

## SCHEDA SULL'OPERA – SS16 ADRIATICA BARI-MOLA

### INQUADRAMENTO

Il progetto sottoposto a dibattito pubblico riguarda una variante alla Strada Statale 16 "Adriatica" nel tratto che oggi attraversa i comuni di Bari, Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari, tutti in provincia di Bari.

L'intervento è inserito nel Contratto di programma 2016-2020, sottoscritto tra ANAS Spa e Ministero delle Infrastrutture e dei trasporti, e nella delibera CIPE n. 54/2016 che ha approvato il Piano operativo infrastrutture, finanziando parzialmente l'opera con i Fondi sviluppo e coesione (FSC).

L'intervento è inoltre compreso nel Piano urbano della mobilità sostenibile (PUMS) della Città metropolitana di Bari, che nel quadro programmatico riporta fra gli interventi stradali: *"Intervento di ammodernamento della SS 16 Adriatica, nel tratto Bari-Mola di Bari, per risolvere i fenomeni di congestione della città metropolitana, migliorare il collegamento verso il porto Ten-T core e l'interporto Ten-T core di Bari a nord e il collegamento con il Salento verso sud"*.

Il nuovo collegamento stradale inizierà nel Comune di Bari, in prossimità di Via Fanelli, per poi ricongiungersi, dopo aver attraversato i territori dei Comuni di Triggiano e Noicattaro, all'attuale SS 16 in corrispondenza della zona industriale di Mola di Bari.

La scelta del nuovo tracciato, immaginato come una strada a scorrimento veloce, è stata oggetto di un serrato confronto tra le **amministrazioni locali interessate dall'opera** su tre diverse alternative progettuali, conclusosi il **19 dicembre 2019** con la **Conferenza di Servizi preliminare**, svoltasi secondo quanto previsto dall'art. 27, comma 3 del Dlgs 50/2016.

#### 1.1 Le ragioni dell'opera

L'intervento proposto intende rispondere a due tipologie di esigenze, le prime di natura trasportistica:

- **migliorare l'accessibilità** al territorio, riducendo gli importanti fenomeni di congestionamento del traffico che attualmente caratterizzano questo tratto di SS 16 Adriatica;
- **decongestionare i centri abitati** spostando i flussi di traffico verso aree meno urbanizzate;
- **incrementare la sicurezza stradale** delle infrastrutture esistenti, riducendo il tasso di incidentalità e favorendo il comfort di marcia.

Le seconde di natura ambientale o socioeconomica:

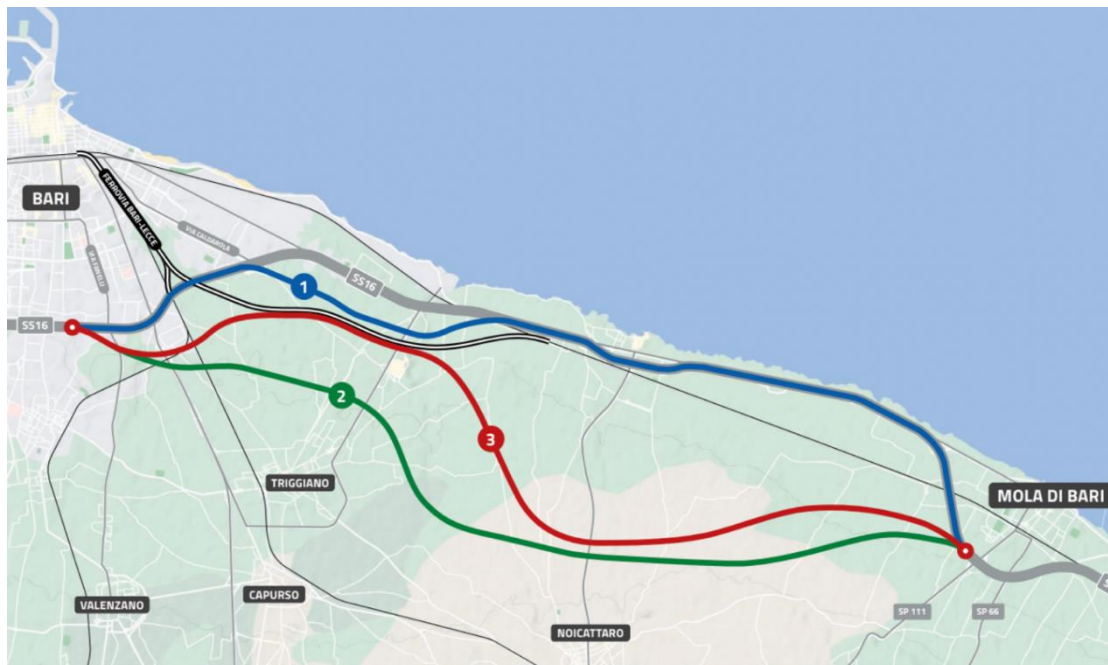
- **ridurre l'inquinamento atmosferico e il rumore**, dal momento che la nuova infrastruttura in progetto contribuirà a decongestionare le aree urbane e costiere.
- **migliorare la competitività territoriale** grazie al potenziamento della rete infrastrutturale nazionale ed all'innalzamento del livello di servizio.

