



PROVINCIA DI BARLETTA ANDRIA TRANI

Settore Urbanistica, Assetto del Territorio, PTCP
Paesaggio, Genio Civile, Difesa del Suolo

Servizio Assetto del Territorio
Ufficio di Piano- Sistema Informativo Territoriale



DPP

del Piano Territoriale di Coordinamento
della Provincia di Barletta Andria Trani

Contenuti di assetto

STRATEGIE

PROVINCIA

DI BARLETTA ANDRIA TRAINI

Francesco Ventola

Presidente

Domenico Campana

*Assessore alla Pianificazione territoriale, urbanistica,
edilizia scolastica, politiche agricole e forestali*

SETTORE URBANISTICA, ASSETTO DEL TERRITORIO, PTCP, PAESAGGIO, GENIO CIVILE, DIFESA DEL SUOLO

Ing. Vincenzo Guerra

Dirigente – Responsabile del procedimento

Coordinamento Scientifico

Politecnico di Bari – Dipartimento ICAR

Prof. Nicola Martinelli - *responsabile scientifico*

Prof. Sergio Bisciglia - *aspetti della concertazione/partecipazione*

Arch. Silvana Milella – *architettura della piattaforma GIS*

Prof. Arch. Maria Valeria Mininni – *aspetti paesaggistici*

Prof. Giuseppe Carlone – *aspetti storici e beni culturali*

Collaborazione

Arch. Stefania Cascella

Arch. Luigi Guastamacchia

Arch. Anna Floriello

Ufficio di Piano

Ing. Vincenzo Guerra

Supervisione e coordinamento tecnico

Arch. Mauro Iacoviello

*Responsabile Servizio Assetto del Territorio - Coordinamento
operativo strutture tecniche*

*Sistema ambientale / ecologia / paesaggio / usi del territorio /
sistema insediativo e morfologico-funzionale / infrastrutture e mobilità*

Ing. Francesco Lomoro

*Sistema degli usi del territorio / sistema insediativo e morfologico-
funzionale / infrastrutture e mobilità*

Ing. Vincenzo Lopopolo

Sistema ambientale

Ing. Alessandro Maggio

Sistema ambientale / paesaggio / infrastrutture e mobilità

Arch. Francesco Patruno

*Sistema del paesaggio / sistema insediativo e morfologico-funzionale
Contributi specialistici*

Ing. Stefano Ciurnelli - *Pianificazione dei Trasporti*

Arch. Nicola Ferdinando Fuzio - *Urbanistica, Pianificazione
territoriale e paesaggistica*

Geol. Alfredo Angelo De Giovanni - *Scienze geologiche*

Dott. Maurizio Marrese - *Scienze ambientali*

Dott. Emmanuele Daluiso - *Scienze sociali ed economiche*

Dott. Agr. Gianluigi Cardone - *Scienze agronomiche e forestali*

Ing. Nicola Lopez - *SIT e WEBGIS*

Sistema Informativo Territoriale

Ing. Francesco Lomoro

Ing. Vincenzo Lopopolo

Arch. Cosmo Damiano Lovascio

Comitato di Coordinamento

Settore Infrastrutture Trasporti e Viabilità

Ing. Giuseppe Merra - *Dirigente*

Settore Polizia Provinciale e Protezione Civile Caccia e Pesca

Dott. Francesco Paolo Greco - *Dirigente*

Settore Cultura Sport e Turismo - Politiche Sociali

Dott.ssa Lisa Pietropaolo – *Dirigente*

Settore Ambiente, Energia, Aree Protette

Settore Rifiuti e Bonifiche

Avv. Vito Bruno - *Dirigente*

Settore Edilizia e Manutenzione ed Impianti Termici

Ing. Mario Maggio - *Dirigente*

Settore Politiche Comunitarie e Servizi Attivi al Cittadino

Dott.ssa Angela Lattanzio - *Dirigente*

Settore Sviluppo Produttivo - Agricoltura e Aziende Agricole

Dott. Carmelo Roseto - *Dirigente*

Tavolo di Coordinamento in materia di Uso e Governato del Territorio

Comune di Andria

Avv. Nicola Giorgino - *Sindaco*

Ing. Paolo Bavaro - *Dirigente*

Comune di Barletta

Dott.ssa Anna Maria Manzone - *Commissario prefettizio*

Ing. Ernesto Bernardini - *Dirigente*

Comune di Bisceglie

Avv. Francesco Spina - *Sindaco*

Arch. Giacomo Losapio - *Dirigente*

Comune di Canosa di Puglia

Dott. Ernesto La Salvia - *Sindaco*

Ing. Giuseppe Limongelli - *Dirigente*

Comune di Margherita di Savoia

Dott.ssa Marcella Nicoletti - *Commissario prefettizio*

Ing. Massimo Dadduzio - *Dirigente*

Comune di Minervino Murge

Dott. Rino Superbo - *Sindaco*

Ing. Tonia Labinaca - *Dirigente*

Comune di San Ferdinando di Puglia

Dott. Michele Lamacchia - *Sindaco*

Geom. Marcello Rondinone - *Dirigente*

Comune di Spinazzola

Dott. Nicola Di Tullio - *Sindaco*

Arch. Cinzia Rotondella - *Dirigente*

Comune di Trani

Avv. Luigi Riserbato - *Sindaco*

Ing. Claudio Laricchia - *Dirigente*

Comune di Trinitapoli

Avv. Francesco Di Feo - *Sindaco*

Arch. Salvatore Grieco - *Dirigente*

Parco Nazionale Alta Murgia

Dott. Cesare Veronico - *Presidente*

Dott. Fabio Modesti - *Direttore*

Concertazione

Regione Puglia

Provincia di Foggia

Istituto Superiore per la Protezione e la Ricerca Ambientale (ISPRA)

I. Passare dalle Conoscenze alla Strategie

E' doveroso in apertura di queste brevi note ricordare che il nostro "dominio" di riferimento è la dimensione provinciale (nello specifico della provincia Barletta-Andria-Trani) che, in diretta applicazione del principio della sussidiarietà (come già espressamente richiesto dalla L. 142/90), è stata quella più idonea a raccogliere e sistematizzare il patrimonio di dati, informazioni e conoscenze di area vasta, attualmente disperse tra diverse fonti poco integrate tra loro. La costruzione di un Quadro Conoscitivo del contesto territoriale d'area vasta della BAT, è stato inteso dall'Ufficio di Piano, opportunamente integrato dagli esperti tematici appositamente selezionati ed attraverso il coordinamento tecnico scientifico fornito dal Dipartimento Dicar del Politecnico di Bari, come ricognizione sistematica e approfondimento di informazioni territoriali di fonti diverse, come supporto indispensabile per i processi decisionali di assetto del territorio provinciale, non dimenticando mai la rilevanza che esso può assumere anche nei confronti degli altri Enti pubblici. Si parte, infatti, dalla sua funzione di Quadro di Riferimento Spaziale per i 10 Comuni della nuova provincia pugliese (Andria, Barletta, Trani, Canosa, Bisceglie, Trinitapoli, Margherita di Savoia, Minervino Murge, Spinazzola, S.Ferdinando di Puglia), nel processo di formazione dei propri Piani Urbanistici Generali, come previsto dalla Riforma Urbanistica regionale introdotta dalla Lr 20/2001 e dal DRAG ma, al tempo stesso di attingere informazioni organiche e aggiornabili su caratteri strutturali e dinamiche di trasformazione del proprio territorio, che possano portare al superamento di una "collana di pianificazioni comunali" non integrata all'interno di un sistema territoriale più ampio di quello dei meri confini comunali. Ricordiamo quanto dice il DRAG a proposito dei confini comunali proprio nella parte dedicata ai confini comunali "...Questi appaiono sempre più angusti rispetto alle abitudini quotidiane di segmenti sempre più numerosi di popolazione riguardo a funzioni che non sono più essenzialmente legate al lavoro e all'istruzione, ma riguardano in misura crescente residenza, cultura, tempo libero, servizi socio-sanitari, commercio. Basti pensare alle dinamiche che da qualche decennio trasformano gli assetti insediativi e del mercato abitativo e della localizzazione di attività produttive e di servizio, al pendolarismo e alle ricadute sull'ambiente e sul paesaggio di tali dinamiche...", peraltro la Lr 22/2000 Riordino delle funzioni e dei compiti amministrativi della regione e degli enti locali, all'art. 4 definisce i compiti della Provincia; essi sono costituiti dalla cura degli interessi localizzati sul proprio territorio e dall'esercizio di funzioni e compiti non gestibili direttamente dai Comuni.

I Comuni della BAT, infatti, come peraltro quelli dell'intero territorio regionale sono chiamati a misurarsi con la sfida dello "sguardo dalla lunga distanza" che approccia un territorio più ampio di quello ritagliato dai propri confini istituzionali, comparando altresì la propria dimensione, le proprie risorse e problematiche con quelle degli altri contesti comunali – prossimi e non - e del contesto provinciale con il quale sono in relazione, tenuto conto della fase ciclica che si sta attraversando connotata da una forte restrizione delle risorse pubbliche (europee, nazionali e regionali) quindi dalla necessità di razionalizzarle e di "fare sistema".

In questo senso la costruzione del Quadro Conoscitivo del Ptcp realizza la funzione di raccolta ed elaborazione dinamica dati e assistenza tecnico amministrativa agli enti locali, attribuita alla Provincia dalla normativa statale (TUEL 267/2000, art. 19, comma 1, lett. j), colmando un ritardo storico della pianificazione/programmazione territoriale regionale, priva per decenni di inquadramenti di contesto di livello territoriale entro i quali collocare in modo organico e coerente le politiche e le azioni regionali. Nello stesso tempo la stratificazione di conoscenze territoriali sul territorio della provincia BAT che si è svolta, si presenta come un'utile specificazione, per scala e livello di dettaglio, delle conoscenze e dei dispositivi progettuali e

normativi degli strumenti di pianificazione di competenza regionale, come la pianificazione paesaggistica e i piani di settore regionali che scontano la loro natura di piani quadro di indirizzo e di livelli di conoscenza aggregata. A questa ricca ed articolata produzione di dispositivi regionali, questo territorio, in virtù di una più volte ribadita vivacità e predisposizione all'auto determinazione dei propri scenari di sviluppo, ha affrontato processi volontari di pianificazione e prima ancora, di costruzione di conoscenze (Agenda 21 PTO NBO – Rapporto Ambientale – 2005 – Piano Strategico Vision 2020), sperimentando processi di copianificazione¹. Come può infatti un ente intermedio svolgere le sue funzioni di coordinamento, se la costruzione di Quadri di Conoscenze di area vasta non ne costituisce una precondizione indispensabile all'esercizio della copianificazione, intesa come ci dice il DRAG, quale metodo di lavoro per pervenire a decisioni condivise tra i diversi attori territoriali. In altri termini "...la produzione di conoscenza e l'utilizzo del metodo della copianificazione costituiscono i presupposti necessari perché la provincia possa esplicare la funzione del coordinamento..."

L'attività di costruzione del Quadro Conoscitivo nel PTCP della provincia Barletta Andria Trani ha preso avvio già nelle fasi preliminari del Piano e propedeutiche alla definizione dell'ATTO di AVVIO ed è stata finalizzata alla ricognizione di quel ricco ed articolato patrimonio di conoscenze incardinato ai dispositivi di pianificazione e programmazione alle diverse scale (regionali, quelli volontari di area vasta, urbanistica e tematica comunale); ha proseguito con una attività di approfondimento e di integrazione, sulla base degli indirizzi per la stesura del DPP² nel periodo che va da febbraio a maggio 2013 integrandosi da subito con la prospettiva del Quadro Strategico che guardava al contempo ad alcune prime strategie riconducibili alle questioni specifiche territorializzate individuate in sede di "Indirizzi per la stesura del DPP"³, ma soprattutto con quanto elaborato dal PSAV Vision 2020 e per le questioni ambientali al Piano di Azione Ambientale (Agenda 21 PTO NBO), da considerarsi come primo rilevante tentativo del nuovo contesto provinciale di darsi un quadro condiviso di strategie territoriali di lunga durata, e dalle visioni che sottendono comune per comune le scelte di nuovo assetto territoriale delle amministrazioni locali che si sono raccolte unitamente allo step di Analisi "Stato della Pianificazione Comunale" attraverso incontri bilaterali itineranti con l'Ufficio del Piano e il gruppo di consulenza nei mesi di febbraio e marzo 2013, ovviamente, last but not least, gli Indirizzi e le visioni territoriali di Piani regionali come il Pptr, il PTR, il PRAE ecc. che potranno avere impatti significativi sui 10 contesti locali della BAT.

Così come ampiamente dichiarato nel Programma Operativo delle Attività e in coerenza con i caratteri territoriali di un Ptcp, il Quadro delle Conoscenze ha un carattere integrato e multi-scala, riuscendo a ricostruire e rappresentare, in modo organico e compiuto, l'assetto del territorio come prodotto della interazione delle sue componenti sistemiche, con particolare riferimento:

al sistema ambientale, visto nelle sue valenze ecologiche e paesaggistiche;

al sistema insediativo, nei suoi aspetti storici, morfologici, funzionali;

al sistema infrastrutturale, in riferimento sia alla mobilità che alle reti, impianti e alle grandi attrezzature territoriali. Inoltre, nel rispetto della funzione del coordinamento, la Provincia BAT ha dovuto produrre un quadro sistematico e aggiornato dello stato della pianificazione ai vari

¹ Sebbene questi abbiano esplicitato le loro migliori prestazioni nei processi di Valutazione Ambientale Strategica dei Piani e Programmi comunali e nella determinazione delle relative misure di mitigazione e compensazione ambientale (Agenda 21 PTO NBO) e nella contribuzione alla attuazione della programmazione POFESR 2007-2013 (Piano Strategico/PUMAV "Vision 2020")

² Approvato con Del. Giunta provinciale nr. 26 del 29.05.2012.

³ Cfr. da pag. 21 a pag 36 degli "Indirizzi per la stesura del DPP"

livelli istituzionali e della programmazione relativa alla realizzazione di infrastrutture di rango locale e sovra locale.

