



Dibattito pubblico
SS 16 Adriatica Bari-Mola
**Relazione conclusiva
della coordinatrice**

23 maggio 2022

Sommario

PREMessa	5
IL DIBATTITO PUBBLICO IN NUMERI	6
DESCRIZIONE SINTETICA DELL'OPERA	7
ITER PROGETTUALE E AUTORIZZATIVO	7
LE RAGIONI DELL'OPERA	8
LE ALTERNATIVE STUDIATE	9
IL TRACCIATO PROPOSTO	11
ARCHEOLOGIA, PAESAGGIO E AMBIENTE	11
I CANTIERI E I TEMPI DI REALIZZAZIONE	12
IL DIBATTITO PUBBLICO	14
CONSIDERAZIONI GENERALI	14
LE CONDIZIONI DI CONTESTO	14
CONSIDERAZIONI GENERALI SUL DIBATTITO PUBBLICO	14
LE PROCEDURE AUTORIZZATIVE E LE CONDIZIONI DI LEGITTIMITÀ DEL DIBATTITO	15
LE ATTIVITÀ SVOLTE	16
LA PROGETTAZIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO	16
LO SVOLGIMENTO DEL DIBATTITO PUBBLICO	18
L'INFORMAZIONE E LA COMUNICAZIONE AL PUBBLICO	22
SINTESI DEI TEMI EMERSI	26
L'OPPORTUNITÀ E LE RAGIONI DELL'OPERA	26
LE ALTERNATIVE DI TRACCIATO	27
IL TRACCIATO PRESCELTO	29
LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'OPERA E LA SUA RELAZIONE CON IL CONTESTO	29
I POSSIBILI IMPATTI DELL'OPERA	31
I CANTIERI E L'ESECUZIONE DEI LAVORI	35
TEMPI E FASI DI CANTIERIZZAZIONE	35
ESPROPRI E INDENNIZZI	36
QUADRO SINOTTICO DEI TEMI EMERSI	39
CREDITI	49



Premessa

Il dibattito pubblico sulla variante alla Strada Statale 16 “Adriatica” nel tratto che attraversa i Comuni di Bari, Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari, è stato indetto dal proponente dell’opera, Anas spa, che ha elaborato il dossier di progetto e ha collaborato a tutte le fasi del processo.

Il dibattito pubblico è stato coordinato da Maddalena Rossi di Avventura Urbana srl, società individuata dal Responsabile della Struttura Territoriale Regionale Anas Puglia.

Il dibattito si è svolto secondo le prescrizioni del dpcm 76/2018 e non ha usufruito della possibile proroga dei tempi del processo, prevista dalla norma.

Come prescritto dalla legge, il percorso si è aperto il 10 febbraio 2022 con la presentazione del dossier di progetto e si è chiuso il 23 maggio 2022 con la presentazione da parte della coordinatrice della Relazione conclusiva, inviata alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) e al proponente dell’opera.

Il proponente attraverso un proprio dossier conclusivo espliciterà le osservazioni che accoglierà e quelle che saranno respinte, motivando le scelte. Il dpcm 76/2018 prevede che questo Dossier conclusivo sia presentato entro e non oltre 60 giorni dalla pubblicazione della relazione conclusiva a cura del coordinatore del Dibattito Pubblico (che deve essere allegata al dossier, di cui costituisce parte integrante).

In merito alle attività svolte nel corso del dibattito pubblico, sono stati organizzati una Conferenza stampa di lancio, quattro Incontri informativi territoriali, tre Incontri di approfondimento tematico e due Tavoli tecnici.

A seguire il calendario degli Incontri pubblici:

- **03 marzo 2022**, Conferenza stampa di presentazione dell’opera e del dibattito pubblico;
- **07 marzo 2022**, Primo Incontro informativo territoriale - Bari;
- **17 marzo 2022**, Secondo Incontro informativo territoriale - Triggiano;
- **21 marzo 2022**, Terzo Incontro informativo territoriale - Noicattaro;
- **28 marzo 2022**, Quarto Incontro informativo territoriale – Mola di Bari;
- **04 aprile 2022**, Primo Incontro di approfondimento online sul tema “Ambiente e paesaggio”;
- **11 aprile 2022**, Secondo Incontro di approfondimento online sul tema “Sistema produttivo ed economico”;
- **19 aprile 2022**, Terzo Incontro di approfondimento online sul tema “Tempi e fasi di cantierizzazione.

A seguire il calendario dei Tavoli tecnici:

- **31 marzo 2022**, Primo Tavolo tecnico;
- **26 aprile 2022**, Secondo Tavolo tecnico.

Inoltre, in preparazione degli Incontri informativi territoriali, sono stati organizzati, con il sostegno di alcuni Comitati di cittadini, quattro Sopralluoghi nelle aree interessate dal passaggio dell’Opera, aperti a tutta la cittadinanza:

- **17 marzo 2022**, Primo Sopralluogo - Lama San Giorgio, Comune di Triggiano;
- **21 marzo 2022**, Secondo Sopralluogo – Lama Giotta e Territori Agricoli, Comuni di Triggiano e Noicattaro;
- **27 marzo 2022**, Terzo Sopralluogo – SS16 da Bari a Mola di Bari;
- **27 marzo 2022**, Quarto Sopralluogo – Svincolo di Rutigliano e Territori Agricoli, Comune di Mola di Bari.

Il dibattito pubblico in numeri



4
INCONTRI INFORMATIVI
TERRITORIALI



3
INCONTRI DI
APPROFONDIMENTO



2
INCONTRI
TECNICI



622
PARTECIPANTI



12
QUADERNI
DEGLI ATTORI



1
CONFERENZA
STAMPA



7
COMUNICATI
STAMPA



148
ARTICOLI
STAMPA



27
POST PAGINA
FACEBOOK



273.692
VISUALIZZAZIONI



173.381
PERSONE RAGGIUNTE



6.765
INTERAZIONI CON
I POST DELLA PAGINA



2.810
UTENTI UNICI
SITO WEB



10.427
TOTALE PAGINE
VISITATE



782
DOWNLOAD
FILE



223
VISUALIZZAZIONI
VIDEO INCONTRI

Descrizione sintetica dell'opera

Iter progettuale e autorizzativo

Il progetto già sottoposto preliminarmente alla Valutazione di Impatto sulla Sicurezza Stradale (VISS) secondo il DLgs 35/2011, è stato oggetto di confronto con le Amministrazioni Locali interessate dall'opera e, a seguito di incontri e confronti, il 19 dicembre 2019 è stata conclusa la Conferenza di Servizi preliminare, svoltasi secondo quanto previsto dall'art. 27, comma 3 DLgs 50/2016. La Conferenza ha raccolto le indicazioni dei comuni interessati portando alla scelta di quale tracciato realizzare fra le tre alternative illustrate nel presente dossier: l'alternativa 3.

In virtù dell'importanza dell'opera, per estensione e per costo, è stato attivato il dibattito pubblico, che ha avuto come obiettivo quello di discutere la soluzione adottata al fine di raccogliere riflessioni sulle ragioni e le opportunità dell'opera e 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).

Successivamente al dibattito pubblico il progetto verrà sottoposto alle procedure autorizzative che coinvolgono gli enti competenti di livello nazionale e locale:

- Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per l'acquisizione del parere (ai sensi dell'art. 215 del DLgs 50/2016);
- Verifica Preventiva dell'Interesse Archeologico (ai sensi dell'art. 25 del DLgs 50/2016), a cura della Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la Città Metropolitana di Bari;
- Valutazione di Impatto Ambientale (ai sensi dell'art. 23 DLgs 152/2006 Testo unico ambientale) con il coinvolgimento del Ministero della Transizione Ecologica e del Ministero della Cultura oltre alla Regione.

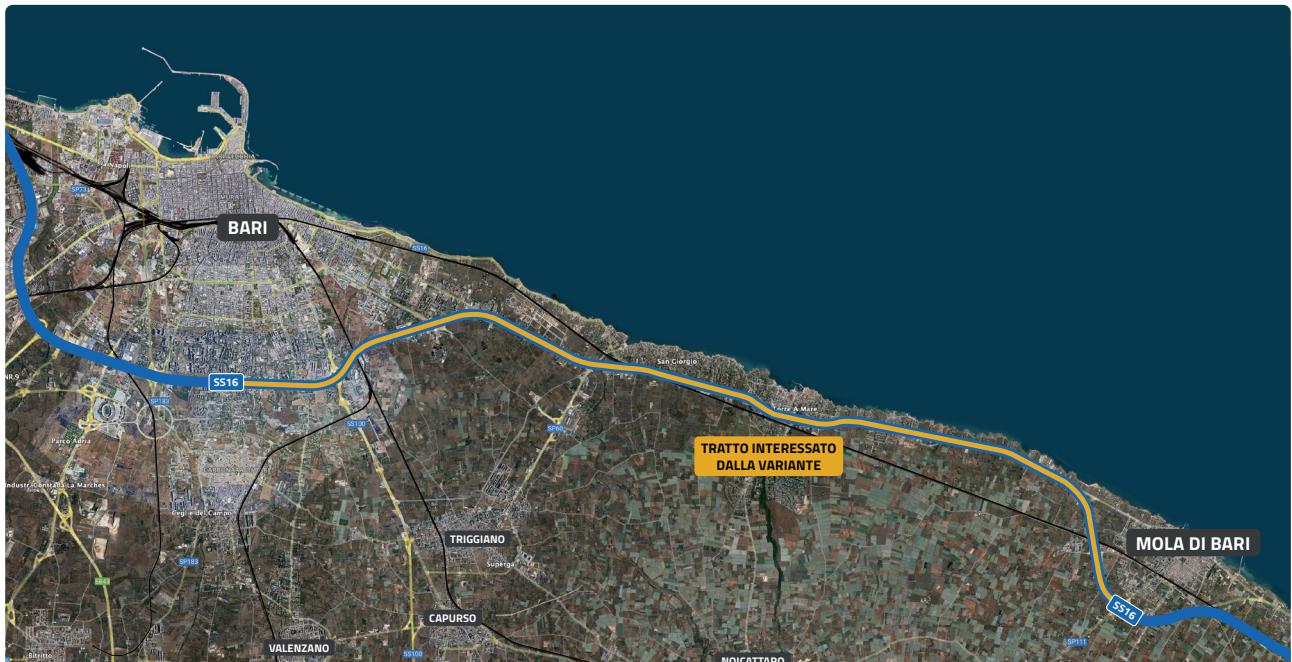
Infine, successivamente l'iter autorizzativo potrà procedere con la Conferenza di Servizi decisoria per la localizzazione dell'opera pubblica di interesse statale (ai sensi del DPR 18 aprile 1994, n. 383), il che comporta anche l'approvazione delle necessarie varianti degli strumenti urbanistici (attualmente nessuno dei piani regolatori consultati prevede la realizzazione della nuova variante della SS 16) e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio (ai sensi dell'art. 10 del DPR 3 giugno 2001, n. 327).

PIANIFICAZIONE ORDINARIA GENERALE	
REGIONALE	Piano paesaggistico territoriale (Pptr) Piano di tutela delle acque (Pta) Documento regionale di assetto generale (Drag) Piano Regionale dei Trasporti (PRT)
INTERCOMUNALE	Piano strategico area metropolitana di Bari
COMUNALE	Piano regolatore generale (Prg) Comune di Bari Piano regolatore generale (Prg) Comune di Triggiano Piano regolatore generale (Prg) Comune di Noicattaro Piano regolatore generale (Prg) Comune di Mola di Bari

Le ragioni dell'opera

Il progetto, presentato da Anas spa, riguarda la 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. Il tratto interessato inizia in prossimità di Via Fanelli nel Comune di Bari e si ricongiunge alla strada esistente in corrispondenza della zona industriale di Mola di Bari.

L'intervento si pone l'obiettivo di **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.**



Nello specifico, il proponente con la realizzazione dell'intervento intende:

- migliorare il livello di servizio della rete nazionale;
- decongestionare il tratto cittadino;
- abbassare i livelli di incidentalità stradale;
- controllare e prevenire l'inquinamento cittadino;
- migliorare le condizioni di vita nei centri abitati;
- migliorare l'accessibilità del territorio;
- aumentare la competitività territoriale grazie a una migliore rete infrastrutturale.

Le alternative studiate

Per individuare la migliore soluzione progettuale, il proponente ha valutato **3 soluzioni alternative di tracciato** oltre all'opzione "zero" (non intervento), che 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**. Esse si differenziano principalmente per il **tracciato** (in nuova sede rispetto alla SS 16 esistente oppure in parziale adeguamento della stessa), per il numero e le caratteristiche delle **opere d'arte** (gallerie e viadotti) e per le **interconnessioni** con la viabilità preesistente.

- **Alternativa 1**, lunga circa 19 km, di cui una parte coincide con l'attuale SS 16 che viene riqualificata in sede, mentre il resto è di nuova costruzione. Viene prevista la realizzazione di tre viadotti, in corrispondenza della Lama S. Giorgio, della SS16 e della Lama Giotta, per una lunghezza totale di circa 1.075 metri;
- **Alternativa 2**, lunga complessivamente circa 18,8 km, che si sviluppa più a monte rispetto alle altre due ipotesi ed è interamente di nuova costruzione. Viene prevista la realizzazione di otto viadotti, per una lunghezza complessiva di

2.105 metri;

- **Alternativa 3**, lunga 19,6 km e realizzata completamente in variante rispetto alla SS 16 esistente. Viene prevista la realizzazione di quattro viadotti di linea per una lunghezza complessiva di circa 935 metri e 7 gallerie artificiali, per una lunghezza complessiva di circa 800 metri.



L'alternativa 3 è quella scelta nell'ambito della Conferenza di Servizi preliminare ed è pertanto l'oggetto del dibattito pubblico.

Il tracciato proposto

Sulla base del confronto delle alternative progettuali, 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 e ha indicato l'**alternativa 3 come tracciato preferenziale da realizzare e da sottoporre a dibattito pubblico**.

In occasione della Conferenza dei Servizi di cui sopra, l'alternativa 3 è stata accompagnata da una serie di prescrizioni, rilasciate dalle Amministrazioni Comunali, che hanno costituito parte integrante dell'intesa raggiunta. Il progetto proposto costituisce quindi una "ingegnerizzazione" progettuale delle prescrizioni ricevute.

Il progetto per il nuovo tratto della SS 16 fra Bari e Mola di Bari prevede la realizzazione di:

- una strada a due carreggiate con 3 corsie per senso di marcia, con inizio immediatamente dopo lo svincolo Carrassi-Carbonara (corso Alcide De Gasperi) e fine in corrispondenza dello svincolo per la provinciale Rutigliano-Mola SP 111, per uno sviluppo complessivo di 19.678 metri;
- sezione stradale di **categoria tipo B** (strada extraurbana principale secondo quanto previsto dal DM 5/11/2001) con larghezza complessiva di 32 metri.

Lungo il tracciato del nuovo asse stradale sono previsti 6 svincoli:

- **svincolo "Parco della Giustizia"**, in corrispondenza delle vie Lagravinese e Vassallo nel Comune di Bari. Si tratta di uno svincolo a "trombetta" che veicolerà i flussi di traffico in uscita e in ingresso dal futuro Parco della Giustizia di Bari;
- **svincolo con la SS 100**, in zona Mungivacca nel Comune di Bari. Si tratta di una interconnessione con la SS 100 "di Gioia del Colle" - strada di categoria B avente stesso livello gerarchico della Tangenziale - che collega Bari con



Taranto. Tale svincolo razionalizza i flussi di traffico in ingresso e in uscita dalla città di Bari e per le direzioni Brindisi e Foggia;

- **svincolo "Caldarola"**, di raccordo fra il tracciato in progetto e la via Calderola. Lo svincolo consente la connessione alla Città di Bari attraverso Via Calderola, uno dei più ampi assi viari cittadini già nel Piano Urbanistico dell'Architetto Ludovico Quaroni e attualmente oggetto di riqualificazione da parte del Comune di Bari. Si tratta di uno svincolo la cui configurazione si adatta all'affiancamento con la linea ferroviaria Bari-Lecce di RFI in corso di costruzione;
- **svincolo "Triggiano"**, in corrispondenza della provinciale SP 60 Triggiano-Torre a Mare (San Giorgio). Lo svincolo consente la connessione alla Cittadina di Triggiano sia attraverso la SP 60 sia attraverso Via Mennea. Inoltre il progetto prevede la realizzazione della connessione tra la stessa Via Mennea e la circonvallazione Nord-Sud di Triggiano, creando un ulteriore collegamento con la SS 100. Anche per questo svincolo la configurazione si adatta alla presenza della linea ferroviaria Bari-Lecce di RFI in corso di costruzione secondo il progetto "Variante di tracciato tra Bari Centrale e Bari Torre a Mare";
- **svincolo "Noicattaro"**, in corrispondenza della provinciale SP 57 Noicattaro-Torre a Mare. Lo svincolo serve l'abitato di Noicattaro, consentendo le manovre di ingresso ed uscita per tutte le direzioni mediante 4 rampe che si attestano su due rotatorie. Inoltre, attraverso la SP 57, sono facilmente raggiungibili anche le località di Parchitello e Torre a Mare;
- **svincolo "Mola di Bari"**, in corrispondenza della connessione con l'attuale SS 16. Tale svincolo rappresenta il punto finale dell'intervento ricollegandosi alla SS 16 esistente sia in direzione Nord sia in direzione Sud. Lo svincolo conserva le rampe di ingresso ed uscita dalla SS 16 attuale e permette l'accesso all'abitato di Mola di Bari; attraverso la SP 111 consente, inoltre, di raggiungere il centro urbano di Rutigliano.

Sono previste inoltre delle opere connesse con interventi di nuova **realizzazione o di riqualifica di tratti stradali 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 (proseguimento della SS 100 in penetrazione verso il centro di Bari);
- **svincolo "Ortomercato" sulla SS 100**, di raccordo con il tracciato e la SS 100 nel Comune di Bari. Lo svincolo costituisce ammodernamento dell'esistente che viene potenziato per migliorare la distribuzione dei flussi connessi al Mercato Agroalimentare Barese MAAB, piattaforma logistica di III livello, strategica per dare nuovo impulso al comparto agro-alimentare dell'intera provincia;
- **riqualificazione tratto sud della strada del Crocefisso e della viabilità locale** connessa in corrispondenza dell'area a sud-ovest dell'IKEA che costituisce anche ulteriore accesso al MAAB;

- 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. Il criterio di riferimento per il nuovo assetto della viabilità minore interferita è quello di garantire **un punto di attraversamento ogni 500 metri** privilegiando la continuità di quelle di maggior rilevanza ed, in linea di principio, attualmente pavimentate.

Archeologia, paesaggio e ambiente

Data la localizzazione dell'itinerario, l'opera ha una **rilevanza sotto il profilo ambientale, paesaggistico ed archeologico**. A tal proposito il proponente ha condotto uno studio archeologico che attraverso indagini indirette e attività sul campo ha verificato le eventuali interferenze tra il progetto e le potenziali preesistenze archeologiche nell'area. Dalle analisi risulta che l'asse stradale interessato dall'intervento SS 16 Bari–Mola di Bari presenta un **grado di rischio archeologico classificabile come basso**.