Anche il Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) di Bari evidenzia la carenza strutturale della rete stradale nell'area barese. In questo contesto gli interventi individuati dal Piano comprendono l'ammodernamento e potenziamento della SS 16 "Adriatica", verso nord da Molfetta a Bari e verso sud da Bari a Mola di Bari.

### 1.2 I tracciati studiati

**Nell'individuazione del tracciato** sono state prese in considerazione l'Opzione 0 (non intervento) e **altre tre alternative progettuali**, caratterizzate da una sezione stradale di tipo B – strada extraurbana principale (di larghezza pari a 32 m con tre corsie per senso di marcia).

Sulla base del confronto delle alternative progettuali studiate e delle stime sul traffico e delle valutazioni economico-sociali, il **19 dicembre 2019 la Conferenza di Servizi preliminare** ha raccolto le indicazioni dei comuni interessati ed ha indicato **l'alternativa 3** come tracciato preferenziale da realizzare e da sottoporre a Dibattito Pubblico. Per completezza si riporta una breve descrizione dell'alternativa 1 e 2 e un maggiore dettaglio dell'alternativa 3 (sottoposta a Dibattito Pubblico).



Le tre soluzioni progettuali alternative: Alternativa 1 (blu) – Alternativa 2 (verde) – Alternativa 3 (rosso).  
Con doppio tratto nero il tracciato previsto della nuova ferrovia Bari-Lecce

### **Alternativa 1**

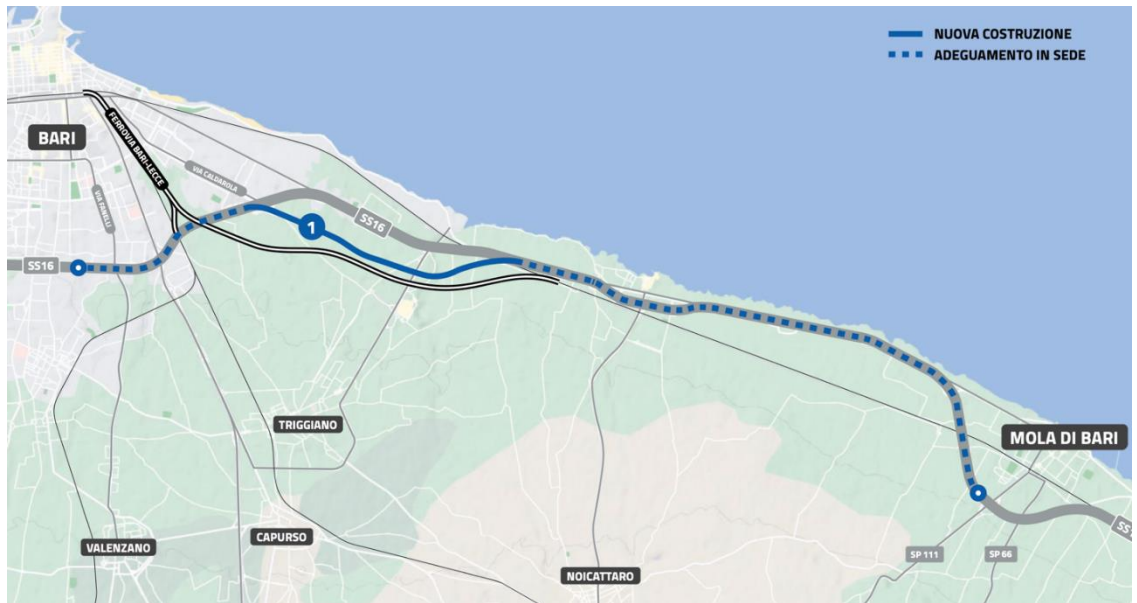
Il tracciato dell'**alternativa 1** è lungo circa **19 km**. Per i primi 2 km il percorso segue la sede stradale esistente, da cui si distacca dopo lo svincolo di collegamento con via Caldarola. Procede poi su un nuovo tratto in variante per circa 5,8 km e successivamente, per ulteriori 10,4 km circa, ripercorre la SS 16 attuale.

