi) giorni;

sarà notificato a cura della Sezione Autorizzazioni Ambientali a:

- Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica - Direzione Generale per le Valutazioni Ambientali – Div. V - va@PEC.mite.gov.it;
- Commissione Tecnica VIA-VAS - ctva@pec.minambiente.it
- Dipartimento Ambiente, Qualità Urbana e Paesaggio - dipartimento.ambiente.territorio@regione.puglia.it

- Anas S.p.A. - anas@postacert.stradeanas.it
- Città Metropolitana di Bari - protocollo.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it
- Comune di Bari - ambienteigienesanita.comunebari@pec.rupar.puglia.it
- Comune di Mola di Bari - comune.moladibari@pec.rupar.puglia.it
- Comune di Noicattaro - comune.noicattaro@pec.rupar.puglia.it
- Comune di Triggiano - protocollo@pec.comune.triggiano.ba.it
- ARPA Puglia - dir.generale.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it
- Ministero della Cultura – *Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bari* – sabap-ba@pec.cultura.gov.it
- Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture – servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it
- Sezione Infrastrutture per la Mobilità - mobilita.regione@pec.rupar.puglia.it
- Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio - sezione.paesaggio@pec.rupar.puglia.it

sarà pubblicato:

- in formato tabellare elettronico nelle pagine del sito web <https://trasparenza.regione.puglia.it/> nella sotto-sezione di II livello “Provvedimenti dirigenti amministrativi”;
- in formato elettronico all’Albo Telematico, accessibile senza formalità sul sito web <https://www.regione.puglia.it/pubblicita-legale> nella sezione “Albo pretorio on-line”, per dieci giorni lavorativi consecutivi ai sensi del comma 3 art. 20 DPGR n. 22/2021;
- sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia (BURP) prima sezione, lett. h, ai sensi della L.R. n.18 del 15 giugno 2023.

tramite il sistema CIFRA:

- sarà trasmesso al Segretariato Generale della Giunta Regionale;
- sarà archiviato sul sistema informatico regionale Sistema Puglia.

Il presente Provvedimento è direttamente esecutivo.

Firmato digitalmente da:

P.O. Segreteria Comitato Regionale di V.I.A.
Carmela Mafra

Il Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
Giuseppe Angelini



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE
SEZIONE OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE
SERVIZIO AUTORITÀ IDRAULICA**

A

Regione Puglia

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

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

Città Metropolitana di Bari
protocollo.provincia.bari@pec.rupar.puglia.it

Consorzio di Bonifica "Terre d'Apulia"
cbta@pec.terreapulia.it

e, p.c.

ANAS S.p.A.
anas@postacert.stradeanas.it

OGGETTO: [ID: 10218] Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 23 del D.Lgs. n. 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. del 5/11/2001, integrata con la Valutazione di Incidenza e con la Valutazione del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. n. 120/2017 - **Proponente: ANAS S.p.A. Riscontro.**

In riscontro alla nota AOO_089/18597 del 02/11/2023, acquisita al protocollo AOO_064/19398 del 02/11/2023, con la quale la Sezione Autorizzazioni Ambientali ha reso noto che il Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (M.A.S.E.) ha comunicato la procedibilità dell'istanza di avvio della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs. n. 152/2006 e s.m.i., integrata con la Valutazione di Incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. n. 357/1997 e contestuale Verifica del Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. n. 120/2017, per la realizzazione dell'intervento in oggetto, si comunica quanto segue.

Il progetto in argomento è compreso nella tipologia, così come riportato nell'Allegato II alla Parte Seconda del D.Lgs. n. 152/2006 al punto 10, denominata "autostrade e strade extraurbane principali".

Il tracciato della variante alla strada statale n. 16, nel tratto compreso tra Bari - Mungivacca e Mola di Bari, intercetterà numerosi corsi d'acqua, come riportato nell'elaborato dal titolo "Idrologia e idraulica" (codice: T00ID06IDRRE01C), di seguito elencati:

- 1) Forma di erosione (interferenza minore) al Km 0+522;
- 2) Lama Valenzano (attraversamento maggiore) al Km 1+832;
- 3) Lama San Marco (attraversamento maggiore) al Km 3+100;
- 4) Lama minore a bacino endoreico (interferenza minore) al Km 3+ 598.69;
- 5) Lama Cutizza (attraversamento maggiore) al Km 5+989;
- 6) Lama San Giorgio (attraversamento maggiore) al Km 7+150;
- 7) Interferenza minore al Km 9+260;
- 8) Interferenza minore al Km 9+750;
- 9) Interferenza minore al Km 11+060;
- 10) Interferenza minore al Km 11+440;
- 11) Interferenza minore al Km 12+200;
- 12) Lama Giotta (attraversamento maggiore) al Km 12+570;
- 13) Interferenza minore al Km 13+110;
- 14) Interferenza minore al Km 13+600;
- 15) Interferenza minore al Km 14+350;
- 16) Interferenza minore al Km 14+700;
- 17) Lama Mola di Bari al Km 16+180;

www.regione.puglia.it

Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture

via Gentile n. 52, 70126 – edificio Polifunzionale – Bari
pec: servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it

1|3



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE
SEZIONE OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE
SERVIZIO AUTORITÀ IDRAULICA**

- 18) Lama Mola di Bari al Km 16+715;
- 19) Lama Mola di Bari al Km 17+275;
- 20) Interferenza minore al Km 17+950;
- 21) Interferenza minore al Km 18+170;
- 22) Interferenza minore al Km 18+494;
- 23) Interferenza minore al Km 18+683.

Tali iniziative infrastrutturali e, comunque, le modificazioni e/o le trasformazioni del territorio devono essere valutate secondo la disciplina del Capo VII del R.D. n. 523/1904 "Polizia delle acque pubbliche" e l'Autorità amministrativa competente alle valutazioni in ordine al sistema di gestione e di tutela dei corsi d'acqua (Autorità amministrativa di polizia idraulica) è il Consorzio di Bonifica territorialmente competente, per effetto della disciplina di cui all'art. 10 comma 1 della L.R. n. 4/2012, oppure la Provincia/Città Metropolitana, ai sensi dell'art. 25 comma 1 lettera e) della L.R. n. 17/2000 come confermato dall'art. 22 comma 2 della L.R. n. 32/2022, a seconda della titolarità gestionale del corso e/o dei corsi d'acqua di che trattasi.

Pertanto si suggerisce il coinvolgimento, in tale procedimento, non solo dei competenti Uffici della Città Metropolitana di Bari (art. 25 comma 1 lettera e) della L.R. n. 17/2000, come confermato dall'art. 22 comma 2 della L.R. n. 32/2022), ma anche del Consorzio di Bonifica "Terre d'Apulia" (art. 10 comma 1 della L.R. n. 4/2012).

Per ciò che concerne poi i profili di concessione relative a trasformazioni e/o occupazioni e/o attraversamenti di corsi d'acqua/canali e/o aree del demanio idrico, si precisa che il Proponente dovrà acquisire – se e per quanto necessario – dal Consorzio di Bonifica "Terre d'Apulia" (per il reticolo in gestione al Consorzio ex L.R. n. 4/2012) e/o da questa Sezione (per il reticolo non in gestione al Consorzio, art. 24 comma 2 lett. f) della L.R. n. 17/2000), prima dell'inizio dei lavori, la concessione per l'utilizzo delle aree del demanio idrico.

All'uopo si segnalano le seguenti risorse informative certamente utili per le necessità istruttorie dei soggetti coinvolti:

- Carta idrogeomorfologica della Regione Puglia (approvata con Delibera del Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino n. 48 del 30/11/2009 e recepita con D.G.R. della Puglia n. 176 del 16/02/2015), reperibile al seguente *link*:
http://webgis.distrettoappenninomeridionale.it/geomorfologica/map_default.phtml
- corsi d'acqua gestiti dal Consorzio "Terre d'Apulia" (territorialmente competente per le aree di progetto), rinvenibili nelle cartografie allegate alla proposta di documento programmatico del Piano Generale di Bonifica adottato con DGR Puglia n. 1934 del 22/12/2022, reperibili al seguente *link*:
<https://www.regione.puglia.it/web/agricoltura/irrigazione-e-bonifica>;

Con riferimento ai corsi d'acqua NON in gestione al Consorzio di bonifica Terre d'Apulia si chiede al Proponente di fornire gli elaborati cartografici che evidenzino con maggiore dettaglio gli attraversamenti dei corsi d'acqua (le lunghezze di tutti i tratti stradali che attraversano i vari corsi d'acqua - intese come impronte al suolo del demanio idrico - e quelle di ogni altro eventuale tipo di intersezione/attraversamento, aereo e/o sotterraneo: linee elettriche, condutture, ecc.).