Il Quadro delle Conoscenze alla scala di area vasta si integra con quella di dettaglio del livello locale di valenza intercomunale riferita alle questioni specifiche territorializzate desunte dal Quadro Propositivo Preliminare dove sono più evidenti situazioni di integrazione e/o incoerenza tra le componenti sistemiche.

L'attività di approfondimento e di integrazione delle Conoscenze propone un quadro articolato di opportunità, minacce, punti di forza e debolezza, che conferma e in molti casi in maniera inedita, restituisce dinamiche recenti e processi tendenziali che costituiscono nell'insieme, il patrimonio informativo dal quale individuare le strategie.

In dettaglio per gli approfondimenti sul ambientale, anche in ragione della concomitanza delle competenze provinciali in materia di acque sotterranee, si è potuto disporre di dati da cui verificare lo stato degli impatti sullo stato qualitativo e quantitativo dei corpi idrici superficiali e sotterranei derivanti da attività antropiche: notevole uso della disponibilità della risorsa con fenomeni di salinizzazione delle falde; presenza di notevoli carichi annui di azoto e fosforo di origine agricola; concentrazione significativa di inquinanti nelle Saline di Margherita di Savoia, nel F. Ofanto, nel T. Locone e nel Canale Ciappetta-Camaggio in rapporto alle basse portate di deflusso; forti scompensi nella filiera depurativa urbana (reflui civili) per la commistione delle reti fognarie, l'esistenza di scarichi irregolari, la non sempre efficace gestione; assenza di depuratori industriali e di un catasto generale degli scarichi.

Dal punto di vista geologico l'ambito calcareo è stato oggetto di prolungate fasi di alterazione chimico-fisica e in molte zone dell'area provinciale, in corrispondenza di sezioni naturali o artificiali (trincee stradali, ferroviarie e pareti di cava) è frequente osservare gli effetti del processo carsico, con doline, cavità, voragini e zone di collasso; gli effetti carsici, che si propagano sino in profondità con la formazione spesso di sistemi di grotte sotterranee, sono messi in evidenza dai tipici prodotti residuali ("terre rosse"); nel territorio provinciale sono presenti n.75 grotte e n.25 voragini naturali quasi tutte censite nel Catasto grotte della Regione Puglia⁴.

La discriminante altimetrica compresa dalle quota 0 – 150 mt s.l.m. e comunque quella riferita all'area della piana costiera come quella pede-murgina, costituisce la parte di territorio provinciale più esposto all'insieme dei rischi da fenomeni naturali e tecnologici e nella quale si concentrano il numero più significativo di questioni specifiche territorializzate che attengono in particolare all'integrazione tra rischi idrogeologici e di frammentazione naturale con quella delle opportunità del riequilibrio ambientale⁵.

Dal punto di vista dell'assetto idraulico il territorio provinciale comprende corpi idrici superficiali significativi di assoluta rilevanza regionale e nazionale: il fiume Ofanto (Parco Regionale), le Saline di Margherita di Savoia (Zona umida di valore internazionale), l'invaso di Monte Melillo

⁴ Il quadro di Conoscenza si integra con la sistematizzazione del censimento relativo a n.13 siti che per le loro caratteristiche e peculiarità si intende proporre per l'identificazione come "singolarità geologiche" (D.Lgs 1497/39) o più semplicemente "geositi".

Con questo termine si suole indicare qualsiasi località, area o territorio nella quale si possa definire un interesse geologico, geomorfologico o idrogeologico per la sua conservazione e protezione 4. Nella definizione rientrano anche affioramenti di particolare interesse paleontologico, stratigrafico, strutturale, mineralogico e petrologico, nonché elementi geomorfologici significativi dal punto di vista glaciologico, carsico e applicativo.

⁵ Presenza dei sistemi ambientali naturali e semi naturali relittuari di Arsciante e Ponte Lama quali aree ancora in grado di esprimere una quale azione di contrapposizione alle spinte di fusione insediativa tra i centri rispettivamente di Barletta-Trani e Trani-Bisceglie.

sul Torrente Locone, il fronte sorgentizio costiero di Ariscianne-Boccardo con relative zone umide, la valle del Canale Ciappetta-Camaggio. Altrettanto dicasi per l'assetto idrogeologico con l'esistenza dell'Acquifero carsico della Murgia, dell'Acquifero superficiale del Tavoliere, dell'Acquifero alluvionale della Bassa Valle dell'Ofanto e dell'Acquifero superficiale di Barletta, che rappresentano una risorsa idrica di inestimabile valore. E' da rilevare, purtroppo, il modesto se non addirittura scadente stato quali-quantitativo delle acque sotterranee (classificazione 4C nel PTA-Regione Puglia) che risentono di un impatto antropico significativo legato al sovrasfruttamento della risorsa e alla presenza di scarichi da fonti puntuali e diffuse (fognari, zootecnici, etc.) spesso irregolari, attraverso il suolo e i primi strati del sottosuolo (es. pratica dello spandimento dei liquami).

Dal punto di vista della pericolosità idraulica va segnalata l'alta pericolosità idraulica di vaste zone a ridosso dell'asta fluviale e della foce del F. Ofanto (agro di Margherita e Trinitapoli lungo il canale "Contro Ofanto") per assenza e/o compromissione di opere e sistemi di regimentazione idraulica (argini, aree golenali antropizzate, vegetazione ripariale asportata, etc.); l'elevato rischio idraulico per esondazione del Canale Ciappetta-Camaggio in ampie porzioni degli abitati di Andria e Barletta; la pericolosità idraulica connessa alla presenza di alcune lame in agro di Trani e Bisceglie (rispettivamente "Lama Palumbariello" e "Lama di Ponente"). Le aree a pericolosità geomorfologica (frane e dissesti diffusi) si concentrano soprattutto nel territorio di Canosa di Puglia per la presenza di un'estesa rete caveale sotterranea e di rilievi collinari argillosi e nel territorio di Spinazzola (dissesto franoso Vallone Ulmeta – Zona Castello) e lungo tratti di litorale compresi tra Trani e Bisceglie (località Fontanelle, Matinella, Testa, Ripalta).

Per quanto riguarda la costa, a fronte di circa 55 km di lunghezza complessiva, oltre il 50% risulta costituita da spiaggia sabbiosa in gran parte non ancora antropizzata ma soggetta a forte erosione (la massima a livello regionale) in corrispondenza della foce del F. Ofanto e dei tratti finitimi (località Cannafesca e Fiumara), oltre che a nord del Porto di Margherita di Savoia e lungo i litorali di Barletta in località Giberna, Pantanella, Belvedere e Ariscianne. Anche i tratti di costa rocciosa tra Trani e Bisceglie, in particolare nelle località a sud di Capo Colonna e, quindi, di Matinelle, Salsello, Cala Rossa, risultano in erosione e, per questo, oggetto di interventi di difesa costiera. Da segnalare, infine, il tratto di costa più a nord del Comune di Margherita di Savoia, al confine con quello di Zapponeta, in cui è presente una fascia costiera a "Rischio di inondazione da Mare" secondo studi eseguiti da Petrillo (2007), Antonoli et alii (2007) etc.

Il consumo del suolo è collegato all'impermeabilizzazione delle superfici agricole e naturali in parte associata all'espansione delle aree urbane. L'impermeabilizzazione del suolo agricolo causa la riduzione della biodiversità, i cambiamenti climatici, il dissesto idrogeologico, la desertificazione, la siccità, l'impoverimento dei suoli, ecc. Nella provincia Barletta-Andria-Trani, secondo dati ISTAT, negli ultimi anni, la superficie agricola totale è cresciuta contrariamente a quanto avvenuto complessivamente in Italia. Lo scenario tendenziale dell'uso del suolo agricolo è influenzato dalle normative, dai programmi e dagli indirizzi politici che avranno nei prossimi mesi una ricaduta sul territorio rurale provinciale interessando l'agricoltura, l'ambiente e il paesaggio tra loro interconnessi. Il Disegno di Legge Quadro per la valorizzazione delle aree agricole e il contenimento del consumo di suolo, la proposta di Direttiva LULUCF sulla contabilizzazione dei gas serra, e la nuova PAC post 2013 avranno un forte impatto sull'uso del suolo agricolo. I pagamenti diretti e lo sviluppo rurale della PAC 2014-2020, come proposti dalla Commissione e dal Parlamento europei, vanno nella direzione di favorire la biodiversità e la lotta ai cambiamenti climatici. Nello specifico, si sosterrà l'"inverdimento" dell'agricoltura attraverso, in particolare, la diffusione di colture agricole di pregio ambientale, come frutteti,

oliveti, vigneti e prati permanenti. Pertanto, lo scenario tendenziale dell'uso del suolo potrebbe essere quello che vedrà dei seminativi, come i cereali, già coltivati in monocoltura per medio-grandi estensioni, sostituiti da altre colture come leguminose, cucurbitacee, composite, solanacee, ecc., nel processo di diversificazione colturale proposto dall'UE. Si potrà avere anche una sostituzione dei seminativi con colture arboree di pregio ambientale così come rappresentato nella tavola specificamente realizzata sulla base della cartografia digitale CORINE Land Cover. Le colture arboree di pregio ambientale sono distribuite prevalentemente nei terreni della Valle ofantina e della fascia che si estende a valle dell'altopiano delle Murgia fino alla fascia costiera, mentre i seminativi sono più presenti nell'altopiano murgiano.

L'agricoltura e la silvicoltura svolgono un ruolo cruciale nella produzione di beni di pubblica utilità, in particolare a valenza ambientale, come il paesaggio, la biodiversità dei terreni agricoli, la lotta ai cambiamenti climatici e una maggiore resilienza a disastri naturali quali inondazioni, siccità e incendi. Nello stesso tempo, molte pratiche agricole possono esercitare una pressione sull'ambiente e provocare degrado dei terreni, carenza e inquinamento delle acque, e perdita di habitat naturali e biodiversità.

Il ruolo e il peso del sistema agroforestale provinciale sull'ecosistema sono determinanti nella costruzione della rete ecologica della provincia di Barletta-Andria-Trani, all'interno di quella regionale. La superficie agricola della provincia BAT è occupata dalle coltivazioni legnose per oltre il 50%, in particolare, da oliveti e vigneti, soprattutto, nei territori ricadenti nella Valle dell'Ofanto e in quella fascia di suolo agricolo che si estende a valle dell'altipiano della Murgia, fino alla fascia costiera. Il 25% circa della superficie agricola provinciale è coltivato a seminativi, in particolare, cereali oltre il 60%. La cerealicoltura è presente soprattutto nei comuni di Minervino Murge e Spinazzola. I prati permanenti e pascoli occupano il 7% della superficie agricola provinciale, soprattutto, nei comuni di Andria, Minervino Murge e Spinazzola. Le colture agricole possono apportare effetti positivi o negativi sull'ecosistema. Le colture agricole di pregio ambientale possono essere definite in base alla futura Politica Agricola Comune 2014-2020, secondo la quale le colture agricole di pregio ambientale sono identificabili nelle colture legnose permanenti (oliveti, vigneti, frutteti) coltivate con pratiche d'impatto positivo sull'ambiente e il clima. Come si evince dalla mappa cartografica appositamente elaborata, la distribuzione delle colture agricole di pregio ambientale nel territorio della Provincia BAT sono concentrate nei suoli agricoli della Valle dell'Ofanto e dell'area pre-murgiana, a valle dell'altopiano della Murgia, fino alla fascia costiera.

L'attività di analisi restituisce un contributo specialistico ed analitico di ricognizione ed interpretazione finalizzato alla ricerca ed ulteriore specificazione, ad una scala appropriata intermedia, di quei caratteri connotativi degli ambiti e figure di paesaggio del PPTR ricadenti nel territorio provinciale. L'indagine a partire dalla trattazione del contesto storico ed evolutivo del territorio provinciale (particolarmente focalizzata ai segni perduranti tra XIX –XX sec.), si articola in una attività non del tutto indagata, consistente nel censimento dei beni culturali, così come identificati nel Codice Urbani (art. nr. 136); da cui la restituzione inedita, omogenea e sistematica di gran parte del patrimonio culturale extraurbano provinciale. Le vicende trasformative preunitarie, fino agli interventi della Cassa del Mezzogiorno, rappresentano un ambito temporale di particolare interesse evidenziando e confermando il ruolo dei borghi rurali come presidi umani produttivi e residenziali ancora frequentati coerenti con la vocazione generale agricola. Essi si infrappongono fra i centri urbani alleggerendone la pressione insediativa sul sistema ambientale complessivo.

Particolare rilievo si è dato in questa ultima operazione al Sistema delle aree produttive della provincia, non certo per proporre una mera ricognizione del loro stato di consistenza e attuazione, quanto piuttosto come emersione di un elemento sul quale poter fondare nuovi percorsi di sviluppo locale in una fase storica nel quale appaiono inversamente proporzionali estensione delle aree produttive – come individuate dalla precedente stagione di pianificazione di scala comunale – e concrete prospettive di sviluppo⁶.

Le aree produttive, invece, possono costituire uno dei terreni di sperimentazione di nuovi modelli locali di sviluppo cogliendo l'occasione di una loro riqualificazione in ambito sovra comunale, complementare ad un miglioramento dell'accessibilità all'interno di un ridisegno del sistema infrastrutturale provinciale, alla improrogabile necessità di cooperazione intercomunale in un regime di complementarietà funzionali che esalti le vocazioni produttive locali e soprattutto la declinazione di una delle Linee Guida del nuovo Pptr destinate alle APPEA⁷ (Aree Produttive Paesaggisticamente e Ecologicamente Orientate) che apra anche nella BAT un nuovo percorso di territori più "intelligenti".

Ed è proprio quest'ultimo aspetto che meglio di altri può chiarire il livello di integrazione che vi è stato tra fase delle Conoscenze e fase di costruzione delle Strategie nella redazione del DPP del Ptcp della BAT; un sistema di conoscenze che per sua natura olistica e aggiornabile deve costituire un Supporto ai processi decisionali del governo provinciale negli specifici settori dell'Ambiente, del Paesaggio, della trama Insediativa, dell'armatura infrastrutturale, nell'innovazione di processi di pianificazione locale coerenti con la Riforma Urbanistica e in definitiva con un improrogabile e irrinunciabile stagione di costruzione di nuove politiche per la promozione dello sviluppo locale.