Nei tratti di adeguamento della strada esistente si prevede di elevarla al tipo B – strada extraurbana principale (larghezza pari a 32 m con tre corsie per senso di marcia) - come il resto del tracciato, attraverso

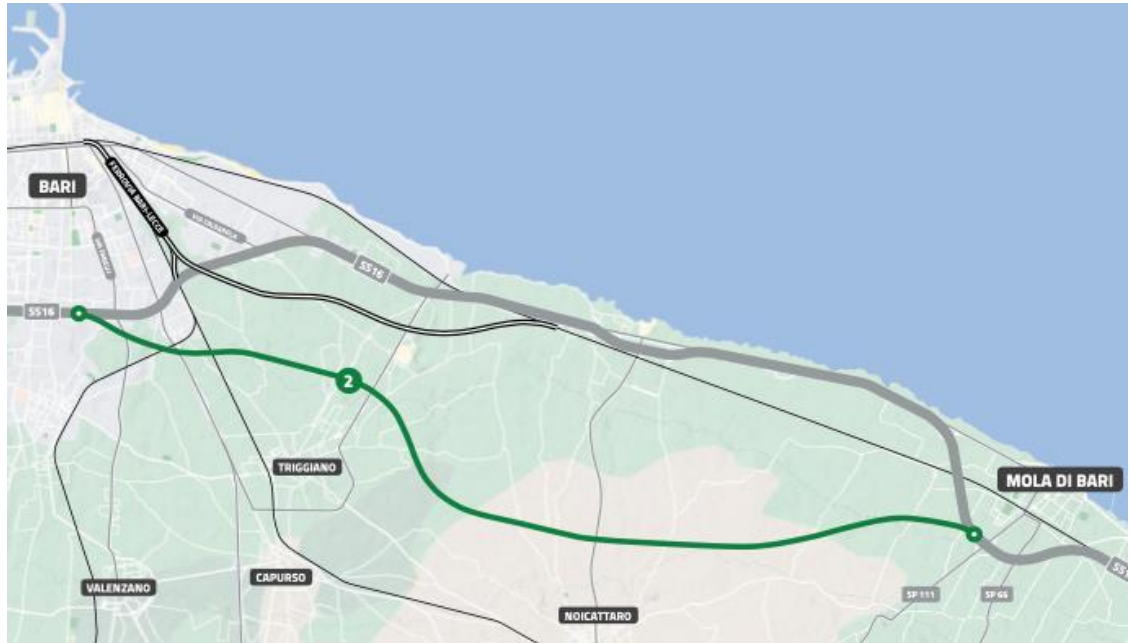
un sostanziale allargamento della sede stradale per inserire la terza corsia e la corsia di emergenza e per mettere a norma lo spartitraffico.

Per ridurre l'impatto sul territorio costiero derivante dall'adeguamento della SS 16 esistente, l'ampliamento della sede stradale si sviluppa interamente verso il lato a monte, mentre sul lato mare il limite di progetto coincide con quello dell'infrastruttura esistente. Complessivamente l'opera prevede la realizzazione di tre viadotti per una lunghezza totale 1075 metri.