Inoltre si precisa che, per tali attraversamenti, prima dell'inizio dei lavori dovrà essere inoltrata alla scrivente Sezione istanza di concessione d'uso/attraversamento dei corsi d'acqua, cui dovrà essere allegato:

- attestazione di avvenuto pagamento dell'imposta di bollo (cod. ufficio: TUE, cod. tributo: 458T, importo: € 16,00) relativo alla istanza di occupazione/utilizzo/attraversamento dell'area demaniale, da versare con il modello F23;
- attestazione di pagamento delle spese istruttorie, pari a € 50,00, da versare attraverso il circuito MyPay della Regione Puglia, al seguente *link*:

www.regione.puglia.it

Sezione Opere Pubbliche e Infrastrutture

via Gentile n. 52, 70126 – edificio Polifunzionale – Bari

pec: servizio.lavoripubblici@pec.rupar.puglia.it

2|3



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO BILANCIO, AFFARI GENERALI E INFRASTRUTTURE
SEZIONE OPERE PUBBLICHE E INFRASTRUTTURE
SERVIZIO AUTORITÀ IDRAULICA**

https://pagopa.rupar.puglia.it/pa/public/richiestaPagamentoSpontaneo.html?codTipo=DEMANIO_IDRICO_DIRITTI_ISTRUTTORI_SP, selezionando il campo "Diritti istruttori concessioni beni demanio idrico" nella sezione "motivo del pagamento".

Si chiede che la presente sia acquisita agli atti del presente procedimento.

Il funzionario

Francesco Forte



Francesco Forte
09.11.2023
12:47:42
GMT+01:00

il dirigente *ad interim* del servizio

Antonio V. Scarano

ANTONIO VALENTINO SCARANO
09.11.2023 12:44:54 GMT+01:00

il dirigente della sezione

Giovanni Scannicchio



GIOVANNI SCANNICCHIO
09.11.2023 17:51:52
GMT+01:00



Co.Ge. : V3 – VIA_009



Spett.li **MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA SICUREZZA ENERGETICA**
DIREZIONE GENERALE VALUTAZIONI AMBIENTALI
DIVISIONE V – PROCEDURE DI VALUTAZIONE VIA E VAS
PEC: va@pec.mite.gov.it

REGIONE PUGLIA
DIPARTIMENTO AMBIENTE, QUALITÀ URBANA E PAESAGGIO
SEZIONE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI
PEC : servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Oggetto: [ID: 10218] Società **ANAS S.p.A.** 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. - **Trasmissione richiesta chiarimenti e integrazioni**

Rif.1: *Nota MASE.REGISTRO UFFICIALE.2023.0147118 (prot. ARPA n. 61594 del 18/09/2023)*

Rif.2: *Regione Puglia prot. n. 18597 del 02/11/2023 (prot. ARPA n. 72578 del 02/11/2023)*

Con riferimento al procedimento di cui in oggetto, facendo seguito alla nota del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Rif.1) e della Regione Puglia (Rif. 2), con cui si comunica il termine di 60 (sessanta) giorni per la trasmissione dei pareri delle Amministrazioni e degli Enti pubblici in indirizzo, si trasmette la richiesta di chiarimenti e integrazioni, elaborata dal Servizio Territoriale di questo Dipartimento.

Distinti saluti.

IL DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-BAT F.F.
Dott.ssa Maddalena SCHIRONE

IL DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO
Dott.ssa Francesca FERRIERI

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 BARI
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Bari
Parco Scientifico Tecnologico Tecnopolis - Edificio "L"
S.P. per Casamassima km 3, 70010 – Valenzano (BA) Tel:
080 9724305
E-mail: dap.ba@arpa.puglia.it
PEC: dap.ba.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



ARPA PUGLIA

Co.Ge. : V3 – VIA_009

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'Ambiente

AI DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO PROVINCIALE DI BARI
S E D E

Oggetto: [ID: 10218] Società ANAS S.p.A. 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. - **Richiesta chiarimenti e integrazioni**

Rif.1: Nota MASE.REGISTRO UFFICIALE.2023.0147118 (prot. ARPA n. 61594 del 18/09/2023)

Rif.2: Regione Puglia prot. n. 18597 del 02/11/2023 (prot. ARPA n. 72578 del 02/11/2023)

In riscontro alla nota del Ministero dell'Ambiente e della Sicurezza Energetica (Rif.1) e della Regione Puglia (Rif. 2), si espone quanto segue.

Punto 1. Per quanto concerne le valutazioni di cui all'elaborato *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE PARTE 1 L'iniziativa: obiettivi, coerenze e conformità*, si rappresenta la necessità di approfondire i seguenti aspetti:

- la coerenza progettuale con i seguenti strumenti programmatici: Piano regionale per la qualità dell'aria, Piano stralcio per l'Assetto Idrogeologico e Piano di gestione rischio alluvioni;
- la coerenza progettuale con ulteriori interventi (autorizzati, ovvero in fase autorizzativa), relativi a impianti da fonti energetiche rinnovabili (F.E.R.), ubicati nell'areale di progetto. In particolare, si chiede di verificare se sussistano potenziali interferenze con progetti (autorizzati, ovvero in fase autorizzativa) di aerogeneratori limitrofi alle opere in esame (in particolare, per gli aspetti connessi al distacco degli elementi rotanti ed allo shadow flickering), ovvero di cavidotti a servizio di impianti F.E.R. (eolici e fotovoltaici).

Punto 2. Per quanto concerne le valutazioni di cui all'elaborato *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE PARTE 5 Gli impatti della cantierizzazione (rev. 5)*, si rappresenta la necessità di approfondire i seguenti aspetti.

- Preso atto che il proponente - nella valutazione previsionale di cui al par. 3.1.2 - ha considerato le operazioni di scavo, carico su camion e transito di mezzi sulla pista di cantiere e attesa la potenziale rilevanza per l'emissione di polveri in atmosfera dello spolverio dei cumuli (di altezza non superiore a 2,5 m, come dichiarato al par. 3.3.3) e delle attività di demolizione (in particolare la demolizione di fabbricati, pavimentazione, muri in c.a., opere d'arte, muri in pietra, muri in mattoni, recinzioni e new jersey), si chiede di valutare anche tali fasi ai fini della definizione del rateo emissivo di cui al par. 3.1.2. Si chiede, inoltre, di georeferenziare su un'apposita planimetria le sorgenti emissive di cui alla valutazione previsionale.
- Dettagliare le modalità con cui sarà espletata l'attività di ripristino della destinazione d'uso originaria a fine lavori, per le superfici interessate da impermeabilizzazione delle aree di cantiere base (CB) e di cantiere operativo (CO), e descrivere gli impatti generati da tali attività su tutte le componenti ambientali.
- Si chiede di specificare come siano stati determinati i valori degli inquinanti allo stato "attuale" nell'elaborato *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE ANALISI AMBIENTALE - Atmosfera Planimetria dei ricettori e concentrazione inquinanti (fascicolo)*. Qualora tali dati siano ricavati da reti di monitoraggio preesistenti o da attività di monitoraggio ante operam (utili ai fini della determinazione dei valori di fondo), andrebbe esplicitata la

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 BARI
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Bari
Parco Scientifico Tecnologico Tecnopolis - Edificio "L"
S.P. per Casamassima km 3, 70010 - Valenzano (BA)
Tel: 080 9724305
E-mail: dap.ba@arpa.puglia.it
PEC: dap.ba.arpa.puglia@pec.rupor.puglia.it



sommatoria degli stessi con i risultati della modellazione relativa alle attività di cantiere di cui al par. 3.1.2, con particolare riferimento al PM₁₀. Si chiede, inoltre, di chiarire se lo stato di "Progetto - SDP03", citato nell'elaborato *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE ANALISI AMBIENTALE - Atmosfera Planimetria dei ricettori e concentrazione inquinanti (fascicolo)* si riferisce alla fase di cantierizzazione o a quella post operam di ordinario esercizio dell'infrastruttura.