Nei comuni interessati dall'opera non sono presenti parchi tutelati, aree protette e ulivi monumentali, sebbene vaste aree siano caratterizzate da uliveti. L'intervento inoltre non intercetta alcun sito della Rete Natura 2000, pertanto **l'opera non genererà incidenze dirette su aree soggette a tutela**.

Nonostante il progetto non intercetti direttamente siti della Rete Natura 2000, in considerazione dell'interferenza con le lame e della connessione delle stesse con il sito dei Laghi di Conversano il proponente ha condotto uno studio finalizzato alla Valutazione di incidenza ambientale (V.Inc.A.) per considerare la possibile interferenza del progetto - anche indiretta - su un potenziale corridoio ecologico–faunistico dato dalla relazione tra le lame e il sito. **Le conclusioni escludono anche incidenze indirette su habitat, sia in termini di degrado fisico** (sottrazione di aree naturali), **sia in termini di perturbazione a specie tutelate**.

Infine il progetto intercetta alcune aree tutelate dal **Codice dei beni culturali e del paesaggio** (DLgs 42/2004) e dal PPTR e dai Piani Regolatori Comunali.

In conclusione, è possibile affermare che, considerate tutte le componenti ambientali e a valle degli interventi di mitigazione previsti, i potenziali impatti generati dal nuovo tratto SS 16 Bari-Mola di Bari risultano complessivamente trascurabili.

I cantieri e i tempi di realizzazione

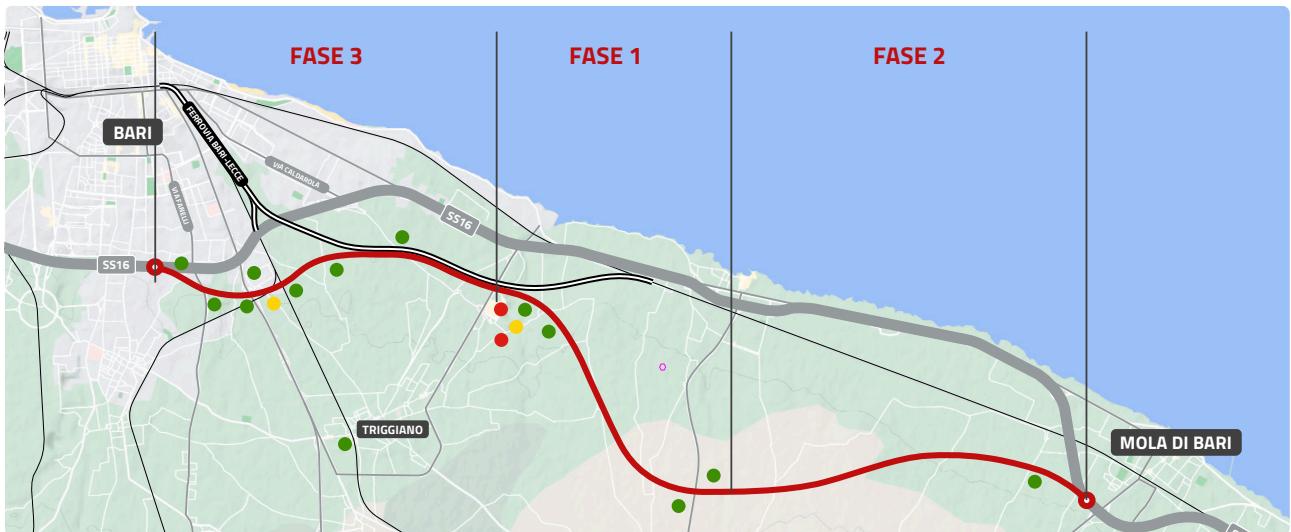
Per quanto concerne la fase di realizzazione, in primo luogo il proponente ha sostenuto che per il **transito dei mezzi** durante la realizzazione delle opere si utilizzeranno principalmente le infrastrutture stradali esistenti e che le **arie di cantiere** (campi base, cantieri operativi e cantieri secondari per le aree tecniche e di stoccaggio) saranno individuate prendendo in considerazione una serie di fattori tra cui:

- le caratteristiche e modalità costruttive delle opere da realizzare;
- l'accessibilità dalla rete stradale principale;
- l'esistenza di strade di collegamento fra le aree di lavoro;
- aspetti relativi all'approvvigionamento dei materiali;
- minimizzazione degli impatti ambientali.

Per quanto riguarda i **tratti di nuova costruzione** il proponente ha sostenuto che sarà posta una particolare attenzione alla realizzazione di piste temporanee di cantiere, al fine di minimizzarne l'impatto sugli habitat naturali e sulle aree soggette a vincoli. Particolare cura sarà inoltre dedicata al progetto di ripristino dei luoghi a seguito dello smantellamento

dei cantieri a fine lavori.

Relativamente ai tratti di **adeguamento di strade esistenti**, Anas spa ha proposto che gli interventi vengano realizzati in parte con continuità di traffico, in parte spostando il traffico su viabilità alternative; facendo attenzione a ridurre le aree di cantiere in coincidenza con i periodi di maggior traffico coincidenti con le festività natalizie, pasquali ed estive.



Per quanto riguarda i **tempi**, il proponente ha sottoposto a dibattito pubblico una suddivisione dei lavori in **tre fasi principali**:

- **fase 0**, di circa 12 mesi, che prevede diverse attività preliminari all'avvio della costruzione: acquisizione delle aree e degli immobili necessari alla realizzazione dell'opera; operazioni di bonifica da eventuali ordigni bellici; allestimento del campo base e dei cantieri operativi; e realizzazione delle piste di cantiere;
- **fase 1**, di circa 26 mesi, nella quale è prevista la realizzazione del corpo stradale;
- **fase 2**, di circa 16 mesi, che prevede la conclusione del cantiere con le sistemazioni ambientali-paesaggistiche e con la posa in opera delle barriere di sicurezza e fonoassorbenti, nonché con la segnaletica orizzontale e verticale. Inoltre, successivamente è previsto lo smantellamento delle aree di cantiere e il ripristino delle condizioni precedenti l'installazione.

In conclusione, per la realizzazione complessiva della Variante SS 16 "Adriatica" Bari-Mola, il proponente prevede **circa 4,5 anni**.



Il dibattito pubblico

Considerazioni generali

Le condizioni di contesto

Il dibattito pubblico si è svolto all'interno di un iter di realizzazione dell'opera caratterizzato da una serie di step procedurali pregressi che hanno contribuito a differenziarlo dagli altri dibattiti sinora svolti nel panorama italiano e, contemporaneamente, a influenzarne profondamente le condizioni di svolgimento.

Il progetto stradale, infatti, era stato già oggetto di un lungo confronto con le amministrazioni locali interessate dall'opera, a seguito del quale il 19 dicembre 2019 è stata 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 interessati portando alla scelta di un'alternativa di tracciato tra le diverse alternative analizzate: l'alternativa 3. Il dibattito pubblico si è svolto pertanto non su un Documento di fattibilità delle alternative progettuali, ma su un Progetto di fattibilità tecnico-economica (Pfte), nel quale, dopo una prima fase di comparazione delle alternative, si è proceduto all'approfondimento del tracciato ritenuto migliore dal soggetto proponente.

Considerazioni generali sul dibattito pubblico

Nel corso dell'intero processo sono state presentate richieste di maggiori informazioni in merito alla **natura e alla procedura del dibattito pubblico**. Esso, come spesso accade, ha ricevuto apprezzamenti e critiche. Se da un lato si sono registrati commenti positivi sul dibattito per aver consentito di presentare e discutere dell'opera, nonché di raccogliere osservazioni e dare spazio a voci minoritarie, dall'altro sono anche emerse molte osservazioni critiche, che la presente relazione prende seriamente in considerazione.

Il fatto che il dibattito si sia svolto sul **Progetto di fattibilità tecnico-economica (Pfte)**, nel quale il tracciato indicato come migliore era stato il frutto di un lungo e pregresso confronto politico, ha prodotto alcune tendenze perturbative al processo. Innanzitutto, si è da subito delineata una certa **sfiducia nei partecipanti rispetto alla capacità dello stesso di garantire un confronto aperto sulle reali ragioni e opportunità dell'opera**. L'approfondimento progettuale sull'alternativa ritenuta migliore ha cioè diffuso la percezione che "i giochi fossero già fatti"¹ e che quindi l'unico scopo del dibattito potesse essere quello di apportare migliorie ad una decisione già presa. Tale convinzione, se da un lato ha forse inibito una partecipazione più diffusa al processo, dall'altro ha spesso monopolizzato le dinamiche del confronto, depotenziando la sua forza deliberativa e in certi casi portando alcuni partecipanti addirittura a metterne in dubbio la legittimità. Di contro, la potenziale capacità del dibattito di "riaprire i giochi sulle alternative" e di rimettere in discussione gli esiti della Conferenza di Servizi, ha sicuramente disorientato gli enti locali firmatari².

Occorre in questa sede specificare che aprire il dibattito sul Pfte è comunque una possibilità regolata dalla legge, essendo prevista dalla stessa normativa che ha istituito il dibattito pubblico e ne ha descritto le modalità di attuazione (Art. 1, dpcm 76/2018).

Occorre inoltre far notare che questa scelta non impedisce di discutere, come di fatto avvenuto nel divenire del confronto, dell'utilità dell'opera e delle possibili alternative (sia quelle previste in passato dal proponente dell'opera che quelle emerse nel corso del dibattito pubblico).

Altro elemento che preme sottolineare riguarda il compito del dibattito pubblico, che non è quello di decidere "se e

1 Report: I Incontro informativo territoriale; II Incontro informativo territoriale. Documenti: Nota Commissione Nazionale Dibattito Pubblico CDG.CDG PROT GEN.REGISTRO UFFICIALE.I.0148593.09-03-2022; Nota Commissione Nazionale Dibattito Pubblico M_INF. STM-SASGO.REGISTRO UFFICIALE.I.0001035.28-03-2022. Quaderno degli attori: Comune di Triggiano.

2 Interventi: Sindaci di Triggiano e di Noicattaro, Conferenza stampa di apertura del dibattito pubblico; Sindaco di Triggiano, I e II Incontro informativo territoriale; Sindaco di Noicattaro, III Incontro informativo territoriale.

come" fare l'opera (onere che spetta al proponente dell'opera e alle istituzioni nazionali e locali), bensì di presentare il progetto e raccogliere critiche, osservazioni e proposte che possano aiutare il proponente a valutare l'opportunità dell'opera e a migliorare il progetto. Il dibattito, su questi punti, ha raggiunto il proprio obiettivo: prova ne sono le numerosissime osservazioni, critiche e proposte che sono state raccolte nel corso del dibattito stesso, che riguardano, tra le altre cose, anche l'opzione zero e le possibili soluzioni alternative.

Un altro elemento di critica ricevuto dal dibattito, seppur di intensità minore rispetto alla precedente questione, riguarda la modalità di gestione degli Incontri informativi territoriali. Alcuni partecipanti hanno infatti criticato il modo in cui è stata organizzata l'interazione, tramite raccolta di quesiti, ritenuto un metodo un po' freddo e poco dialogante. Per quanto riguarda tale questione occorre specificare che si è scelto di raccogliere le domande dal pubblico e di aggredarle per temi omogenei, al fine di rispondere ad un numero di domande molto superiore rispetto a quanto sarebbe stato possibile se si fosse scelto di raccogliere e rispondere ai singoli quesiti via via proposti nell'arco temporale previsto. Il metodo, accettato dalla maggioranza del pubblico, ha consentito di raccogliere oltre 120 domande nel corso dei quattro incontri pubblici.

Ulteriore critica è stata rivolta all'organizzazione dei due Tavoli tecnici finalizzati a comunicare i temi di volta in volta emergenti dal dibattito agli Enti pubblici coinvolti nella procedura autorizzativa dell'opera. Tali incontri, non aperti alla comunità, sono stati accusati di **scarsa trasparenza**, nonostante il loro intento, dichiarato sin dal Progetto di dibattito pubblico, fosse proprio quello di dare evidenza dei momenti di confronto tecnico, richiamandoli con forza.

Le procedure autorizzative e le condizioni di legittimità del Dibattito

In conformità con la sua funzione informativa, il dibattito pubblico ha più volte risposto a richieste di chiarimento relative sia ai suoi step procedurali che a quelli relativi all'iter autorizzativo dell'infrastruttura³.

In tale contesto sono state più volte sollevate osservazioni⁴ rispetto alle **condizioni di legittimità** del procedimento in relazione ai seguenti aspetti:

- la **procedura di selezione della coordinatrice** del dibattito pubblico tramite gara indetta dallo stesso proponente dell'opera⁵, come invece consentito dall.art.6 comma 3 del dpcm n. 76 del 10 maggio 2018;
- la decisione del proponente di **sottoporre a dibattito pubblico il Progetto di fattibilità tecnico economica** (Pfte) dell'opera e non un Documento di fattibilità delle alternative progettuali, come invece previsto dall.art.1 del DPCM n. 76 del 10 maggio 2018;
- il fatto che l'alternativa 3, così come illustrata nel Pfte, **divergesse in alcuni punti ritenuti sostanziali dall'alternativa C**, ovvero quella firmata nel 2019 in Conferenza di Servizi⁶.

La questione dell'illegittimità dell'opera, imputabile a queste tre cause, è stata anche il motivo per cui una parte dei Comitati hanno deciso di abbandonare il dibattito pubblico, attraverso un comunicato⁷ che la coordinatrice ha dato loro la possibilità di leggere nel IV Incontro informativo territoriale, svoltosi a Mola di Bari il 28 marzo 2022.

Sulla questione dell'illegittimità è stata inoltre da alcuni comitati interpellata⁸ anche la Commissione Nazionale del

3 Report: I Incontro informativo territoriale; II Incontro informativo territoriale; III Incontro informativo territoriale; IV Incontro informativo territoriale.

4 Report: III Incontro informativo territoriale; IV Incontro informativo territoriale; III Incontro di approfondimento tematico. Interventi: Lorenzo Madio, III Incontro informativo territoriale. Quaderno degli attori: Vincenzo Bitetto; Andrea Giorgio Laterza; Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano; Marco Martens.

5 Report: I Incontro informativo territoriale. Documenti: Note alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico: CDG.CDG PROT GEN. REGISTRO UFFICIALE.I.0148593.09-03-2022; M_INFSTM-SASGO.REGISTRO UFFICIALE.I.0001035.28-03-2022.

6 Report: I Incontro informativo territoriale; II Incontro informativo territoriale; III Incontro informativo territoriale; IV Incontro informativo territoriale. Quaderni degli Attori: Vincenzo Bitetto; Andrea Giorgio Laterza; Comitati territoriali, di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano; Luisa Giampetrucci.

7 Documento consultabile sul sito del Dibattito Pubblico al seguente link: www.dibattitopubblicobarimola.it/wp-content/uploads/2.pdf.

8 Documenti: Note alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico: CDG.CDG PROT GEN.REGISTRO UFFICIALE.I.0148593.09-03-2022, M_INFSTM-SASGO.REGISTRO UFFICIALE.I.0001035.28-03-2022, M_INFSTM-SASGO.REGISTRO UFFICIALE.U.0001121.30-03-2022 DI RISCONTRO.

Dibattito Pubblico, che, dopo le opportune verifiche, ha dichiarato il **procedimento legittimo**⁹.

Le attività svolte

La progettazione del dibattito pubblico

Ai sensi del Decreto del Presidente del Consiglio dei ministri n.76 del 2018, Anas spa ha comunicato, in data 4 ottobre 2021, l'intenzione di avviare la procedura di dibattito pubblico per la realizzazione della Variante S.S. N. 16 "Adriatica" – Tronco Bari-Mola di Bari.

In data 12 ottobre 2021 l'Ufficio di presidenza della Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) ha comunicato l'avvenuta verifica della documentazione ricevuta e l'avvio dei termini temporali previsti per la procedura del dibattito pubblico.

L'11 gennaio 2022 è stata nominata la Coordinatrice del dibattito pubblico che nei 30 giorni successivi ha provveduto ad elaborare e consegnare il Progetto di dibattito pubblico.

Il dibattito pubblico si è aperto il 3 marzo con la conferenza stampa di lancio del processo e la presentazione del Dossier di progetto.

Come previsto dal dpcm 76/2018 il dibattito ha avuto una durata inferiore ai quattro mesi a decorrere dalla pubblicazione del dossier di progetto.

Il percorso si è chiuso il 23 maggio 2022 con la presentazione da parte della coordinatrice della relazione conclusiva e il suo invio alla Commissione nazionale per il dibattito pubblico (Cndp) e al proponente dell'opera.

La coordinatrice è stata supportata da una struttura multidisciplinare composta da esperti nel campo della gestione di processi decisionali inclusivi, della mediazione dei conflitti e della comunicazione, oltre a politologi, architetti e ingegneri con esperienza nella facilitazione di gruppi di discussione per l'approfondimento degli aspetti tecnico-progettuali con i cittadini.

Come stabilito dalla norma, il dibattito pubblico ha previsto una serie di azioni e strumenti per l'informazione e la comunicazione con il pubblico attraverso sia strumenti tradizionali, sia social network: un sito web, una email e una linea telefonica dedicati, una pagina Facebook del dibattito e un canale YouTube.

È stata inoltre costruita una collaborazione continuativa con i media soprattutto locali, avviata con una conferenza stampa finalizzata a garantire al dibattito pubblico la massima visibilità sul territorio.

Le indagini preliminari

Fra gennaio 2021 e febbraio 2022 la coordinatrice del dibattito ha condotto una fase di "ascolto" del territorio, che ha coinvolto i seguenti soggetti: i referenti della Regione Puglia (assessore alla Mobilità); i sindaci, gli assessori alla mobilità e i responsabili della comunicazione dei comuni di Bari, Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari; i referenti territoriali di progetto di Anas spa; l'Ati incaricata alla progettazione (GEODATA Engineering, Alpina, NET Engineering, I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners).

L'indagine, condotta tramite colloqui online e in presenza, aveva l'obiettivo di raccogliere informazioni utili per realizzare una mappatura degli interessi e delle posizioni dei soggetti coinvolti nell'opera, al fine di strutturare il progetto di dibattito pubblico nel modo più rispondente possibile alle esigenze del contesto.

Cinque livelli d'interazione

La coordinatrice ha ritenuto di definire in modo incrementale gli strumenti da implementare durante il percorso, al fine di garantire un'elevata flessibilità al processo e la possibilità di adattarlo progressivamente per rispondere alle esigenze di volta in volta emergenti dal contesto e dall'interazione con gli attori locali.

