

STUDIO LEGALE ASSOCIATO AVV.TI AMENDUNI
diritto civile commerciale bancario amministrativo europeo penale
70122 Bari - Via Sparano n. 35 – Tel. 080/5244840 – Fax 080/5752013
studioamenduni@pec.giuffre.it
info@studiolegaleamenduni.it

Partita IVA 02580700728

† **Avv. Donato AMENDUNI**
Avv. Ascanio AMENDUNI
Patrocinante in Cassazione
Avv. Michele AMENDUNI

Avv. Giorgio F. CARENZA - Avv. Giovanni M. F. DE GIORGI
Avv. Fabio DI NANNA - Avv. Claudia NARDULLI
Avv. Angelo POLICICCHIO - Avv. M. Stella TRITTO
Dott. Carlomaria COLONNA VENISTI

Bari, 9.12.2019

Ill.mo Sig.
Sindaco del Comune di Bari
Dott. Ing Antonio Decaro
Corso Vittorio Emanuele II n. 84
70122 Bari

Racc. A/R anticipata a mezzo pec:
gabinettodelsindaco.comunebari@pec.rupar.puglia.it

Spett.le
**Assessore alle infrastrutture, opere pubbliche, mobilità
sostenibile e Accessibilità**

Dott. Ing. Giuseppe Galasso
Corso Vittorio Emanuele II n. 84
70122 BARI

Racc. A/R anticipata a mezzo email:
assessorato.lavoripubblici@comune.bari.it

E p.c.

Ecc.ma
Avvocatura Comunale del Comune di Bari
pec:
avvocaturacivica.comunebari@pec.rupar.puglia.it

Ill.mo Sig.
Presidente del Consiglio Comunale di Bari
Dott. Michelangelo CAVONE
Corso Vittorio Emanuele II n. 84
70122 Bari
Email:
m.cavone@comune.bari.it

OGGETTO: LAVORI IN CORSO SU STRADA SANTA CATERINA - BARI

**ATTO DI SIGNIFICAZIONE, INVITO ALLA REVOCA IN AUTOTUTELA, DIFFIDA
E INTIMAZIONE, CON RISPOSTA EX LEGE 241/90 E ART. 328 COMMA II COD. PEN.
IN ORDINE A DELIBERA DI GUNTA N. 755 DEL 15.10.2019**

Scrivo la presente in nome e per conto del sig. Donato Cippone nato a Bari il 26.2.1958 e residente in Bari alla Via Strada Cannello Rotto 3/B, quale Presidente del Comitato “per la Tutela del Territorio - Area Metropolitana di Bari”, allo scopo di significarVi quanto segue e invitarVi ai corrispondenti adempimenti o atti, d’ufficio e d’impulso, in Vs rispettivo potere, avverso la

deliberazione della Giunta comunale n. 755 del 15 ottobre 2019 + DG n.350 del 23 maggio 2014 avente per oggetto: Pip di S. Caterina Comparto C. Variante al Progetto Esecutivo delle Opere di Urbanizzazione Primaria. Pratica Edilizia pdc 43/2018 (Variante al pdc 184/2013).

La deliberazione di Giunta comunale n. 755/2019 ha approvato quanto segue in variante al progetto esecutivo già approvato, riguardante opere di urbanizzazione primaria:

- la modifica di una rotatoria;
- la realizzazione di un diverso tracciato del ramo di immissione della viabilità tra la SS16 e Via Santa Caterina;
- la modifica di alcuni sensi di marcia dell'area;
- lo studio di micro-simulazione del traffico veicolare nella zona interessata.

L'Amministrazione comunale di Bari, per quella Zona PIP di Santa Caterina, ma il tema interessa più in generale tutti i poli attrattori di traffico (tanto permanenti, quanto temporanei), risulta aver così disatteso gli indirizzi europei in materia di mobilità sostenibile.