Tale grado di integrazione è riscontrabile nella proposizione di un sistema insediativo provinciale policentrico, in cui il policentrismo, combattendo vecchie tendenze alla "saldatura"

⁶ Nel senso di accelerare il passaggio dal vecchio distretto industriale, che ha reso la BAT negli anni '70 e '80 del secolo scorso una delle aree più vitali del Mezzogiorno, verso un distretto di nuova generazione, attento:

- in primo luogo, alle attività, già presenti sul territorio, che stanno dimostrando maggiore vitalità sui mercati nazionali e internazionali nei settori delle calzature, del tessile e abbigliamento, dell'agroalimentare, del turismo, della farmaceutica, della cosmetica e che stanno facendo emergere un nuovo distretto della salute e della sicurezza;
- in secondo luogo, alle attività che mostrano maggiore difficoltà nei processi di innovazione e internazionalizzazione, ma che potrebbero avere ancora margini di competitività, come nel settore lapideo;
- in terzo luogo, alle attività ancora poco presenti, ma per le quali vi sono buone prospettive di mercato, quali per esempio, le energie rinnovabili, dove scarseggiano prodotti e tecnologie locali, o l'industria della nautica legata al turismo, che potrebbe legarsi a processi di riqualificazione e sviluppo della portualità, da Margherita di Savoia sino a Bisceglie.

Il passaggio verso un nuovo e più qualificato sistema produttivo locale necessita, però, come è emerso dalle analisi, di progettualità ben mirate, definite in termini di sostenibilità finanziaria e di durabilità nel medio-lungo periodo, definite in termini di risultati attesi, in cui siano ben chiari i ruoli dei vari partner pubblici e privati. Tali progettualità dovranno essere definite soprattutto attraverso partenariati pubblico-privati, che rappresentano la vera sfida in un contesto che sarà sempre più caratterizzato da fondi pubblici decrescenti, partenariati che dovranno perciò maggiormente puntare sul protagonismo dei privati.

In questa direzione, occorrerà costruire strategie mirate a determinare una maggiore apertura internazionale del sistema economico, sia in termini di presenza stabile sui mercati esteri più dinamici, che sono anche quelli più lontani e quindi più difficili, sia in termini di attrazione di investimenti esterni, puntando prioritariamente ad una diversa e più intelligente gestione delle aree per insediamenti produttivi, sia in termini di valorizzazione delle risorse locali (culturali e ambientali) di maggiore attrattività per i turisti stranieri.

In tale direzione occorrerà anche promuovere una diversa distribuzione delle attività produttive, residenziali e di servizi a livello territoriale, più attenta ad un maggior coinvolgimento delle aree interne e a un decongestionamento e riqualificazione del territorio costiero, più attenta alle problematiche di natura ambientale, le cui risorse se ben gestite possono rappresentare un nuovo volano economico.

Tutte queste nuove capacità operative non possono prescindere da un capitale umano predisposto alle innovazioni, che andrà adeguatamente formato.

⁷ I rischi di pressione esercitata dalle aree per insediamenti produttivi sul sistema ambientale si concentra in maniera significativa ed apprezzabile per lo più lungo il sistema ambientale del fiume Ofanto e del suo principale affluente (Locone): Spinazzola, Minervino, Canosa/Tufarelle, San Fedinando, Margherita di S.

dei centri abitati, sempre più deve essere complementare alla permanenza di vuoti della campagna e della naturalità diffusa intercettando politiche e normative nazionali sulla lotta al consumo di suolo.

Nell'ambito delle attività di ricognizione dello stato della pianificazione in materia di rigenerazione urbana e territoriale (L.R. 21/2008) riconferma la grande vivacità all'impiego di nuovi strumenti, evidenziando tuttavia la necessità di occasioni all'interno delle quali ricondurre l'individuazione degli ambiti di rigenerazione urbana, in particolare, rispetto a scenari di medio e lungo periodo e rispetto alla scala sovraordinata delle politiche riferite agli assetti territoriali regionali (mobilità/intermodalità; attività produttiva/APPEA; Sistemi Ambientali e Culturali, Rete Ecologica Polivalente).

Ancora un'attenta rilettura del sistema infrastrutturale su ferro delle reti lunghe (RFI) e di quelle corte (Ferrotranviaria, Barletta-Spinazzola e Apulo-Lucana) interagenti con il territorio della BAT, in funzione di una loro integrazione e interoperabilità, non potrà dimenticare il ruolo urbano e territoriale che le stazioni ferroviarie e i loro "parchi e piattaforme" possono avere come "Nuove Centralità" provinciali e urbane. In questo senso è possibile declinare una strategia di integrazione tra politiche di Rigenerazione Urbana, appositamente sostenute del governo regionale, e nuovi interventi di potenziamento e restyling del sistema di questi nodi infrastrutturali intorno ai quali promuovere nuove funzioni territoriali di rango elevato per la gestione della Giustizia, della Cultura, della salute, del Loisir, della logistica e del Commercio.

E che dire della necessità di guardare ancora una volta strategicamente al sistema portuale provinciale in quell'ottica di complementarità funzionale in cui "non tutti possono fare tutto" ma, da un'attenta analisi condotta il sistema portuale storico si presta alla convivenza tra nautica da diporto e pesca intessendo rapporti virtuosi con processi di valorizzazione dei tessuti insediativi storici, mentre nuovi grandi bacini portuali rafforzano la loro funzione commerciale a servizio del sistema produttivo provinciale. I redigenti Piani Comunali delle Coste, peraltro, divengono nel nuovo approccio strategico le occasioni per guardare alla valorizzazione della risorsa mare e costa nelle nuove ottiche della balneazione urbana, della difesa costiera, della leggerezza e amovibilità delle strutture di servizio in una visione di sistema di "spiaggia sostenibile" da declinare nei comuni rivieraschi. Cose analoghe si potrebbero dire per la difesa del suolo nei rapporti con i temi della raccolta e smaltimento dei rifiuti a scala provinciale alle attività estrattive e di filiera estrazione-taglio-commercializzazione del prodotto lapideo dei due grandi bacini estrattivi della BAT; quella della logistica e manutenzione delle energie rinnovabili, e non ultime in ordine di importanza di quelle per lo valorizzazione del paesaggio in chiave salutista e terapeutica (turismo termale, beauty farm, fitness center, tastingfood, attività ginnico-sportive...).

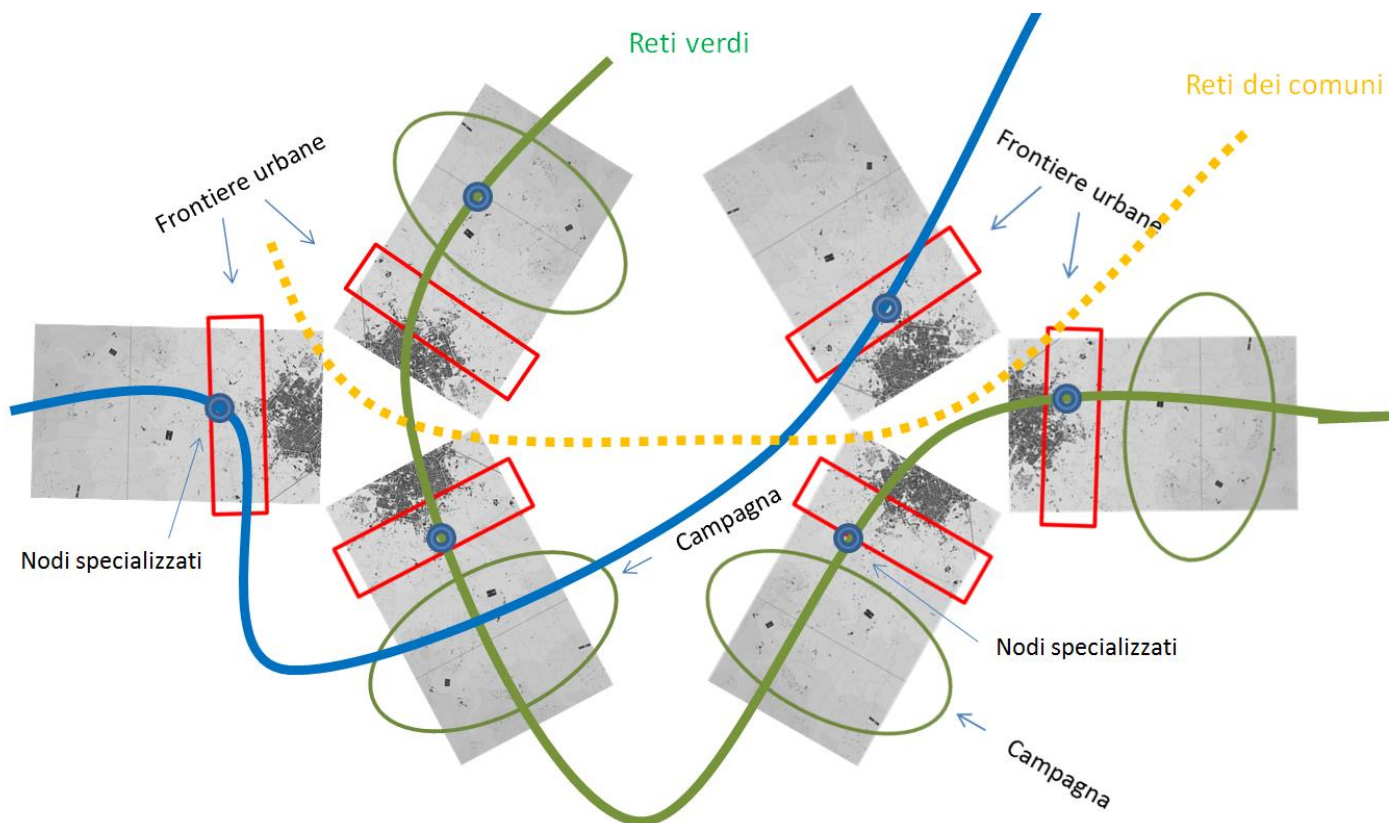
II. La Strategia generale

Tutto l'insieme delle strategie che concorrono al conseguimento degli obiettivi riconducibili ai tre sistemi ambientale e paesaggistico, insediativo e degli usi del territorio, dell'armatura infrastrutturale (ATTO di AVVIO), assumono come riferimento generale quello delle RETI e quello della individuazione di NUOVE POLARITÀ attrattive per il riequilibrio dei flussi ecologici ed economici tra costa ed entroterra.

Questi riferimenti generali hanno il senso di guidare e legare tatticamente le azioni materiali ed immateriali al contesto spaziale di riferimento.

La RETE è intesa nell'accezione di sistema di connessione materiale ed immateriale che si organizza questa volta, lungo una dimensione spaziale alquanto spessa e che interessa più livelli; i diversi colori delle reti restituiscono il senso funzionale che la rete stessa intende assolvere (Rete verde della naturalità, Rete Blu delle acque ...). I nodi e le aree ricomprese tra le linee costituiscono gli ambiti spaziali e concettuali nei quali si concentrano i contenuti di assetto del Piano e conseguentemente le misure indirette (indirizzi e direttive), misure dirette (prescrizioni e interventi).

Gli ambiti di rigenerazione urbana collocati nelle "frontiere urbane" e la "campagna" (luogo aperto nel quale sono diluite e collocate anche funzioni produttive, servizi, sistemi ambientali) sono i contesti prioritari nel quale si condensano e convergono i principali interessi per la localizzazione delle strategie del PTCP BAT; nel gradiente del "patto città-campagna" del PPTR si concentrano il maggior numero di strategie del PTCP.



Il paesaggio è inteso nelle strategie della PTCP BAT come valore strategico in grado di dare una forte impronta e priorità per tutti i futuri mutamenti del territorio, contribuendo a migliorare in maniera decisiva il contesto di vita e la qualità dei requisiti di abitabilità per i suoi abitanti. La sintesi interpretativa riguarda la individuazione dei paesaggi della provincia BAT, assunti come categoria strategica che interpreta i caratteri strutturali del territorio e, al contempo, ne evidenzia le progettualità per perseguire obiettivi di qualità del paesaggio in accordo con le politiche di pianificazione del paesaggio nazionali. Carattere dominante e profondo del paesaggio provinciale sono le infrastrutture naturali e antropiche che oggi resistono all'interno dei processi contemporanei. L'urbanità, la campagna e la naturalità sono realtà che hanno costruito territorialità intimamente integrate attestate dai segni dell'antropizzazione che nella contemporaneità si sono perso o confusi producendo paesaggi complessi e di differente qualità.

Lo scopo delle strategie paesaggistiche del PTCP è quello di evidenziare quali saranno le opportunità o i problemi perché le azioni possano consolidare le prime e arginare i secondi per governare i conflitti. Le diverse forme di paesaggi derivano dai valori di contesto o dalle loro problematicità visti come obiettivi strategici che le future azioni dovranno interpretare.

Del resto, essendo stati affrontati nelle diverse parti del PTCP BAT i vari temi nei quali il paesaggio si annida, il rapporto tra città e campagna, le reti verdi e blu, la tutela e la valorizzazione della naturalità, il miglioramento dei caratteri percettivi del paesaggio, la visione strategica del paesaggio nel PTCP si pone come visione di sfondo dentro la quale per ogni paesaggio individuato assumono priorità le questioni che ne hanno motivato la definizione.

Molti dei temi che sono contenuti nel documento per le politiche della coesione economica, sociale ed territoriale hanno fortemente influenzato lo spirito di questo lavoro.

Volendo richiamare alcuni passi del documento, in esso si propongono alla discussione tre opzioni strategiche per l'impiego dei fondi, emerse dal rilancio del programma 2007/2013 e suggerite dal dibattito europeo e nazionale. Le parole chiave sono:

MEZZOGIORNO lavorare per eliminare alcuni deficit strutturali che continuano a produrre ritardo nello sviluppo ma anche ricostruire alcune condizioni virtuose di meridionalità che in questa provincia presentano molti casi di successo.

CITTA' lavorare sul patrimonio di urbanità che in questo territorio si presentano come vere e proprie piccole capitali.

AREE INTERNE viste come complementari e non retro della costa; lavorare sul concetto di essere lontano dal centro ma di avere altre prerogative che stare più vicini ai territori profondi, dove sono più integre le risorse naturali e la disponibilità di risorse male utilizzate che possono ancora essere valorizzate.