Il progetto di dibattito è stato quindi organizzato su cinque livelli di interazione, strettamente interconnessi tra loro:

- il primo livello è quello degli incontri informativi territoriali, dedicati a presentare l'opera, le opportunità e gli impatti

⁹ Documento: Nota della Commissione Nazionale Dibattito Pubblico: M_INFSTM-SASGO.REGISTRO UFFICIALE.U.0001334.08-04-2022.

alle comunità locali dei quattro comuni interessati: Bari, Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari;

- il secondo livello è quello degli approfondimenti tematici, dedicati alle ricadute delle alternative studiate in un contesto di area vasta (il primo finalizzato a presentare gli aspetti archeologici, ambientali e paesaggistici; il secondo dedicato alle ricadute sul sistema economico e produttivo; il terzo volto a trattare i tempi e le modalità realizzative dell'intervento);
- il terzo livello è quello dei tavoli tecnici, orientati a facilitare il confronto tra il proponente dell'opera e le istituzioni e gli enti coinvolti nelle successive fasi approvative;
- Il quarto livello è quello che ha visto la realizzazione di una serie di incontri e sopralluoghi, che si sono svolti nei luoghi interessati dal passaggio dell'infrastruttura, effettuati con i rappresentanti dei Comitati e delle comunità locali. Queste passeggiate esplorative hanno anticipato gli Incontri informativi territoriali, e sono state orientate a comprendere maggiormente le specificità del territorio ed i punti di vista dei cittadini rispetto all'opera proposta;
- Il quinto livello ha visto lo svolgimento di un'Analisi del conflitto, ovvero un'indagine condotta attraverso delle interviste confidenziali rivolte ad alcuni attori chiave del territorio individuati, quali associazioni di categoria, sindacati e associazioni ambientaliste, al fine di spiegargli il procedimento del dibattito pubblico, comprendere il loro posizionamento riguardo all'opera, raccogliere suggerimenti e proposte e invitarli a redigere un Quaderno degli attori.

L'organizzazione e la gestione degli Incontri informativi territoriali

Per gestire il primo livello d'interazione sono stati organizzati quattro incontri pubblici, uno per ogni comune interessato dall'opera, aperti a tutta la cittadinanza, in modalità mista (con la possibilità cioè di partecipare sia in presenza, sia online in collegamento con la sala). Agli incontri, realizzati nelle sedi locali concordate con i comuni interessati, hanno partecipato in qualità di relatori i proponenti, i progettisti dell'opera e i sindaci rappresentanti del comune di interesse.

Gli incontri pubblici avevano una durata prevista di 2,5 ore e si sono prolungati anche di circa 30 min per permettere a tutte le persone che lo desideravano di esprimersi.

Ogni incontro è stato organizzato seguendo le misure restrittive anti-Covid e seguendo un format definito, che ne ha previsto la suddivisione in due parti di uguale durata: una prima parte informativa di presentazione dell'opera da parte dei proponenti e dei progettisti; una seconda parte e fino al termine dell'incontro dedicata agli interventi e alle domande del pubblico.

Nel corso degli incontri, in considerazione dell'alto numero di partecipanti e al fine di garantire pari opportunità di espressione a tutti, è stato predisposto un sistema di raccolta delle domande (via chat e via e-mail per chi partecipava online, tramite modulo cartaceo per chi era in sala) con successiva aggregazione per temi, in modo da consentire alla coordinatrice di sottoporre agli esperti le domande ai diversi esperti, così da trattare esaustivamente tutte le questioni in diretta. Inoltre, nella fase conclusiva degli incontri, è stata data la possibilità a tutti i partecipanti, online e in presenza, di fare delle domande e degli interventi dal vivo.

Sono state anche predisposte altre modalità di intervento da parte del pubblico, oltre alla partecipazione diretta agli incontri: tutte le domande e le richieste di chiarimenti pervenute tramite email e linea telefonica dedicata, sono state raccolte. Le singole risposte sono state date privatamente tramite un'attività di back-office del team del coordinatore che ha fatto da tramite tra cittadini e proponente.

Ogni Incontro informativo territoriale ha visto la redazione di un report di sintesi contenente tutti i contributi e le domande dei cittadini, e le risposte del proponente.

L'organizzazione e la gestione degli Incontri di approfondimento tematico

Per gestire il secondo livello d'interazione sono stati organizzati tre incontri online di approfondimento dei temi maggiormente dirimenti, della durata di 2 ore e mezza ciascuno: il primo dedicato alle ricadute dell'intervento sotto il profilo ambientale e paesaggistico, il secondo finalizzato ad analizzare le ricadute dell'intervento sul sistema produttivo ed economico e il terzo volto a trattare gli aspetti realizzativi, i cantieri e i tempi di lavoro.

Ogni incontro è stato diviso in tre momenti:

- in un primo momento i proponenti e il gruppo dei progettisti hanno approfondito il tema dell'incontro;
- successivamente, i partecipanti sono stati divisi in tavoli virtuali di discussione, moderati da un professionista della facilitazione, in cui hanno potuto discutere tra loro dell'opera e formulare domande, osservazioni o interventi

che il facilitatore del tavolo trascriveva. Tutti i contributi emersi dai singoli tavoli di lavoro, sono stati raccolti in un documento condiviso e suddivisi per temi;

- al termine delle discussioni in tavoli i documenti condivisi sono stati riportati ai proponenti e ai progettisti che hanno risposto nel merito delle questioni sollevate dai partecipanti.

Lo strumento deliberativo dei tavoli di discussione è stato introdotto al fine di permettere a tutti i cittadini interessati di esprimere le proprie posizioni e osservazioni in merito ai temi analizzati ed evitare che il confronto fosse guidato esclusivamente dai partecipanti più attivi.

Per ogni tavolo tecnico sono stati restituiti in due documenti differenti, sia le questioni emerse per ciascun tavolo di lavoro, suddivise per tematiche, sia il momento in plenaria in cui la coordinatrice, il proponente e/o il gruppo di progetto rispondevano alle domande e alle osservazioni emerse durante i tavoli di discussione e/o durante il momento dedicato agli interventi dal pubblico.

L'organizzazione e la gestione dei tavoli tecnici

Per gestire il terzo livello d'interazione sono stati organizzati due tavoli tecnici ristretti ad alcuni con attori rappresentativi di interessi locali rilevanti in relazione al progetto: uno al termine del ciclo di Incontri informativi territoriali e uno al termine del ciclo di Incontri di approfondimento.

L'obiettivo degli incontri era favorire fin dalla fase di dibattito il confronto tra il proponente dell'opera e gli enti pubblici che saranno chiamati a esprimere un parere sul progetto, col duplice scopo di:

- monitorare e rendicontare l'andamento della procedura;
- esplorare i temi da approfondire per migliorare le successive fasi di progettazione nel caso in cui il proponente al termine del dibattito pubblico intenda proseguire con la progettazione e realizzazione dell'evento.

I tavoli sono stati gestiti con una prima introduzione e relazione iniziale da parte della coordinatrice sullo stato di avanzamento del dibattito pubblico, seguita da un giro di argomentazioni e dibattito fra i partecipanti all'incontro.

Infine, per ogni tavolo tecnico sono state restituite le principali questioni emerse.

L'organizzazione e la gestione dei sopralluoghi

Per gestire il quarto livello d'interazione sono stati organizzati quattro sopralluoghi a cui hanno partecipato alcuni rappresentanti dei Comitati territoriali e alcuni cittadini.

La coordinatrice è stata sempre accompagnata nei sopralluoghi da un rappresentante di Anas spa.

I sopralluoghi si sono tenuti in tutto il mese di marzo e hanno anticipato gli Incontri informativi territoriali che si sono tenuti nei comuni di Triggiano, Noicattaro e Mola di Bari.

Lo scopo dei sopralluoghi era comprendere e conoscere puntualmente le caratteristiche e le problematiche del territorio nella loro dimensione locale in vista degli Incontri informativi, instaurare un dialogo e un ascolto con la comunità locale, costruire momenti di incontro e di confronto tra i diversi interessi e i diversi punti di vista presenti intorno all'opera e tra essi e il soggetto proponente.

L'organizzazione e la gestione dell'Analisi del conflitto

Per gestire il quinto livello d'interazione è stato organizzato durante il percorso del dibattito pubblico, un'attività di Analisi del Conflitto, con lo scopo di analizzare e valutare i conflitti che si sono manifestati durante il dibattito e comprendere in maniera più profonda, tramite dei colloqui confidenziali con i principali attori del territorio, la mappatura del conflitto, e le relative posizioni e proposte.

Gli attori individuati da una ricognizione sul territorio rappresentanti le associazioni di categoria, i sindacati e le associazioni ambientaliste a scala provinciale o regionale, sono stati invitati tramite mail a partecipare ad un'intervista riservata (online o telefonica) della durata di 20 minuti circa.

Lo svolgimento del dibattito pubblico

Gli Incontri informativi territoriali

I quattro Incontri informativi territoriali si sono svolti tra il 7 marzo al 28 marzo 2022.

Il primo incontro informativo si è tenuto il 7 marzo 2022 presso l'Auditorium Giovanni Ianni di Bari e ha visto la partecipazione di oltre 100 persone; era previsto dalle 17.00 alle 19.30, ma si è protratto di circa 15 minuti.

Durante l'incontro sono state presentate le modalità di svolgimento dell'incontro, l'inquadramento dell'opera nel contesto locale e le ragioni dell'intervento, la descrizione del progetto, l'iter procedurale la genesi dell'opera e il percorso che ha condotto a scegliere la soluzione 3, sono state approfondite le principali ricadute dell'opera nel territorio di Bari ed infine sono stati portati i saluti istituzionali del Sindaco di Bari e le conclusioni dell'Assessore alle Infrastrutture e Mobilità di Bari.

Sono intervenuti: il Responsabile della Struttura Territoriale Puglia Anas spa Vincenzo Marzi, Giovanni Magarò e Claudia Massaro di Anas spa, Samuele Airaghi e Marco Molteni dell'Ati incaricata della progettazione, il sindaco di Bari Antonio Decaro, l'assessore alle Infrastrutture e Mobilità Giuseppe Galasso.

Sono state raccolte 44 domande e osservazioni, aggregate per temi, e proposte ai relatori per la formulazione delle risposte e 4 partecipanti in presenza sono intervenuti alla fine dell'incontro.

Il secondo incontro informativo si è tenuto il 17 marzo 2022 dalle ore 17.00 alle ore 19.30 presso la Casa della Cultura di Triggiano e ha visto la partecipazione di oltre 100 persone.

Durante l'incontro sono state presentate le modalità di svolgimento dell'incontro, l'inquadramento dell'opera nel contesto locale e le ragioni dell'intervento, la descrizione del progetto, l'iter procedurale e approfondite le principali ricadute dell'opera nel territorio di Triggiano. Infine è stato mostrato un video dell'Osservatorio comunale variante SS 16 e Tronco ferroviario e sono stati portati i saluti istituzionali del Sindaco di Triggiano.

Sono intervenuti: il Responsabile della Struttura Territoriale Puglia Anas spa Vincenzo Marzi, Giovanni Magarò e Claudia Massaro di Anas spa, Samuele Airaghi, Marco Molteni e Alessandro Guadagnolo dell'Ati incaricata della progettazione, il sindaco di Triggiano Antonio Donatelli e Luca Di Gioia dell'Osservatorio Comunale variante SS 16 e Tronco ferroviario.

Sono state raccolte 17 domande e osservazioni, aggregate per temi, e proposte ai relatori per la formulazione delle risposte e 6 partecipanti in presenza sono intervenuti alla fine dell'incontro.

Il terzo incontro informativo si è tenuto il 21 marzo 2022 dalle ore 17.00 alle ore 19.40 circa presso la Sala Consiliare di Noicattaro e ha visto la partecipazione di oltre 130 persone.

Durante l'incontro sono stati portati i saluti istituzionali del Sindaco di Noicattaro, presentate le modalità di svolgimento dell'incontro, l'inquadramento dell'opera nel contesto locale e le ragioni dell'intervento, le caratteristiche del progetto, l'iter procedurale e approfondite le principali ricadute dell'opera nel territorio di Noicattaro.

Sono intervenuti: il Responsabile della Struttura Territoriale Puglia Anas SpA Vincenzo Marzi, Giovanni Magarò e Claudia Massaro di Anas Spa, Samuele Airaghi, Marco Molteni e Alessandro Guadagnolo dell'Ati incaricata della progettazione, il sindaco di Triggiano Antonio Donatelli e Luca Di Gioia dell'Osservatorio Comunale variante SS 16 e Tronco ferroviario.

Sono state raccolte 14 domande e osservazioni, aggregate per temi, e proposte ai relatori per la formulazione delle risposte e 12 partecipanti in presenza sono intervenuti alla fine dell'incontro.

Il quarto incontro informativo si è tenuto il 28 marzo 2022 dalle ore 17.00 alle ore 19.40 circa presso la Sala Conferenze del Castello di Mola di Bari e ha visto la partecipazione di oltre 110 persone.

Durante l'incontro sono stati portati i saluti istituzionali del Sindaco di Mola di Bari, presentate le modalità di svolgimento dell'incontro, l'inquadramento dell'opera nel contesto locale e le ragioni dell'intervento, le caratteristiche del progetto, l'iter procedurale e approfondite le principali ricadute dell'opera nel territorio di Noicattaro.

Sono intervenuti: il Responsabile della Struttura Territoriale Puglia Anas spa Vincenzo Marzi, Giovanni Magarò e Claudia Massaro di Anas spa, Samuele Airaghi, Marco Molteni e Alessandro Guadagnolo dell'Ati incaricata della progettazione, il sindaco di Mola di Bari Giuseppe Colonna.

Sono state raccolte 21 domande e osservazioni, aggregate per temi, e proposte ai relatori per la formulazione delle risposte, un rappresentante e portavoce dei Comitati territoriali dei quattro comuni è intervenuto prima della presentazione dei relatori leggendo una lettera rivolta alla coordinatrice mentre 2 partecipanti in presenza sono intervenuti alla fine dell'incontro.

Gli Incontri di approfondimento online

I tre Incontri di approfondimento tematico si sono svolti tra il 4 aprile e il 19 aprile 2022.

Il primo incontro di approfondimento tematico si è tenuto il 4 aprile 2022 dalle 17.00 alle 20.00 circa e ha visto la

partecipazione di circa 80 persone. Durante l'incontro, dedicato alle ricadute dell'intervento sotto il profilo ambientale e paesaggistico, sono stati presentati dal proponente e dai progettisti del gruppo Ati, un inquadramento sul tema dell'incontro e gli impatti e gli aspetti ambientali e paesaggistici dell'opera.

Le discussioni nei tavoli si sono concentrate sulle alternative di progetto e i relativi impatti, sulle interferenze dell'opera con i beni paesaggistici, ambientali e archeologici e le possibili misure di mitigazione e di compensazione.

Sono intervenuti: Vincenzo Marzi, Responsabile della Struttura Territoriale Anas Puglia, Giovanni Magarò di Anas spa, Samuele Airaghi, Andrea Pilli, Rachele Vicario e Gabriella Giampertone dell'Ati incaricata della progettazione.

Durante il momento di discussione in gruppi di lavoro, erano presenti per ogni tavolo due tecnici a supporto del facilitatore, al fine di poter rispondere, laddove possibile, alle domande e alle questioni emerse. Successivamente, sono stati restituiti in plenaria i risultati delle discussioni e la coordinatrice del dibattito pubblico, il proponente e il gruppo Ati hanno risposto ad alcune delle domande emerse. Al fine di dare una risposta esauriva e completa di tutte le domande, è stato chiesto al proponente e ai progettisti di formulare delle risposte alle questioni e osservazioni emerse durante il I Incontro di approfondimento tematico, che sono state riportate nel report dedicato all'incontro. Inoltre, è stato redatto un ulteriore report contenente la restituzione delle principali questioni emerse per ciascun tavolo di lavoro, suddivise per tematiche.

Il secondo incontro di approfondimento tematico si è tenuto l'11 aprile 2022 dalle 17.00 alle 21.00 circa e ha visto la partecipazione di circa 35 persone. Durante l'incontro, dedicato alle ricadute del progetto sul sistema produttivo ed economico dell'area interessata, sono stati presentati dal proponente e dai progettisti del gruppo Ati, un inquadramento sul tema dell'incontro, gli espropri e gli indennizzi e le ricadute sul sistema economico e produttivo.

Le discussioni nei tavoli si sono concentrate sugli impatti dell'opera rispetto al sistema economico e produttivo e alle infrastrutture viarie e idriche esistenti a servizio del settore agricolo, alle conseguenze che essa apporta rispetto all'occupazione, ma hanno anche affrontato la tematica degli espropri e degli indennizzi.

Sono intervenuti: Giovanni Magarò e Claudia Massaro di Anas spa, Samuele Airaghi, Matteo Lelli, Alessandro Guadagnolo e Marco Molteni dell'Ati incaricata della progettazione.

A seguito del momento di discussione, sono stati restituiti in plenaria i risultati delle discussioni e la coordinatrice del dibattito pubblico, il proponente e il gruppo Ati hanno risposto ad alcune delle domande emerse. Alla fine dell'evento, sono intervenuti 5 partecipanti che hanno espresso le proprie osservazioni e considerazioni.

Sono stati redatti alla fine dell'incontro due report, uno contenente tutte le questioni e le osservazioni emerse durante l'incontro e le relative risposte, e un secondo contenente le principali questioni emerse per ciascun tavolo di lavoro, suddivise per tematiche.

Al terzo incontro di approfondimento tematico, tenutosi il 19 aprile 2022 dalle 17.00 alle 21.00 circa, hanno partecipato circa 20 persone. Durante l'incontro, dedicato alle tempistiche per la realizzazione dell'opera e sugli aspetti legati ai cantieri, sono stati presentati dal proponente e dai progettisti del gruppo Ati, un inquadramento sul tema dell'incontro e gli aspetti realizzativi legati al progetto, quali cantieri e tempi di lavoro previsti.

Le discussioni nei tavoli si sono concentrate sugli impatti dei cantieri rispetto al territorio agricolo e urbano e all'ambiente, sull'organizzazione degli stessi, sui tempi di realizzazione ed infine sugli espropri.

Sono intervenuti: Giovanni Magarò di Anas spa, Samuele Airaghi e Marco Molteni dell'Ati incaricata della progettazione.

A seguito del momento di discussione, sono stati restituiti in plenaria i risultati delle discussioni e la coordinatrice del dibattito pubblico, il proponente e il gruppo Ati hanno risposto ad alcune delle domande emerse. Alla fine dell'evento, sono intervenuti 7 partecipanti che hanno espresso le proprie osservazioni e considerazioni.

Sono stati redatti alla fine dell'incontro due report, uno contenente tutte le questioni e le osservazioni emerse durante l'incontro e le relative risposte, e un secondo contenente le principali questioni emerse per ciascun tavolo di lavoro, suddivise per tematiche.

I tavoli tecnici

A seguito degli incontri territoriali informativi, si è tenuto il 31 marzo 2022 dalle 10.00 alle 12.00 presso la Sede della Regione Puglia di Via Gentile n. 52, il primo tavolo tecnico, che ha visto favorire il confronto tra il proponente dell'opera e gli enti pubblici che saranno chiamati ad esprimere un parere sul progetto. All'incontro hanno partecipato i Sindaci di Bari, di Triggiano, di Noicàttaro e di Mola di Bari, il Dirigente della Sezione Difesa e Valorizzazione del Paesaggio della Regione Puglia delegato dall'Assessora all'Ambiente, Ciclo rifiuti e bonifiche, Vigilanza ambientale, Rischio industriale,

Pianificazione territoriale, Assetto del territorio, Paesaggio, Urbanistica, Politiche abitative, il Proponente dell'opera e il gruppo Ati incaricato del progetto.