- d. Preso atto che il proponente dichiara che "una pratica mitigativa mediante bagnatura della pista con efficienza di abbattimento delle polveri pari al 90% consente di mantenere l'area di impatto del cantiere entro lo stretto intorno del sedime, in corrispondenza del nuovo svincolo di Bari - Città della Giustizia, senza interessare i ricettori sensibili individuati" (rif. par. 3.1.3), occorre fornire una tavola a scala di maggior dettaglio per le aree in adiacenza allo svincolo S.S. 100 - Mungivacca - con particolare riferimento all'area del recettore costituito dalla Scuola statale primaria e dell'infanzia "Mungivacca" (R_10, pag. 9, elab. nell'elaborato *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE ANALISI AMBIENTALE - Atmosfera Planimetria dei ricettori e concentrazione inquinanti (fascicolo)*) e dalla Scuola dell'infanzia Di Cagno Abbrescia - Bari (R_11) - considerato che, per tali aree, la mappa generale rappresentata nella Figura 2 riporta una maggiore superficie ricompresa entro la linea di isocentro concentrazione pari a 40 µg/m³ per il PM₁₀. Si chiede, inoltre, di definire con un maggior livello di dettaglio le eventuali misure di mitigazione, al fine di limitare gli impatti attesi sul predetto recettore.
- e. Preso atto che il proponente dichiara la conformità del rateo emissivo rispetto al valore limite per la media annuale di PM₁₀ (ai sensi del D.Lgs. 155/2010), si chiede di fornire:
- opportuni ragguagli in merito agli impatti cumulativi, derivanti da eventuali sovrapposizioni con ulteriori interventi nell'areale di progetto;
 - il numero di superamenti annui del valore limite giornaliero del PM₁₀ per il recettore di massima ricaduta, rispetto ai limiti di legge per la qualità dell'aria di cui al D.Lgs. n. 155/2010 (verifica del limite giornaliero per la protezione della salute umana) e tenendo conto di quanto evidenziato al precedente punto 2.a e 2.c..
 - il valore della concentrazione media annuale del PM₁₀ per il recettore di massima ricaduta, specificando il rispetto dei limiti di legge per la qualità dell'aria di cui al D.Lgs. n. 155/2010 (verifica del limite annuale per la protezione della salute umana) e tenendo conto di quanto evidenziato al precedente punto 2.a e 2.c..
- f. In merito alla valutazione degli impatti sulle componenti suolo/sottosuolo e acque (parr. 3.2, 3.3), si ritiene che la documentazione in atti vada integrata con una valutazione delle misure destinate a contenere la possibile contaminazione dovuta alla dispersione dei rifiuti, anche pericolosi, elencati ai par. 16.4.1 e 16.4.2 dell'elaborato *RELAZIONE GENERALE TECNICO ILLUSTRATIVA (rev. C)*, anche tenendo conto delle attività di cui al precedente punto 2.b. Inoltre, atteso che il proponente prevede la bagnatura delle aree di scavo (al fine di contenere l'impatto del cantiere sulla componente atmosfera) e la bagnatura delle ruote dei mezzi di lavoro in uscita dalle aree di cantiere, si chiede di specificare puntualmente la gestione dei reflui idrici derivanti da tali attività, nonché per le ulteriori attività elencate a pag. 16, per le quali si prevede la "generazione diretta o indiretta di acque reflue di differente origine", oltre che delle eventuali acque di aggrottamento.
- g. In aggiunta a quanto richiesto al precedente punto 2.f., si chiede di approfondire le modalità di gestione ordinaria delle acque meteoriche di dilavamento delle aree adibite a stoccaggio rifiuti, ivi compresi i materiali di risulta non destinati ad essere reimpiegati.

Punto 3. Preso atto dell'individuazione degli impianti di recupero e/o smaltimento di cui al par. 2.4 dell'elaborato *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE PARTE 4 L'assetto futuro e l'intervento (rev. C)*, si chiede di fornire attestazione che i suddetti impianti:

- siano autorizzati al conferimento dei singoli codici EER di cui ai par. 16.4.1 e 16.4.2 dell'elaborato

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 BARI
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Bari
Parco Scientifico Tecnologico Tecnopolis - Edificio "L"
S.P. per Casamassima km 3, 70010 - Valenzano (BA)
Tel: 080 9724305
E-mail: dap.ba@arpa.puglia.it
PEC: dap.ba.arpa.puglia@pec.rupar.puglia.it



RELAZIONE GENERALE TECNICO ILLUSTRATIVA (rev. C);

- ii) abbiano l'effettiva disponibilità, in termini di volumetrie, allo smaltimento come rifiuti dei materiali di risulta per un volume pari a 489.482 m³.

Punto 4. Relativamente all'elaborato *PIANO DI UTILIZZO TERRE E ROCCE DA SCAVO (rev. C)*, si chiede di:

- i) revisionare il documento affinché sia fornita una disamina di tutti i contenuti puntualmente previsti dall'Allegato 5 al D.P.R. 120/2017 e ss.mm.ii;
- ii) fornire delucidazioni circa il rispetto delle procedure di campionamento (punti di prelievo, profondità d'indagine, ecc.) e di caratterizzazione previste rispettivamente dall'Allegato 2 e dall'Allegato 4 e/o dall'Allegato 9 (da considerarsi solo nel caso in cui sia comprovata l'impossibilità di eseguire un'indagine ambientale propedeutica alla realizzazione dell'opera) al D.P.R. 120/2017 e ss.mm.ii. per i campionamenti espletati (rif. par. 4.2.1.1) e da espletare (rif. par. 4.3), anche supportati da specifiche planimetrie;
- iii) fornire delucidazioni sui criteri adottati nella scelta dei limiti della Tabella 1, Allegato 5, Parte IV-Titolo 5 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. (CSC, colonna A o B) associati ai singoli punti di campionamento, specificando la specifica destinazione d'uso urbanistica;
- iv) fornire delucidazioni sulle verifiche che saranno attivate per il terreno che sarà lasciato in situ atte a garantire l'assenza di una potenziale contaminazione dello stesso, con particolare riferimento alle aree in cui le analisi hanno evidenziato superamenti delle CSC (ad es. punti PZ_OA_01, PZ_OA_02 ecc.) (rif. par. 4.2.1.1.). Tali aree dovranno essere evidenziate su specifica planimetria. All'uopo, si suggerisce di fare riferimento alle modalità previste dal documento *Proposta di integrazione del "Protocollo Operativo" per il campionamento e l'analisi dei siti contaminati. Fondo scavo e Pareti* (APAT, Novembre 2006).

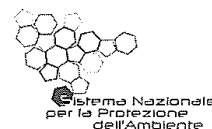
Punto 5. Per quanto attiene alla gestione delle acque meteoriche, si chiede di integrare l'elaborato *RELAZIONE IDRAULICA (rev. C)*, fornendo delucidazioni sulle modalità di smaltimento delle acque di prima e di seconda pioggia, sul rispetto dei limiti prescritti dall'Allegato 5 alla Parte III del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii. per ciascun punto di scarico, fornendo specifica planimetria e/o integrando gli elaborati *PLANIMETRIA DI PROGETTO SMALTIMENTO ACQUE (rev. C)*, nonché sull'esecuzione di eventuali prove di tenuta per gli impianti interrati.

Punto 6. Per quanto concerne le valutazioni di cui all'elaborato *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE Relazione del piano di monitoraggio ambientale (rev. C)*, si rappresenta la necessità di approfondire i seguenti aspetti:

- a. In merito alle attività di monitoraggio della qualità dell'aria in corso d'opera, si chiede di specificare la frequenza correlata ai "segnali tempestivi" citati al par. 7.5.2 a cura del soggetto responsabile e le azioni correttive da prevedersi, qualora gli esiti del monitoraggio restituiscano valori più elevati rispetto a quelli previsionali di cui alla modellazione condotta in fase di progetto.
- b. Si chiede di specificare se la centralina per la valutazione dei parametri meteorologici verrà impiegata per una valutazione a frequenza giornaliera, al fine di limitare l'esecuzione di attività potenzialmente impattanti sulla qualità dell'aria in caso di determinati regimi anemometrici (in termini di direzione e intensità del vento rispetto ai recettori).
- c. Si chiede di fornire indicazioni in merito alle caratteristiche stratigrafiche e costruttive dei piezometri destinati al monitoraggio delle acque sotterranee di cui al cap. 8, anche tenendo conto della profondità della falda acquifera in corrispondenza delle aree di cui al par. 8.3. In particolare, si chiede che siano fornite, per ciascun piezometro, delle schede monografiche di dettaglio, contenenti le seguenti informazioni minime, laddove disponibili: dati di cantiere (impresa, date di perforazione, committente, compilatore, metodi, attrezzature e fluido utilizzati), principali caratteristiche dei materiali attraversati (profilo stratigrafico), livelli idrici intercettati, caratteristiche costruttive (diametro, tratti ciechi, tratti fessurati, materiale); strumentazione installata (pompe,

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 BARI
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Bari
Parco Scientifico Tecnologico Tecnopolis - Edificio "L"
S.P. per Casamassima km 3, 70010 - Valenzano (BA)
Tel: 080 9724305
E-mail: dap.ba@arpa.puglia.it
PEC: dap.ba.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



tubo guida per misure freaticometriche, ecc.). Si richiedono inoltre delucidazioni sulle modalità di spurgo e campionamento e sulle pompe che si intendono adottare ai fini del monitoraggio. All'uopo si suggerisce di fare riferimento alle indicazioni fornite nel *Manuale per le indagini ambientali nei siti contaminati* (APAT, Manuali e linee guida 43/2006).