I punti fondamentali a cui ci richiama una attenta valutazione della passata stagione di programmazione riporta per il Mezzogiorno due deficit essenziali: un deficit di cittadinanza (dalla sicurezza personale, alla legalità, alla giustizia, all'istruzione, alla qualità dell'aria e dell'acqua, al trasporto pubblico, alla cura di infanzia e anziani, alla rete digitale) e un deficit di attività produttiva privata sia manifatturiera, sia agricola, sia commerciale e di servizi del welfare

“industriale” (indicare non il settore ma il metodo di produzione organizzato e a forte contenuto innovativo).

Da questo ne derivano 4 indirizzi strategici:

- *l'intera massa delle riserve ordinarie pubbliche impiegate nel Sud deve volgersi alla logica territoriale attentamente accompagnate da azioni e reazioni correttive;*
- *concentrare le risorse a sostegno dell'inclusione sociale e della tutela dei diritti di cittadinanza secondo la logica che detta anche la convenzione europea del paesaggio;*
- *distinguere con chiarezza fra azioni rivolte all'inclusione sociale e le azioni rivolte alla crescita per capire cosa deve essere fatto nella collaborazione tra politiche e progettualità paesaggistiche in chiave integrata;*
- *destinare le altre risorse a mantenere e sviluppare una base produttiva a moderna agendo in modo molto selettivo nei territori per operare una fruttificazione integrata.*

III. Le strategie per sistemi

1. Le strategie per il sistema ambientale e paesaggistico

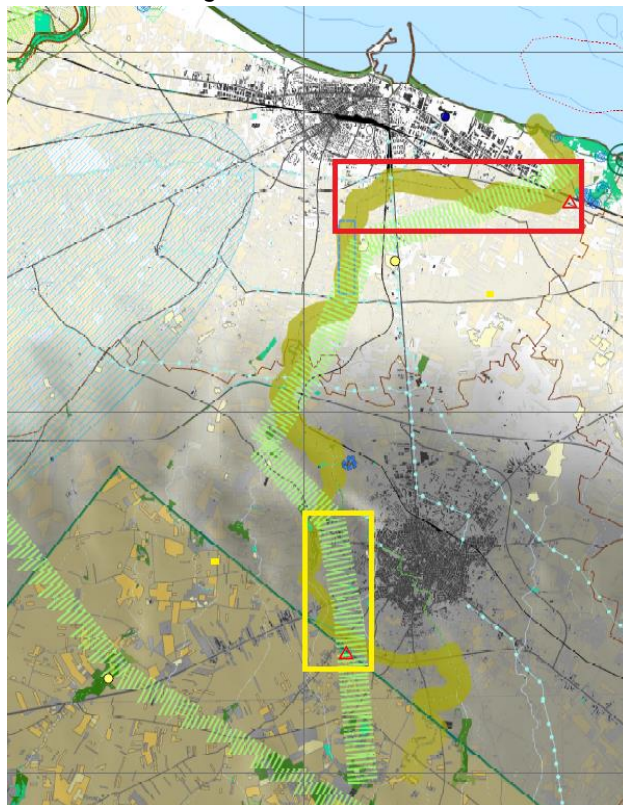
1.1 I tre livelli della “rete blu”: reticolo idrografico superficiale; le direttici sotterranee; comportamenti /funzionamenti.

Perseguire nelle attività indirizzate all’acqua oltre l’esperienza olandese indagando su un ambito spaziale di riferimento che comprende oltre che alle acque superficiali interne, di transizione, e marino/costiere, anche la sfera del sottosuolo e a tutta sfera dei comportamenti pubblici e sociali dell’acqua, sia in termini di utilizzo/riutilizzo che in quelli legati alle procedure autorizzatorie. L’elaborazione di un sistema unitario, integrato e continuo delle acque insieme agli ambiti di captazione e deflusso superficiali e sotterranei. In questo approccio unitario rientrano: l’individuazione aree non idonee per la localizzazione degli impianti di recupero e di smaltimento dei rifiuti; aree idonee per la localizzazione degli allevamenti agro-zootecnici con particolare riferimento a quelli che comportano particolare impatto ambientale; il ridisegno di parti del reticolo idrografico superficiale quale infrastruttura di nuova naturalità al servizio dei sistemi insediativi (Piano di Protezione Civile provinciale - riduzione rischio alluvioni), agricoli (usi irrigui) e di quelli ecosistemici; gli ambiti di miglioramento di coefficienti di permeabilità.

La presenza nell’ambito del territorio provinciale di corpi idrici significativi superficiali e sotterranei di rilevanza regionale e nazionale quali: il fiume Ofanto, le Saline di Margherita di Savoia (Zona umida di valore internazionale), l’invaso di Monte Melillo sul Torrente Locone, il fronte sorgentizio costiero di Ariscianne-Boccardo, la lama del canale Ciappetta-Camaggio, oltre all’Acquifero carsico della Murgia, a quello superficiale del Tavoliere e a quello della Valle dell’Ofanto, impone di perseguire una “nuova politica” dell’acqua intesa come una sostanziale strategia che includa, non solo le azioni di mitigazione della pericolosità idraulica e il miglioramento dello stato quali-quantitativo delle risorse, bensì la costruzione di una nuova percezione del bene condiviso con l’attivazione di comportamenti pubblici e sociali tesi all’utilizzo/riutilizzo dell’acqua. In quest’ottica, è necessario elaborare un sistema unitario, integrato e continuo che tenga conto sia dei deflussi superficiali sia degli ambiti di captazione ed utilizzo dei corpi idrici sotterranei, talvolta considerati come corpi ricettori di scarichi irregolari.

- 1.1.1 *In tale contesto, l’individuazione di una “rete blu”, che contempra il reticolo idrografico superficiale, le direttici sotterranee e i comportamenti /funzionamenti della sfera pubblica e sociale, trova un’emblematica rappresentazione nel Canale Ciappetta-Camaggio. Per tale Canale (in origine una vera e propria “lama”) che attraversa i territori di Andria e Barletta e che presenta forti criticità idrauliche ed ambientali, sarà necessario favorire una Progettazione integrata sovracomunale che preveda la rinaturalizzazione attraverso interventi di mitigazione del rischio idraulico e alleggerimento dell’impatto degli scarichi antropici. Ciò potrà avvenire, ad esempio, attraverso: 1) la realizzazione di un impianto di depurazione per il trattamento dei reflui industriali derivanti dai comparti olivicolo e caseario;*

2) la rifunzionalizzazione idro-geomorfologica dell'antica "lama" nell'ottica della realizzazione di un "corridoio ecologico" di connessione tra costa ed entroterra; 3) l'ipotesi di depotenziamento della portata nel tratto urbano, mediante un nuovo tracciato scolmatore ad ovest dell'abitato di Andria costruisce una opportunità di rigenerazione urbana per il controllo e definizione del margine urbano.



Riassetto idrogeomorfologico del Ciappetta-Camaggio – nei riquadri rosso e giallo il tracciato offre opportunità di declinare il corridoio ecologico rispetto alle ipotesi di APPEA di Barletta e rigenerazione urbana di Andria.

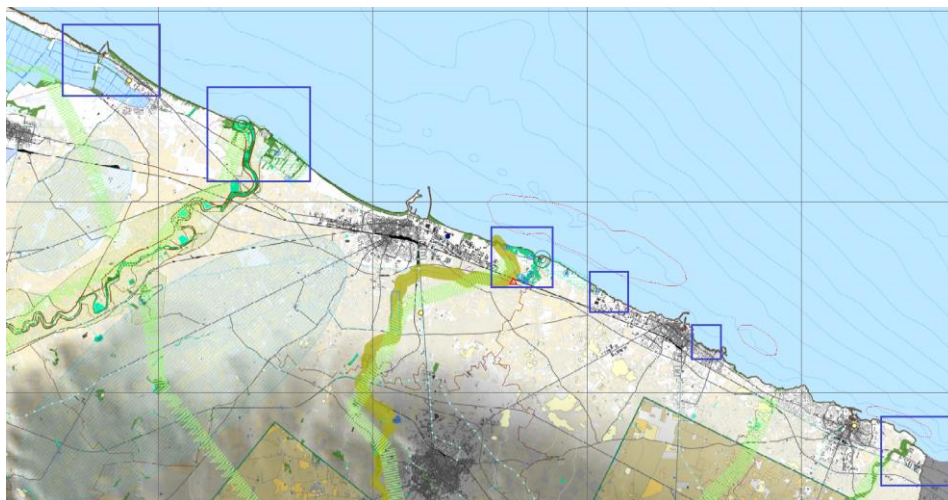
1.1.2 Allo stesso modo, la "rete blu del Fiume Ofanto", potrà concretizzarsi nell'attivazione di un Piano di Gestione del Parco Regionale del fiume che contempli la conservazione degli equilibri idrologici e ambientali del bacino idrografico, con riguardo al trasporto solido alla foce, al controllo delle piene e delle esondazioni, attraverso il MASTER PLAN in cui contemplare, in chiave unitaria l'individuazione, di un sistema integrato di interventi di riduzione del rischio alluvioni, anche finalizzato alla costituzione di habitat fluviali, costituito da interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sul sistema arginale⁸ e vasche di espansione in alveo⁹ e lagune costiere¹⁰.

⁸ Interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli argini in terra (1° stralcio) REVISIONE DELLE PERIMETRAZIONI DELLE AREE A DIVERSA PERICOLOSITA' IDRAULICA DEL FIUME OFANTO - Gli interventi di cui al 1° stralcio rientrano in un quadro programmatico generale di interventi indicati dall'AdB nel suddetto Studio di Fattibilità per la "Revisione delle perimetrazioni delle aree a diversa pericolosità idraulica del fiume Ofanto dal ponte romano alla foce" redatto dall'Autorità di Bacino della regione Puglia, tesi alla riduzione del rischio idraulico del tratto vallivo attraverso interventi specifici.

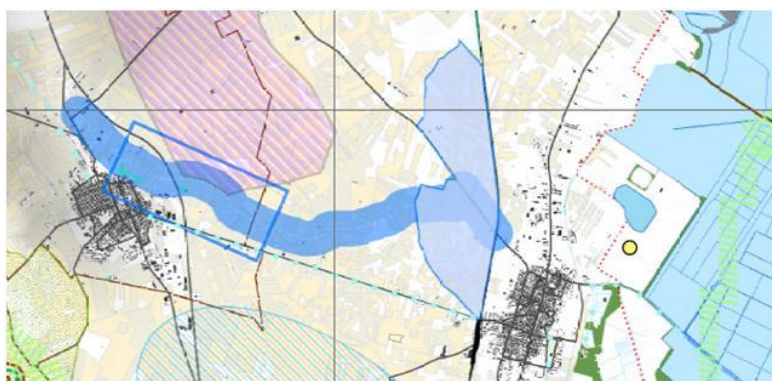
⁹ Le Porte del Parco fluviale - Valorizzazione delle risorse naturali per l'attrattività e lo sviluppo della Val d'Ofanto - P.O. FESR 2007/2013-ASSE IV Linea 4.4 - Azione 4.4.1 - **Azione B** : Vasca di laminazione e miglioramento del processo depurativo in prossimità del recapito finale delle acque reflue dell'abitato di Canosa di Puglia.

¹⁰ Lagune e dune costiere da progetto LIFE+ Nature, "LIFE AUFIDUS" – Life11 NAT/IT/175

- 1.1.3 *Assieme a queste due direttrici con asse N-S o entro-terra mare, è possibile individuare una terza direttrice "rete blu costiera" con asse E-O orientata parallelamente alla linea di costa, che partendo dai bacini delle Saline di Margherita di Savoia con i suoi habitat naturali, prosegue attraverso l'area umida della foce del F.Ofanto, comprendendo le zone finitime di Cannafesca e Fiumara, includendo i paesaggi delle risorgive e dei canali costieri dei litorali di ponente di Barletta, oltre che i paesaggi della bonifica storica compresi tra le località Belvedere, Ariscianne e Boccadoro, fino a Pantano Ripalta (Bisceglie). Analogamente alle altre due reti, quella costiera dovrà essere pensata attraverso una Progettazione sovracomunale che contempra in modo unitario e organico le esigenze di tutela delle aree ambientali di pregio, la fruizione turistica dei paesaggi costieri e l'uso agricolo eco-sostenibile degli stessi, nell'ottica di un utilizzo della risorsa acqua, sia superficiale che sotterranea, improntata a criteri di assoluto rispetto degli obiettivi di qualità ambientali imposti dalle direttive comunitarie e nazionali, oltre che regionali.*



- 1.1.4 *Il PTCP supporta approcci integrati alla gestione delle acque superficiali e di falda mediante l'individuazione di aree e contesti territoriali idonei alla ritenzione idrica superficiale e riuso a fini irrigui (il sistema di deflusso San Ferdinando di Puglia- Trinitapoli), con inclusione delle aree di cava esaurite e in disuso, attraverso la previsione di invasi di accumulo di acque reflue e/o meteoriche; aree e contesti per il miglioramento di coefficienti di permeabilità e riduzione dei tempi di corrivazione.*



1.2 I due livelli della rete della diversità ambientale, “**rete verde**” nella accezione di sistema di connessione materiale ed immateriale che interconnette tutto l'insieme degli habitat naturali ed agro-ambientali di superficie e quelli sotterranei , includendo geositi, cavità naturali ed antropiche ed il sistema consolidato dell'offerta alla fruizione ed educazione ambientale della BAT¹¹.

La rete della diversità ambientale raccorda: le aree di interesse naturalistico che richiedono specifiche politiche di tutela e valorizzazione e detta criteri per le relative discipline d'uso; le aree naturalistiche ai fini della riduzione dei tempi di corrivazione e la ricarica della falda; le aree con specifiche finalità del Piano Faunistico Venatorio Provinciale (Oasi di Protezione provinciale¹², Zone di Ripopolamento e Cattura¹³, Centri pubblici di riproduzione della fauna selvatica allo stato naturale, Fondi Chiusi¹⁴, Piano Protezione Civile provinciale –

Superfici boschive percorse da incendio -art. 10 legge n.353/2000-), il recupero delle aree di cava, le aree agricole di pregio ambientale ed agro-energetiche, i sistemi della naturalità costiera, il sistema della agricoltura a gestione multifunzionale¹⁵; le reti ecologiche urbane; parchi CO2 (Patto Città campagna PPTR), rete Tratturale e della sentieristica provinciale.