Il 26 aprile 2022, a seguito degli Incontri di approfondimento tematico, si è tenuto online il secondo tavolo tecnico dalle 14.00 alle 16.00 circa, e ha visto favorire il confronto tra il proponente dell'opera e gli enti pubblici che saranno chiamati ad esprimere un parere sul progetto. All'incontro hanno partecipato i Sindaci di Bari, di Triggiano, di Noicattaro e di Mola di Bari, l'Assessore alle Infrastrutture e ai lavori pubblici di Bari delegato dal Sindaco, il Consigliere comunale del Comune di Triggiano delegato dal Sindaco, il Direttore Generale Asset Regione Puglia, il Delegato del Dipartimento Bilancio, Affari Generali e Infrastrutture, il Proponente dell'opera e il gruppo Ati incaricato del progetto.

I quaderni degli attori

I cittadini e le organizzazioni che lo desideravano hanno potuto formulare osservazioni e proposte da pubblicare sul sito web dedicato come "Quaderni degli attori". La scadenza per l'invio dei quaderni, inizialmente prevista per il 26 aprile, è stata successivamente posticipata al 14 maggio al fine di concedere maggior tempo per l'elaborazione dei contributi.

Complessivamente sono stati ricevuti i seguenti contributi (in ordine cronologico d'invio):

- Quaderno di Vincenzo Bitetto
- Quaderno dei Comitati Civici Via Amendola Bari
- Quaderno di Andrea Giorgio Laterza
- Quaderno dei Comitati Territoriali
- Quaderno di Vincenzo Izzo
- Quaderno di Aldo Canta
- Quaderno di Giovanni Loiacono e Francesco Bonaduce
- Quaderno di Marco Martens
- Quaderno del Comune di Triggiano
- Quaderno di Luisa Giampetruzzi GMP Tech
- Quaderno di Vito Marchitelli
- Quaderno del Comitato Le Vedette della Lama

I sopralluoghi

Sono stati organizzati quattro sopralluoghi sul territorio che hanno anticipato tre degli Incontri informativi territoriali, ai quali ha partecipato (escluso uno) un rappresentante di Anas spa:

- Il primo sopralluogo si è tenuto nella Lama San Giorgio (Comune di Triggiano) il 17 marzo 2022 dalle 10.00 alle 13.00 circa;
- Il secondo sopralluogo si è tenuto nella Lama Giotta e nei territori agricoli (Comuni di Triggiano e Noicattaro) il 21 marzo 2022 dalle 10.00 alle 13.00 circa;
- Il terzo sopralluogo si è tenuto lungo l'attuale SS 16 da Bari a Mola di Bari, ha attraversato i quattro comuni interessati dall'opera e si è tenuto il 27 marzo 2022 dalle 16.00 alle 18.00;
- il quarto sopralluogo si è tenuto nei pressi dello Svincolo di Rutigliano dell'attuale SS16 e nei territori agricoli di Mola di Bari il 28 marzo 2022 dalle 9.30 alle 12.00.

Tali incontri hanno permesso di comprendere e conoscere puntualmente le caratteristiche e le problematiche del territorio nella loro dimensione locale ed instaurare un rapporto di dialogo e ascolto con la comunità locale, favorendo anche il confronto con Anas spa.

Le attività di Analisi del conflitto

La coordinatrice ha svolto una costante attività di Conflict Assessment durante l'intera durata del dibattito pubblico.

Nel mese di marzo la coordinatrice ha contattato i Comitati presenti sul territorio al fine di incontrare la loro realtà

e presentare il percorso di dibattito pubblico, in quanto la loro conoscenza del territorio e la loro sensibilità è stata considerata un elemento essenziale al corretto svolgimento dello dibattito.

Sono stati quindi organizzati in un primo momento degli incontri online o, laddove possibile, in presenza, con i membri e rappresentanti di tre Comitati:

- Comitato “Territorio e Agricoltura” – 03.03.22 (in presenza)
- Comitato “Le vedette della Lama” – 04.03.22 (online)
- Comitato in difesa del territorio molese – 18.03.22 (online)

Nei mesi di marzo, aprile e maggio si sono svolti inoltre i seguenti incontri online:

- Politecnico di Bari – 10.03.22
Alessandro Bonifazi – Dottore di Ricerca in Pianificazione territoriale e urbanistica
- Feneal Uil – 25.03.22
Franco Pappolla – Responsabile Bari
- Legambiente Puglia – 01.04.22
Ruggero Ronzulli – Presidente
- Fai Puglia – 05.04.22
Matteo Lorusso – Delegato regionale Ambiente
- Italia Nostra – 06.05.22
Giacinto Giglio - Consigliere Nazionale Italia Nostra onlus
- Confindustria Puglia - 20.05.22
Sergio Fontana - Presidente

È utile in questa sede specificare che la coordinatrice ha ripetutamente chiesto alle seguenti realtà un incontro, non ricevendo risposta a riguardo.

- Anav Puglia
- Associazione Spedizionieri Pugliesi
- CGIL Bari
- CIA Puglia
- CISL Bari
- CNA
- Coldiretti
- Confagricoltura
- Confindustria – Bari
- Legacoop Puglia
- Uniontrasporti Scarl
- Unioncamere
- Uniontrasporti

L'informazione e la comunicazione al pubblico

Il dibattito pubblico è stato accompagnato in ogni suo passaggio da un processo di comunicazione e informazione di supporto alla coordinatrice e al suo staff, finalizzato a estendere alla più ampia fetta possibile di pubblico la possibilità di esprimersi a proposito dell'opera attraverso la partecipazione agli incontri e le altre modalità previste.

Relazioni con i media

La strategia media ha coinvolto testate nazionali, locali e di settore, cartacee, online e radiotelevisive, con l'obiettivo di potenziare la pubblicità degli incontri e garantire la più ampia copertura possibile delle notizie utili sul dibattito pubblico.

L'incontro di lancio

La conferenza stampa di lancio del dibattito pubblico si è tenuta il 3 marzo 2022 presso la sede della Regione Puglia, con alcuni relatori in presenza e altri online. I cittadini hanno potuto seguire lo streaming in diretta sulla pagina Facebook e in differita su YouTube.

La conferenza stampa aveva l'obiettivo di:

- presentare il dossier di progetto, sul quale prende avvio il dibattito pubblico;
- illustrare finalità, obiettivi, modalità organizzative e partecipative del dibattito pubblico;
- illustrare gli strumenti di comunicazione.

All'incontro, moderato da Gianluca Giansante di Comin & Partners, sono intervenuti nell'ordine: il Viceministro del Ministero delle Infrastrutture e della Mobilità Sostenibili Alessandro Morelli, il Presidente della Regione Puglia Michele Emiliano, il Responsabile di Anas Struttura Territoriale Puglia Vincenzo Marzi, la Coordinatrice del dibattito pubblico Maddalena Rossi, il Sindaco del Comune di Bari Antonio Decaro, il Sindaco del Comune di Triggiano Antonio Donatelli, il Sindaco del Comune di Noicattaro Raimondo Innamorato, il Sindaco del Comune di Mola di Bari Giuseppe Colonna, la Referente Gruppo Istruttore PNRR/Infrastrutture Lineari, Commissione VIA Monica Pasca e la presidente della Commissione nazionale dibattito pubblico Caterina Cittadino.

Al termine degli interventi i giornalisti, a cui era stata distribuita un'esaustiva cartella stampa, hanno potuto porre le proprie domande ai relatori.

È possibile vedere il video dell'incontro sulla pagina Facebook e sul canale YouTube del dibattito pubblico, nonché sul sito www.dibattitopubblicobarimola.it.

I comunicati stampa

Durante l'intero svolgimento del dibattito pubblico sono stati diramati in totale 7 comunicati stampa, sui seguenti temi:

- Conferenza stampa di lancio, 03 marzo 2022
- Primo incontro informativo territoriale, 07 marzo 2022
- Secondo incontro informativo territoriale, 18 marzo 2022
- Terzo incontro informativo territoriale, 21 marzo 2022
- Quarto incontro informativo territoriale, 28 marzo 2022
- Secondo incontro di approfondimento, 12 aprile 2022
- Terzo incontro di approfondimento, 19 aprile 2022

Le interviste

Sono state organizzate 5 interviste della coordinatrice del dibattito pubblico Maddalena Rossi, volte a garantire una restituzione approfondita degli obiettivi e delle modalità del dibattito pubblico:

- TGR Puglia, 03 marzo 2022
- Telebari, 03 marzo 2022
- Il Quotidiano del Sud, 03 marzo 2022
- L'Edicola del Sud, 19 marzo 2022
- Quotidiano del Sud, 16 aprile 2022
- Telenorba, 20 maggio 2022

I principali KPI (Key Performance indicatori)

- Numero di giornalisti partecipanti alla conferenza: 12
- Uscite media online e offline nella conferenza stampa: 53
- Uscite media totali sugli incontri di dibattito pubblico: 148

La copertura mediatica, favorita dal dialogo costante con i giornalisti, è stata molto importante. Le testate che più si sono occupate del dibattito pubblico sono state i maggiori quotidiani locali, ovvero Il Quotidiano del Sud, il Quotidiano di Puglia e l'Edicola del Sud.

Comunicazione digitale

La creazione di uno spazio ad hoc sui social media, in particolare su Facebook, è stata strategica nell'ottica di arricchire il confronto con la cittadinanza oltre che i rapporti con i media e le attività di comunicazione.

La pagina Facebook

In concomitanza con il lancio del dibattito pubblico, il 3 marzo 2022 è stata creata la pagina Facebook "Bari-Mola - Dibattito Pubblico" (www.facebook.com/dpbarimola). Questa ha permesso da un lato ai cittadini di interagire direttamente con lo staff della coordinatrice del dibattito pubblico, facilitando la comunicazione in entrata e il coinvolgimento, dall'altro di pubblicizzare gli incontri, aumentando così il raggio e l'efficacia della comunicazione in uscita.

Attraverso la pagina Facebook sono stati condivisi contenuti per annunciare ogni appuntamento in programma e gallery fotografiche relative agli incontri pubblici, accompagnate da una sintesi di quanto emerso dai confronti con i cittadini e le realtà interessate.

I principali KPI

- Post pubblicati sulla pagina Facebook: 27
- Visualizzazioni dei post: 259.915
- Persone raggiunte dai post: 164.900
- Interazioni con i post della pagina: 6.305

Il monitoraggio della Rete

L'attività di comunicazione digitale svolta nel corso del dibattito pubblico ha previsto un monitoraggio costante degli spazi di discussione online, accompagnato da una reportistica quotidiana. In questo modo è stato possibile tenere sempre sotto controllo eventuali criticità o elementi di attenzione sul tema.

Dal 3 marzo al 15 maggio 2022 il monitoraggio ha consentito di rilevare 480 contenuti totali (inclusi post che menzionano le parole chiave di interesse e il relativo numero di commenti). I contenuti rilevati provengono da 43 diverse fonti online su Facebook, Blog, News, Instagram e Twitter.



Sintesi dei temi emersi

L'opportunità e le ragioni dell'opera

Riguardo alle **ragioni** e all'**opportunità** dell'opera il dibattito pubblico ha intercettato molte **riflessioni critiche**, ma anche molte **posizioni a loro sostegno**.

Parte di queste riflessioni sostengono che l'opera **non sia idonea a risolvere i problemi attuali di congestionamento del traffico e di incidentalità**, posti dal soggetto proponente a giustificazione dell'intervento¹⁰. Per quanto concerne i **problemI di congestionamento**, infatti, "l'opera non risolverà il problema enunciato dai proponenti, in quanto trasferirà le criticità assunte come motivazioni originarie del progetto nel punto di ricongiungimento della variante alla statale esistente, in corrispondenza dell'unico ingresso/uscita da e per Mola di Bari. Premesso che il tratto iniziale della tangenziale continuerà a mantenere la stessa dimensione attuale delle carreggiate almeno fino all'innesto del nuovo tratto in variante (C.so A. de Gasperi), l'ampliamento del tratto successivo fino a Mola genererà dunque un inutile, incongruo e dannoso 'imbuto' veicolare, un 'collo di bottiglia' che avrà negative ripercussioni sulla viabilità interna di Mola. Il faraonico progetto non risolverà affatto la problematica del traffico ma ne sposterà gli effetti su altra parte del territorio provocando una traslazione, nel punto di 'attacco' alla esistente SS 16, dell'attuale congestione veicolare, vanificando lo snellimento dei flussi veicolari e le concrete attese degli automobilisti"¹¹. Di contro, alcune voci affermano che il problema di congestionamento del traffico potrebbe essere risolto più efficacemente attraverso la realizzazione della bretella autostradale Bari-Sud prevista dal Piano Regionale dei Trasporti della Puglia¹² (2015-2019), che, incidendo su un contesto territoriale più ampio, produrrebbe una sua completa rimozione e non solo un suo spostamento più a sud. Inoltre, il problema di congestionamento del traffico intorno alla città di Bari potrebbe essere risolto attraverso il completamento della sua poligonale di circonvallazione e quindi dal suo innesto sulla nuova tratta autostradale¹³. Per quanto concerne i **problemI legati all'incidentalità** alcuni interventi sostengono che tale problematica non sia particolarmente rilevante per il tratto di strada in questione e richiedono quindi maggiori chiarimenti in merito agli studi effettuati da Anas con specifiche riguardo alle variazioni del tasso di incidentalità nelle diverse parti del tracciato¹⁴. Per risolvere tale questione viene inoltre proposto di limitare la velocità sull'attuale SS 16¹⁵. Alla luce di questi presupposti alcuni partecipanti sostengono che l'opera **non apporti nessun miglioramento né in termini di ampliamento dell'attrattività turistica né di competitività del sistema industriale**¹⁶.

Altre posizioni critiche evidenziano come la realizzazione di questa nuova infrastruttura autostradale **incentivi l'utilizzo dell'auto privata a discapito dei mezzi pubblici e della mobilità dolce** e quindi come la stessa sia in contrasto con l'ordinamento europeo in materia di disincentivazione del trasporto su gomma¹⁷.

Contemporaneamente sono emerse **posizioni a sostegno delle ragioni e dell' opportunità dell'opera** che evidenziano come i problemI di congestionamento e di alta incidentalità siano elementi altamente critici per l'attuale tracciato della

10 Interventi: Francesco Polito, I Incontro informativo territoriale; Lorenzo Madio e Michele Dipinto, III Incontro informativo territoriale; Michele Daniele, III Incontro di approfondimento tematico. Report: I Incontro di approfondimento tematico. Quaderni degli attori: Aldo Canta; Giovanni Loiacono e Francesco Bonaduce; Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano.

11 Quaderno degli attori: Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano. Interventi: Francesco Polito, I Incontro informativo territoriale; Lorenzo Madio, III Incontro informativo territoriale.

12 Intervento: Andrea Giorgio Laterza, III Incontro di approfondimento. Report: IV Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico. Quaderno degli attori: Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano.

13 Quaderno degli Attori: Giovanni Loiacono e Francesco Bonaduce.

14 Report: III Incontro informativo territoriale; IV Incontro informativo territoriale; II Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico. Quaderno degli attori: Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano.

15 Intervento: Pietro Di Bari, III Incontro informativo territoriale.

16 Interventi: Giovanni Campobasso e Dario Calò, II Incontro informativo territoriale; Piero Mazzone e di Francesco Ressa, III Incontro informativo territoriale. Report: III Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; II Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico.

17 Report: IV Incontro informativo territoriale; II Incontro di approfondimento tematico.

SS16 nel tratto Bari-Mola di Bari e che l'opera sia un'infrastruttura **attesa ormai da molti anni dal territorio e dai suoi operatori economici**¹⁸. Si ricorda a tal proposito l'enorme livello di pericolosità della strada dato anche dal fatto che esistono ancora accessi a raso diretti dalle abitazioni poste lungo il suo tracciato¹⁹. Il suo ammodernamento risponde sia ad una domanda urgente proveniente dalla crescita esponenziale del settore turistico, ma anche ad una più generale richiesta di miglioramento complessivo della qualità della vita per la comunità locale. L'intervento, secondo alcuni partecipanti, andrebbe inoltre a beneficio non solo dei comuni interessati dall'opera, ma anche dei comuni posti più a sud²⁰.

Le alternative di tracciato

Il tema delle **alternative di tracciato** è stato uno dei temi più ricorrenti e discussi all'interno del dibattito pubblico, vero cuore delle attività di dialogo.

Innanzitutto il tema delle alternative di tracciato è stato oggetto di ripetute richieste di chiarimento in relazione alla **legittimità** del dibattito pubblico. Vari interventi hanno cioè messo in discussione il fatto che la procedura di dibattito pubblico si sia aperta su un **Progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera**, contenente l'indicazione dell'alternativa di progetto ritenuta migliore dal soggetto proponente. Tale condizione, valutata illegittima da alcune voci, nonostante priva di riscontro normativo, ha comunque influito sull'andamento del dibattito, come già esplicitamente spiegato nella parte dedicata alle "Considerazione generali sul dibattito pubblico" di questa relazione. E' infatti emersa una certa sfiducia nei partecipanti rispetto alla capacità dello stesso di rappresentare uno spazio reale di confronto aperto sulle ragioni e sulle opportunità dell'opera, come invece avrebbe potuto essere qualora esso si fosse svolto sul **Documento di fattibilità delle alternative progettuali**, nel quale tutte le soluzioni proposte avessero avuto pari dignità²¹.

Pur non negando la **necessità dell'opera**, molti interventi hanno evidenziato i **limiti dell'alternativa prescelta da Anas (alternativa 3)** in termini di: consumo di suolo²²; impatti negativi sul territorio dal punto di vista ambientale e paesaggistico²³; impatti svantaggiosi sul sistema economico e produttivo dell'area interessata con particolare riferimento all'attività agricola²⁴; compromissione del valore identitario dei luoghi in termini di testimonianze storico-architettoniche e archeologiche presenti sul territorio²⁵; aumento dell'inquinamento dell'aria, acustico e del suolo²⁶. A fronte di tali evidenze molti sono state le **richieste di chiarimento e approfondimento** in merito: alle **motivazioni**²⁷ e alle **analisi**²⁸ che hanno portato il soggetto proponente alla scelta dell'alternativa 3; alle **problematiche scaturenti dal progetto** e rilevate al punto precedente²⁹. In particolare sono di volta in volta state richieste: un'analisi dei costi e dei benefici più comprensibile e specifica delle alternative di progetto³⁰; un'analisi multicriteria delle alternative³¹, l'adozione

18 Quaderno degli attori: Vincenzo Izzo. Report: Il Incontro di approfondimento tematico.

19 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

20 Quaderno degli attori: Vincenzo Izzo. Report: Il Incontro di approfondimento tematico.

21 Report: III Incontro informativo territoriale; IV Incontro informativo territoriale; III Incontro di approfondimento tematico.

Interventi: Lorenzo Madio, III Incontro informativo territoriale. Quaderno degli attori: Vincenzo Bitetto; Andrea Giorgio Laterza; Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano; Marco Martens. Documenti: Note alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico: CDG.CDG PROT GEN.REGISTRO UFFICIALE.I.0148593.09-03-2022, M_INF.STM-SASGO.REGISTRO UFFICIALE.I.0001035.28-03-2022, M_INF.STM-SASGO.REGISTRO UFFICIALE.U.0001121.30-03-2022 DI RISCONTRO

22 Interventi: Francesco Polito, I incontro territoriale informativo; Pietro di Bari, III incontro territoriale informativo. Report: I incontro di approfondimento; II incontro di approfondimento; III incontro di approfondimento. Quaderni degli attori: Comitato delle Vedette della Lama; Giovanni Loiacono e Francesco Bonaduce.