- d. Si chiede di integrare le Tabelle 4, 6, 8, 10 con i riferimenti ai limiti di legge per i parametri che saranno oggetto di monitoraggio.
- e. Si chiede di inserire uno specifico paragrafo in cui siano descritti i monitoraggi periodici che si intendono espletare presso i punti di scarico delle acque meteoriche, esplicitando i limiti da considerarsi, nonché sugli impianti di trattamento, in base a quanto citato al precedente punto 5.
- f. Si chiede di specificare il protocollo operativo da attivarsi in fase di cantiere, in caso di segnalazioni di impatti da parte dei soggetti indicati a pag. 53.
- g. In merito alla previsione progettuale di ricollocare gli esemplari di ulivi espianati al termine dei lavori, si chiede di specificare l'eventuale adozione di un programma di monitoraggio post operam dell'attecchimento degli esemplari soggetti a reimpianto. Si chiede, inoltre di specificare le misure di mantenimento in efficienza, in fase post operam, dei sottopassi/sovrappassi faunistici.
- h. In merito agli impatti in fase di cantiere e di esercizio delle opere sul patrimonio agroalimentare, si prende atto di quanto dichiarato al par. 2.3.3 dell'elaborato *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE PARTE 6 Gli impatti delle opere, dell'esercizio e le ottimizzazioni: "le ricadute di gas e polveri, prodotte dai veicoli circolanti sul nuovo tracciato stradale, già valutate nella analisi della componente atmosfera non evidenziano situazioni di particolare criticità"*. Si ritiene che la verifica rispetto a tale assunto debba essere oggetto di una specifica campagna di monitoraggio in corso d'opera e post operam sui prodotti agroalimentari, specificamente individuati in prossimità del nuovo tracciato stradale.
- i. Si chiede di dettagliare le modalità di restituzione e condivisione dei dati di monitoraggio, anche in base a quanto riportato nelle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs. 152/2006 e s.m.i.; D.Lgs. 163/2006 e s.m.i.) - Indirizzi metodologici generali (ISPRA, 16/06/2014).

Punto 7. Per quanto concerne gli impatti e le misure di mitigazione/compensazione per la componente faunistica, si prende atto delle valutazioni di cui all'elaborato *STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE PARTE 6 Gli impatti delle opere, dell'esercizio e le ottimizzazioni (rev. C): "il progetto in esame, prevedendo la realizzazione di 5 passaggi faunistici in tombini scatorali in corrispondenza di macchie, boschi e paesaggio agricolo e la realizzazione di un corridoio al di sopra della galleria, non comporta nessun rischio di frammentare l'ambiente nel quale si inserisce né di costituire una barriera agli spostamenti della fauna"*. Al riguardo, si chiede di approfondire i seguenti aspetti, relativi alla connettività ecologica:

- a. esplicitare le motivazioni relative alle scelte effettuate su ubicazione, numero e tipologia costruttiva dei passaggi faunistici, specificando sulla base di quali considerazioni si ritiene che sussista *"nessun rischio di frammentare l'ambiente"*;
- b. approfondire gli aspetti relativi alla compatibilità dell'attraversamento faunistico sulla superficie della galleria, previsto mediante piccole macchie arbustive, specificando se in corrispondenza di tali aree non siano previsti ulteriori detrattori antropici che possano costituire un limite alla funzione compensativa dell'opera;
- c. esplicitare l'idoneità delle misure previste anche rispetto alla componente avifauna nell'areale di progetto;
- d. in merito alle misure di monitoraggio, si rimanda a quanto esplicitato al precedente punto 6.g.

Punto 8. Per quanto concerne gli aspetti riguardanti l'impatto acustico ed elettromagnetico, si rimanda al

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 BARI
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Bari
Parco Scientifico Tecnologico Tecnopolis - Edificio "L"
S.P. per Casamassima km 3, 70010 - Valenzano (BA)
Tel: 080 9724305
E-mail: dap.ba@arpa.puglia.it
PEC: dap.ba.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it



parere monotematico prot. ARPA n. 75921 del 17/11/2023 dell'U.O.S. Agenti Fisici, allegato alla presente.

Sulla base di quanto sopra esposto, allo stato degli atti e per quanto di competenza, lo scrivente Servizio pone all'attenzione dell'Autorità Competente le richieste di chiarimenti e integrazioni evidenziate ai predetti punti.

Distinti saluti.

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE
Ing. Salvatore Ostuni

IL DIRIGENTE AMBIENTALE
Ing. Ersilia D'AMBROSIO

IL DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-BAT F.F.
Dott.ssa Fis. Maddalena SCHIRONE

ALLEGATO: Parere monotematico dell'U.O.S. Agenti Fisici (prot. n. 75921 del 17/11/2023)

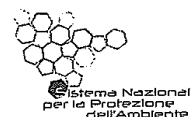
ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0001 - Protocollo 0076013 - 1 - 17/11/2023 - SDBA, STBA / AFBA, SDBT

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0001 - Protocollo 0075921 - 1 - 17/11/2023 - AFBA, STBA / SDBA, STBA

Pagina 1 di 2



ARPA PUGLIA

Sistema Nazionale
per la Protezione
dell'AmbienteAI DIRETTORE SERVIZI TERRITORIALI BARI-BAT
AI DIRETTORE DEL DIPARTIMENTO PROVINCIALE DI BARISEDE

Oggetto: [ID: 10218] Società ANAS S.p.A. 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. - **Richiesta chiarimenti e integrazioni**

Rif.1: Nota MASE.REGISTRO UFFICIALE.2023.0147118 (prot. ARPA n. 61594 del 18/09/2023)

Rif.2: Regione Puglia - Dipartimento Ambiente, Qualità urbana e Paesaggio prot. 18597 del 02/11/2023 (prot. ARPA n. 72578 del 02/11/2023)

Contributo Monotematico Agenti Fisici

In riferimento all'oggetto questo Servizio ha esaminato la documentazione resa disponibile dal proponente ed in particolare, per la componente ambientale Rumore, ha esaminato il documento P00IA20AMBRE08_c.pdf "Rapporto di Misura per Rilievi Acustici", P00IA20AMBRE07_c.pdf "Studio Acustico" e tutta la cartografia riportante gli scenari ante operam, di riferimento definita "opzione zero", post operam (senza e con interventi di mitigazione). Tutta la documentazione è a firma di Tecnico Competente in Acustica Ambientale Dott. Giuseppe Quaglia e risulta aggiornata nel marzo 2023. La relazione P00IA20AMBRE08_c.pdf riporta misure ante operam effettuate nel 2021 che hanno avuto lo scopo di tarare il modello previsionale con il quale sono stati elaborati i calcoli dei vari scenari investigati e riportati nella relazione P00IA20AMBRE07_c.pdf. Quest'ultima relazione affronta sommariamente anche la tematica dell'analisi previsionale della fase di cantiere.

L'intervento proposto riguarda la realizzazione di una variante della SS 16 nel tratto che da Bari arriva a Mola di una lunghezza complessiva di circa 20 Km. Il progetto prevede che tale variante si sviluppi nelle campagne della periferia di Bari (zona Depuratore di Japigia), nelle campagne di Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari. L'attuale destinazione prevalentemente agricola dei terreni interessati dall'intervento genererà certamente nella popolazione che vive in quelle zone e nei numerosi insediamenti residenziali interessati (Borgo dei Pioppi, Parchitello, ...solo per citarne alcuni) forte disagio soprattutto in chi vedrà violato il proprio desiderio di vivere in una zona tranquilla anche sotto il profilo acustico. Pertanto la documentazione di progetto necessita di rilevanti approfondimenti puntuali non ritenendo, questo Servizio, che sia sufficiente una analisi entro 300 m dall'asse stradale.

Si evidenzia che, al di fuori delle fasce di pertinenza acustica previste per le infrastrutture stradali di nuova realizzazione dalla normativa di settore (DPR 142 del 30 marzo 2004), sono applicabili, in tutti i quattro Comuni interessati dall'intervento, i limiti transitori di cui all'art. 6 del DPCM 01 marzo 1991, non essendo, nessuno di detti Comuni, dotato di piano di zonizzazione acustica approvato dalla Città Metropolitana di Bari.

Per quanto attiene alla matrice inquinamento luminoso non è stata prodotta la documentazione prevista dalla vigente Legge Regionale n. 15/2005 ed il Regolamento Regionale n. 13/2006 "Misure urgenti per il contenimento dell'inquinamento luminoso e per il risparmio energetico" nel rispetto dei quali le opere di progetto dovranno essere realizzate. Inoltre al termine dei lavori il progettista dovrà rilasciare apposita dichiarazione di conformità alla LR 15/2005 come da art. 6 comma c del RR n.16/2006.

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 BARI
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Bari
Servizi Territoriali BARI-BAT
U.O.S. Agenti Fisici
Corso Trieste, 27 - 70126 BARI
Tel. 080.5460111 Fax 080 5460150
E-mail : dap.ba@arpa.puglia.it
PFC : dap.ba.arpapuglia@pec.rupar.puglia.it

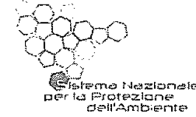
Codice Doc: 3E-D1-AE-6B-3F-97-59-68-13-8E-B8-81-33-45-3F-AF-BB-7E-A4-CF

Codice Doc: 1F-90-8E-80-74-AE-DA-2D-61-18-3D-F9-F3-C4-58-7C-68-70-38-A0

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0001 - Protocollo 0076013 - 1 - 17/11/2023 - SDBA, STBA / AFBA, SDBT

ARPA PUGLIA - Unica AOO - 0001 - Protocollo 0075921 - 1 - 17/11/2023 - AFBA, STBA / SDBA, STBA

Pagina 2 di 2



Infine il documento P00ES00ESP01_c.pdf "Relazione descrittiva delle interferenze" prospetta la necessità di interrare o variare il percorso di alcuni elettrodotti affermando che "la loro soluzione (n.d.r. delle interferenze) sarà sviluppata in una fase successiva". Le informazioni prodotte sono del tutto insufficienti per poter esprimere un parere in merito. Si ritiene sia essenziale stabilire sin d'ora se esistono possibili soluzioni praticabili tenendo in conto la necessità di rispettare i limiti, valori di attenzione ed obiettivi di qualità previsti dal DPCM 08/07/2003 (bassa frequenza).