1.2.1 *La Rete Ecologica Polivalente del PTCP si configura come una infrastruttura naturale e ambientale che persegue il fine di inter relazionare e connettere ambiti territoriali che a vario titolo e grado presentano o dimostrano di avere una suscettibilità ambientale più alta di altre e modellabile in funzione di una gamma di pressioni antropiche. La funzione della REP consiste nella conservazione del patrimonio naturale e paesistico attraverso il recupero e il restauro ambientale, necessari per il mantenimento delle identità locali affinché sappiano ben commisurarsi con l'insorgente dimensione globale del sapere e del vivere, avviando forme di sviluppo sostenibile in aree di elevato valore ambientale. La REP può essere dunque considerata come una delle principali strategie di pianificazione integrata del PTCP. La sua continuità costituisce un requisito prestazionale significativo alla scala provinciale; indirizzando altrettanto significativamente gli interventi ed i requisiti di sostenibilità ambientale alle scale locali del progetto ed in contesti antropizzati. Come azione progettuale antropica la REP include in se il senso di una nuova naturalità della provincia BAT finalizzata, oltre al miglioramento dei livelli di biodiversità e alla deframmentazione degli habitat, anche un alleggerimento della pressione antropica in una visione ecologica complessiva¹⁶. In questi termini la RE include aree il cui gradiente di*

¹¹ Centri di Educazione Ambientale (CEA) di Trinitapoli, Bisceglie, Centro visite Atisale, Agenzia Territoriale per l'Ambiente del PTO NBO

¹² Don Fernando (Canosa di Puglia), Torre Caldenno (Bisceglie)

¹³ Papparicotta-Taverna Vecchia (Andria)

¹⁴ Castello (Trinitapoli)

¹⁵ Azienda agricola Papparicotta-Taverna Vecchia

¹⁶ Miglioramento delle capacità dell'ecosistema di conservare e massimizzare l'impiego dell'energia, in grado di supportare ed orientare le evoluzioni/involuzioni del paesaggio, in relazione al grado di conservazione, recupero o trasformazione del mosaico ambientale. - L'indice di biopotenzialità territoriale (BTC) , è un indicatore dello stato del metabolismo energetico dei sistemi vegetali ed evidenzia l'esposizione dei sistemi ambientali al rischio di impoverimento del territorio con banalizzazione del paesaggio dovuta allo sviluppo insediativi e delle colture estensive. L'impiego della Rete Ecologica Polivalente è intesa, in questo ambito specifico, come fattore di miglioramento di una classe dei valori di BTC locale nelle aree attraversate e contributo complessivo de sistema ambientale interessato

bidiversità non riguarda solo contesti di naturalità specifica ma anche sistemi ibridi (es. agroecosistemi). La REP rammaglia dunque tutto l'insieme di aree naturali e di quelle che esprimono una certa propensione alla naturalità anche quando essa è collegata ad usi diversi:

aree protette esistenti;

contesti esistenti di valore agro-ambientale in cui sono presenti episodi di naturalità relittuarica ed interstiziale nella trama del paesaggio rurale e la presenza di colture di pregio ambientale;

aree, siti specifici nei quali il Piano ne propone l'istituzione di parchi o riserve;

aree con funzione di connessione a terra;

creazione di aree di naturali (come ad es. ripristino di sistemi dunali, lagune costiere¹⁷;

interventi di compensazione e mitigazione riferiti ad interventi di trasformazione di uso del suolo.

La REP come sistema continuo spaziale e territorializzato per il supporto alla primarietà della programmazione PRS 2014-2020 (declinato ai soggetti intermedi – GAL-) e delle integrazioni al reddito agricolo, finalizzato a orientare, sostenere ed incentivare l'insieme di azioni ritenute utili al conseguimento degli obiettivi di diffusione della naturalità , in base alla nuova PAC post 2013,

La Rete Ecologica Polifunzionale intercetta e si declina rispetto ai modelli insediativi (Tav. V.5.2) ed alle aree del Patto città-campagna del PPTR:

REP/città consolidata o in via di consolidamento –*la REP si declina nella creazione di verde urbano come parchi, piazze, alberature e attività ricreative a basso impatto ambientale;*

REP/Frange urbane /forme nucleari extraurbane– *In queste aree la REP si rapporta ad un tessuto urbano discontinuo e rado. Questo rapporto crea siti ideali per la realizzazione di orti urbani ed altre attività ecosostenibili;*

REP/campagna profonda

REP/campagna produttiva intensiva/forme nucleari extraurbane –*Aree in cui la REP assume le valenze di rete della multifunzione agricola (cfr. strategie 2.8) ed in cui sono prevedibili interventi di compensazione ambientale e mitigazione delle trasformazioni di uso del suolo e colturale (cfr. strategie 1.1.4, 1.1.5);*

REP/Piattaforme/attività estrattive – *Nelle aree della rete ecologica polifunzionale che incontrano le aree produttive si indirizza verso l'attuazione di interventi di compensazione ambientale mitigazione degli impatti e promozione di attività produttive paesaggisticamente, ecologicamente attrezzate (APPEA);*

REP/viabilità carrabile - *misure mitigative che riducono gli impatti sulla connettività;*

REP/mobilità lenta – *valenza estetico percettiva.*

¹⁷Ariscianne – Boccadoro (Barletta-Trani), Foce Ofanto – programma LIFE+ Nature, "LIFE AUFIDUS" – Life11 NAT/IT/175

- 1.2.2 *Le reti immateriali dei centri di educazione ambientale tematica e dei Geositi provinciali: IL PTCP riconosce e promuovere a partire dai CEA di Trinitapoli, Bisceglie, PapparcottaTeverna Vecchia, la rete dei servizi specializzati di educazione ambientale sui temi delle acque di transizione, mare/costa, prenurgia; quella della diversità geomologica e paesaggistico ambientale dell'asse N-S, Grotellini e della Rocca di Garagnone e miniere di bauxite (Spinazzola), il campo di doline di Murge Melodia e Masseria Cavoni, Grotte Montenero-Dellisanti, Canale della Vetrina e le cavità nel Torrente Locone Canosa di Puglia attraverso l'area di Tufarelle; la direttrice, con asse E-O, Gurgo di Andria, S.Procopio (Barletta) Tufare di San Rocco, Grotta di Santa Croce (Bisceglie).*
- 1.2.3 *Favorire le colture agricole di pregio ambientale (seguendo gli indirizzi espressi dalla nuova PAC post 2013), in particolare, le colture agricole permanenti (oliveti, vigneti, frutteti) inerbite, nel rispetto della vocazione del territorio, e diffusione dell'agricoltura biologica e quella conservativa, come migliori metodi di coltivazione rispettosi dell'ambiente, a tutela della biodiversità e per la lotta ai cambiamenti climatici, attraverso politiche di valorizzazione delle produzioni locali con particolar modo nelle aree incluse nella Rete Ecologica Provinciale.*
- 1.3 **Campagna/natura/salute.** La campagna profonda, quella del ristretto ed i parchi agricoli multifunzionali del PPTR, acquistano per la provincia BAT, oltre a quelle del "Patto Città-Campagna", il senso di una dimensione e di una opportunità (grandi quantità di superficie agricole produttive di prego ambientale al difuori delle aree protette) connessa ed implementata al settore della ricerca e dell'innovazione tecnologia¹⁸ per la cura della persona e sostanze medicali.
- 1.3.1 *Sostenere e supportare lo sviluppo delle biotecnologie nel settore agro-alimentare e bio-medico con il fine di garantire il miglioramento della qualità dei prodotti tipici locali e per l'ottenimento di prodotti alimentari funzionali e nutrizionali innovativi certificandone la sicurezza igienico-sanitaria e la qualità organolettica, di concerto con il distretto tecnologico DARE, Il Distretto Biotecnologico H-BIO Puglia e l'Università di Foggia, il Centro Ricerche Bonomo.*

1.4 **I paesaggi delle trasformazioni in atto.**

Le diverse forme di paesaggi indicano i valori di contesto che le future azioni di trasformazioni dovranno interpretare:

- 1.4.1 *Paesaggi della trasformazione dell'armatura urbana e del contesto rurale a elevata infrastrutturazione.*
Paesaggio è caratterizzato dai segni dell'armatura urbana potente a centri corrispondenti, costituita da un sistema urbano e fasci infrastrutturali in cui sono ancora visibili rilevanti valori del patrimonio storico culturale, e dove convivono i segni di processi di periferizzazione urbane e rurali interrompendo la matrice rurale con piattaforme produttive a grana grossa e ampi bacini estrattivi lungo un largo arco di localizzazione. Tali sistemi presentano delle criticità maggiori riguardano l'alterazione del rapporto storico tra città e

¹⁸ Centro di Ricerche Bonomo/Castel del Monte

campagna in prossimità delle grandi infrastrutture e intorno ai centri urbani, mentre fenomeni di intensivizzazione colturale hanno talvolta ripercussioni pesanti disgregando il mosaico rurale sul piano della percezione e della qualità del paesaggio.

Azioni di valenza strategica previste dal PTCP sui Paesaggi della trasformazione dell'armatura urbana e del contesto rurale a elevata infrastrutturazione.

Gli obiettivi da perseguire per questi paesaggi attengono la necessità di interpretare i progetti di rigenerazione urbana e di valorizzazione dello spazio periurbano in una chiave di integrazione tra politiche urbane e politiche rurali per renderne maggiormente complementari le spazialità in termini agro-urbani sotto il profilo della integrazione dei servizi e delle funzioni. Le attività produttive devono cercare di adottare misure di integrazione dei loro cicli di lavorazione in termini di compatibilità ecologica e paesaggistica, anche recuperando il dismesso e collaborando alla ricostruzione di nuovi suoli naturali o semi-naturali per contrastare il consumo di suolo. Operare in chiave agro urbana perseguendo una strategia neo produttivistica e post rurale delle relazioni tra campagna e città.

1.4.2 Paesaggi della trasformazione tra ruralità e naturalità

Paesaggi da sempre connotati da un' elevata trasformabilità dovuta al carattere instabile della sua natura e dei regimi idrici e dei processi storici di sfruttamento, e che oggi cercano di nuovi equilibri e integrazioni tra produttività dell'agricoltura intensiva, recupero di valori di naturalità da parte degli

ambienti salmastri e ruolo dei centri urbani strettamente legati alla trama territoriale e alle relazioni con i processi di produzione del paesaggio.

Azioni di valenza strategica previste dal PTCP sui Paesaggi della trasformazione tra ruralità e naturalità.

Gli obiettivi da perseguire per questi paesaggi riguardano la capacità di indirizzare le politiche agricole verso una forte specializzazione territoriale implementando la presenza di aree a forte valenza naturalistica come le saline di Margherita di Savoia e la foce dell'Ofanto verso una più complessa gestione in chiave di turismo naturalistico le cui opportunità si possano riverberare come valore competitivo sulla qualità urbana e della commercializzazione e rilancio di una 'agricoltura di eccellenza migliorando la offerta di servizi adeguati al rilancio di questa forte vocazione.

1.4.3 Paesaggi della transizione

Paesaggio di transizione subcostiero posto lungo il gradiente tra contesti costieri e quelli dell'altopiano murgiano e dove più forte diventano le relazioni con il margine fluviale ofantino e la localizzazione strategica dei centri urbani e di presidio del territorio. Un territorio in cerca di una propria vocazione in grado di valorizzare i valori patrimoniali con i fattori ambientali e localizzativi.

Azioni di valenza strategica previste dal PTCP sui Paesaggi della transizione.

Gli obiettivi da perseguire per questi paesaggi riguardano la capacità di interpretare al meglio il vantaggio localizzativo di essere a ridosso delle grandi infrastrutture costiere e alle reti della mobilità ma anche vicini ai territori profondi dove le pressioni antropiche non hanno consumato territorio e sono integre ancora molte risorse latenti. La presenza del fiume e delle importanti testimonianze dei processi di territorializzazione ancora ben visibili (colline e

Canosa, la piana e Canne della Battaglia, Reti e Borghi della Riforma) può riordinare il paesaggio perché diventi cerniera tra la costa e il parco dell'Alta Murgia.

1.4.4 Paesaggi del conflitto

Paesaggi che presentano un eccesso di uso e spesso conflittuale tra risorse ambientali e patrimoniali e risorse naturali per cercare nuovi regimi di basso impatto in cui le dinamiche in corso devono essere ricondotte nel piano della contrattualità e della ricerca della ricomposizione del conflitto con strategie di medio e lungo termine.

Azioni di valenza strategica previste dal PTCP sui Paesaggi del conflitto

Gli obiettivi da perseguire per questi paesaggi che coincidono con l'ultimo tratto del fiume Ofanto sono indirizzate alla ricerca di una maggiore compatibilità tra la tutela dell'ecosistema fluviale e della risorsa idrica e la intensificazione produttiva, puntando su una agricoltura che valorizzi i vantaggi localizzativi di stare nel parco anche ai fini della commercializzazione del prodotto agricolo e della valorizzazione delle filiere agroalimentari.

Intendere il Parco Regionale Naturale del fiume Ofanto nell'accezione di parco agricolo multifunzionale finalizzato a ricostruire il rapporto tra fiume e centri urbani di Canosa di Puglia, Barletta, San Ferdinando di Puglia, Trinitapoli.

1.4.5 Paesaggi lenti

Paesaggi interni a bassa infrastrutturazione che presentano dinamiche a basso regime di trasformazione che rischiano decrementi demografici e stagnazione produttiva se non riescono a trovare nuove missioni territoriali in grado di mettere a valore le grandi potenzialità che rivestono le risorse naturali e la localizzazione strategica "a cerniera" con aree a diverso trend di sviluppo.

Azioni di valenza strategica previste dal PTCP sui Paesaggi lenti

Gli obiettivi da perseguire per questi paesaggi che ricadono con la parte più interna del territorio provinciale ma che anche coincidono con la parte più integra del fiume Ofanto e dei suoi affluenti (torrente Locoone), sono quelli di promuovere le potenzialità dei patrimoni materiali (naturali, urbane, etc), e immateriali (artigianato, sapori, sagre, etc) per integrare i vantaggi competitivi con i territori costieri e sub costieri in termini di complementarità individuando nuove forme di sviluppo economico.