Per l'alternativa 1 è stato stimato un costo complessivo d'intervento inclusi gli oneri di sicurezza di **366 milioni di euro**.



Alternativa 2



L'**alternativa 2** ha una lunghezza complessiva di circa 18,8 km, si sviluppa più a monte rispetto all'alternativa 1 ed è interamente di nuova costruzione. Il tracciato in variante inizia in prossimità di via Fanelli dopo lo svincolo di corso Alcide De Gasperi e devia verso sud con un'ampia "esse" per inserirsi nel corridoio limitato a nord dallo svincolo della SS 100 (in prossimità del sito Ikea) e a sud dall'area dell'Ortomercato.

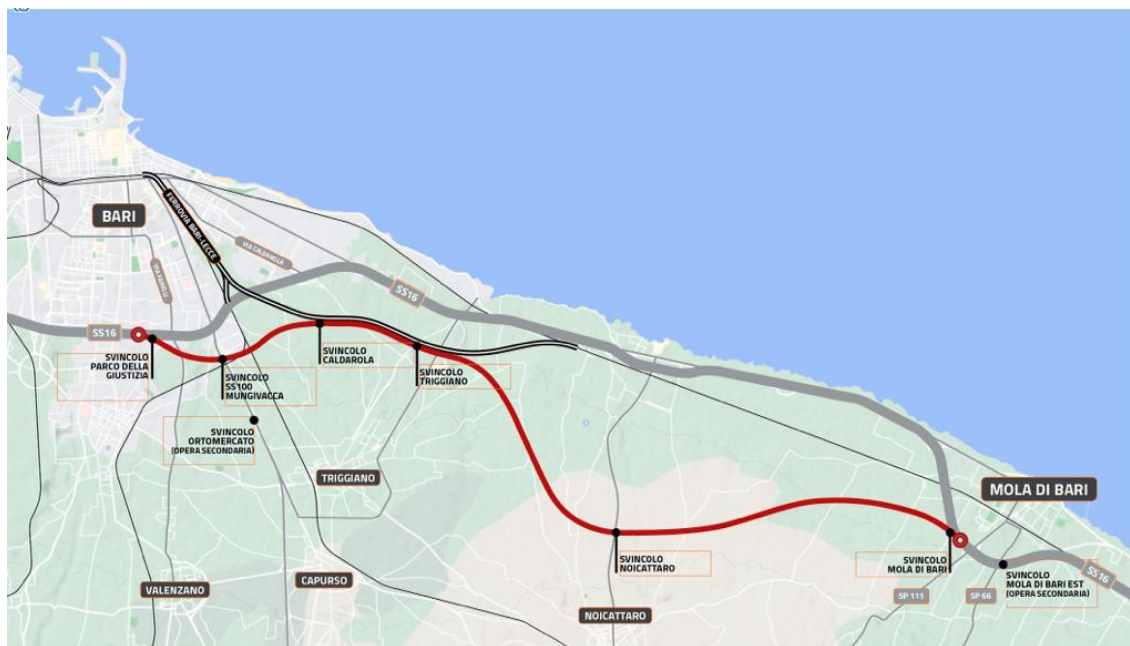
Si sviluppa quindi in direzione sud-est fino dell'intersezione con la SP 60, in corrispondenza della quale devia verso sud; dopo circa 800 metri con una curva a sinistra riprende la direzione est, scavalcando la lama S. Giorgio e passando 2 km a nord dell'abitato di Noicattaro. Il tracciato devia poi prima verso nord, poi nuovamente verso sud allineandosi con l'esistente SS 16, cui si connette all'altezza della SP 111 nel Comune di Mola di Bari. Complessivamente sono previsti 8 viadotti, per una lunghezza complessiva di 2105 metri. Per l'alternativa 2 è stato stimato un costo complessivo d'intervento inclusi gli oneri di sicurezza di **465 milioni di euro**.