Distinti saluti

IL FUNZIONARIO ISTRUTTORE
(CTPE Fisico Dr.ssa Tiziana CASSANO)

IL DIRIGENTE RESPONSABILE U.O.S.
Agenti Fisici

(*Dot.ssa Maddalena SCHIRONE*)

Agenzia Regionale per la Prevenzione e la Protezione dell'Ambiente
Sede legale: Corso Trieste 27, 70126 BARI
Tel. 080 5460111 Fax 080 5460150
www.arpa.puglia.it
C.F. e P. IVA. 05830420724

Dipartimento Provinciale di Bari
Servizi Territoriali BARI-BAT
U.O.S. Agenti Fisici
Corso Trieste, 27 - 70126 BARI
Tel. 080.5460111 Fax 080 5460150
E-mail : dap.ba@arpa.puglia.it
PEC : dap.ba.arpapuglia@pec.ruper.puglia.it

Codice Doc: 3E-D1-AE-6B-3F-97-59-68-13-8E-B8-81-33-45-3F-AF-BB-7E-A4-CF

Codice Doc: 1F-90-8E-80-74-AE-DA-2D-61-18-3D-F9-F3-C4-58-7C-68-70-38-A0



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

OGGETTO: ID: 10218 Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ex art. 23 del D.Lgs.152/2006 relativa al progetto definitivo S.S. N. 16 "Adriatica" - Tronco Bari-Mola di Bari. Variante alla Tangenziale di Bari. Lavori di realizzazione di una variante alla S.S.n.16 nel tratto compreso tra Bari-Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M. 5.11.2001, integrata valutazione di incidenza e valutazione del Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo ai sensi dell'art. 9 D.P.R. 120/2017. Proponente: ANAS S.p.A.
TRASMISSIONE OSSERVAZIONI

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

va@pec.mite.gov.it

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

servizio.ecologia@pec.rupar.puglia.it

Regione Puglia
Sezione Autorizzazioni Ambientali

anas@postacert.stradeanas.it

ANAS SpA

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

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

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

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

Gli obiettivi del progetto sono:

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

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

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

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

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

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



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Sono poi previste:



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

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

Nel territorio comunale di Bari è ubicato:

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

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

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

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

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

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

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

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

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

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



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

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

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

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

Non è chiaro inoltre se sono stati considerati:

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

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

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

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

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

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

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

**COMUNE DI BARI****Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene**

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

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

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

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

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

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

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

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

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



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

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

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

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

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

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

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

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

Struttura idro – geo – morfologica – Componenti Idrologiche

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

Struttura idro – geo – morfologica – Componenti Geomorfologiche

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

Struttura ecosistemica – ambientale – Componenti Botanico-Vegetazionali

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

Struttura antropica e storico-culturale – Componenti Culturali e Insediative

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



COMUNE DI BARI

Ripartizione Tutela Ambiente, Sanità e Igiene

– Masseria Frattasio.

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

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

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

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

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

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

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

Distinti saluti.

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

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

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

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



**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
dg-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

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

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 VS0A Via Fanelli-Ex SS16 (Rotatorie Compresse)
 - 12.02 VS0B Via Amendola-SP100 (da exSS16 a Rot IKEA comprese rotatorie)
 - 12.03 VS0C 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
 - 12.10 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

2

20



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- 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 BELLICI E DEMOLIZIONI
 13.3 BONIFICA ORDIGNI BELLICI
 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

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

3

21



**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

4

22



**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
 P00IA10AMBDI01C.pdf - e39bebbbfdf07960d4b49e35304f0a4c0
 P00IA10AMBDI02C.pdf - d4f8e21d1e1abf6210d96536202c643c
 P00IA10AMBFO01C.pdf - 1e2b780b81662c9fedfccc081c1bb0c1
 P00IA10AMBFO02C.pdf - 2081d3ef1677408db28ebec30668499f
 P00IA10AMBFO03C.pdf - c047901ac008211707ecf5575ac706e2
 P00IA10AMBFO04C.pdf - 060d0b85744bbb9f156d1a4830cec20c
 P00IA10AMBFO05C.pdf - 4aecdc81fe7b0d7aa317c09ca63edd5e9
 P00IA10AMBFO06C.pdf - 088254d19b2edcfef34e1f28551d36fe
 P00IA10AMBFO07C.pdf - 692dd915eb51ebcfffbd1cbb63e02746
 P00IA10AMBFO08C.pdf - 0a7b0bc4988fa39b3090329013b3facb
 P00IA10AMBFO09C.pdf - 509fb661712dad52dadcedb6e0f4434b
 P00IA10AMBPL01C.pdf - bb931a247c05a6e882548b41f3321391
 P00IA10AMBPL02C.pdf - 48b9c2b80241129cb667daf93f7e7379
 P00IA10AMBPL03C.pdf - eef94fff7a86394878d65b1a8302cfbf
 P00IA10AMBPL04C.pdf - d9868cee4a50a89f9fcc7e6b2daab919
 P00IA10AMBPL05C.pdf - 90d31eb532fac6c7fb45a9c12198be90
 P00IA10AMBPL06C.pdf - 9580c9c21ed39861f74364f82e59056f
 P00IA10AMBPP01C.pdf - 3873e1ef10b98197bdc48cf414f48fef
 P00IA10AMBPP02C.pdf - dc3ada8057dbdd277a23fe90a288e85c
 P00IA10AMBPP03C.pdf - b8cc0cd9ddea7f478cdf6677d0c7afd
 P00IA10AMBPP04C.pdf - 81affafbf3f493214adb912750442bf6e
 P00IA10AMBRE01C.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

5

23



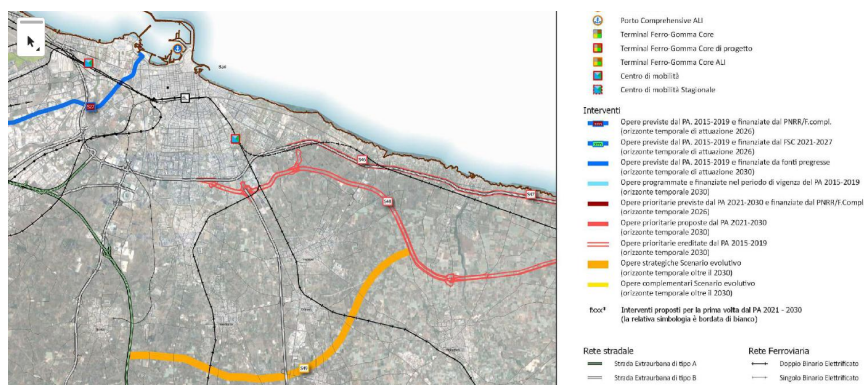
**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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

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

6

24



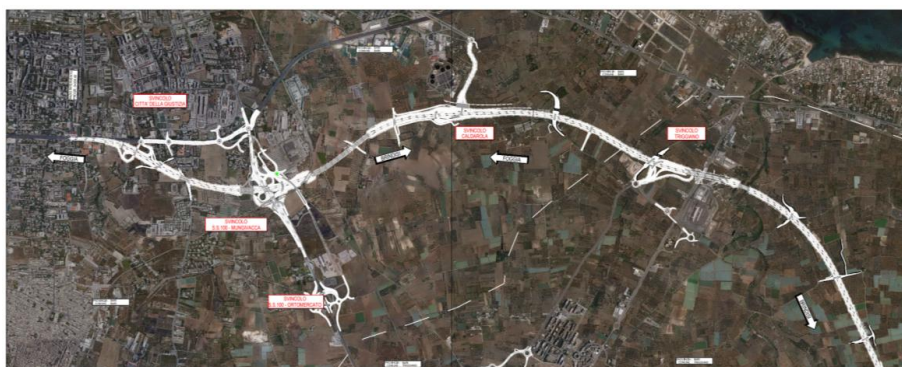
**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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



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

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

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."

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

8

26



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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 arboree arbustive, finalizzata alla rinaturalizzazione di aree intercluse e di quelle espropriate in ambito a valenza naturalistica, prevede la messa a dimora con idonei sestri 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;

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

9

27



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- 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

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

10

28



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- *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;*

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

11

29



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- 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, accesi 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”.*

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

30



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



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 Calderola. 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.

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

13

31



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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 ferroviaria 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;**

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

14

32



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- 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 e 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.

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

15

33



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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	(Qp-Qr)/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

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

16

34



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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*

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

17

35



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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 $(Qr-Qp)/Qr$ 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 le 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 miglie."'

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.