23 Report: Il incontro territoriale informativo; III incontro territoriale informativo; I incontro di approfondimento tematico; III incontro di approfondimento tematico. Quaderni degli attori: Rappresentanti dei Comitati territoriali; Comune di Triggiano.

24 Report: Il incontro territoriale informativo; III incontro territoriale informativo; I incontro di approfondimento tematico; III incontro di approfondimento tematico. Quaderni degli attori: Rappresentanti dei Comitati territoriali; Comune di Triggiano.

25 Quaderno degli attori: Rappresentanti dei Comitati territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano.

26 Report: I incontro di approfondimento tematico. Quaderno degli attori: Comitato delle Vedette della Lama.

27 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

28 Intervento: Francesco Ressa, Il Incontro informativo territoriale.

29 Intervento: Michele Daniele, III Incontro di approfondimento tematico.

30 Intervento: Francesco ressa, Il Incontro di approfondimento tematico. Report: Il Incontro di approfondimento tematico.

31 Report: Il Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; Il Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico. Quaderno degli attori: Marco Martens.

del protocollo ENVISION³²: Sono stati inoltre sollecitati specifici approfondimenti su: il numero edifici da demolire nelle diverse alternative³³; gli ettari di territorio consumato per le diverse alternative³⁴; la variazione del tasso di incidentalità nelle tre alternative³⁵.

Buona parte del dibattito è stato quindi dedicato alla **discussione di alternative di tracciato diverse dall'alternativa 3**, sulle quali sono emersi molteplici punti di vista.

Vari interventi sono emersi a sostegno dell'alternativa che propone l'adeguamento in sede dell'attuale tracciato, in quanto ritenuta capace di tutelare maggiormente l'intero territorio³⁶ rispetto all'alternativa proposta dal soggetto proponente, sotto una pluralità di punti di vista. Essa produrrebbe impatti notevolmente minori in termini ambientali, paesaggistici e archeologici³⁷; comporterebbe un consistente risparmio in termini di nuovo consumo di suolo; sarebbe inoltre notevolmente meno onerosa³⁸; non andrebbe infine ad interferire negativamente con il sistema della produzione agricola locale³⁹. Tuttavia, altri interlocutori ritengono che l'**alternativa in sede non sia percorribile** poiché nella fase della sua cantierizzazione produrrebbe disagi insostenibili al sistema della mobilità e più in generale a tutto il territorio e alla sua economia⁴⁰. Inoltre il declassamento dell'attuale SS16 potrebbe tradursi in una importante opportunità di rigenerazione del paesaggio costiero⁴¹.

Alcuni partecipanti hanno invece proposto di riprendere il tracciato previsto dall'alternativa 2 di progetto, poiché considerato meno impattante dal punto di vista ambientale e paesaggistico, ma anche di più facile realizzazione, poiché meno tortuoso e senza tratti in trincea e quindi anche più economico⁴² rispetto all'alternativa selezionata.

Un partecipante ha invece indicato come migliore soluzione di tracciato quella della **soluzione progettuale "C"**, ovvero quella originariamente approvata e sottoscritta dagli enti in sede di Conferenza di Servizi, che ancora non accoglieva le prescrizioni degli Enti locali. Essa, infatti, viene ritenuta meno impattante per alcune realtà commerciali ed economiche attualmente presenti, come, ad esempio, quella dell'impianto IP per la distribuzione di carburanti, che con la realizzazione del nuovo tracciato si trova esclusa dai principali flussi di traffico⁴³.

Infine, alcuni partecipanti hanno proposto **nuove alternative di tracciato rispetto a quelle studiate dal soggetto proponente**. In particolare sono emerse **tre nuove soluzioni progettuali**:

- Una prima soluzione studia due diverse modalità di innesto della nuova variante (su tracciato dell'alternativa 3) all'attuale Poligonale di Bari, che non dovrebbe più avvenire nei pressi di Via Fanelli, ma su Via Calderola. Lo spostamento del punto di innesto viene ritenuto fattore migliorativo dell'attuale tracciato proposto in termini di riduzione degli impatti ambientali, paesaggistici ed economici⁴⁴;
- Un'ulteriore alternativa propone di realizzare l'opera in modo che essa sia adiacente al corridoio ferroviario adriatico sia per nella sua parte in costruzione che in quella esistente. Essa, in questa maniera, comporterebbe un minor impatto ambientale ed un notevole risparmio economico⁴⁵;
- Altra soluzione prevede un tragitto misto composto da un tratto in variante, totale o parziale, nel tratto Bari – Torre a Mare e dall'allargamento in sede nel tratto Torre a Mare – Mola di Bari. Con i risparmi di spesa così ottenuti si ipotizza l'estensione dell'allargamento in sede del tratto di Adriatica tra Mola di Bari – Cozze, ritenendo così di poter

32 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

33 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

34 Report: I incontro di approfondimento.

35 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

36 Quaderno degli attori: Comitato delle Vedette della Lama.

37 Quaderno degli attori: Comune di Triggiano.

38 Intervento: Pietro di Bari, III Incontro territoriale informativo.

39 Report: III Incontro informativo territoriale; II Incontro di approfondimento. Quaderno degli attori: Comitato delle Vedette della Lama.

40 Quaderno degli attori: Vincenzo Izzo.

41 Report: II incontro di approfondimento.

42 Report: I Incontro informativo territoriale.

43 Quaderno: Luisa Giampetrucci GMP tech.

44 Interventi: Giovanni Loiacono, I Incontro informativo territoriale; Patrizia Lamacchia, III Incontro di approfondimento tematico.

Report: II Incontro di approfondimento tematico. Quaderno degli Attori: Giovanni Loiacono e Francesco Bonaduce.

45 Quaderno degli attori: Marco Martens. Report: II Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico.

Intervento: Marco Martens, II Incontro di approfondimento tematico.

apportare maggiori benefici anche alle aree poste a sud di Mola⁴⁶.

Il tracciato prescelto

Il dibattito pubblico ha rilevato **posizioni contrastanti** in relazione al tracciato prescelto dall'autorità proponente, ovvero l'**alternativa 3**. Esso è stato oggetto di **critiche**, relative alle sue caratteristiche tecniche e agli impatti che esso produce sul territorio, ma, di contro, anche di varie **riflessioni positive**, soprattutto inerenti le opportunità di riordino e riqualificazione territoriale che da esso potrebbero derivare⁴⁷.

Le caratteristiche tecniche dell'opera e la sua relazione con il contesto

Il tracciato e le sue interferenze con il territorio

Nel corso del dibattito pubblico sono state richieste maggiori informazioni e chiarimenti in merito ad alcuni **aspetti tecnici relativi al progetto dell'opera**.

Innanzitutto alcune riflessioni sono state avanzate in riferimento alla **tipologia di strada** prevista dal progetto (strada extraurbana principale di tipo B - dm 05/11/2001), in termini di richieste di chiarimenti sulle dimensioni della carreggiata e di alcune critiche alla previsione di inserire le corsie di emergenza, ritenute funzionalmente superflue e peggiorative in termini di consumo di suolo⁴⁸.

Specifiche questioni sono intervenute in relazione alle **interferenze tra il nuovo tracciato e la viabilità locale urbana**. Innanzitutto sono emerse ripetute osservazioni e richieste di chiarimento sul progetto di alcuni svincoli previsti⁴⁹. In particolar modo emergono alcune indicazioni in relazione al territorio del Comune di Bari. Una prima segnalazione riguarda lo svincolo Parco della Giustizia, nella quale si suggerisce all'autorità proponente di riflettere sulla modalità di redistribuzione del traffico in uscita dallo svincolo sulla viabilità locale, evitando l'utilizzo di Via Fanelli e creando, a tale scopo, un nuovo collegamento viario tra l'area di Ceglie e il centro della città⁵⁰. Un seconda segnalazione riguarda lo svincolo SS100-Mungivacca, sempre nel Comune di Bari⁵¹, in relazione al quale si domanda ancora al soggetto proponente di rivedere più approfonditamente la viabilità di accesso alla zona e di valorizzare il parcheggio scambiatore in prossimità della stazione FSE Mungivacca⁵², della quale si richiede anche la riqualificazione⁵³. Sempre in merito agli svincoli, è emersa una certa preoccupazione rispetto a quello che sarà realizzata nel Comune di Noicattaro, dato che, secondo alcuni partecipanti, provocherà un aumento del traffico e un forte impatto sul territorio e sulle superfici agricole⁵⁴. Analoga preoccupazione caratterizza le previsione per gli svincoli nel Comune di Triggiano⁵⁵.

Rispetto agli **attraversamenti**, ai **viadotti**, ai **sottopassi** e alle **gallerie**, sono state richieste le motivazioni che hanno portato alla scelta di alcune soluzioni progettuali, alcuni dettagli tecnici dell'opera e sono state sollevate alcune criticità e perplessità in merito⁵⁶. In particolare l'attraversamento della nuova infrastruttura sul paesaggio delle lame è stato oggetto di alcune richieste di soluzioni alternative a quelle previste dal progetto, che contemplino la possibilità di

46 Quaderno degli attori: Andrea Giorgio Laterza.

47 Report: Il Incontro di approfondimento tematico.

48 Report: I incontro di approfondimento tematico.

49 Report: I Incontro di approfondimento tematico; II Incontro di approfondimento tematico.

50 Quaderno degli attori: Aldo Canta

51 Report: Il Incontro di approfondimento.

52 Quaderno degli attori: Comitati Civici Via Amendola Bari.

53 Report: I Incontro informativo territoriale. Interventi: Nicola Carretta, I Incontro informativo territoriale; Nicola Marvulli, I Incontro informativo territoriale.

54 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

55 Report: Il Incontro informativo territoriale; IV Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico.

56 Report: I Incontro informativo territoriale III Incontro informativo; II Incontro informativo territoriale; III Incontro di approfondimento tematico; IV Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; II Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico. Interventi: Antonella Calderazzo, I Incontro informativo territoriale; Darlo Calò, Il incontro informativo territoriale; Sebastiano Carbonara, Il incontro informativo territoriale; Francesco Ressa, Il incontro informativo territoriale; Pietro Di Bari, III Incontro informativo territoriale; Andrea Giorgio Laterza, IV Incontro informativo territoriale; Enzo del Vecchio, Il Incontro di approfondimento tematico; Marco Martens, Il Incontro di approfondimento tematico; Michele Daniele, I Incontro di approfondimento.

passare altrove o che comunque riducano al minimo il loro impatto⁵⁷. A tal riguardo durante il dibattito pubblico sono state manifestate delle perplessità rispetto all'impatto paesaggistico provocato dalla struttura, ad un'unica campata, del viadotto che dovrebbe attraversare la Lama San Giorgio⁵⁸. In relazione agli effetti del viadotto sulla Lama un partecipante ha sottolineato anche che, il cono d'ombra che lo stesso genererà, andando a determinare mutate (e insufficienti) condizioni di illuminazione, comprometterà duramente la presenza delle orchidee spontanee che compongono il complesso sistema della Lama⁵⁹. Alcuni quesiti si sono poi specificatamente rivolti al territorio di Noicattaro, con la richiesta di maggiori informazioni circa le modalità e la localizzazione dei sottopassi previsti all'interno del territorio comunale⁶⁰.

Una questione più volte emersa nel corso del dibattito pubblico riguarda inoltre le **modalità di interazione previste dal progetto tra il nuovo tracciato e la viabilità minore a servizio dei fondi agricoli**. La preoccupazione prevalente riguarda la cesura che la nuova strada imporrà a molte delle strade minori, impedendo di fatto l'accesso dei macchinari ai fondi agricoli. Si raccomanda al soggetto proponente di studiare soluzioni adeguate per risolvere tale problematica che, se non risolta, potrebbe generare fenomeni di abbandono di alcuni appezzamenti con conseguente danno economico alle attività⁶¹.

Altra questione emersa dal confronto durante il dibattito pubblico inherente le caratteristiche tecniche dell'opera, riguarda le scelte progettuali individuate dal proponente per la **gestione delle acque reflue**⁶². Nello specifico, è stato richiesto se e come è stato valutato l'impatto del percorso delle acque meteoriche che scorrono in maniera trasversale al tracciato provocando veri o propri ruscelli⁶³, e come le acque meteoriche verranno raccolte, smaltite, e depurate⁶⁴, sollevando alle volte critiche sulla mancanza di spazi necessari per favorire la loro depurazione⁶⁵. Al fine di garantire una migliore gestione delle acque reflue si consiglia di favorire lo scorrimento dell'acqua senza sifonamento in quanto i sifoni rischiano di intasarsi e causare l'allagamento della strada⁶⁶.

La relazione con i progetti esistenti sul territorio

Nel corso del dibattito pubblico sono emerse diverse osservazioni relative alla relazione che il progetto di variante della SS 16 intrattiene con altre due opere in progetto sul territorio interessato, ovvero: la bretella autostradale Bari-Brindisi-Lecce prevista dal Piano Regionale dei Trasporti della Puglia⁶⁷ (2015-2019) e la nuova infrastruttura ferroviaria (progetto di "Riaspetto Nodo di Bari Variante di tracciato tra Bari centrale e Torre a Mare" gestito da RFI). Le sollecitazioni che emergono da tali riflessioni invitano l'autorità proponente a valutare congiuntamente gli effetti territoriali dalle diverse opere, così da stimarne le reciproche influenze.

Per quanto riguarda più nello specifico il **progetto della bretella autostradale** prevista dal Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia viene più volte affermato che la sua previsione depotenzia l'utilità della variante alla SS 16 oggetto di dibattito, in quanto le due infrastrutture coprono la stessa direzione di spostamento ed intercettano quindi i medesimi flussi di traffico⁶⁸. A tal riguardo viene avanzata la proposta di fare una Valutazione Ambientale Strategica (VAS) unica su tutto il territorio tra Bari e Mola, che sopesi complessivamente gli effetti delle due opere stradali (bretella e variante SS16) sul territorio e che valuti accuratamente le differenti tipologie di traffico che eventualmente le due infrastrutture potrebbero intercettare⁶⁹. Altri interventi suggeriscono che le due opere siano oggetto di un'unica Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA)⁷⁰.

57 Report: IV Incontro informativo territoriale.

58 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

59 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

60 Report: II Incontro di approfondimento.

61 Report: III Incontro informativo territoriale, II Incontro di approfondimento tematico.

62 Report: III Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico.

63 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

64 Report: III Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico.

65 Intervento: Vito Pesce, III Incontro informativo territoriale.

66 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

67 Intervento: Andrea Giorgio Laterza, III Incontro di approfondimento. Report: IV Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico. Quaderno degli attori: Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano.

68 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

69 Report: I incontro di approfondimento; III incontro di approfondimento tematico.

70 Report: I incontro di approfondimento; II incontro di approfondimento. Quaderni degli attori: Comitato le Vedette della Lama; Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano.

Per quanto riguarda il **progetto ferroviario** si raccomanda ancora una certa prudenza nello stimare gli effetti congiunti delle due opere sul territorio. In particolare si sollecita l'autorità proponente a porre attenzione al fatto che in alcune aree del territorio, come in prossimità della Lama San Giorgio e dello svincolo di Calderola, l'azione congiunta delle due opere infrastrutturali, creerà lembi di terra interclusi che saranno così facilmente soggetti ad abbandono⁷¹. Si invita di nuovo il proponente a valutare i fenomeni di interruzione e di frammentazione della rete ecologica che si avranno nel tratto in cui la nuova SS16 affiancherà la ferrovia, anche in questo caso con particolare attenzione in prossimità della Lama San Giorgio⁷². Infine un partecipante suggerisce di far correre le due opere in affiancamento nel tratto tra San Giorgio, Torre a Mare e Mola di Bari⁷³. In merito all'impatto che le due opere avranno sul territorio, soprattutto nell'area che attraversa la Lama San Giorgio, viene ritenuto fondamentale che venga fatta una valutazione congiunta degli impatti ambientali delle due opere, al fine di armonizzare al meglio le due infrastrutture e di permettere ai cittadini di esprimere idee e pareri più consapevoli⁷⁴. Si auspica, infine, per il futuro, una maggiore comunicazione tra ANAS e RFI per una progettazione condivisa e unitaria delle grandi opere di trasporto, in modo da ridurre i costi, ottimizzare i tempi, e soprattutto fare scelte strategiche realmente utili e nel rispetto dell'ambiente e del paesaggio, come previsto dal recente articolo 9 della Costituzione e dal PPTR della Regione Puglia⁷⁵.

Le relazioni con gli altri strumenti di pianificazione territoriale di carattere regionale

Nel corso del dibattito pubblico sono state richieste maggiori informazioni riguardo a come l'opera si interrelaziona con i presupposti sociali, economici, paesaggistici e ambientali contenuti nel **Piano Regionale dei Trasporti** in vigore⁷⁶.

Nel confronto inoltre i partecipanti in diverse occasioni hanno fatto riferimento al **Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)**. In primo luogo, poiché la realizzazione dell'opera richiede il rilascio dell'autorizzazione paesaggistica in deroga da parte della Regione Puglia, viene raccomandata ad Anas la presa visione di quanto è descritto nelle schede d'ambito del Piano Paesaggistico della Regione al fine di evitare che l'opera sia in contrasto con le invarianti strutturali e le figure territoriali (caratteri morfotipologici dei paesaggi) dettate dal PPTR⁷⁷.

In secondo luogo, nonostante le precise direttive del PPTR, è emersa la necessità di un chiarimento rispetto alla visione che la Regione Puglia ha dello sviluppo futuro del territorio. Nello specifico, si teme che la nuova infrastruttura generi nuove possibilità di urbanizzazione nelle aree agricole, e che, di conseguenza, la pianificazione regionale sia incline ad un ulteriore consumo di suolo a fini residenziali e produttivi tra le fasce di terreno agricolo, con effetti di degrado ambientale e sul paesaggio⁷⁸.

I possibili impatti dell'opera

Gli impatti sul paesaggio e sui beni storico-architettonici e archeologici

Il percorso del dibattito pubblico ha permesso ai cittadini di porre alcune domande specifiche e richiedere maggiori informazioni su quali saranno gli **impatti dell'opera sul paesaggio e sui beni archeologici e storico-architettonici** presenti sul territorio⁷⁹.

In molte occasioni sono stati ribaditi i potenziali impatti negativi che il nuovo progetto potrebbe arrecare ad **alcuni beni paesaggistici** come il Monte Telegrafo⁸⁰ e i paesaggi delle lame (Lama Giotta e Lama san Giorgio)⁸¹ e al patrimonio

71 Report: I incontro di approfondimento tematico.

72 Report: I incontro di approfondimento tematico.

73 Report: II incontro di approfondimento tematico.

74 Report: I incontro di approfondimento tematico.

75 Quaderno degli attori: Comitato le Vedette della Lama.

76 Report: III Incontro informativo territoriale; IV Incontro informativo territoriale; III Incontro di approfondimento tematico. Intervento: Michele Daniele, III Incontro di approfondimento tematico.