Tra essi figurano:

- il Libro bianco sui Trasporti, che sottolineava la necessità di promuovere reti di trasporto alternative, sostenibili e intermodali e di controbilanciare la dominanza del traffico stradale di persone e merci;
- la comunicazione della Commissione Europea COM (2005)718 relativa ad una "Strategia tematica sull'ambiente urbano" che, al fine di migliorare l'efficienza energetica, combattere l'effetto serra e i cambiamenti climatici, ridurre i consumi e la dipendenza dai combustibili fossili, chiedeva alle Autorità locali di intervenire su quattro temi prioritari. Vale a dire:
 - 1) gestione urbana sostenibile, finalizzata a limitare l'impatto dell'utilizzo di risorse naturali (es. acqua, energia);
 - 2) trasporto urbano sostenibile, attraverso la pianificazione a lungo termine degli spostamenti (persone e merci) mediante tutte le modalità di trasporto e con particolare riferimento al trasporto pubblico di alta qualità e alla sicurezza di ciclisti e pedoni;
 - 3) edilizia urbana sostenibile, attraverso piani che migliorino l'efficienza energetica e riducano le emissioni di CO₂;
 - 4) urbanistica sostenibile, attraverso una pianificazione territoriale adeguata finalizzata a ridurre la proliferazione urbana, l'impermeabilizzazione dei terreni, la perdita di habitat naturali e di biodiversità.

In definitiva, l'Amministrazione comunale di Bari, al fine di soddisfare i fabbisogni di mobilità di persone e merci, assicurare l'abbattimento dei livelli di inquinamento atmosferico ed acustico, la riduzione dei consumi energetici, l'aumento dei livelli di sicurezza del trasporto e della circolazione stradale, la minimizzazione dell'uso individuale dell'automobile privata e la moderazione del traffico, l'incremento della capacità di trasporto, l'aumento della percentuale di cittadini trasportati dai sistemi collettivi anche con soluzioni di *car pooling* e *car sharing* e la riduzione dei fenomeni di congestione nelle aree urbane, avrebbe già dovuto dare attuazione ad apposito Piano Urbano di Mobilità (PUM), come previsto dall'art. 22 della legge 24 novembre 2000, n. 340. Detto piano va inteso come progetto del sistema della mobilità comprendente l'insieme organico degli interventi sulle infrastrutture di trasporto pubblico e stradali, sui parcheggi di interscambio, sulle tecnologie, sul parco veicoli, sul governo della domanda di trasporto attraverso la struttura dei *mobility manager*, i sistemi di controllo e regolazione del traffico, l'informazione all'utenza, la logistica e le tecnologie destinate alla riorganizzazione della distribuzione delle merci nelle città. E' evidente che quel tipo di Piano non sembra esistere.

Nello specifico, in relazione alla considerevole espansione nel corso degli anni, di insediamenti produttivi e commerciali lungo e intorno Strada Santa Caterina, un tempo via periferica e minore, oggi direttrice portante di un traffico motorizzato intenso e pesante, risulta evidente che l'Amministrazione comunale non abbia nemmeno immaginato di dare attuazione ad un sistema di mobilità multimodale, integrato e sostenibile a beneficio dei vari tipi di utenza (lavoratori, clienti, fornitori).

Risulta, dunque che l'Amministrazione comunale abbia disatteso la normativa sul mobility management (DM 27 marzo 1998 su "Mobilità sostenibile nelle aree urbane" e seguenti) che ha previsto che per ridurre il carico di traffico stradale, combattere le emissioni climalteranti e le varie forme di impatto ambientale generato da un sistema di mobilità su gomma, tutti i poli attrattori di traffico, sia permanenti che temporanei, si dotino del mobility manager e dei piani degli spostamenti, a beneficio dei lavoratori e delle migliaia di clienti.