## 2. Il tracciato sottoposto a dibattito pubblico

### Alternativa 3

Sulla base del confronto delle alternative progettuali la Conferenza di Servizi preliminari ha raccolto le indicazioni dei comuni interessati e ha indicato l'alternativa 3 come tracciato preferenziale da realizzare e da sottoporre a Dibattito Pubblico.

La nuova infrastruttura ha una lunghezza complessiva di 19,6 km completamente in variante rispetto alla SS 16 esistente. Prevede la realizzazione di una sezione stradale di categoria tipo B (strada extraurbana principale) con larghezza complessiva di 32 metri, con due carreggiate con 3 corsie per senso di marcia.



Analogamente alla soluzione 2, il tracciato inizia in prossimità di via Fanelli immediatamente dopo lo svincolo di Carrassi-Carbonara (corso Alcide De Gasperi). Subito dopo devia verso sud con una “esse” e si allinea al corridoio definito a nord dall’area produttiva-commerciale e a sud dal sistema ferroviario costituito dalla nuova linea per il Riassetto del Nodo di Bari - tratta Sud - Variante di tracciato tra Bari C.le e Bari Torre a Mare, in corso di realizzazione da parte di Rete Ferroviaria Italiana (RFI) e dalla Ferrovia del Sud Est (FSE) che prima affianca e poi attraversa. Nel tratto di affiancamento, per circa 3 km alla linea di RFI, il tracciato alterna curve sinistra-destra-sinistra di ampio raggio e ha una pendenza costante discendente che sostanzialmente ricalca quella ferroviaria, in modo da garantire la risoluzione delle interferenze di natura viabilistica o idraulica.

Prima di superare, in viadotto, l’incisione della lama S. Giorgio, la nuova strada si abbassa progressivamente di quota e sottopassa con una galleria artificiale la SP 60 Triggiano - San Giorgio. Al termine della galleria devia verso sud con una ampia curva, in rettilineo costeggia l’abitato di Triggiano e poi assume un andamento est-ovest superando il paese circa 1,5 km più a sud.

Subito dopo la lama Giotta il tracciato si sviluppa in trincea (2-3 metri più basso del piano campagna) e poi seguendo il profilo naturale del terreno risale di quota passando in rilevato (3-4 metri più alto del piano campagna), con una pendenza dell’1%. Con una successione di ampie curve si sposta quindi verso nord avvicinandosi alla strada statale SS 16 esistente, alla quale infine si connette.

Per favorire le connessioni con la viabilità locale, sono previsti, lungo il tracciato, sei svincoli:

1. svincolo Cittadella della giustizia in corrispondenza delle vie Lagravinese e Vassallo;
2. interconnessione con SS 100 in zona Mungivacca;
3. svincolo Caldarola di raccordo fra il tracciato in progetto e la via Caldarola;
4. svincolo Triggiano, in corrispondenza della provinciale SP 60 Triggiano-Torre a Mare (San Giorgio);
5. svincolo Noicattaro in corrispondenza della provinciale SP 57 Noicattaro-Torre a Mare;
6. svincolo Mola di Bari in corrispondenza della connessione con l’attuale SS 16;

Sono previsti inoltre altri interventi di nuova realizzazione o di riqualifica di tratti esistenti per razionalizzare le viabilità locali limitrofe al tratto in progetto al fine di aumentarne la fruibilità:

- riqualificazione della SS 16 esistente nel tratto compreso tra la via Lagravinese (a servizio della futura Cittadella della Giustizia) e la via Giovanni Amendola (prosecuzione della SS 100 in penetrazione verso il centro di Bari);

- ammodernamento dello svincolo Ortomercato sulla SS 100 di raccordo con il tracciato e la SS 100 nel Comune 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 in corrispondenza della circonvallazione nord dell'abitato di Triggiano;
- nuovo collegamento tra la strada comunale Masseriola e la SP 57 con connessione in corrispondenza del nuovo svincolo di Noicattaro;
- adeguamento della viabilità locale nord-sud nel comune di Mola di Bari fino alla SP 117 per un'estensione complessiva di 3 km;
- adeguamento della rampa di ingresso in corrispondenza dell'attuale connessione tra la SS 16 e la litoranea a Mola di Bari est in località Cozze che migliora la connessione con le viabilità locali.