77 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

78 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

79 Report: I Incontro informativo territoriale; III Incontro informativo territoriale; II Incontro informativo territoriale; III Incontro di approfondimento tematico.

80 Report: II Incontro informativo territoriale.

81 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

naturale e paesaggistico che le circonda⁸²; ad **alcuni beni architettonici di pregio**, quali gli "edifici rurali o diruti"⁸³; alle rilevanze archeologiche, ovvero gli ipogei della Lama San Giorgio, l'antico insediamento peuceto di Azetium in territorio di Rutigliano, la cisterna di Fontana Giulia in agro molese, Cala Paduano sulla costa di Mola, Via Appia - Traiana e i "Capodieci"⁸⁴. A tal riguardo sono state manifestate preoccupazioni e critiche rispetto alle analisi condotte (come ad esempio l'utilizzo di basi cartografiche obsolete o non riportanti correttamente alcuni elementi di pregio⁸⁵) e alle soluzioni progettuali proposte dal proponente per tutelare tali beni e ridurre al minimo l'impatto della nuova infrastruttura sugli stessi⁸⁶. A tal riguardo, vengono richiesti studi paesaggistici ed archeologici più approfonditi⁸⁷. Infine, viene consigliato di trattare gli insediamenti rupestri presenti lungo le lame a livello di sistema, così da garantire una maggior tutela e di porre attenzione alla volontà di istituire il Parco Naturale Regionale di Lama San Giorgio e Lama Giotta⁸⁸.

Di contro alcuni interventi ritengono che l'opera, attraverso il declassamento dell'attuale tracciato della SS16 nel tratto Bari-Mola di Bari, potrà trasformarsi in un'importante occasione di recupero dei paesaggi costieri⁸⁹. A tal riguardo si suggerisce di trattare il tratto declassato della SS16 come una infrastruttura paesaggistica dedicata ad una viabilità minore, con la previsione di piste ciclabili e messa in sicurezza degli accessi⁹⁰. Si chiede che essa divenga inoltre occasione di azioni di rigenerazione urbana, senza dare adito tuttavia a nuove operazioni di densificazione edilizia⁹¹. Si richiede che i costi della riqualificazione del vecchio tracciato rientrino nei costi del progetto⁹².

Gli impatti ambientali

Nel confronto reso possibile dal dibattito pubblico, i partecipanti in diverse occasioni hanno richiesto maggiori informazioni su quali saranno i benefici ambientali apportati dall'opera sul territorio⁹³ e, di contro, della stima dei potenziali impatti negativi dell'opera sul sistema ambientale, naturale e faunistico e come essi saranno valutati⁹⁴.

Nello specifico molti interventi sottolineano come l'opera abbia un **forte impatto ambientale sulle emergenze territoriali rappresentate dalle lame**⁹⁵, che dovrebbero essere preservate proprio per il loro valore e la loro ricchezza in termini di biodiversità⁹⁶. Durante gli incontri sono state quindi richieste spiegazioni sul come siano stati redatti gli

82 Report: I Incontro informativo territoriale; II Incontro informativo territoriale; III Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico. Interventi :Antonella Calderazzi, I incontro informativo territoriale; Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale; Angelo Dipierro, III Incontro informativo territoriale. Quaderno degli attori: Comitato Le Vedette della Lama.

83 Report: I Incontro informativo territoriale; II Incontro di approfondimento tematico. Interventi: Francesco Ressa, II Incontro di approfondimento tematico.

84 Report: I Incontro di approfondimento tematico. Quaderni degli attori: Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano; Andrea Giorgio Laterza.

85 Report: I Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico. Intervento: Francesco Ressa, III Incontro informativo territoriale. Quaderno degli attori: Andrea Giorgio Laterza; Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano; Comitato Le Vedette della Lama.

86 Report: II Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento. Interventi: Dario Calò, II Incontro informativo territoriale; Enzo Selvaggio, II Incontro informativo territoriale; Francesco Ressa, III Incontro informativo territoriale. Quaderno degli attori: Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano; Andrea Giorgio Laterza; Comitato Le Vedette della Lama.

87 Report: III Incontro informativo territoriale; Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico. Intervento: Anna Decaro, III Incontro informativo territoriale; Francesco Ressa, III Incontro di approfondimento tematico. Quaderno degli attori: Comitato Le Vedette della Lama.

88 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

89 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

90 Report: I Incontro informativo territoriale, III Incontro informativo territoriale.

91 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

92 Report: III Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; II Incontro di approfondimento tematico.

93 Report: II Incontro informativo territoriale.

94 Report: I Incontro informativo territoriale; II Incontro informativo territoriale.

95 Report: I Incontro di approfondimento tematico. Interventi: Dario Calò, II Incontro informativo territoriale; Antonio Greco, II Incontro informativo territoriale; Angelo Dipierro, III Incontro informativo territoriale. Quaderno degli attori: Comitato Le Vedette della Lama; Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano, Comune di Triggiano.

96 Report: III Incontro informativo territoriale; II Incontro informativo territoriale. Intervento: Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale.

studi ambientali, inclusi quelli faunistici e floristici, e su come siano stati definiti i corridoi ecologici⁹⁷, in relazione al territorio delle lame. Si teme infatti che tali studi siano stati condotti in maniera frettolosa e approssimativa⁹⁸. Si indica, a tal riguardo, la presenza di alcune specie animali e vegetali⁹⁹ di alto valore per il territorio e quindi da tutelare, che non sembrano essere state considerate dagli studi effettuati dal proponente e che si teme vengano danneggiate dal nuovo progetto. Più nello specifico si richiedono al proponente, in riferimento ai territori delle lame, studi di approfondimento riguardo:

- l'impatto ambientale e naturalistico del progetto¹⁰⁰;
- gli studi faunistici e il tema dell'avifauna¹⁰¹;
- gli impatti ambientali della SS16 nel territorio della Lama San Giorgio. A tal riguardo si suggerisce di realizzare un'unica VIA che tenga di conto degli effetti dell'opera sommati a quelli del tracciato ferroviario in costruzione¹⁰²;
- gli impatti ambientali della SS 16 e della Bretella autostradale, richiedendo di sottoporre le due opere ad un'unica Valutazione ambientale da sottoporre alla Commissione¹⁰³;
- il tema degli incendi, con un'attenzione particolare, soprattutto nella zona dei boschi della Lama Giotta¹⁰⁴.

Sempre riguardo al territorio delle lame viene più volte ricordata la **loro importante funzione idrogeologica**, quali canali fondamentali per la gestione del deflusso delle acque meteoriche e quindi rispetto al ruolo strutturale che essi rivestono nel contenere i sempre più frequenti fenomeni alluvionali dovuti ai cambiamenti climatici in corso¹⁰⁵. A tal riguardo si teme che le opere ingegneristiche previste dal progetto per il loro attraversamento possano avere importanti ripercussioni sul loro equilibrio idrogeologico, con potenziali rischi per tutto il territorio. Si invita il soggetto proponente ad effettuare maggiori approfondimenti sugli impatti idrogeologici dell'opera, soprattutto in riferimento agli attraversamenti delle lame¹⁰⁶ e di verificare la sua coerenza con il Piano delle Acque¹⁰⁷.

Durante il percorso sono poi emerse numerose preoccupazioni relative al **consumo di suolo** generato dalla nuova infrastruttura e su come tale processo, riducendo la permeabilità dei suoli, potrà aumentare le criticità legate ai cambiamenti climatici in corso. Molti interventi sostengono che il progetto sottrarrà al territorio una notevole quantità di suolo¹⁰⁸, perlomeno in ambito agricolo di pregio¹⁰⁹, senza restituire benefici apprezzabili da nessun altro punto di vista (economico, produttivo o trasportistico)¹¹⁰. Sono quindi state avanzate richieste puntuali circa la quantità di ettari di terreno, soprattutto agricolo e naturale, che saranno consumati¹¹¹ e sugli accorgimenti adottati dal progetto per

97 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

98 Report: III Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico. Interventi: Francesco Ressa, II Incontro informativo territoriale; Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale.

99 Report: III Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico. Intervento: Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale. Quaderno degli attori: Comitato Le Vedette della Lama.

100 Report: III Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico. Interventi: Francesco Ressa, II Incontro informativo territoriale; Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale.

101 Report: I Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico. Intervento di: Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale.

102 Report: I Incontro di approfondimento tematico; II Incontro di approfondimento tematico. Intervento: Francesco Ressa, II Incontro di approfondimento tematico.

103 Intervento: Andrea Giorgio Laterza, II Incontro di approfondimento tematico.

104 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

105 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

106 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

107 Report: I Incontro informativo territoriale.

108 Report: I Incontro informativo territoriale; III Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; II Incontro di approfondimento tematico, III Incontro di approfondimento tematico. Interventi: Francesco Polito, I Incontro informativo territoriale; Michele Dipinto, III Incontro informativo territoriale; Giacomo Dipierro, III Incontro informativo territoriale; Angelo Dipierro, III Incontro informativo territoriale. Quaderno degli attori: Andrea Giorgio Laterza; Giovanni Loiacono e Francesco Bonaduce; Comitato Le Vedette della Lama.

109 Report: I Incontro di approfondimento tematico; II Incontro di approfondimento tematico.

110 Report: III Incontro di approfondimento tematico. Interventi: Michele Dipinto, III Incontro informativo territoriale. Quaderno degli attori: Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano.

111 Report: III Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; II Incontro informativo territoriale.

minimizzare tale fenomeno¹¹².

Numerose richieste di approfondimento sono poi giunte anche in merito agli **impatti acustici, atmosferici e luminosi dell'opera**. Si teme infatti che la nuova infrastruttura possa incidere negativamente sulla qualità dell'aria, sull'innalzamento locale della temperatura, sull'inquinamento acustico e atmosferico, con particolare riferimento alle aree urbane interessate dal nuovo tracciato¹¹³, per le quali si richiede al proponente una maggiore attenzione alla stima dei rischi e quindi alla sicurezza della popolazione residente¹¹⁴. Inoltre, vengono richiesti maggiori dettagli sull'inquinamento luminoso¹¹⁵, soprattutto riguardo all'attraversamento delle lame¹¹⁶, dove insistono molteplici specie animali che potrebbero essere danneggiate da tale fenomeno soprattutto durante le ore notturne.

Per quanto concerne gli impatti ambientali dell'opera un partecipante evidenzia che la realizzazione della variante comporterebbe un **certo impatto sul delicato equilibrio dei corpi idrici sotterranei**. Le vibrazioni che interesserebbero l'opera sia in fase di cantierizzazione che in fase di servizio produrrebbero una compattazione dei suoli capace di alterare il sistema dei corpi idrici sotterranei in maniera tale da favorire l'avanzamento del fenomeno dell'intrusione marina, limitando fortemente la disponibilità delle risorse idriche locali, con indubbi danni per l'economia e la qualità della vita del territorio¹¹⁷.

Un partecipante evidenzia invece come lo spostamento dell'infrastruttura dai territori costieri **aiuterà a prevenire i problemi legati all'innalzamento delle acque** che nel futuro riguarderanno la costa¹¹⁸.

Rispetto alle **misure di mitigazione e compensazione** degli ambientali impatti sopra elencati vengono richieste le modalità di gestione delle aree di mitigazione ambientale ed espresse raccomandazioni per la messa a dimora di nuove specie vegetali e aree boscate che favorirebbero la concentrazione di differenti specie animali¹¹⁹.

Gli impatti sul sistema produttivo

Durante il percorso del dibattito pubblico, sono emerse più volte preoccupazioni circa gli **impatti dell'opera sul settore produttivo del territorio**, in particolar modo **sull'agricoltura**, uno dei settori economici trainanti per l'area¹²⁰.

A tal riguardo, molti partecipanti hanno sollevato che l'**impatto della nuova infrastruttura sull'attività agricola sarà molto alto**. L'opera comporterà il **consumo di svariati ettari di terreno agricolo** fertile e vocato a produzioni di uva da tavola da esportazione ad alta redditività¹²¹. Si sottolinea inoltre che molte proprietà agricole lungo il nuovo asse viario saranno parcellizzate, generando così un elevato numero di **terreni relitti** inutilizzabili, che, oltre ad un potenziale effetto di degrado paesaggistico¹²², comporteranno un potenziale abbandono dell'attività agricola, con una forte riduzione del reddito e dell'occupazione¹²³. Si stima che, a causa degli espropri dei terreni agricoli, si verificherà una perdita annua di circa 2,8 milioni di euro, provocando conseguenti ricadute in tutto il tessuto economico del territorio¹²⁴. Ulteriore impatto critico sarà generato dalla nuova infrastruttura sul **sistema idraulico del territorio**, da cui attualmente dipende l'irrigazione dei campi e delle colture, composto da una fitta rete di tubazioni, e pozzi artesiani indispensabili per l'approvvigionamento di acqua dolce¹²⁵. Il suo passaggio, infatti, segnerà inevitabilmente la cesura di parti di questo sistema. Si stima che il danno maggiore in questo senso possa riguardare la zona dei coltivi più vicina alla costa. Tale area infatti dipende completamente, nell'approvvigionamento idrico, dalla zona più interna, non essendo possibile 'pescare in loco' acqua potabile a causa del fenomeno dell'intrusione marina¹²⁶. La realizzazione della nuova

112 Report: I Incontro informativo territoriale, III Incontro informativo territoriale.

113 Report: I Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico.

114 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

115 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

116 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

117 Quaderno degli attori: Vito Marchitelli.

118 Report: II Incontro di approfondimento territoriale.

119 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

120 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

121 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

122 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

123 Report: I Incontro di approfondimento tematico; II Incontro di approfondimento tematico. Quaderno degli attori: Rappresentanti dei comitati territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano.

124 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

125 Report: III Incontro informativo territoriale, II Incontro di approfondimento tematico. Interventi: Giacomo Grande, III Incontro informativo territoriale.

126 Intervento: Lorenzo Madio, II Incontro di approfondimento tematico.

infrastruttura isolerà tale area dal punto di vista del reperimento di acqua dolce per l’irrigazione, con conseguenti costi di gestione maggiori per gli agricoltori, probabilmente tali da rendere economicamente insostenibile la produzione¹²⁷. Tale fattore è particolarmente rilevante perché è nell’area costiera, stanti le sue particolari condizioni microclimatiche, che vengono prodotte le uve primizie, ovvero le più redditizie, perché possono venire immesse per prime sul mercato nazionale e internazionale, estendendo in tal modo l’arco temporale annuo di vitalità dell’attività agricola.

Una questione più volte emersa nel corso del dibattito pubblico riguarda inoltre le **modalità di interazione previste dal progetto tra il nuovo tracciato e la viabilità minore a servizio dei fondi agricoli**. La preoccupazione prevalente riguarda la cesura che la nuova strada imporrà a molte delle strade minori, impedendo di fatto l’accesso dei macchinari ai fondi agricoli¹²⁸. A tal riguardo alcuni partecipanti hanno richiesto al proponente una particolare attenzione alla risoluzione progettuale di queste problematiche. Si raccomanda di calcolare il danno derivante dall’espianto degli olivi e delle viti, analizzare i processi produttivi dei due sistemi e valutare il tempo che intercorrerà prima che le piante tornino ad un regime di piena produzione¹²⁹. Si richiedono inoltre maggiori dettagli circa le modalità di ripristino dei terreni coltivabili e il riposizionamento degli alberi che verranno espintati dall’opera, come gli olivi, il cui reimpianto dovrà avvenire in luoghi idonei¹³⁰.

Gli impatti sul settore economico commerciale

Tra gli **impatti possibili dell’opera sul territorio**, sono emersi anche quelli rivolti al **settore economico e commerciale**. In particolare, si temono le ricadute negative che potrebbero riguardare il complesso produttivo di capannoni e opifici che attualmente si affaccia sulla SS16, che verrà tagliato fuori dal traffico stradale comportando un conseguente abbandono delle strutture. A tal riguardo, si ritiene necessario considerare nel progetto dei collegamenti tra la variante e l’area commerciale¹³¹. Inoltre, un partecipante evidenzia come alcune attività economiche presenti sull’attuale SS 16, con la realizzazione della variante, verrebbero escluse e limitate nel loro esercizio. A tal proposito viene auspicata la loro inclusione in una nuova soluzione¹³².

I cantieri e l’esecuzione dei lavori

Tempi e fasi di cantierizzazione

Il tema della cantierizzazione dell’opera è emerso lungo tutto il percorso di dibattito pubblico ed è stato trattato sotto diversi aspetti, facendo emergere richieste relative ai **tempi** e alle **fasi** della realizzazione dell’opera. È emersa, infatti, la preoccupazione di alcuni partecipanti rispetto alla **durata dei lavori** e ai **relativi possibili disagi generati dai cantieri per la popolazione residente**¹³³. In particolare tale tematica è emersa in relazione alle interferenze e ai disagi che i cantieri potrebbero apportare, stante la loro vicinanza, ai residenti del condominio Orsa Maggiore, posto nel Comune di Bari, in cui attualmente abitano 90 famiglie. In merito a ciò viene richiesta al soggetto proponente particolare attenzione agli orari di esecuzione dei lavori di realizzazione, affinché rispettino il riposo degli abitanti¹³⁴. Rispetto a tali impatti alcuni partecipanti domandano al soggetto proponente di prevedere opere di mitigazione finalizzate alla riduzione dell’inquinamento acustico, e delle polveri¹³⁵. Più in generale viene comunque suggerito di accompagnare le fasi di cantierizzazione con uno strutturato processo di coinvolgimento, comunicazione e informazione dei cittadini interessati¹³⁶.

E’ emersa inoltre la **preoccupazione rispetto ai possibili rallentamenti del traffico automobilistico** che potranno essere generati dai lavori. A questo proposito è stata sottolineata la necessità di ridurre al minimo i disagi della viabilità e

127 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

128 Report: III Incontro informativo territoriale, II Incontro di approfondimento tematico.

129 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

130 Report: IV Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico.

131 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

132 Quaderno degli attori: Luisa Giampetrucci GMP.

133 Report: I Incontro informativo; I Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico.

134 Report: III Incontro di approfondimento tematico.

135 Report: III Incontro di approfondimento tematico.

136 Report: I Incontro di approfondimento tematico.

mantenere fluido il traffico al fine di non creare impatti sulla logistica¹³⁷ e sulle attività economiche e produttive del territorio¹³⁸. A tal riguardo, si chiede che, durante i lavori di realizzazione, venga mantenuta la fluidità del trasporto su gomma in modo che non risenta di interruzioni o rallentamenti, poiché sulla SS16 viaggiano molte merci che arrivano all'aeroporto e al porto di Bari, perciò si ritiene importante mantenere la fluidità dei trasporti durante i lavori¹³⁹. Infine, è stata proposta una tecnologia che permette di minimizzare la chiusura del traffico causata dai rilievi necessari per la realizzazione dell'opera¹⁴⁰.

Sono inoltre emerse molteplici osservazioni relative agli **impatti dei cantieri sull'ambiente e sul paesaggio**, con particolare riferimento agli elementi di architettura a secco presenti lungo il tracciato, e sul loro potenziale attraversamento dei territori delle lame, per le quali si raccomanda che non siano utilizzate per il trasporto dei materiali o per altre operazioni¹⁴¹.