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

18

36



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

Per quanto riguarda OSA.2.3: *Progettare il territorio dai rischi idro-geologici*

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
I.14 Attraversamento delle aree a pericolosità	mq	Sommatoria delle aree a pericolosità interferite	Sommatoria delle aree a pericolosità nell'area di riferimento	$(Q_p - Q_r) / Q_r$
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	$(Q_p - Q_r) / Q_r$
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	$(Q_p - Q_r) / Q_r$

Il proponente afferma che: *"Dall'analisi di tali indicatori che rispondono all'obiettivo di proteggere il territorio classificato in termini di pericolosità idraulica (I.14) e geomorfologica (I.16), sono state confrontate le aree caratterizzate da pericolosità elevata e molto elevata interessate dal tracciato di riferimento rispetto a quelle interessate nell'intera area di riferimento. Per l'indicatore I.15 che tiene conto della vulnerabilità della falda, sono state confrontate le aree caratterizzate da vulnerabilità alta ed elevata interessate dal tracciato di riferimento rispetto a quelle interessate nell'intera area di riferimento."*

[...]

"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	-	-	-

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

19

37



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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.

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

20

38



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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)	-	-	-

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

21

39



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

	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 appiccavano 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:

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

22

40



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

- 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.

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

23

41



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA



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 ancorché 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

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

24

42



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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).

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

25

43



**REGIONE
PUGLIA**

**DIPARTIMENTO AMBIENTE, PAESAGGIO E QUALITÀ
URBANA**

SEZIONE TUTELA E VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

SERVIZIO OSSERVATORIO E PIANIFICAZIONE PAESAGGISTICA

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 (n.d.r. 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.

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

26

44



**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

27

45

**REGIONE
PUGLIA****DIPARTIMENTO MOBILITA'**
SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

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@postcert.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

Sezione Infrastrutture per la mobilità.
Via Gentile n. 52, Bari. tel. +039 0805404303



**REGIONE
PUGLIA**

DIPARTIMENTO MOBILITA'

SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

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 (proseguimento 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 riaggiungimento 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).*

www.regione.puglia.it

Sezione Infrastrutture per la mobilità.
Via Gentile n. 52, Bari. tel. +039 0805404303



**REGIONE
PUGLIA**

DIPARTIMENTO MOBILITA'

SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

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).

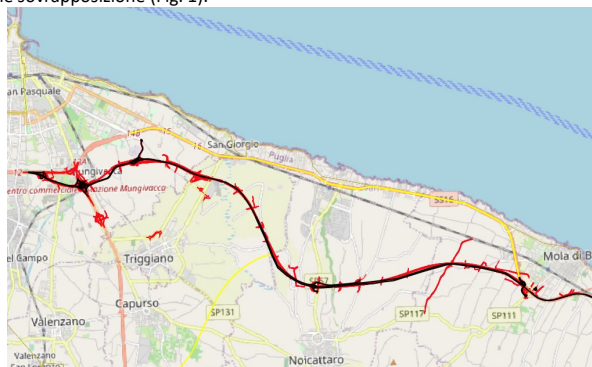


Figura 1-Itinerario di piano (nero) e di progetto (rosso) a confronto

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.

www.regione.puglia.it

Sezione Infrastrutture per la mobilità.
Via Gentile n. 52, Bari. tel. +039 0805404303



**REGIONE
PUGLIA**

DIPARTIMENTO MOBILITA'

SEZIONE INFRASTRUTTURE PER LA MOBILITA'

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 dello 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

www.regione.puglia.it

Sezione Infrastrutture per la mobilità.
Via Gentile n. 52, Bari. tel. +039 0805404303



Al Dirigente della Sezione Autorizzazioni Ambientali
SEDE

Parere definitivo espresso nella seduta del 11.01.2024

ai sensi del R.R.07/2022, pubblicato su BURP n. 44 dell'11.05.2022

Procedimento: ID VIA 10218: Valutazione di Impatto Ambientale articolo 6, comma 7, lettera a, del d. lgs. 152/2006 e smi.

VincA: NO SI *Indicare Nome e codice Sito*

Piano di Utilizzo delle terre e rocce da scavo NO SI

Oggetto: 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 del tratto compreso tra Bari Mungivacca e Mola di Bari, con adozione della sezione stradale B2 del D.M 05/11/2001.

Tipologia: D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii- l'allegato II – "progetti di competenza statale"

Autorità Comp. Ministero della Transizione Ecologica (MITE)

Proponente: ANAS S.p.A. Struttura Territoriale Puglia

Elenco elaborati esaminati.

Gli elaborati esaminati sono circa 750 e sono stati esaminati mediante download dal sito web "Portale Ambiente del Ministero dell'Ambiente" - "Procedimenti VIA".

Inquadramento territoriale ed indicazione degli eventuali vincoli ambientali/paesaggistici

L'intervento oggetto del presente studio riguarda la realizzazione di una variante alla SS 16 nel tratto compreso tra i comuni di Bari e Mola di Bari, dal km 802 al km 821 circa, con adozione della sezione stradale B del D.M. 5.11.2001. Nello specifico, l'opera si sviluppa nei comuni di Bari, Mola di Bari, Noicattaro e Triggiano, totalmente in provincia di Bari.

A livello regionale le opere di progetto ricadono nell'ambito 5 del PPTR "La Puglia Centrale" la zona 5.2 "La conca di Bari e il sistema radiale delle lame" e nella zona 5.3 "Il sud-est barese ed il paesaggio del frutteto". Quest'area è chiamata Terra di Bari ed è un territorio pianeggiante che si estende tra le Murge a ovest e il mare Adriatico a est. È una zona antropizzata, con un paesaggio omogeneo interrotto solo dalla presenza delle lame.

Nello specifico, le lame attraversate dalla viabilità in progetto sono tre:





- Lama Valenzano;
- Lama San Giorgio;
- Lama Giotta.

A livello provinciale, il piano evidenzia la carenza strutturale della rete stradale nell'area, in particolare per l'assenza di una rete di viabilità primaria e per la presenza di assi di penetrazione gravemente sottodimensionati nelle aree di maggiore densità del sistema urbano.

In tale contesto, tra i vari interventi individuati, si inserisce l'ammodernamento e potenziamento della terza corsia sulla SS 16 da Bari fino a Molfetta, verso nord, e fino a Mola, verso sud.

A livello comunale, sono stati consultati i rispettivi strumenti di pianificazione urbanistica locale, ovvero i P.R.G.C. dei comuni di Bari, Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari.

Nessuno dei piani regolatori consultati prevede la realizzazione della nuova variante della SS 16.

Il tracciato dell'intervento attraversa principalmente zone destinate all'agricoltura, con alcune intercettazioni di aree a servizio della residenza, zone di espansione edilizia o ambiti produttivi, nel comune di Bari.

A Triggiano e Noicattaro, l'intervento intercetta le aree di pertinenza e le aree annesse alle lame San Giorgio e Giotta.

La viabilità secondaria di progetto della strada San Marco (VS12) si inserisce invece all'interno di un ambito di valore rilevante, sempre relativo alla lama San Giorgio.

Lungo la variante sono previsti 7 svincoli e anche 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.

Di seguito una tabella riassuntiva dei vincoli



TIPOLOGIA VINCOLO		SI	NO
Siti Natura 2000 (SIC e ZPS - D.P.R. 357/97)			x
Vincolo paesaggistico - Corsi d'acqua (art. 142 del D.Lgs. 42/04 già vincolo L. 431/85)		x	
Vincolo paesaggistico - Zone Boscate (art. 142 del D.Lgs. 42/04 già vincolo L. 431/85)		x	
Vincoli paesaggistici - Area di notevole interesse pubblico (art. 136 del D.Lgs. 42/04)		x	
Vincolo Beni culturali (art. 10 del D.Lgs. 42/04 già vincolo L. 1089/1939)		x	
Vincolo archeologico (art. 142 del D.Lgs. 42/04)		x	
Zone a vincolo ambientale (Parchi e Riserve)			x
Vincolo idrogeologico - forestale (R.D. 3267/1923)			x
Aree soggette a rischio idraulico Piano di Assetto Idrogeologico	Fascia A	x	
	B	x	
	C	x	
Aree di rispetto di sorgenti e pozzi idropotabili			x

Descrizione dell'intervento

Il tracciato, di lunghezza complessiva pari a 19.600 m, è realizzato completamente in variante all'asse esistente e 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 la via Caldarola;
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.

Nello Studio di Impatto Ambientale, per individuare la migliore soluzione progettuale, sono state valutate tre alternative di tracciato, oltre all'opzione "zero" (non intervento) che è stata esclusa perché le attuali criticità di sicurezza stradale della SS16 sono tali da imporre un necessario intervento.

Le tre alternative di tracciato iniziano tutte in prossimità di Via Fanelli nel Comune di Bari e si ricongiungono alla strada esistente in corrispondenza della zona industriale di Mola di Bari.

Tutte le tre alternative prevedono una sezione stradale a doppia carreggiata con tre corsie per senso di marcia, mentre si differenziano principalmente per:

- il tracciato piano-altimetrico (in nuova sede rispetto alla SS16 esistente oppure in parziale adeguamento della stessa);
- l'estensione, il numero e le caratteristiche delle opere d'arte (gallerie e viadotti);
- gli svincoli/interconnessioni con la viabilità preesistente.