1.4.6 Paesaggi della tutela a valorizzazione

Paesaggi caratterizzati da elevati valori naturalistici e ambientali dove i segni delle testimonianze storiche permangono insieme agli elementi della naturalità e mostrano il legame indissolubile come memorie del territorio. Questi paesaggi necessitano di politiche di turismo sostenibile naturalistico e storico culturale come volano per la valorizzazione delle risorse e la crescita delle economie e della società che li abitano.

Azioni di valenza strategica previste dal PTCP sui Paesaggi della tutela e della valorizzazione

Gli obiettivi da perseguire per questi paesaggi sono quelli di rilanciare le politiche della tutela e della valorizzazione che derivano per un territorio e per i suoi abitanti dallo stare nel parco dell'Alta Murgia, intendendo tali politiche come una condizione privilegiata per sperimentare in che maniera le attività di trasformazione ordinarie e straordinarie possano orientarsi verso

la ricerca di una forte opzione ambientale e paesaggistica interpretando in chiave strategica le relazioni tra territorio e parco.

1.5 L'integrazione tra le azioni del **Piano Energetico Provinciale** e quelle della dimensione comunale del **Patto dei Sindaci** finalizzati entrambi alla riduzione delle emissioni di CO2.

1.5.1 *Promozione e sperimentazione nelle città della BAT di Sistemi Informativi per il governo dei consumi energetici (**Smart Grid**), in grado di monitorare le emissioni di CO2 equivalenti prodotte dai cittadini (case, automobili...) e un sistema di controllo dei consumi elettrici in bassa tensione.*

1.5.2 *Riduzione delle emissioni di CO2 e miglioramento della sicurezza del traffico urbano e accessibilità urbane **Smart Mobility**, attraverso l'implementazione di attività per la riduzione dell'uso del mezzo privato su gomma, realizzazione di parcheggi di scambio ai varchi d'accesso urbani, diffusione di mezzi pubblici a gas metano ed elettrici, potenziamento delle piste ciclabili integrate a servizi di bike sharing (pubblici).*

1.5.3 *Il disegno della multifunzionalità individua un altro settore di investimento, strategicamente rilevante ed oggi assai promettente: quello della produzione non alimentare (**non-food**), con particolare enfasi all'ottenimento di biomasse vegetali utili ai fini della produzione di energia:*
promuovere metodi e tecniche agricole più compatibili con l'ambiente e meno averse di input agrotecnici, nell'ottica del rispetto dell'ambiente e del risparmio energetico;
favorire la protezione del territorio da fenomeni di dissesto idro-geologico introducendo colture ad elevata capacità agroenergetica;
mitigare i costi aziendali connessi all'impiego di energia elettrica o di calore e sostenere attività di trasformazione in loco attraverso un'autonoma generazione di energia;
favorire l'acquisizione di un valore aggiunto tradizionalmente extra-agricolo in caso di vendita diretta dell'energia prodotta in azienda (considerata anche fiscalmente attività connessa a quella agricola).

1.6 **URBS - Attrattori culturali e itinerari culturali d'eccellenza** Il mare Adriatico, il fiume Ofanto, le strade consolari romane (Appia e Traiana), l'erbal fiume silente dannunziano dei tratturi della Dogana delle pecore di Foggia sono i percorsi matrice che hanno segnato la storia dei borghi e delle città della provincia, che ancora nell'Ottocento e nel Novecento a questa navigazione e a questo cammino hanno affidato le loro opportunità di crescita ampliando i porti e costruendo strade e ferrovie. L'Urbs è quindi il nodo principale di questa fitta maglia di relazioni politiche, economiche e culturali sviluppatasi dall'età romana ad oggi. Accanto ai tradizionali attrattori culturali presenti sul territorio provinciale (Castel del Monte, Canosa, Canne della Battaglia) riconosciuti dagli studi specialistici e riproposti al grande pubblico dalla pubblicistica locale e nazionale (preziose e documentate le edizioni pugliesi delle case editrici Adda e Laterza) si disegnano cinque itinerari turistici urbani. Questi itinerari, oltre a definire nuovi *brend* per l'attrattività del sistema turistico di area vasta (oltre a quello delle "Puglia imperiale"), costituiscono il riferimento, nell'ambito delle azioni di tutela e del recupero del patrimonio

storico edilizio, per la individuazione di priorità di intervento e macro tipologie di rifunzionalizzazione.

1.6.1 **Urbs latina** (Canne della Battaglia, Canosa, ponte romano sull'Ofanto, Minervino Murge, nella piana dell'Ofanto)

Alla struttura territoriale definita prevalentemente dal bacino idrografico del fiume Ofanto corrisponde una complessa stratificazione insediativa, in particolare nel suo medio e basso corso. I principali centri urbani o villaggi della destra idrografica del fiume, Bardulos (Barletta), Cannae (Canne), Canusium (Canosa), Venusia (Venosa), alcuni dei quali potenti avamposti della colonizzazione romana nella regione in età repubblicana, erano collegati da vie (Canusium-Venusia, Canusium-Cannae, Cannae-Bardulos) che correvano parallele al corso del fiume e, almeno in un caso (la via Canusium-Cannae-Salapia), lo attraversavano sfruttando un guado nei pressi dell'insediamento di Canne. È indubbiamente Canosa, grande centro dauno, poi romanizzato e successivamente elevato a colonia imperiale, ad aver tratto i maggiori benefici dalla vicinanza al fiume e dalla posizione favorevole, su una collina nei pressi del principale guado del fiume, valorizzato dal ponte romano ancora visibile. Il tracciato dell'acquedotto di Erode Attico (lungo il costone calcareniticopremurgiano (destra idrografica del torrente Locone)costituisce il segno di connessione a Minervino insieme alla collezione archeologica "Quando l'Ofanto era dei colori dell'Ambra" ospitata presso il palazzo municipale di Minervino Murge.

1.6.2 **Urbs federiciana** (Trani, Castel del Monte, Andria, Bisceglie, i nodi emergenti della maglia difensiva sveva)

Trani e Castel del Monte rappresentano i nodi emergenti nella maglia difensiva sveva realizzata nella Puglia centrale in età federiciana. Posto sulla strada che collegava Andria al Garagnone e a Gravina, a pochi passi dalla via Traiana, Castel del Monte appartiene a quell'organico sistema castellare realizzato da Federico II di Svevia insieme ai castelli di Barletta, Trani e Bari sul mare, Canosa, Andria (nella cattedrale sono seppellite le mogli di Federico II), Corato e Ruvo nel primo hinteland, Gravina nell'entroterra, per garantire un più efficace e capillare controllo del territorio. Un castello dove forse l'imperatore svevo non soggiornò mai, ma è lì che paradossalmente l'immaginario collettivo ne avverte più che altrove la presenza incombente. Capolavoro unico dell'architettura militare medioevale europea, dal 1986 è patrimonio dell'unesco che lo definisce "sito di valore universale eccezionale nella sua perfezione formale e nell'armoniosa tensione di elementi culturali provenienti dal Nord Europa, dal mondo orientale e dall'antichità classica". Nei secoli XI e XII le intense relazioni commerciali con il Medio Oriente, Venezia e le città della costa dalmata (statuti marittimi, 1063) assicurano a Trani una prosperità economica che le consentono di realizzare un patrimonio edilizio monumentale unico (Cattedrale, 1099-1185; Monastero di Colonna, 1098) ripetibile solo nel XVI e nel XVIII secolo. Ma è nel XIII secolo con Federico II che Trani conquista la dimensione matura di città-porto, con l'avorio dei lavori della seconda murazione e la costruzione del Castello (1233-1249). Questa nuova dimensione federiciana di città fortificata le consentirà di conquistare nel Cinquecento con Filippo II il rango di centro politico, giudiziario e amministrativo dalla provincia di Terra di Bari con l'istituzione della Sacra Regia Udienda (1586). Nel progetto federiciano il castello e le nuove mura avrebbero assicurato la difesa del porto "due braccia che stringono una civiltà che guarda all'Oriente"(G. Bovio). Navigando lungo la costa tranese il punto di riferimento privilegiato a terra era Castel del Monte ('Compasso de navigare', 1250 circa),

prima di ormeggiare nel porto all'ombra della Cattedrale. Il porto di Trani e quello di Barletta in età medioevale e moderna hanno giocato un ruolo privilegiato nel sistema portuale nord-barese che comprendeva anche il porto di Bisceglie.

Castel del Monte assume la valenza di "hub"(insieme al polo museale di Barletta) nel progetto bandiera per il Sistema Ambientale e Culturale SAC "Terre Diomedee".

1.6.3 Urbs mercantile (Barletta, il porto, le case commerciali, le fosse del grano)

Sin dal XIII secolo Barletta e il grano costituiscono un binomio indivisibile, ma ancora prima, nell'origine stessa dell'insediamento, vi è una identificazione completa fra la città e il suo porto. Dal grano caricato nel porto di Barletta dipendeva Napoli, una delle maggiori metropoli europee.

Dentro le mura la città si organizza intorno alla funzione commerciale con le strade larghe per il passaggio dei carri, le fosse per la conservazione del grano, i magazzini e gli stabilimenti delle case commerciali. A Barletta si tengono le grandi fiere dell'Annunziata, di S. Martino, dell'Assunta.

Intorno alla funzione commerciale si struttura anche il particolare regime della città che fu sempre demaniale, e la concessione degli uffici e la esazione di gabelle in fondo o in affitto. La magistratura del regio secreto e portolano, che soprintendeva alle attività dei porti della provincia di Terra di Bari fece di Barletta la capitale commerciale della provincia in età medioevale e moderna. Il permanere per secoli di una funzione commerciale insostituibile, rafforzata dalla presenza delle magistrature, ne aveva fatto la capitale del grano e le aveva dato quell'aria "grandiosa" (G. M. Galanti, 1791). Nel Settecento lungo le vie del Cambio, della Piazza, della Cordoneria, di S. Giacomo, di Porta Reale, delle Carrozze, di Piazza dell' Annunziata si allineavano chiese e palazzi (secc. XV-XVIII), mentre quattro porte mettevano in comunicazione l'abitato con la campagna (porta S. Leonardo a oriente verso Trani; porta Croce e porta Nuova a sud in prossimità della strada Consolare di Puglia (SS16) e in direzione delle vie di Andria e Canosa; porta Reale a occidente. Una quinta porta della Marina metteva in comunicazione la città con il porto.

Il polo museale assume la valenza di "hub"(insieme a Castel del Monte) nel progetto bandiera per il Sistema Ambientale e Culturale SAC "Terre Diomedee".

1.6.4 Urbs pastorale (Spinazzola, Minervino, Andria, Minervino Murge)

Già negli ultimi secoli dell'Impero Romano l'aumento della proprietà signorile e l'estendersi del latifondo nelle campagne modificano radicalmente l'uso del territorio agrario: l'agricoltura estensiva subentra a quella intensiva, la pastorizia prende sempre più il sopravvento sull'agricoltura. Nell'Alto Medioevo si assiste alla quasi totale decadenza dell'agricoltura e al prevalere di una economia pastorale. Nel periodo che va dall'XI al XIV secolo la pastorizia, l'agricoltura e lo sfruttamento delle risorse boschive sono i tre cardini su cui si costruisce il nuovo tessuto produttivo, che si anima per la presenza di casali, abbazie e masserie regie. Nei secoli che vanno dal XV al XVIII con gli Aragonesi prima e gli Spagnoli poi si assiste allo sviluppo della pastorizia transumante e organizzata e di contro una forte restrizione di tutte le colture, il che comporta un generale abbandono delle campagne. Parallelamente a questo fenomeno di estinzione del popolamento sparso nelle campagne si registra un profondo mutamento degli equilibri territoriali con l'ascesa dei centri interni a vocazione cerealicolo-pastorale, che indirizzano le loro eccedenze produttive verso Napoli attraverso il porto di Barletta. I poteri locali, sia feudali che ecclesiastici, non sono i soli a determinare un mutamento nella gestione e nell'uso del territorio murgiano in

questi secoli, ma è soprattutto l'intervento statale che con l'istituzione della Dogana per la mena delle pecore di Foggia nel XV secolo pone le premesse per un ulteriore processo di riorganizzazione e trasformazione del territorio. A supporto della transumanza doganale viene pianificata una vera e propria rete di vie erbose: tratturi, tratturelli e bracci di collegamento sulle terre a pascolo delle università, dei feudatari, degli enti ecclesiastici e dei privati. In questo paesaggio dell'erbal fiume silente dannunziano si innestano le oasi della campagna olivata andriese e il mare dei vigneti di Minervino Murege: La strada delle "Salinelle" (SP nr 21) che collega Canne con Canosa e oltre verso l'invaso del Locone fino a Minervino si snoda in uno dei tipici paesaggi del vino; quello descritto da Armando Perotti (1922), Cesare Brandi, nelle collezioni del Torung Italiano, Raffaele Nigro, "Come sentirsi in una barca leggera, a pelo d'acqua, il mare di ulivi e di viti sta di qua e di là di queste strade di Puglia"... "tappeti di pampani a non finire", "tesi a mezz'asta da fili di zinco, coi paletti a terra, come i tirati di una tenda da campo dove l'uva si coglie con le labbra senza mani" (C. Brandi, 2004). "Lungo queste modalità contemporanee di percezione del paesaggio, lungo i rilevati e lungo i viadotti della viabilità veloce, le viti a tendone si presentano come uno strato sospeso di vegetazione rigogliosa (tra maggio e settembre); sembra una campagna a due piani, e si vorrebbe camminare su quello di sopra come sulla rete di protezione di un circo" (C. Brandi, 2004).