Tornando alle opere viarie oggetto di autorizzazione con la citata deliberazione comunale n. 755/2019, risulta pure evidente che l'Amministrazione comunale abbia disatteso gli articoli 13 e 14 del Codice della Strada, così modificati dall'art. 10 della L. n. 366/98 "Norme per il finanziamento della mobilità ciclistica", che obbligano gli enti proprietari delle strade a realizzare piste ciclabili adiacenti alle nuove opere viarie e a quelle esistenti in occasione di interventi di manutenzione straordinaria. La rotatoria e la viabilità circostante oggetto della delibera comunale devono obbligatoriamente essere pure ciclabili sia lungo i bracci che intorno alla rotatoria stessa, in quanto devono favorire la circolazione in bicicletta, in sicurezza di lavoratori e clienti e non diventare una barriera, un ostacolo, un deterrente.

Ma non è tutto. Il su citato obbligo per gli enti proprietari delle strade è stato fatto proprio dalla Legge regionale sulla mobilità ciclistica n. 1/2013, chiamata pure "Legge Decaro" dal nome del primo Consigliere firmatario di quella proposta di legge che all'art. 14 commi 4, 5 e 6, non solo elenca tutte le categorie di strade assoggettate a quella norma (B, C, D, E, F), ma include anche le strade ANAS (cat. B) non previste inizialmente dagli articoli 13 e 14 del Codice della Strada, precisa che la norma vale anche per le rotatorie, per i sovrappassi e i sottopassi, e prevede la decurtazione o la revoca dei finanziamenti qualora gli interventi stradali disattendano l'obbligo di legge.

Secondo diversi documenti ufficiali (progetto Interreg CYRONMED della Regione Puglia approvato con delibera regionale nel 2008, Bicipian del Comune di Bari adottato nel 2013 e recepito nel redigendo PUG del Comune di Bari e in altri provvedimenti attuativi dell'Amministrazione comunale, proposta di Piano Regionale della Mobilità Ciclistica presentato il 21 febbraio 2019), Strada Santa Caterina è interessata dal passaggio di una ciclovia nazionale della rete Bicalitalia, precisamente la Ciclovia dei Borboni che collega Bari a Napoli. Una ciclovia che ha una doppia valenza: sia cicloturistica, sia di collegamento tra la città e il polo produttivo e commerciale di Santa Caterina. Se l'Amministrazione comunale si fosse già attivata negli anni, almeno a partire dall'epoca in cui essa stessa aveva rilasciato i permessi di costruire altre grandi strutture commerciali in area Santa Caterina, o si fosse attivata successivamente, avrebbe potuto realizzare una infrastruttura ciclabile di qualità (sicura, illuminata) fruibile, quindi, non solo dai cicloturisti, ma, soprattutto, da lavoratori e dai clienti delle numerose attività commerciali, dando un contributo al decongestionamento di quella strada e di quelle limitrofe.

Secondo la situazione attuale, appare evidente pure che l'Amministrazione Comunale abbia disatteso la normativa sui Piani Urbani della Mobilità Sostenibile (PUMS) di cui si sarebbero già dovuti dotare, approvandoli e rendendoli operativi, sia il Comune di Bari che la Città Metropolitana di Bari. Il PUMS da redigere secondo le Linee Guida Europee, Nazionali e Regionali, come noto, è uno strumento di pianificazione i cui obiettivi principali includono principalmente: il riequilibrio modale, la riduzione del tasso di motorizzazione (rapporto auto immatricolate per popolazione residente), la riduzione della congestione stradale e il recupero e riuso degli spazi pubblici.

Il PUMS del Comune di Bari risulta adottato due anni fa dalla Giunta Comunale ma non ancora approvato. Del PUMS della Città Metropolitana, invece, non esiste traccia. Cosa dice il PUMS adottato dalla Giunta municipale in materia di mobilità di persone e merci nelle Zone di insediamenti produttivi e commerciali?