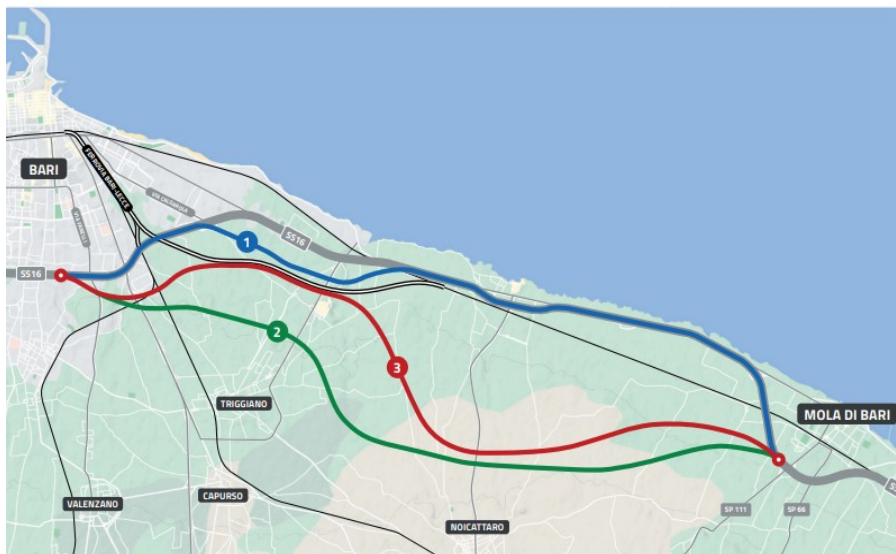
In particolare:

- L'alternativa 1 è lunga circa 19 km, di cui una parte coincide con l'attuale SS16 che viene riqualificata in sede, mentre il resto è di nuova costruzione. Nello specifico prevede la realizzazione di una variante fuori sede lunga circa 5,8 km, che si interconnette con la S.S. 16 esistente in corrispondenza di Via Caldarola. Il tratto di adeguamento in sede della S.S. 16, lungo circa 10,4 km, si sviluppa parallelamente alla costa e termina in corrispondenza dello svincolo di Rutigliano. Vengono previsti tre viadotti, per una lunghezza totale di circa 1.075 metri.
- L'alternativa 2 prevede la realizzazione di una variante fuori sede lunga circa 18,768 km, che si sviluppa a monte rispetto alle altre due alternative. Il tracciato attraversa il corridoio identificato a nord dallo svincolo della SS 100 (Ikea) e a sud dall'area dell'Ortomercato. Il tracciato si mantiene sempre in rilevato, passando in viadotto nei tratti in cui supera



viabilità interferite o corsi d'acqua. Vengono previsti otto viadotti, per una lunghezza complessiva di 2.105 metri.

- L'alternativa 3 prevede la realizzazione di una variante completamente in variante all'asse esistente, lunga circa 19,600 km. Il tracciato affianca la linea ferroviaria FSE per circa 3 km, poi si abbassa in trincea per superare la SP 60 e assume una giacitura est-ovest. Il tracciato si sviluppa in rilevato per il resto del suo percorso, con pendenze variabili tra lo 0,3 % e il 2,14%. Vengono previsti quattro viadotti di linea per una lunghezza complessiva di circa 935 metri e 7 gallerie artificiali, per una lunghezza complessiva di circa 800 metri.



Il proponente subordina la scelta tra queste soluzioni ad una valutazione comparativa delle tre alternative, considerando i seguenti fattori:

- Interesse pubblico: miglioramento della sicurezza stradale, riduzione dell'inquinamento atmosferico e acustico, miglioramento della mobilità, ecc.
- Costi: di realizzazione, di manutenzione e sociali.
- Impatto ambientale: sul territorio e il suolo, sulla vegetazione e la biodiversità, sul paesaggio e il patrimonio culturale, sui corsi d'acqua, la salute umana, ecc.

(Pag. 11 e seguenti dello SIA - Parte 3: Documento di fattibilità delle alternative)

Lo Studio di Impatto Ambientale, come previsto dalle linee guida SNPA per le opere pubbliche o di interesse pubblico, contiene la metodologia utilizzata per la valutazione della sostenibilità ambientale delle alternative di tracciato dell'opera stradale. Questa si basa su due principi di base:

- a. Coerenza con gli obiettivi individuati a monte della progettazione, al fine di limitare le possibili interferenze con l'ambiente circostante.
- b. Bilanciamento delle risorse necessarie per lo sviluppo dell'intervento: utilizzo delle risorse in modo efficiente minimizzando l'impatto ambientale.

In particolare, la metodologia adottata dal proponente prevede di sviluppare una sequenza logica che, partendo dalla definizione degli obiettivi ambientali che si intende raggiungere,



porta, attraverso la schematizzazione dei rapporti opera-ambiente, a determinare il bilancio delle risorse connesse all'opera.

I passaggi fondamentali seguiti per lo sviluppo della valutazione sono i seguenti:

1. Definizione degli obiettivi ambientali. In primo luogo, sono state analizzate le politiche di sostenibilità presenti a livello comunitario e nazionale, da cui estrapolare i principi fondamentali che, confrontati con la specifica tipologia di opera in esame, hanno permesso di individuare i macro-obiettivi che si intendono perseguire.
2. Scomposizione degli obiettivi macro-generalizzati in obiettivi specifici tra i quali vengono selezionati quelli legati al contesto generale in cui si inserisce l'opera.
3. Assegnazione di indicatori agli obiettivi specifici. A ciascun obiettivo specifico è stato assegnato uno o più indicatori al fine di poterne "quantificare" il grado di raggiungimento per ciascuna delle alternative considerate.

La metodologia permette di confrontare le diverse soluzioni alternative tra loro attraverso un'analisi comparativa rispetto al raggiungimento degli obiettivi di sostenibilità posti alla base dei processi progettuali. Il confronto è possibile in quanto la metodologia definita e applicata, prevede un processo in cui tutti gli indicatori, essendo rappresentativi del rapporto opera-ambiente, sono adimensionali e per loro stessa definizione normalizzati.

Nel dettaglio gli indicatori assumeranno un valore compreso tra "0" e "1": il valore sarà pari a "zero" per gli indicatori in cui l'obiettivo di sostenibilità è lontano dal suo perseguimento mentre sarà pari a "uno" per la totalità del recepimento dell'obiettivo predefinito di sostenibilità. Ne consegue che, maggiore è la presenza di numeri prossimi all'unità, maggiore è il soddisfacimento degli obiettivi da parte di quell'alternativa e quindi quella certamente perseguibile.

Senza citarli tutti, tra gli indicatori per i quali non sono state riscontrate differenze dal punto di vista ambientale tra le tre alternative, si riporta l'indicatore per cui il valore ottenuto è risultato pari a 1, ovvero per cui tutte le alternative hanno raggiunto a pieno l'obiettivo prefissato.

Tra gli indicatori ritenuti significativi per la scelta dell'alternativa 3 abbiamo:

- OSA 1.1 Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale
- OSA 2.1 Tutelare la salute e la qualità della vita
- OSA 2.2 Ottimizzare la funzionalità stradale
- OSA 2.4 Minimizzare il disturbo durante la realizzazione dell'opera
- OSA 4.1 Conservare e tutelare la biodiversità

L'alternativa 1 risulta essere maggiormente significativa per i seguenti obiettivi:

- OSA 1.1 Garantire un'adeguata tutela del patrimonio culturale
- OSA 1.2 Progettare opere coerenti con il paesaggio
- OSA 3.2 Contenere il consumo di suolo in particolare nelle aree sensibili

L'alternativa 2 risulta invece maggiormente significativa per i seguenti obiettivi:

- OSA 1.2 Progettare opere coerenti con il paesaggio
- OSA 2.1 Tutelare la salute e la qualità della vita
- OSA 2.2 Ottimizzare la funzionalità stradale
- OSA 2.3 Proteggere il territorio dai rischi idro-geo-morfologici

Pertanto, in base a quanto emerso dalla metodologia di confronto condotta dal proponente, la scelta della migliore soluzione di progetto sembrerebbe ricadere sull'alternativa 3 che,



perseguendo i principali obiettivi ambientali, appare quella meglio rispondente ai criteri di sostenibilità.

(pag. 36 e seguenti della Relazione Generale Tecnica Illustrativa)

A completamento di quanto emerso dall'applicazione della metodologia e dalla stima degli indicatori, l'analisi costi-benefici (ACB) condotta parallelamente dal proponente nello SIA, ha portato alla conferma della medesima soluzione come migliore alternativa di progetto.

Premesso che l'analisi costi-benefici (ACB) è una metodologia utilizzata per valutare la convenienza economica e sociale di un progetto, essa si è basata sulla comparazione tra i benefici e i costi economici di ciascun intervento, attualizzati in base a un tasso di sconto sociale (il costo opportunità del denaro, ovvero il rendimento che si potrebbe ottenere investendo le risorse del progetto in un'altra attività).