Una preoccupazione diffusa risulta infine essere quella relativa al **possibile non completamento dei lavori dell'opera**, e per l'immagine deturpazione paesaggistica che ne deriverebbe¹⁴².

Nel corso del dibattito pubblico sono state inoltre richieste maggiori attenzioni all'**interazione del cronoprogramma dell'opera con quella di altre opere in corso di realizzazione sul territorio**, mediante un piano di coordinamento, affinché non si generino conflitti tra di esse da cui potrebbero scaturire ulteriori disagi¹⁴³, con particolare riferimento con il progetto di RFI per lo spostamento dei binari ferroviari¹⁴⁴.

Espropri e indennizzi

Durante il dibattito sono emerse numerose questioni inerenti agli espropri.

Nello specifico, è stato richiesto il **numero di proprietà che potrebbero essere interessate dagli espropri sul territorio e nei singoli comuni**¹⁴⁵. Per quanto concerne i **terreni agricoli** i partecipanti domandano al soggetto proponente **maggior chiarezza riguardo alle modalità con cui sono stati calcolati gli espropri** dei terreni in quanto, secondo i calcoli di alcuni di essi, il numero totale degli ettari di terreno da sottoporre a procedura di esproprio non sarebbe di 240, come dichiarato da ANAS, bensì 626 ettari. Tale calcolo è stato formulato dai partecipanti con le informazioni contenute nella documentazione del progetto in cui sono indicate le ditte espropriate, le coordinate catastali, le aree e le tipologie delle particelle interessate dall'opera, che quindi si prega di verificare¹⁴⁶.

Infine, un partecipante manifesta una certa preoccupazione rispetto alla zona di Via Fanelli, nella quale gli espropri non riguarderanno soltanto le aree direttamente coinvolte nella progettazione dell'opera, ma anche una **fascia di rispetto di 40 metri**. A tal riguardo si richiede maggiore chiarezza, sottolineando che altre infrastrutture recentemente costruite nel comune di Bari non hanno seguito la stessa procedura¹⁴⁷.

Molteplici sono stati anche i contributi inerenti al **tema degli indennizzi e delle compensazioni economiche**. Non risultano chiari i criteri che verranno utilizzati per **quantificare il valore dei terreni agricoli espropriati**¹⁴⁸. A tal riguardo, viene sottolineato che la valutazione dell'indennizzo sembra tenere conto di dati esclusivamente quantitativi, come la dimensione della proprietà da espropriare¹⁴⁹. Si esorta il soggetto proponente ad utilizzare quale criterio valutativo anche il danno indotto dall'esproprio sull'attività economica dell'azienda espropriata¹⁵⁰. I partecipanti sono consapevoli che si discuterà di tali aspetti in sede di contrattazione, ma raccomandano indicazioni e considerazioni più precise e complete anche in questa prima fase, al fine di evitare eventuali ricorsi in futuro.

137 Report: III Incontro di approfondimento tematico.

138 Report: I Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico.

139 Report: III Incontro di approfondimento tematico.

140 Report: III Incontro di approfondimento tematico.

141 Report: III Incontro di approfondimento tematico.

142 Report: I Incontro informativo; I Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico.

143 Report: IV Incontro informativo territoriale.

144 Report: I Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico.

145 Report: III Incontro informativo territoriale.

146 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

147 Report: III Incontro di approfondimento tematico.

148 Report: II Incontro informativo territoriale; IV Incontro informativo territoriale.

149 Report: II Incontro informativo territoriale.

150 Report: II Incontro di approfondimento tematico.

Si domanda inoltre di chiarire **come verranno valutati i danni causati ai cosiddetti 'terreni relitti'**, che si formeranno a seguito della realizzazione dell'infrastruttura, che secondo alcuni intervenuti non sono stati calcolati e considerati dal proponente in maniera adeguata¹⁵¹.

Alcuni partecipanti hanno domandato se sono previste delle **forme di indennizzo per i proprietari di aree edificabili o per le aree intercluse** dal nuovo tracciato che subiscono un danno indiretto con la realizzazione della nuova infrastruttura¹⁵² e se sono previste delle forme di compensazione economica per le attività economiche e commerciali che saranno interferite e penalizzate dall'opera¹⁵³, domandando se sarà prevista la ricerca di nuove aree sul nuovo tracciato dove eventualmente spostare tali attività¹⁵⁴.

Si domanda infine se vi **saranno compensazioni economiche per quelle attività che saranno danneggiate dalla fase di cantierizzazione**¹⁵⁵.

151 Report: Il Incontro di approfondimento tematico.

152 Report: I Incontro informativo territoriale.

153 Report: Il Incontro informativo territoriale.

154 Report: Il Incontro informativo territoriale.

155 Report: I Incontro informativo territoriale.



Quadro sinottico dei temi emersi

MACRO-TEMA

Opportunità e ragioni dell'opera

I FENOMENI DI CONGESTIONAMENTO DEL TRAFFICO

CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE

L'opera non risolverà il problema del congestionamento del traffico veicolare, in quanto trasferirà le criticità attuali nel punto di ricongiungimento della variante alla statale esistente, in corrispondenza dell'unico ingresso/uscita da e per Mola di Bari.

Il problema di congestionamento del traffico potrebbe essere risolto più efficacemente attraverso la realizzazione della bretella autostradale Bari-Sud prevista dal Piano Regionale dei Trasporti della Puglia.

L'opera è una infrastruttura indispensabile per risolvere il problema del congestionamento del traffico veicolare, che è un elemento altamente critico per l'attuale tracciato della SS 16 nel tratto Bari-Mola di Bari. L'opera è un'infrastruttura attesa ormai da molti anni dal territorio e dai suoi operatori economici, per risolvere tale problema e migliorare il sistema della viabilità per residente e turisti.

INCONTRI

 I Incontro informativo territoriale - III Incontro informativo territoriale - IV Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico; II Incontro di approfondimento tematico; III Incontro di approfondimento tematico

ATTORI

 Francesco Polito, I Incontro informativo territoriale - Lorenzo Madio, III Incontro informativo territoriale - Andrea Giorgio Laterza, III Incontro di approfondimento

 Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano | Vincenzo Izzo

L'INCIDENTALITÀ

CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE

La problematica dell'incidentalità non viene ritenuta particolarmente rilevante per il tratto di strada in questione. Si richiedono al soggetto proponente maggiori chiarimenti rispetto agli studi effettuati in merito, con specifiche riguardo alle variazioni del tasso di incidentalità nelle diverse parti del tracciato.

Il problema dell'alto tasso di incidentalità può essere risolto limitando la velocità sull'attuale SS 16.

Il problema dell'alto tasso di incidentalità è un elemento altamente critico per l'attuale tracciato della SS 16 nel tratto Bari-Mola di Bari e l'opera è indispensabile per risolvere tale problematica e migliorare il sistema della viabilità per residente e turisti.

INCONTRI

 III Incontro informativo territoriale - IV Incontro informativo territoriale - II Incontro di approfondimento tematico - III Incontro di approfondimento tematico

ATTORI

 Pietro Di Bari, III Incontro informativo territoriale

 Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano | Vincenzo Izzo

TRASPORTO SU GOMMA VS MOBILITÀ SOSTENIBILE

CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE

La realizzazione della nuova infrastruttura autostradale incentiva l'utilizzo dell'auto privata a discapito dei mezzi pubblici e della mobilità dolce è quindi in contrasto con l'ordinamento europeo in materia di disincentivazione del trasporto su gomma.

INCONTRI



IV Incontro informativo territoriale - II Incontro di approfondimento tematico

ATTORI



/



/

MACRO-TEMA

Le alternative di tracciato

IL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICO-ECONOMICA DELL'OPERA

CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE

L'apertura del dibattito pubblico sul Progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera e non sul Documento di fattibilità delle alternative viene ritenuta condizione di illeggitimità del processo.

L'apertura del dibattito pubblico sul Progetto di fattibilità tecnico-economica dell'opera e non sul Documento di fattibilità delle alternative inficia la capacità dell'dibattito di rappresentare uno spazio reale di confronto aperto sulle ragioni e sulle opportunità dell'opera.

INCONTRI



III Incontro informativo territoriale; IV Incontro informativo territoriale; III Incontro di approfondimento tematico.

Interventi: Lorenzo Madio, III Incontro informativo territoriale

ATTORI



/



Vincenzo Bitetto | Andrea Giorgio Laterza | Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano | Marco Martens | Note alla Commissione Nazionale Dibattito Pubblico: CDG.CDG PROT GEN.REGISTRO UFFICIALE.I.0148593.09-03-2022, M_INFSTM-SASGO.REGISTRO UFFICIALE.I.0001035.28-03-2022, M_INFSTM-SASGO. REGISTRO UFFICIALE.U.0001121.30-03-2022 DI RISCONTRO

I LIMITI DELL'ALTERNATIVA PRESCELTA (ALTERNATIVA 3)

CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE

L'alternativa 3 presenta evidenti limiti in termini di: consumo di suolo; impatti negativi sul territorio dal punto di vista ambientale e paesaggistico; impatti svantaggiosi sul sistema economico e produttivo dell'area interessata con particolare riferimento all'attività agricola; compromissione del valore identitario dei luoghi in termini di testimonianze storico-architettoniche e archeologiche presenti sul territorio; aumento dell'inquinamento dell'aria, acustico e del suolo.

A fronte dei molteplici limiti che caratterizzano l'alternativa prescelta vengono richieste ad Anas analisi aggiuntive: un'analisi dei costi e dei benefici più approfondita; un'analisi multicriterio delle alternative; l'adozione del protocollo ENVISION; la comparazione del numero edifici da demolire, degli ettari di territorio consumato e della variazione del tasso di incidentalità nelle tre alternative.

INCONTRI

Il incontro territoriale informativo - III incontro territoriale informativo - I incontro di approfondimento - II incontro di approfondimento - III incontro di approfondimento

ATTORI

Francesco Polito, I incontro territoriale informativo - Pietro di Bari, I incontro informativo territoriale, III incontro territoriale informativo - Francesco ressa, II Incontro di approfondimento tematico



Comitato delle Vedette della Lama | Giovanni Loiacono e Francesco Bonaduce | Rappresentanti dei Comitati territoriali; Comune di Triggiano| Marco Martens

L'ADEGUAMENTO IN SEDE**CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE**

L'alternativa dell'adeguamento in sede viene ritenuta la migliore tra quelle valutate da Anas in quanto: produce impatti notevolmente minori in termini ambientali, paesaggistici e archeologici; comporta un consistente risparmio in termini di nuovo consumo di suolo; risulta meno onerosa; non interferisce negativamente con il sistema della produzione agricola locale.

L'alternativa dell'adeguamento in sede non viene ritenuta percorribile per i disagi che produrrebbe al momento della cantierizzazione. Inoltre il declassamento dell'attuale SS16 potrebbe tradursi in una importante opportunità di rigenerazione del paesaggio costiero.

INCONTRI

III Incontro informativo territoriale - II Incontro di approfondimento tematico

ATTORI

Pietro di Bari, III Incontro territoriale informativo



Comitato delle Vedette della Lama | Comune di Triggiano | Vincenzo Izzo

LE OPPORTUNITÀ DELLE ALTERNATIVE SCARTATE**CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE**

Tra le alternative studiate da Anas, l'alternativa 2 viene ritenuta la migliore, poiché meno impattante dal punto di vista ambientale e paesaggistico, ma anche di più facile realizzazione, in quanto meno tortuosa e senza tratti in trincea e quindi anche più economica rispetto all'alternativa prescelta.

Viene individuata quale alternativa migliore quella corrispondente alla soluzione progettuale "C", ovvero quella originariamente approvata e sottoscritta dagli enti in sede di Conferenza di Servizi, che ancora non accoglieva le loro prescrizioni. Essa viene ritenuta meno impattante per alcune realtà commerciali ed economiche presenti, sull'attuale SS 16, che con la realizzazione del nuovo tracciato si trovano escluse dai principali flussi di traffico.

INCONTRI

I Incontro informativo territoriale

ATTORI

/



Luisa Giampetrucci GMP tech

LE NUOVE ALTERNATIVE PROPOSTE**CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE**

Sono emerse 3 nuove soluzioni progettuali rispetto a quelle studiate dal proponente:

- Una prima soluzione studia due diverse modalità di innesto della nuova variante (su tracciato dell'alternativa 3) all'attuale Poligonale di Bari, che non dovrebbe più avvenire nei pressi di Via Fanelli, ma su Via Caldarola. Lo spostamento del punto di innesto viene ritenuto fattore migliorativo dell'attuale tracciato proposto in termini di riduzione degli impatti ambientali, paesaggistici ed economici;
- Un'ulteriore alternativa propone di realizzare l'opera in modo che essa sia adiacente al corridoio ferroviario adriatico sia per nella sua parte in costruzione che in quella esistente. Essa, in questa maniera, comporterebbe un minor impatto ambientale ed un notevole risparmio economico;
- Altra soluzione prevede un tragitto misto composto da un tratto in variante, totale o parziale, nel tratto Bari – Torre a Mare e dall'allargamento in sede nel tratto Torre a Mare – Mola di Bari. Con i risparmi di spesa così ottenuti si ipotizza l'estensione dell'allargamento in sede del tratto di Adriatica tra Mola di Bari – Cozze, ritenendo così di poter apportare maggiori benefici anche alle aree poste a sud di Mola.

INCONTRI

Il Incontro di approfondimento tematico - III Incontro di approfondimento tematico

ATTORI

Giovanni Loiacono, I Incontro informativo territoriale - Patrizia Lamacchia, III Incontro di approfondimento tematico - Marco Martens, II Incontro di approfondimento tematico



Giovanni Loiacono e Francesco Bonaduce | Marco Martens | Andrea Giorgio Laterza

MACRO-TEMA**Il tracciato prescelto****LE CARATTERISTICHE TECNICHE DELL'OPERA E LA SUA RELAZIONE CON IL CONTESTO****IL TRACCIATO E LE SUE INTERFERENZE CON IL TERRITORIO****CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE**

In riferimento alla tipologia di strada prevista dal progetto (strada extraurbana principale di tipo B - dm 05/11/2001), vengono avanzate richieste di chiarimenti sulle dimensioni della carreggiata e alcune critiche alla previsione di inserire le corsie di emergenza, ritenute funzionalmente superflue e peggiorative in termini di consumo di suolo.

Si richiedono chiarimenti sul progetto di alcuni svincoli: svincolo Parco della Giustizia. Si suggerisce all'autorità proponente di riflettere sulla modalità di redistribuzione del traffico in uscita, evitando l'utilizzo di Via Fanelli e creando, a tale scopo, un nuovo collegamento viario tra l'area di Ceglie e il centro della città; svincolo SS100-Mungivacca. Si richiede di rivedere più approfonditamente la viabilità di accesso alla zona e di valorizzare il parcheggio scambiatore in prossimità della stazione FSE Mungivacca, della quale si richiede anche la riqualificazione; svincoli di Noicattaro e Triggiano, che provocheranno un aumento del traffico e un forte impatto sul territorio e sulle superfici agricole.

Si richiedono chiarimenti su attraversamenti, viadotti, sottopassi e gallerie: attraversamento dei paesaggi delle lame, oggetto di molte riflessioni e di richieste di soluzioni alternative a quelle previste dal progetto, che contemplino la possibilità di passare altrove o che comunque riducano al minimo il loro impatto; la struttura ad un'unica campata del viadotto di attraversamento di Lama San Giorgio San Giorgio, che viene ritenuto di forte impatto paesaggistico. Si invita il proponente a riflettere sulla soluzione progettuale individuata.

Le modalità di interazione del nuovo tracciato e la viabilità minore a servizio dei fondi agricoli preoccupa i partecipanti, soprattutto riguardo alla cesura che la nuova strada imporrà a molte delle strade minori, impedendo di fatto l'accesso dei macchinari ai fondi agricoli. Si raccomanda al soggetto proponente di studiare soluzioni adeguate a risolvere tale problematica.

Altra diffusa preoccupazione concerne la gestione delle acque reflue. Al fine di garantire una migliore gestione delle acque reflue viene consigliato di favorire lo scorrimento dell'acqua senza sifonamento in quanto i sifoni rischiano di intasarsi e causare l'allagamento della strada.

INCONTRI



I Incontro informativo territoriale - II Incontro informativo territoriale - III Incontro informativo territoriale - IV Incontro informativo territoriale - I incontro di approfondimento tematico - II Incontro di approfondimento tematico - III Incontro di approfondimento tematico

ATTORI



Nicola Carretta, I Incontro informativo territoriale - Nicola Marvulli, I Incontro informativo territoriale - Antonella Calderazzo, I Incontro informativo territoriale - Darlo Calò, II incontro informativo territoriale - Sebastiano Carbonara, II incontro informativo territoriale - Francesco Ressa, II incontro informativo territoriale - Pietro Di Bari, III Incontro informativo territoriale - Andrea Giorgio Laterza, IV Incontro informativo territoriale - Enzo del Vecchio, II Incontro di approfondimento tematico - Marco Martens, II Incontro di approfondimento tematico - Michele Daniele, I Incontro di approfondimento - Vito Pesce, III Incontro informativo territoriale



Aldo Canta | Comitati Civici Via Amendola Bari

LA RELAZIONE CON I PROGETTI ESISTENTI SUL TERRITORIO

CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE

Il progetto della bretella autostradale previsto nel Piano Regionale dei Trasporti della Regione Puglia (225-2019) depotenzia l'utilità la realizzazione della variante alla SS 16 oggetto di dibattito, in quanto le due infrastrutture coprono la stessa direzione di spostamento ed intercettano quindi i medesimi flussi di traffico. Si suggerisce una valutazione congiunta degli effetti ambientali delle due opere.

Occorre una stima congiunta degli effetti territoriali del progetto di variante di Anas e il progetto dello spostamento dei binari di RFI. Si invita a tal riguardo il proponente a riflettere su alcuni nodi progettuali: - ai lembi di terra interclusi che saranno facilmente soggetti ad abbandono che si creeranno in prossimità della Lama San Giorgio e dello svincolo di Caldarola per l'azione congiunta delle due opere infrastrutturali; ai fenomeni di interruzione e di frammentazione della rete ecologica che si avranno nel tratto in cui la nuova SS16 affiancherà la ferrovia; al potenziale affiancamento delle due opere nel tratto tra San Giorgio, Torre a Mare e Mola di Bari.

INCONTRI



IV Incontro informativo territoriale - I Incontro di approfondimento tematico - II incontro di approfondimento tematico - III Incontro di approfondimento tematico

ATTORI



Andrea Giorgio Laterza, III Incontro di approfondimento



Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano | Comitato le Vedette della Lama

LE RELAZIONI CON GLI ALTRI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI CARATTERE REGIONALE

CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE

Si raccomanda che l'opera si armonizzi con i presupposti sociali, economici, paesaggistici e ambientali contenuti nel Piano Regionale dei Trasporti in vigore.

Si raccomanda che l'opera sia coerente con quanto previsto nelle schede d'ambito del Piano Paesaggistico della Regione al fine di evitare che l'opera sia in contrasto con le invarianti strutturali e le figure territoriali (caratteri morfotipologici dei paesaggi).