1.6.5 **Urbs borbonica** (S. Ferdinando di Puglia, Trinitapoli, la bassa valle dell'Ofanto, le Regie Saline)

La scelta di Ferdinando II di Borbone di fondare la colonia agricola di San Cassano nel sito dell'antica stazione di posta della strada Consolare di Puglia (1839) si inserisce in un piano più ampio di riorganizzazione territoriale della bassa valle dell'Ofanto, che avrebbe dovuto portare alla creazione di tre nuove colonie agricole: la colonia di San Cassano (S. Ferdinando di Puglia); la colonia di San Sepolcro in territorio di Barletta; la colonia Pennelli nel territorio delle Regie Saline (Margherita di Savoia). Le nuove fondazioni avrebbero consentito da un lato di mettere a coltura vasti territori vincolati al pascolo doganale, dall'altro di arrestare la crescita dell'abitato delle Regie Saline, dove l'aumento della popolazione contrastava con l'esigenza prioritaria di tenere basso il numero delle abitazioni e favorire così la ventilazione necessaria per la cristallizzazione del sale.

Gli estremi cronologici che datano la formazione della colonia agricola e della città ferdinandea sono rappresentati dal piano dell'ing. V. Sassone (1840) e dal piano degli ingegneri S. Pansini e V. de Nittis (1847). Gli ingegneri Pansini e de Nittis progettano una città ideale, a forma di croce greca. La forte simbologia del piano fa ritenere che le linee essenziali siano state concordate con il sovrano Ferdinando II.

La piana tra il lago Salpi ed il fiume Ofanto sarà oggetto di una delle più significative opere di bonifica e messa in sicurezza idraulica multi funzione ad opera degli ingegneri C. Afan de Rivera e S. Pansini (Derivativo Ofantino 1845/1846)

2. Le strategie per il sistema insediativo e degli usi del territorio

- 2.1 **“Nuove geografie”**: Barletta cerniera per i collegamenti con le reti lunghe (portualità commerciale, Alta Capacità); Andria organizzazione territoriale interna.
- 2.2 **“Le nuove forme della rigenerazione urbana”**: la proposta di nuovi ambiti di "rigenerazione urbana" e/o "territoriale" (LR n.21/2008), individuati sulla base delle politiche riferite agli assetti territoriali regionali (mobilità/intermodalità; attività produttiva/APPEA; Sistemi Ambientali e Culturali, Rete Ecologica Polivalente) e sulla base di invarianti di rango sovracomunale. Le proposte potranno trovare attuazione mediante tavoli di Copianificazione con le Amministrazioni Comunali (che possono operare in coerenza con i Documenti Programmatici di Rigenerazione Urbana e/o con i Documenti Preliminari Programmatici vigenti) e saranno finalizzate al conseguimento di obiettivi di miglioramento delle funzioni/servizi di rango urbano destinati a residenti¹⁹ e utilizzatori per migliorarne la qualità della vita (favorire l'inclusione sociale; contrastare le forme di degrado urbano; migliorare l'accesso alle informazioni per l'occupazione, i servizi, le comunicazioni; migliorare la rete della mobilità); miglioramento delle funzioni/servizi di valenza sovracomunale che attengono ai grandi temi delle politiche sugli assetti territoriali regionali (mobilità/intermodalità; attività produttiva/APPEA; Sistemi Ambientali e Culturali, Rete Ecologica Polivalente e di quelle provinciali in materia di edilizia scolastica (Barletta/Patalini, Canosa/ITC Einaudi, Trinitapoli).
- 2.3 **Inodi plurali delle stazioni ferroviarie e dei porti/approdi** come centri propulsivi delle città per l'avvio e la sperimentazione di processi di rilancio economico e materiale, per la crescita sociale ed economica, in un'ottica di integrazione e sinergia tematica; come armatura insediativa nelle quali si organizzano le funzioni di rango provinciale, in materia di servizi collettivi, salute pubblica, beni culturali, attività produttive, sistemi ambientali, mobilità.

Le stazioni e i porti intesi come centri catalizzatori di servizi e funzioni di rango sovralocale per il rilancio e la crescita sociale ed economica, anche attraverso l'implementazione di una rete materiale e immateriale di servizi tali da rafforzare il tessuto sociale che anima e vive i luoghi.

2.3.1 *Le funzioni di rango provinciale di prossimità alle stazioni ferroviarie:*

- *La distilleria di Barletta, l'incubatore PESCNEL, l'orto botanico;*
- *Museo Archeologico di Canosa;*
- *Il polo intermodale di Andria sud;*

¹⁹ Il tema delle aree mercatali settimanali costituisce una delle questioni significative.

- *Centro logistico a Spinazzola.*

2.3.2 *Le funzioni di rango provinciale di prossimità alla portualità turistica:*

- *Il molo di levante del porto turistico di Barletta da intendersi un tutt'uno con il tessuto insediativo retrostante, che rappresenta ad oggi uno di soli punti in cui la città compatta si relaziona in forma continua al mare e sulla quale realisticamente è possibile immaginare azioni integrate di rigenerazione urbana.*
- *Il water front di Bisceglie, le mura aragonesi, la diga foranea;*
- *La città della giustizia, il castello svevo, l'avamposto di Trani;*
- *Le Terme, il potenziamento del porto di Margherita di Savoia nell'accezione di progetto urbano atteso l'interesse per il riutilizzo dei bacini salanti.*

2.4 I **borghi rurali** come presidi umani nella campagna posti fra i centri urbani alleggerendone la pressione insediativa. Nel Ptcp i Borghi Rurali come centri urbani di secondo rango, con funzioni e ruoli preminenti individuati sulla base delle vocazioni territoriali, interamente ispirata al senso di una agricoltura produttiva e multifunzionale; la perimetrazione di ambiti di rigenerazione urbana per il controllo e la gestione del rapporto tra tessuto urbano e campagna (Montegrosso, Loconia, Santa Chiara, Lamalunga, Montaltino, Castel del Monte, San Samuele di Cafiero, etc.).

2.4.1 *Miglioramento delle infrastrutture (collegamenti stradali, servizi pubblici di trasporto, banda larga, asili e scuole, parchi giochi, centri sportivi, ...), gli interventi di restauro e manutenzione del patrimonio immobiliare pubblico e privato, anche di edilizia rurale sparsa, che abbiano un particolare e comprovato interesse artistico, storico e archeologico, paesaggistico.*

2.5 Il sistema delle **aree per attività produttive** previste dai singoli strumenti urbanistici comunali costituisce il patrimonio logistico provinciale a sostegno della PMI. Il PTCP non compie gerarchizzazioni, ma orienta funzioni preminenti e disegna una nuova geografia produttiva interamente ispirata al senso delle APPEA e soprattutto sulla base delle vocazioni territoriali e sull'accessibilità e dotazioni di servizi. Il confronto sulla base di tali funzioni e specificità costituisce il luogo dove costruire processi di copianificazione orizzontale tra i comuni. Oltre alle funzioni e ad alle specificità il PTCP individua ambiti di: rigenerazione e di funzionalizzazione produttiva (Barletta); riconversione per nuovi usi (Barletta, Trani); delocalizzazione (Margherita di Savoia); recupero a fine uso (Canosa Turarelle); mitigazione del rischio d'interferenza con i sistemi ambientali (Trinitapoli; Canosa Tufarelle, Spinazzola, Minervino, Margherita di Savoia); il Piano particolareggiato del bacino estrattivo regionale Andria/Trani.

La rete delle aree per attività produttive costituisce l'ambito spaziale su cui incidere nel lungo periodo, su cui cogliere le opportunità del contesto dell'economia globale (Paesi in via di sviluppo) e facendo leva su alcuni punti di forza del territorio, in particolare la presenza di una imprenditorialità discretamente orientata alle sfide innovative.

2.5.1 *Il Piano promuove azioni in copianificazione per l'individuazione di ambiti produttivi sovra comunali qualificandone la dotazione infrastrutturale, anche in termini di sostenibilità ambientale e paesaggistica, sviluppando una offerta legata e multifunzionale anche in riferimento alle attività di logistica che possano contare su reti di trasporto intermodale.*

2.6 **Rete del benessere.** Nella sua più ampia accezione dove il presidio ospedaliero è solo un tassello di un riassetto molto più complesso ed oramai indifferibile. La visione integrata per una offerta di servizi alla persona che integra e diversifica l'offerta sanitaria regionale, quella del tempo libero, del food, lo sport: dalle Terme di Margherita di Savoia, all'elioterapia del litorale costiero, al conteso enogastronomico premurgiano; agli itinerari ciclopeditoni costieri di Trinitapoli/Margherita.

2.7 La **rete dei Comuni**²⁰ per il rafforzamento della *Governance* pubblica, la coesione territoriale e il negoziato regionale sulla base di interventi di valenza sovracomunale. Consolidare il sistema della condivisione tra il livello di governo regionale e i livelli comunali nell'indirizzare le scelte di programmazione, utilizzando sistemi di selezione delle operazioni di tipo negoziale, partecipato e competitivo (quali ad esempio il concorso di idee), come strumenti in grado di far emergere, in modo trasparente e aperto alla massima partecipazione delle migliori forze operanti sul territorio, le suggestioni, gli indirizzi, le proposte ed i progetti.

L'applicazione di una delle tre opzioni strategiche emerse dall'incontro di Rieti (Forum con le Regioni e i Comuni delle Aree Interne) definita come "federazione di progetti". In altri termini, oltre ai progetti pilota viene data ai progetti l'opzione di "federarsi". Questa scelta implica, da un lato, l'adozione di requisiti più stringenti sul piano del metodo ma, dall'altro lato, la possibilità di disporre di una piattaforma di conoscenze e competenze. In questo caso non sarà rilevante il fondo di finanziamento: si tratta quindi di progetti che potranno essere finanziati dalla politica regionale (POR), agricola, di sviluppo rurale (PSR), con il FSC, ma anche da finanziamenti ordinari attinenti ad altre politiche settoriali. Non si tratta del vecchio concetto di assistenza tecnica ma piuttosto di una piattaforma di confronto. Il maggior portato dello scenario d'attacco è far uscire i singoli progetti dalle singole esperienze al fine di far progredire nel tempo la capacità dei protagonisti di attuare e innovare "insieme con e nella Federazione"²¹.

2.8 **La rete rurale della multifunzionalità.** La rete rurale della multifunzionalità mediante la diversificazione delle funzioni produttive agricole, ambientali, paesaggistiche, turistiche, educative, culturali, ecc. da parte del settore privato, in particolare, l'individuazione di ambiti e contesti territorializzati con specifiche propensioni all'impiego di pratiche agricole biologiche e conservative, ospitalità turistica, fruizione didattica e ricreativa,

²⁰Protocollo di intesa Provincia e i Comuni per la cooperazione e interazione per cogliere le opportunità offerte dai finanziamenti comunitari, nazionali e regionali, in relazione ad obiettivi condivisi e coerenti con la programmazione multilivello e con le esigenze del territorio provinciale. A tal fine i sottoscrittori costituiscono una rete dei Comuni che individui ed elabori, con l'utilizzo di risorse esterne ai bilanci propri degli Enti, di derivazione europea, statale o regionale, i progetti di sviluppo del territorio con un approccio multidisciplinare e multilivello.

²¹Accordo di partenariato Documento Fondi Comunitari (9 aprile 2013)

energie rinnovabili; stimolare aggregazione di imprese (Contratto di rete, Consorzio, ATI).

2.8.1 Il PTCP riconosce come azioni prioritaria e fondante della rete rurale della multifunzionalità l'insieme delle proprietà demaniali provinciali (Bosco di Acquatetta, l'azienda agraria pubblica provinciale "Paparicotta" di Andria).

3. Le strategie per il sistema dell'armatura infrastrutturale

La mobilità delle persone, il trasporto e la logistica merci

I temi legati all'infrastrutturazione e all'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e il tra-sporto e la logistica merci rappresentano un aspetto cruciale per lo sviluppo economico e sociale del territorio provinciale che rischia di non essere adeguatamente rappresentato se affidato ad una lettura ancorata al precedente assetto amministrativo ancorché relativamente recente. La ricerca di una identità e della conseguente coesione tra parti di territorio fortemente eterogenee non può non passare attraverso la concezione di un sistema di trasporto multimodale in grado di coniugare adeguati livelli di accessibilità, efficienza, sostenibilità tecnico economica e compatibilità ambientale. Lo sforzo del PTCP, in sede di impostazione degli obiettivi e delle strategie settoriali nel campo della mobilità è stato quello di integrare lo scenario a suo tempo condiviso in sede di Piano Urbano della Mobilità di Area vasta (PUMAV 2020) con aspetti riguardanti la pianificazione territoriale ed urbanistica al fine di definire un quadro delle priorità sul quale far convergere l'azione della Provincia e dei Comuni nella consapevolezza che in un quadro di risorse "rare" è necessario individuare in primo luogo le azioni da ritenersi essenziali e strategiche per garantire lo sviluppo e la competitività del sistema provinciale.

In questa prospettiva vanno lette le proposte avanzate dal PTCP relativamente al sistema dei trasporti che, senza pretesa di esaustività, ha finalizzato la propria azione alla definizione di uno scenario complessivamente coerente e realistico nella sua possibilità di progressiva attuazione nell'arco temporale di un decennio. La connotazione di Piano Processo trova la sua esplicitazione in particolare nella proposizione delle strategie riguardanti il Trasporto Pubblico per le quali sono stati definiti uno scenario di lungo periodo che offre la visione dell'assetto del sistema a regime e uno scenario di breve periodo che è chiamato a garantire la funzionalità del sistema nelle more della realizzazione degli interventi infrastrutturali principali previsti dal PTCP.

Trasporto ferroviario

La descrizione delle strategie e delle principali linee d'intervento riguardanti il sistema dei trasporti prefigurato dal PTCP, prende deliberatamente le mosse dalla modalità ferroviaria nella consapevolezza che le scelte del Piano avvengono in un momento favorevole ma allo stesso tempo critico che potrebbe segnare un processo irreversibile per il futuro della ferrovia in territorio provinciale. Se infatti il Grande Progetto di potenziamento della ferrovia Bari-Andria-Barletta apre prospettive importanti che oltre agli evidenti benefici in termini di mobilità abbracciano opportunità di riequilibrio territoriale dalle aree costiere verso le aree interne, dall'altro la chiusura al traffico della dorsale Gioia del Colle – Gravina – Altamura – Spinazzola – Rocchetta S.A. e la drastica riduzione dei servizi sulla linea Barletta – Spinazzola vengono avvertite dalle comunità

locali come un segnale di “disimpegno” della comunità regionale dalle aree interne. I risultati di traffico sulle relazioni anzidette, considerate le tendenze in atto e la grave situazione di carenza di risorse nel settore del trasporto pubblico locale richiedono al PTCP l’elaborazione di una strategia d’intervento sviluppabile per fasi e caratterizzata dal ricorso a tecnologie e modalità di gestione innovative.