Infine, viene da chiedersi: il Comune di Bari ha un suo piano della logistica delle merci? Che ruolo è stato dato alla City Logistics? Ed è stato mai analizzato il contributo della cycle logistics (la distribuzione delle merci dell'ultimo miglio con le cargo-bike) all'interno del Piano della logistica

urbana? E' palese la stretta connessione tra Piano della logistica con mezzi sostenibili, piani di mobility management delle imprese commerciali o delle aree o assi commerciali, e Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS), al cui interno i due precedenti piani devono trovare una loro collocazione, ma che comunque possono svolgere la loro funzione anche singolarmente.

Si coglie l'occasione per stigmatizzare che la nota urgente datata 6.11.2019, allegata in copia, inoltrata dal Presidente del Comitato da me assistito, all'Ill.mo Signor Presidente della IV commissione permanente del Comune di Bari, relativamente all'oggetto, ove si chiedeva audizione altrettanto urgente, sul carente, illegittimo e contraddittorio iter autorizzativo sopra lamentato, è rimasta allo stato totalmente priva di riscontro, lasciando intendere un rifiuto della leale collaborazione offerta dal Comitato medesimo.

CONCLUSIONI

Pare davvero singolare che proprio la Giunta Decaro abbia potuto approvare progetti e delibere che abbiano ignorato, lungo Strada Santa Caterina e intorno alla realizzanda rotatoria ad hoc – la realizzazione di piste ciclabili bi-direzionali come pure previste dal Biciplan comunale adottato nel 2013 del tratto di Ciclovía dei Borboni (porzione locale di tracciato della ciclovía nazionale della "Rete Biciitalia") e più in generale abbia ignorato completamente gli obblighi di una legge regionale sulla mobilità ciclistica di cui, ripetiamo, fu proprio il Sindaco Decaro, all'epoca consigliere regionale capogruppo del PD e primo firmatario, il presentatore al Consiglio Regionale della Puglia che la approvò. A ciò si aggiunge la meraviglia del Comitato per la non piena aderenza dei lavori deliberati alle prescrizioni del Codice della Strada.

In conclusione, lo scrivente Comitato, come innanzi assistito e difeso, stante la propria legittimazione generata dallo scopo perseguito, vale a dire la tutela dell'interesse diffuso alla razionale e coerente utilizzazione del territorio urbano ed extraurbano della città Metropolitana di Bari, con la connessa viabilità

SIGNIFICA

al Sig. Sindaco Antonio Decaro, la cui reputazione di amministratore attento alla mobilità sostenibile è nota in tutt'Italia, indi all'Ill.mo Assessore in intestazione, la necessità di revocare e/o sospendere immediatamente, in autotutela, la delibera n. 755 di giunta del 15.10.2019, ovvero la sua esecuzione, e, quindi, - i lavori in corso a Santa Caterina per la realizzazione del nuovo piano di viabilità affinché sia riprogettato l'esecutivo dotato delle piste ciclabili e quant'altro previsto dalla "Rete Ciclabile Portante" del Biciplan del Comune di Bari, redatto nel 2013 (Adriatica - Borbonica - Stazione/Aeroporto – SpaccaBari - Mediana - Manzoni) di cui alla TAV 12.

INVITA E DIFFIDA

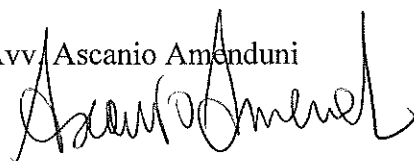
Le S.V. Ill.me a promuovere tutti gli atti dei propri rispettivi uffici, finalizzati e coordinati ad aprire o far aprire, al riguardo, un formale procedimento amministrativo apposito, ex lege 241/90 e successive modificazioni, in autotutela, da concludersi, con un provvedimento espresso, previa nomina e comunicazione del relativo responsabile, entro trenta giorni dalla ricezione della presente, con richiesta di riscontro scritto, nei modi e termini di cui all'art. 328 II comma cod. pen. in caso di eventuale ritardo o diniego.

Con osservanza



Comitato "per la Tutela del Territorio Area Metropolitana di Bari"
Il Presidente Donato Cippone

Avv. Ascanio Amenduni



All. nota 6.11.2019 e tavole