In particolare, l'analisi C/B è stata eseguita attraverso:

1. La definizione dell'orizzonte temporale di osservazione: 30 anni, come previsto per le nuove infrastrutture stradali dal Regolamento delegato (UE) n. 480/2014, Allegato I, "Periodi di riferimento di cui all'articolo 15, paragrafo 2".
2. L'identificazione e quantificazione dei costi e dei benefici sia economici diretti, che indiretti, come le esternalità positive e negative.

I costi considerati sono stati:

- costi d'investimento per la realizzazione dell'opera.
- costi di gestione (manutenzione ordinaria e straordinaria dell'opera).

I benefici considerati sono stati:

- Variazioni del costo generalizzato del trasporto su strada: il risparmio dei tempi di viaggio e l'incremento delle percorrenze.
 - Variazione del costo dell'incidentalità: la riduzione del numero di incidenti.
 - Variazione del costo dell'inquinamento atmosferico: la riduzione delle emissioni inquinanti.
 - Valore residuo delle opere: il valore dell'opera al termine della sua vita utile.
3. La selezione del tasso di sconto sociale: assunto pari al 3% come previsto dal Regolamento di esecuzione (UE) n. 207/2015, e ribadito nelle Linee Guida ministeriali alla redazione dell'Analisi Costi benefici.
 4. Il calcolo di due indicatori sintetici di sostenibilità economica per tutte le alternative: il VANE e il TIRE.

Il VANE (Valore Attuale Netto Economico) è il beneficio netto aggregato dell'intervento, attualizzato al tasso di sconto sociale - se il VANE è positivo, il progetto è economicamente sostenibile.

Il TIRE (Tasso Interno di Rendimento Economico) utilizzato per determinare la redditività di un potenziale investimento, basandosi sul flusso di cassa previsto, è il tasso di sconto che rende il VANE nullo individuando così un tetto per il tasso effettivo d'interesse oltre il quale il progetto non è più conveniente. Se il TIRE è superiore al tasso di interesse prevalente sul mercato dei capitali, il progetto è economicamente sostenibile.

I risultati dell'ACB condotta mettono in evidenza che il progetto è economicamente sostenibile, qualunque sia l'alternativa esaminata. Il VANE dei tre tipi di intervento è sempre positivo e il TIRE è superiore al tasso di sconto sociale in tutte le ipotesi. Ciò significa che i



benefici economici dell'intervento superano i costi, anche considerando il costo opportunità del denaro.

In particolare, i benefici economici dell'intervento sono dovuti principalmente ai seguenti fattori:

- a. Il risparmio dei tempi di viaggio, che genera un beneficio economico indiretto per gli utenti del trasporto.
- b. La riduzione del numero di incidenti, che genera un beneficio economico diretto per la collettività.
- c. La riduzione delle emissioni inquinanti, che genera un beneficio economico indiretto per la collettività.

Tuttavia, si possono riscontrare differenze evidenti:

- l'alternativa 1 è caratterizzata da un VANE al termine dei 30 anni di analisi pari a 9,64 M€ (ovvero i benefici per la collettività superano i costi da essa sostenuti per tale valore), con un TIRE superiore al tasso sociale di attualizzazione solo di un paio di punti decimali (un TIRE più basso del tasso di interesse prevalente sul mercato dei capitali mette in evidenza che è più conveniente investire le risorse previste per l'intervento su quest'ultimo poiché, così facendo, si otterrebbe un rendimento più elevato);
- l'alternativa 2 ha un comportamento economico decisamente migliore della precedente, con un rapporto B/C pari a 1,23 e un VANE di poco inferiore a 110 M€;
- l'alternativa 3 è quella che presenta il rapporto tra benefici e costi migliore in assoluto (pari a 1,37), con un VANE che supera i 150 M€ e un TIRE di oltre due punti superiore al tasso sociale di attualizzazione.

In base a questi risultati, anche l'ACB mostra che **l'alternativa 3 è quella che genera i maggiori benefici** per la collettività avendo un TIRE più elevato, un VANE più alto e un B/C più elevato rispetto alle altre due alternative.

	Alternativa 1	Alternativa 2	Alternativa 3
Costi totali:			
• costi di investimento iniziale,	370 295 257.44 €	475 596 064.26 €	417 003 960.67 €
• costi di manutenzione			
Benefici totali:			
• Riduzione del costo generalizzato del trasporto,	379 936 586.50 €	583 881 803.27 €	570 447 439.22 €
• Riduzione dell'incidentalità,			
• Valore residuo al termine del periodo di analisi			
VANE	9 641 329.06 €	108 285 739.01 €	153 443 478.56 €
TIRE	3,2%	4.3%	5.1%
Rapporto B/C	1,03	1,23	1,37

Viene descritta nella Parte 6 dello SIA, LA SIGNIFICATIVITÀ DEGLI IMPATTI E LE MITIGAZIONI, analizzando tutte le componenti di impatto su aria e clima, geologia e acque, territorio e suolo, biodiversità, rumore, salute umana e paesaggio e patrimonio culturale. Inoltre, è stato dedicato uno studio sulla Vulnerabilità dell'opera ai cambiamenti climatici.



Nello studio si ritiene quindi il progetto compatibile con il contesto di previsto inserimento e l'impatto relativo alla qualità **dell'aria, delle acque, la biodiversità** risulta **non significativo**.

In considerazione delle opere di mitigazione previste, l'impatto sulla salute umana in relazione all'alterazione del clima acustico (Rumore) può considerarsi **scarsamente significativo**.

L'alterazione dei caratteri del **paesaggio del patrimonio culturale** possono considerarsi quindi **scarsamente significativi** in quanto se è vero che l'introduzione di nuovi elementi modifica la configurazione del territorio, il loro impatto risulta mitigato grazie agli interventi di inserimento paesaggistico ed ambientale previsti, che concorrono a far sì che le nuove opere si inseriscano in maniera coerente con gli elementi del contesto territoriale preesistenti, di fatto non alterando la percezione del sistema paesaggistico generale nel quale si inserisce l'infrastruttura oggetto di intervento.

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

Circa l'impatto sulla **salute umana**, nel caso della ricaduta da inquinamento atmosferico, è non significativo; mentre in relazione all'inquinamento acustico è scarsamente significativo.

Particolarmente interessante è lo studio che porta alla sintesi espressa nella Tabella 3-16 Vulnerabilità dell'opera agli impatti climatici e valutazione del rischio (fase di esercizio). Gli accorgimenti previsti per ridurre questi impatti si riversano nella scelta di una pavimentazione, che prevede l'utilizzo di bitume modificato "hard" (mediante l'aggiunta di polimeri, elastomeri e loro combinazioni) presenta particolari doti di resistenza sia dal punto di vista meccanico che della durabilità e permette di far fronte alle maggiori sollecitazioni evidenziate dall'analisi del rischio climatico (aumento temperature, incendi, etc.).

Infatti, la maggior resistenza data da questo tipo di pavimentazione comporta, ad esempio, una riduzione nella formazione di buche e crepe in percentuale molto più alta rispetto a quella convenzionale (si stima che la maggiore resistenza alla formazione di fessurazioni sia 3 volte superiore all'asfaltatura tradizionale).

Valutazione Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo

La realizzazione delle opere oggetto del presente progetto determina la produzione complessiva di 2.711.982 mc (in banco) di materiali di scavo.

Di seguito viene riportata una tabella che sintetizza i volumi complessivi del bilancio dei materiali di scavo relativo alle opere in progetto che comprende i volumi di scavo, il fabbisogno di volume da reimpiegare internamente e i materiali in esubero.

Per quanto riguarda il materiale in esubero, pari a **circa 1.020.524 mc**, considerando che, come riportato nella Tabella 14, la quantità di materiale gestito come rifiuto risulta pari a **circa 489.482 mc**, i materiali che saranno gestiti come sottoprodotti presso siti esterni al cantiere ammontano a **circa 531.041 mc**.

Inoltre, sono stati computati a parte il volume di scotico prodotto e il volume di vegetale necessario da porre in opera. Di seguito si riporta tale bilancio, da cui risulta un esubero che, dopo essere stato caratterizzato in cumulo, sarà alternativamente gestito come rifiuto o come sottoprodotto in base ai risultati analitici.



Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della Valutazione del Piano di Utilizzo Terre e Rocce da scavo per gli interventi ivi proposti, richiamate le indicazioni di cui alla DPR 120/2017, il Comitato formula giudizio di compatibilità ambientale favorevole.

Valutazione di Impatto Ambientale

Esaminata la documentazione, valutati gli studi trasmessi al fine della valutazione di impatto ambientale per gli interventi ivi proposti, richiamati i criteri per la Valutazione Ambientale di cui alla Parte II del d. lgs. 152/2006, il Comitato formula il proprio parere di competenza ex art. 4 co.1 del r.r. 07/2022, ritenendo che:

gli impatti ambientali attribuibili al progetto in epigrafe possano essere considerati non significativi e negativi. -