INCONTRI



III Incontro informativo territoriale - IV Incontro informativo territoriale - I Incontro di approfondimento tematico - III Incontro di approfondimento tematico

ATTORI

Michele Daniele, III Incontro di approfondimento tematico



/

I POSSIBILI IMPATTI DELL'OPERA**GLI IMPATTI SUL PAESAGGIO E SUI BENI STORICO-ARCHITETTONICI E ARCHEOLOGICI****CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE**

Sono stati segnalati potenziali impatti negativi che il nuovo progetto potrebbe arrecare a: i beni paesaggistici del Monte Telegafo e dei paesaggi delle lame (Lama Giotta e Lama San Giorgio) e al patrimonio naturale e paesaggistico che le circonda; i beni architettonici di pregio, quali gli "edifici rurali o diruti"; le rilevanze archeologiche, ovvero gli ipogei della Lama San Giorgio, l'antico insediamento peueto di Azetium in territorio di Rutigliano, la cisterna di Fontana Giulia in agro molese, Cala Paduano sulla costa di Mola, Via Appia - Traiana e i "Capodieci". Si richiedono a riguardo analisi più approfondite

L'opera, producendo il declassamento dell'attuale tracciato della SS16 nel tratto Bari-Mola di Bari, potrà trasformarsi in un'importante occasione di recupero dei paesaggi costieri. A tal riguardo si suggerisce di trattare il tratto declassato della SS16 come una infrastruttura paesaggistica dedicata ad una viabilità minore, con la previsione di piste ciclabili e messa in sicurezza degli accessi. Si chiede che essa divenga inoltre occasione di azioni di rigenerazione urbana. Si richiede che i costi della riqualificazione del vecchio tracciato rientrino nei costi del progetto.

INCONTRI

I Incontro informativo territoriale; II Incontro informativo territoriale - III Incontro informativo territoriale; II Incontro informativo territoriale; I Incontro di approfondimento tematico - II Incontro di approfondimento tematico - III Incontro di approfondimento tematico

ATTORI

Antonella Calderazzi, I incontro informativo territoriale; Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale; Angelo Dipierro, III Incontro informativo territoriale - Francesco Ressa, II Incontro di approfondimento tematico - Dario Calò, II Incontro informativo territoriale - Enzo Selvaggio, II Incontro informativo territoriale - Francesco Ressa, III Incontro informativo territoriale - Anna Decaro, III Incontro informativo territoriale - Francesco Ressa, III Incontro di approfondimento tematico.



Comitato Le Vedette della Lama | Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano | Andrea Giorgio Laterza

GLI IMPATTI AMBIENTALI**CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE**

L'opera ha un forte impatto ambientale sulle emergenze territoriali rappresentate dalle lame, che dovrebbero essere preservate proprio per il loro valore e la loro ricchezza in termini di biodiversità e per la loro importante funzione idrogeologica.

Rispetto ai territori delle lame si richiede al proponente studi di approfondimento riguardo: all'impatto ambientale e naturalistico del progetto; agli studi faunistici e al tema dell'avifauna; al tema degli incendi, con un'attenzione particolare ai boschi della Lama Giotta; alla verifica della coerenza del progetto proposto con il Piano delle Acque.

Il progetto sottrarrà al territorio una certa quantità di suolo, posto perlopiù in ambito agricolo di pregio, senza restituire benefici apprezzabili da nessun altro punto di vista. Si richiede un calcolo preciso della quantità di ettari di terreno, soprattutto agricolo e naturale, che saranno consumati e sugli accorgimenti adottati dal progetto per minimizzare tale fenomeno.

Si richiedono approfondimenti sugli impatti acustici, atmosferici e luminosi dell'opera. Si teme infatti che la nuova infrastruttura possa incidere negativamente sulla qualità dell'aria, sull'innalzamento locale della temperatura, sull'inquinamento acustico e atmosferico, con particolare riferimento alle aree urbane interessate dal nuovo tracciato, sull'inquinamento limonoso soprattutto nelle zone delle lame, dove insistono molteplici specie animali che potrebbero essere danneggiate da tale fenomeno soprattutto durante le ore notturne.

L'opera avrà un elevato impatto sul delicato equilibrio dei corpi idrici sotterranei. Le vibrazioni che interesseranno l'opera sia in fase di cantierizzazione che in fase di servizio produrranno una compattazione dei suoli capace di alterare il sistema dei corpi idrici sotterranei in maniera tale da favorire l'avanzamento del fenomeno dell'intrusione marina, limitando fortemente la disponibilità delle risorse idriche locali, con indubbi danni per l'economia e la qualità della vita del territorio.

Lo spostamento dell'infrastruttura dai territori costieri aiuterà a prevenire i problemi legati all'innalzamento delle acque che nel futuro riguarderanno la costa.

Rispetto alle misure di mitigazione e compensazione degli ambientali impatti sopra elencati vengono richieste le modalità di gestione delle aree di mitigazione ambientale ed espresse raccomandazioni per la messa a dimora di nuove specie vegetali e aree boschive che favorirebbero la concentrazione di differenti specie animali.

INCONTRI

 I Incontro informativo territoriale - II Incontro informativo territoriale - III Incontro informativo territoriale - I Incontro di approfondimento tematico - II Incontro di approfondimento tematico - III Incontro di approfondimento tematico

ATTORI

 Dario Calò, II Incontro informativo territoriale; Antonio Greco, II Incontro informativo territoriale; Angelo Dipierro, III Incontro informativo territoriale - Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale - Francesco Ressa, II Incontro informativo territoriale; Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale - Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale - Francesco Ressa, II Incontro informativo territoriale; Marino Caringella, III Incontro informativo territoriale - Francesco Ressa, II Incontro di approfondimento tematico - Andrea Giorgio Laterza, II Incontro di approfondimento tematico - Francesco Polito, I Incontro informativo territoriale; Michele Dipinto, III Incontro informativo territoriale; Giacomo Dipierro, III Incontro informativo territoriale; Angelo Dipierro, III Incontro informativo territoriale

 Comitato Le Vedette della Lama | Rappresentanti dei Comitati Territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano, Comune di Triggiano | Andrea Giorgio Laterza | Giovanni Loiacono e Francesco Bonaduce

GLI IMPATTI SUL SISTEMA PRODUTTIVO

CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE

L'impatto della nuova infrastruttura sull'attività agricola sarà molto alto. L'opera comporterà il consumo di svariati ettari di terreno agricolo fertile e vocato a produzioni di uva da tavola da esportazione ad alta redditività.

Si stima che, a causa degli espropri dei terreni agricoli, si verificherà una perdita annua di circa 2,8 milioni di euro, provocando conseguenti ricadute in tutto il tessuto economico del territorio.

Molte proprietà agricole lungo il nuovo asse viario saranno parcellizzate, generando così un elevato numero di terreni relitti inutilizzabili, che, oltre ad un potenziale effetto di degrado paesaggistico, comporteranno un potenziale abbandono dell'attività agricola, con una forte riduzione del reddito e dell'occupazione.

La nuova infrastruttura impatterà il sistema idraulico del territorio, da cui attualmente dipende l'irrigazione dei campi e delle colture, composto da una fitta rete di tubazioni, e pozzi artesiani indispensabili per l'approvvigionamento di acqua dolce. Si chiedono soluzioni compensate a riguardo.

Una questione più volte emersa nel corso del dibattito pubblico riguarda inoltre le modalità di interazione previste dal progetto tra il nuovo tracciato e la viabilità minore a servizio dei fondi agricoli. A tal riguardo alcuni partecipanti hanno richiesto al proponente una particolare attenzione alla risoluzione progettuale di questa problematica.

La strada apporterà una serie di problematiche alla viabilità minore, provocando molteplici cesure a molte delle strade poste in ambito turale, impedendo di fatto l'accesso dei macchinari ai fondi agricoli. A tal riguardo alcuni partecipanti hanno richiesto al proponente una particolare attenzione alla risoluzione progettuale di questa problematica.

Si raccomanda di calcolare il danno derivante dall'espianto degli olivi e delle viti, analizzare i processi produttivi dei due sistemi e valutare il tempo che intercorrerà prima che le piante tornino ad un regime di piena produzione.

Si richiedono maggiori dettagli circa le modalità di ripristino dei terreni coltivabili e il riposizionamento degli alberi che verranno espinti dall'opera, come gli olivi, il cui reimpianto dovrà avvenire in luoghi idonei.

INCONTRI

 III Incontro informativo territoriale - IV Incontro informativo territoriale - I Incontro di approfondimento tematico - II Incontro di approfondimento tematico

ATTORI

 Giacomo Grande, III Incontro informativo territoriale - Lorenzo Madio, II Incontro di approfondimento tematico

 Rappresentanti dei comitati territoriali di Bari, Mola di Bari, Noicattaro, Triggiano

GLI IMPATTI SUL SETTORE ECONOMICO COMMERCIALE**CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE**

Si temono le ricadute negative che potrebbero riguardare il complesso produttivo di capannoni e opifici che attualmente si affaccia sulla SS16, che verrà tagliato fuori dal traffico stradale comportando un conseguente abbandono delle strutture. A tal riguardo, si ritiene necessario considerare nel progetto dei collegamenti tra la variante e l'area commerciale.

Alcune attività economiche presenti sull'attuale SS 16, con la realizzazione della variante, verrebbero escluse e limitate nel loro esercizio. A tal proposito viene auspicata la loro inclusione in una nuova soluzione.

INCONTRI

I Incontro di approfondimento tematico

ATTORI

/



Luisa Giampetrucci GMP

MACRO-TEMA**I cantieri e l'esecuzione dei lavori****TEMPI E FASI DI CANTIERIZZAZIONE****CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE**

La durata dei lavori e ai relativi possibili disagi generati dai cantieri per la popolazione residente sono una preoccupazione diffusa in particolare in relazione alle interferenze e ai disagi che i cantieri potrebbero apportare, stante la loro vicinanza, ai residenti del condominio Orsa Maggiore, posto nel Comune di Bari, in cui attualmente abitano 90 famiglie. Si richiede particolare attenzione agli orari di esecuzione dei lavori di realizzazione, affinché rispettino il riposo degli abitanti. Si richiedono opere di mitigazione finalizzate alla riduzione dell'inquinamento acustico, e delle polveri.

Si temono possibili rallentamenti del traffico automobilistico che potranno essere generati dai lavori. A questo proposito è stata sottolineata la necessità di ridurre al minimo i disagi della viabilità e mantenere fluido il traffico al fine di non creare impatti sulla logistica e sulle attività economiche e produttive del territorio.

Sono inoltre emerse molteplici osservazioni relative agli impatti dei cantieri sull'ambiente e sul paesaggio, con particolare riferimento agli elementi di architettura a secco presenti lungo il tracciato, e sul loro potenziale attraversamento dei territori delle lame, per le quali si raccomanda che non siano utilizzate per il trasporto dei materiali o per altre operazioni.

Si sollecita una particolare attenzione all'interazione del cronoprogramma dell'opera con quella di altre opere in corso di realizzazione sul territorio, mediante un piano di coordinamento, affinché non si generino conflitti tra di esse da cui potrebbero scaturire ulteriori disagi, con particolare riferimento con il progetto di RFI per lo spostamento dei binari ferroviari.

Le fasi di cantierizzazione devono essere accompagnate da uno strutturato processo di coinvolgimento, comunicazione e informazione dei cittadini interessati.

Una preoccupazione diffusa risulta essere quella relativa al possibile non completamento dei lavori dell'opera, e per l'immagine deturpazione paesaggistica che ne deriverebbe.

INCONTRI

I Incontro informativo territoriale - IV Incontro informativo territoriale - I Incontro di approfondimento tematico - III Incontro di approfondimento tematico

ATTORI

/



/

ESPROPRI E INDENNIZZI

CONSIDERAZIONI | PROPOSTE | RICHIESTE

Il numero di proprietà che potrebbero essere interessate dagli espropri sul territorio e nei singoli comuni deve essere definito con maggior dettaglio.

Occorre una maggiore chiarezza riguardo alle modalità con cui sono stati calcolati gli espropri dei terreni agricoli in quanto, secondo i calcoli di alcuni di essi, il numero totale degli ettari di terreno da sottoporre a procedura di esproprio non sarebbe di 240, come dichiarato da ANAS, bensì 626 ettari.

Nella zona di Via Fanelli gli espropri non riguarderanno soltanto le aree direttamente coinvolte nella progettazione dell'opera, ma anche una fascia di rispetto di 40 metri. Si richiede maggiore chiarezza in merito, sottolineando che altre infrastrutture recentemente costruite nel comune di Bari non hanno seguito la stessa procedura.

Non risultano chiari i criteri che verranno utilizzati per quantificare il valore dei terreni agricoli espropriati. A tal riguardo, viene sottolineato che la valutazione dell'indennizzo sembra tenere conto di dati esclusivamente quantitativi, come la dimensione della proprietà da espropriare. Si esorta il soggetto proponente ad utilizzare quale criterio valutativo anche il danno indotto dall'esproprio sull'attività economica dell'azienda espropriata.

Non risulta chiaro come verranno valutati i danni causati ai cosiddetti 'terreni relitti', che si formeranno a seguito della realizzazione dell'infrastruttura.

Non risulta evidente se sono previste delle forme di indennizzo per i proprietari di aree edificabili o per le aree intercluse dal nuovo tracciato che subiscono un danno indiretto con la realizzazione della nuova infrastruttura.

Non è chiaro se siano previste delle forme di compensazione economica per le attività economiche e commerciali che saranno interferite e penalizzate dall'opera. Si chiede se sarà prevista la ricerca di nuove aree sul nuovo tracciato dove eventualmente spostare tali attività.

Si domanda infine se vi saranno compensazioni economiche per quelle attività che saranno danneggiate dalla fase di cantierizzazione.

INCONTRI

 I Incontro informativo territoriale - II Incontro informativo territoriale - III Incontro informativo territoriale - IV Incontro informativo territoriale - II Incontro di approfondimento tematico - III Incontro di approfondimento tematico

ATTORI



/



/



Crediti

Si ringraziano per il prezioso contributo fornito nel corso del dibattito pubblico:

Alessandro Morelli - Viceministro delle Infrastrutture e della mobilità sostenibili

Caterina Cittadino - Presidente Commissione nazionale dibattito pubblico (Cndp)

Stefania Ravazzi - Relatrice Sezione I Commissione nazionale dibattito pubblico (Cndp)

Maria Angela Danzi - Componente Commissione nazionale dibattito pubblico (Cndp)

Paola Brambilla - Coordinatrice della Sottocommissione Valutazioni Impatto Ambientale (VIA)

Monica Pasca - Referente delle Infrastrutture Lineari - Sottocommissione Valutazioni Impatto Ambientale (VIA)

GLI ENTI TERRITORIALI

Comune di Bari

Antonio Decaro - Sindaco

Giuseppe Galasso - Assessore Infrastrutture, Lavori Pubblici e Servizi Connessi, Viabilità, Urbanizzazione, Verde pubblico

Comune di Triggiano

Antonio Donatelli - Sindaco

Vitogiuseppe Lagioia - Consigliere delegato alle politiche ambientali, urbanistica, gemellaggio, politiche agricole, artigianato, digitalizzazione, smart city, sport e tempo libero

Comune di Noicattaro

Raimondo Innamorato - Sindaco

Comune di Mola di Bari

Giuseppe Colonna - Sindaco

Nicola Berlen - Assessore Urbanistica e pianificazione, Assetto del territorio, Lavori Pubblici, Demanio, Mobilità

Città metropolitana di Bari

Maurizio Montalto - Dirigente Sezione Pianificazione territoriale generale - demanio - mobilità e viabilità

Regione Puglia

Michele Emiliano - Presidente

Anna Maurodinoia - Assessore Trasporti e Mobilità sostenibile

Anna Grazia Maraschio - Assessore Ambiente, Ciclo rifiuti e bonifiche, Vigilanza ambientale, Rischio industriale, Pianificazione territoriale, Assetto del territorio, Paesaggio, Urbanistica, Politiche abitative

Aldo Patruno - Direttore Dipartimento Turismo, Economia della cultura e Valorizzazione del territorio

Gianna Elisa Berlingero - Direttrice Dipartimento sviluppo economico

Lasarella Vincenzo - Dirigente Sezione Difesa e Valorizzazione del paesaggio

Giuseppe Ruggiero - Funzionario Sezione Lavori Pubblici

Giuseppe Angelini - Funzionario Sezione Autorizzazioni Ambientali

Michele Mancini - Funzionario Sezione Infrastrutture per la mobilità

Francesco Natuzzi - Funzionario Sezione Tutela e Valorizzazione del Paesaggio

Piero Siciliano - Funzionario Servizio Territoriale BA-BAT

Maria Antonia Somma - Funzionario Sezione Demanio e Patrimonio

Elio Sannicandro - Direttore generale ASSET - Agenzia regionale Strategica per lo Sviluppo Ecosostenibile del Territorio

IL PROPONENTE DELL'OPERA - Anas spa

Vincenzo Marzi - Responsabile Struttura Territoriale Puglia

Nicola Marzi - Responsabile Project Management e Progetti speciali

Rocco Lapenta - Responsabile del Procedimento

Giovanni Magarò - Dirigente di Staff Direttore Operation e Coordinamento Territoriale

Claudia Massaro - Responsabile procedure autorizzative Struttura Territoriale Puglia

Alberto Sanchirico - Responsabile di Progetto

Raffaella Sanseverino - Supporto Amministrativo e Ufficio Progettazione

Margherita Laera - Addetto stampa Struttura Territoriale Puglia

I PROGETTISTI

Samuele Airaghi - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Marco Molteni - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Alessandro Guadagnuolo - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Gabriella Giampertone - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Francesco Genchi - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Adoracion Fernandez - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Tito Finocchietti - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Matteo Lelli - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Andrea Pilli - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Andrea Poli - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Giuseppe Quaglia - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

Rachele Vicario - Ati incaricata (GEODATA Engineering, ALPINA, NET Engineering e I.G.&P. Ingegneri Guadagnuolo & Partners)

GESTIONE DEL DIBATTITO PUBBLICO

Coordinatrice del dibattito pubblico

Maddalena Rossi - Avventura urbana srl

Supporto specialistico al Coordinatore

Andrea Pillon, Alberto Cena - Avventura urbana srl

Aspetti organizzativi e restituzione degli incontri

Valeria Antrilli, Giulia Fiorentini, Laura Fortuna, Fausto Giganti, Sarah Melchiorre, Rossana Misuraca, Yago Pasqualotto, Gaia Volpe - Avventura Urbana srl

Comunicazione, sito web e gestione delle piattaforme digitali

Chiara Chiari, Luca Ferracuti, Alessandro Talarico, Enrico Turinetto - Avventura Urbana srl

Comunicazione strategica e social media

Gianluca Giansante, Nicolò Scarano, Eleonora Artese, Lorenzo Boni, Giovanni Taglietti - Comin & Partners

Si ringraziano le organizzazioni, le associazioni, tutte le cittadine e tutti i cittadini che hanno partecipato al dibattito pubblico.



DIBATTITO PUBBLICO
SS 16 ADRIATICA
Bari-Mola