Completa il progetto viabilistico il ripristino della continuità di tutte le viabilità minori interessate dagli interventi di cui sopra. Complessivamente per superare sia la viabilità stradale e ferroviaria, sia i corsi d'acqua interferiti sono previsti 4 viadotti e 3 gallerie artificiali.

I viadotti previsti sono i seguenti:

1. viadotto Lama Valenzano di estesa pari a circa 115 m;
2. viadotto Ferrovie Sud Est + Lama San Marco di estesa pari a circa 660 m;
3. viadotto Lama San Giorgio in comune di Triggiano di estesa pari a circa 90 m;
4. viadotto Lama Giotta in comune di Noicattaro di estesa pari a circa 70 m;

Le 3 gallerie artificiali sono previste per risolvere l'intersezione con la via Fanelli (di estesa pari a circa 80 m), con la SS 100 (di estesa pari a circa 60 m), con la SP 60 in comune di Triggiano. Al termine dei lavori è previsto il ripristino della morfologia originaria e la continuità del sistema viario.

### **3. Iter progettuale**

L'intervento proposto si deve rapportare con strumenti di pianificazione di vario livello: regionale, provinciale, intercomunale e comunale.

Il progetto è stato già oggetto di confronto con le amministrazioni locali interessate dall'opera e, a seguito di incontri e confronti, il 19 dicembre 2019 si è conclusa la Conferenza di Servizi preliminare (svoltasi secondo quanto previsto dall'art. 27, comma 3 D.Lgs 50/2016).



La Conferenza ha raccolto le indicazioni dei comuni territorialmente interessati portando alla scelta di quale tracciato realizzare fra le tre alternative analizzate: **l'alternativa 3**.

**In ragione dell'importanza dell'opera, per estensione e per costo, è stato attivato il Dibattito Pubblico, che quindi avrà come obiettivo quello valutare e discutere la soluzione adottata al fine di raccogliere contributi funzionali a migliorarne la progettazione.**

Una volta concluso il dibattito pubblico, ANAS Spa valuterà quanto emerso durante il confronto, eventualmente integrando il Progetto di fattibilità tecnica ed economica (PFTE).

A conclusione del dibattito pubblico il PFTE verrà trasmesso al Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del parere ai sensi dell'art. 215 del D.Lgs 50/2016.

Successivamente, il progetto verrà sottoposto alle procedure autorizzative di competenza statale per la Verifica preventiva dell'interesse archeologico e la Valutazione di impatto ambientale.

Successivamente si potrà procedere con la Conferenza di Servizi decisoria per la localizzazione dell'opera pubblica di interesse statale ai sensi del DPR 18 aprile 1994, n. 383, il che comporta anche l'approvazione delle necessarie varianti agli strumenti urbanistici e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio ai sensi dell'art. 10 del dpr 3 giugno 2001, n. 327.

### **3.1. Fasi e tempi di realizzazione dell'opera sottoposta a dibattito pubblico**

Il processo di realizzazione dell'intervento è articolato in tre frasi principali.

La **fase 0** è di **circa 12 mesi** e prevede diverse attività preliminari all'avvio della costruzione:

- acquisizione delle aree e degli immobili da espropriare;
- operazioni di bonifica da eventuali ordigni bellici;
- allestimento del campo base e dei cantieri operativi;
- realizzazione delle piste di cantiere.

Successivamente, nella **fase 1**, è prevista la realizzazione del corpo stradale che prevede una **durata di 26 mesi**.

Infine, nella **fase 2**, l'ultima fase della **durata di 16 mesi**, il cantiere termina con le sistemazioni ambientali-paesaggistiche e con la posa in opera delle barriere di sicurezza e fonoassorbenti, nonché con la segnaletica orizzontale e verticale; successivamente si procede allo smantellamento delle aree di cantiere ed al ripristino delle condizioni precedenti l'installazione.



Complessivamente i tempi di realizzazione dell'opera sono previsti in **4,5 anni**.

CONFERENZA STAMPA