Ad imporre una riflessione originale ed innovativa è la constatazione che otto dei dieci capoluoghi dei comuni della BAT sono serviti direttamente dalla ferrovia, i restanti due (Trinitapoli e Margherita di Savoia) sono a distanze compatibili con la creazione di un efficiente servizio di adduzione alla stazione di Barletta. Ciò rende la modalità del trasporto su ferro potenzialmente in grado di costituire la componente strutturante la rete principale del trasporto pubblico provinciale.

La presenza di linee di rango, caratteristiche tecniche e domanda potenziale radicalmente diverse impone la definizione di un approccio diversificato nella definizione di uno scenario progettuale funzionalmente credibile ed economicamente sostenibile.

Il PTCP individua sulla rete ferroviaria tre livelli gerarchici:

- La rete principale d’interesse nazionale costituita dalla linea RFI Adriatica Bologna – Bari;
- La rete principale d’interesse regionale costituita dalla linea Barletta – Andria - Bari e dalla tratta Barletta – Canosa, quest’ultima da intendersi come proposta del PTCP;
- La rete secondaria d’interesse territoriale costituita dalla dorsale Gioia del Colle – Spinazzola – Rocchetta S.A. e dalla tratta Canosa – Spinazzola della linea Barletta – Spinazzola.

Azioni di valenza strategica previste dal PTCP sulla rete principale d’interesse nazionale

Il PTCP in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti e con il PPTR individua nel nodo di Barletta il fulcro del servizio ferroviario territoriale e il polo di commutazione tra la rete di rango nazionale e le direttrici a valenza regionale e territoriale. I servizi nazionali che percorrono l’Adriatica e la direttrice Bari-Napoli trovano nel nodo di Barletta il punto attraverso cui servire mediante interscambio l’intero territorio provinciale con un bacino potenziale di circa 400.00 abitanti.

3.1 Barletta – Hub-multiscala - Il PTCP in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti individua nella direttrice ferroviaria adriatica e nel nodo di Barletta il fulcro del servizio ferroviario territoriale e il polo di commutazione tra la rete di rango nazionale e le direttrici a valenza regionale e territoriale. Il nodo ferroviario di Barletta come ambito multiscala (riqualificazione urbana e accesso alle reti territoriali).

3.1.1 "Pendoli locali costieri" Potenziare l’accessibilità delle connessioni multimodali urbane (nell’accezione di "strada del continuum urbano" del PPTR 2.1) tra le stazioni ferroviarie dei centri (Bisceglie, Trani, Barletta) e i centri storici, porti, gli approdi del trasporto collettivo; il potenziamento ed il completamento delle connessioni tra gli insediamenti sub-

costieri e le corrispondenti marine sviluppatasi lungo la costa connessione (Margherita/Trinitapoli) con le ipotesi di riutilizzazione delle aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio (PPTR "Strada pendolo" 2.5.4)

- 3.1.2** *Potenziare la stazione di San Ferdinando-Trinitapoli in combinazione con la creazione di un servizio automobilistico a scala intercomunale che sia in grado di collegare tra loro i comuni dell'Ofantino settentrionale e, nello stesso tempo, di garantire l'adduzione alla rete ferroviaria.*

Azioni di valenza strategica previste dal PTCP sulla rete principale d'interesse regionale

La visione del PTCP sulla rete principale d'interesse regionale è imperniata sul Grande Progetto di potenziamento della ferrovia Barletta – Andria – Bari che consentirà di collegare la provincia con l'aeroporto di Bari e il capoluogo regionale. I ridotti margini di capacità della linea Adriatica di RFI durante le fasce orarie di punta inducono a prevedere un ruolo strategico per la linea retrocostiera gestita da Ferrovie Nord Barese che, a seguito dei potenziamenti in corso e dell'interconnessione prevista a Barletta con la rete RFI, si configura come una vera e propria alternativa per il collegamento con il capoluogo regionale anche per servizi attestati a nord di Barletta, avvalorando la visione del PTCP di un progressivo spostamento del baricentro del sistema dei servizi di trasporto provinciale verso le aree interne con un miglioramento dell'accessibilità dell'area murgiana e benefici effetti di decongestionamento delle aree costiere affette da crescenti fenomeni di sovrasaturazione dell'offerta di trasporto stradale e ferroviaria. In questa prospettiva il PTCP punta su una serie di azioni strategiche per la piena valorizzazione della linea ferroviaria retrocostiera.

- 3.2** *Progressivo spostamento del baricentro del sistema dei servizi di trasporto provinciale verso le aree interne con un miglioramento dell'accessibilità dell'area murgiana e benefici effetti di decongestionamento delle aree costiere affette da crescenti fenomeni di sovrasaturazione dell'offerta di trasporto stradale e ferroviaria.*

- 3.2.1** *Potenziamento della nuova stazione di Andria Sud con funzioni di nodo di scambio intermodale ferro-gomma – questa stazione, per la quale è in corso l'appalto sarà una delle prime opere del Grande Progetto ad essere realizzate; la sua collocazione non distante dalla tangenziale di Andria la rendono accessibile dalla viabilità extraurbana in tempi relativamente rapidi. Questa situazione ha portato a prevedere nel PTCP il potenziamento delle funzioni legate all'interscambio Ferro – Gomma (viabilità di accesso e piazzali di sosta attrezzati per autobus in modo da agevolare il trasferimento dei passeggeri. Le prime analisi mostrano come, in particolare nel periodo transitorio in cui l'interramento di Andria non sarà completato, a parità di risorse impegnate nella produzione di servizi, il ricorso ad una intermodalità treno-bus consentirebbe di interconnettere le linee automobilistiche esistenti tra Spinazzola/Minervino - Barletta via Andria con Bari mediante intermodalità bus-treno ad Andria Sud.*

- 3.2.2** *Elettificazione del primo tratto della linea Barletta – Spinazzola fino a Canosa, realizzazione di un punto di incrocio per l'intensificazione dei servizi in ora di punta e della*

fermata a servizio dell'Ospedale di Barletta. L'intervento previsto anche dal piano Attuativo del PRT 2007-2013 consente di sfruttare questa antenna per prolungare i servizi provenienti da Andria, oppure anche alcuni di quelli provenienti da Bari, fino a Canosa con il duplice beneficio di ricomprendere anche quest'ultima tra le città servite dalla rete d'interesse regionale e di alleggerire le funzioni di capolinea della stazione di Barletta. A rafforzare questa previsione giocano il potenziale ruolo di Canosa come nodo di scambio intermodale a servizio delle zone interne, come accesso principale all'area archeologico-museale e al parco dell'Ofanto. Nell'intervento complessivo è in questa logica proposta anche una riqualificazione funzionale della fermata di Canne della Battagli che potrebbe coincidere con il punto di incrocio

3.2.3 *Promuovere e sostenere processi concertativi in aree contermini (Provincia di Bari-Comune di Corato) per azioni di copianificazione sulla stazione di Corato e del nodo di interscambio Ferro – Gomma previsto dal Grande Progetto per attestare alcuni servizi veloci che nelle fasce di punta sono specializzati per collegare in maniera diretta Spinazzola e Minervino a Bari via Aereoporto.*

3.2.4 *Progetto per il rilancio della linea Barletta – Spinazzola e della dorsale interna Gioia del Colle – Spinazzola – Rocchetta S.A. La proposta formulata dal PTCP, preso atto della ferma volontà espressa dai comuni interessati riguardo l'opzione preferenziale a favore della ferrovia, tanto da manifestare la disponibilità a ridurre il trasporto su gomma esistente sulle medesime relazioni servite dalla ferrovia sostituendolo con servizi ferroviari, si fonda sull'esigenza di incrementare il traffico sulla linea per renderne sostenibile l'esercizio affiancando, ad un suo uso per il trasporto persone con tecnologie del tipo LRT (metropolitana leggera), anche il trasporto merci (vocazione originaria delle linee succitate). Per quanto riguarda il trasporto passeggeri l'idea avanzata dal PTCP per il lungo periodo è coerente con quanto prefigurato dal PRT e fonda la sua sostenibilità sui minori costi di gestione/manutenzione connessi ad un esercizio assimilabile a quello di una linea ferrotranviaria piuttosto che ferroviario. L'adozione di veicoli bimodali già omologati in Europa per la circolazione anche su linee ferroviarie convenzionali consentirebbe di evitare la rottura di carico a Canosa e di proseguire sino a Barletta ed eventualmente Andria. L'obiettivo è quello di mantenere su ferrovia la principale dorsale della rete di trasporto pubblico locale di collegamento con le aree interne, tenuto conto anche delle maggiori garanzie di regolarità e sicurezza durante tutta la stagione invernale rispetto all'autobus di linea. La tipologia di mezzi adottati è certamente più rispondente anche ad ipotesi di implementazione di servizi a carattere turistico che da Barletta consentano di effettuare circuitazioni nel Parco della Murgia e, parallelamente, nel Parco regionale del fiume Ofanto. Sul versante del trasporto merci, il PTCP, tenuto conto della presenza a Spinazzola di numerosi lotti liberi all'interno della Zona Industriale adiacente alla stazione, conferma l'ipotesi di creazione di un centro logistico a Spinazzola. Affinché tale previsione non resti sulla carta è necessario che essa sfrutti appieno le peculiari caratteristiche del nodo di Spinazzola, punto di interconnessione della rete ferroviaria secondaria pugliese che serve gran parte del territorio regionale con il vantaggio che ciò non ha alcuna interazione con il traffico sulla dorsale principale costiera, E' quindi indispensabile valutare attentamente quali filiere di prodotti e quale bacino di utenza siano in grado di garantire una domanda di trasporto adeguata alla modalità ferroviaria dal punto di vista delle quantità da movimentare e dei costi generalizzati sopportati dalle aziende che ricorrono all'intermodalità ferroviaria.*

Azioni di valenza strategica previste dal PTCP sulla versante del trasporto merci convenzionale:

- 3.2.5** *Consolidare il ruolo del terminal di Bisceglie, del trasporto merci convenzionale su ferrovia, attraverso il miglioramento dell'accessibilità stradale.*
- 3.2.6** *Salvaguardare la possibilità della creazione di una ulteriore piastra intermodale ferro-gomma da realizzarsi tra Andria e Barletta, connessa in direzione nord alla linea Adriatica tramite la rete FNB e l'interconnessione in corso di realizzazione a Barletta con la rete RFI compatibile anche con un futuro trasporto intermodale Mare-ferro dal porto di Barletta.*

Rete Stradale

Obiettivo primario del PTCP è la creazione di una rete gerarchicamente strutturata in cui i flussi di traffico vengano incentivati a servirsi degli elementi della rete di rango corrispondente alle proprie caratteristiche. Il tema centrale riguarda le tre direttrici, SS16 - A14 - SP2, che, procedendo dalla linea di costa verso l'entroterra, garantiscono gli spostamenti in direzione nord-sud. I rilievi di traffico disponibili sulla rete mostrano un sostanziale equilibrio nell'uso di queste tre infrastrutture da parte del traffico leggero. Altrettanto non può dirsi per il traffico pesante che predilige l'uso della viabilità non pedaggiata anche per spostamenti di lunga percorrenza che attraversano il territorio provinciale; basti pensare che, prendendo a riferimento una ideale sezione collocata al confine del territorio provinciale, il traffico pesante che complessivamente usa la SS.16 e la SP.2 è circa il quadruplo del traffico che utilizza sulla stessa tratta l'autostrada (8000 veic/giorno contro 2000 veic/giorno). Questo fenomeno interessa in misura maggiore la SS16 (poco meno di 5000 veic.pesanti/giorno) ma in parte anche la SP2 (poco meno di 3000 veic.pesanti/giorno) con ripercussioni sul versante della fluidità della circolazione, dell'incidentalità e dei costi di manutenzione.

- 3.3** La strategia del Piano è quella di massimizzare le percorrenze del traffico pesante sulla rete autostradale mettendo a punto, in collaborazione con la Regione, un sistema di norme incentivanti e potenziando l'accessibilità alla rete autostradale mediante l'incremento del numero dei caselli in territorio provinciale e il rafforzamento del sistema della viabilità che garantisce l'accessibilità a "pettine" dai caselli verso la costa. Questa strategia ha come beneficio derivato quello di restituire la SS16 ad un uso prevalente da parte del traffico leggero, aspetto di assoluta rilevanza tenuto conto, tra gli altri, anche del suo ruolo di tangenziale urbana di tutte le città costiere in ambito provinciale lambite da questa infrastruttura. L'alleggerimento del traffico sulla SS.16 richiede anche il potenziamento della SP.2 prevedendo il completamento a quattro corsie su tutti i tratti attualmente ad una corsia per senso di marcia tra Canosa e Andria. Questa infrastruttura che già oggi sopporta un traffico decisamente rilevante, in prospettiva è destinata ad assumere un ruolo importante anche a livello regionale nel riequilibrio dello sviluppo economico tra aree interne ed aree costiere. Il parallelismo, per gran parte del suo tracciato con la rete ferroviaria Barletta-Andria-

Bari consente inoltre di prevedere la creazione di un corridoio multimodale di mobilità in cui promuovere un effettivo ricorso alla comodalità come richiesto dalla L.R. 16/2008 sia a vantaggio del trasporto passeggeri che delle merci.

3.3.1 *Previsione dei nuovi caselli di Bisceglie e Trinitapoli-Margherita subordinati, da un lato all'attuazione di un progetto di gestione del traffico pesante con il concorso della Regione Puglia e, dall'altro a l'introduzione di vincoli sull'uso dei suoli circostanti i nuovi caselli per evitare la diffusione indiscriminata di insediamenti sul territorio.*

3.4 La seconda strategia di intervento proposta dal PTCP riguarda i collegamenti trasversali di interesse interregionale, interprovinciale e provinciale. Questa strategia è strettamente connessa a quella sovraordinata, di carattere generale, che punta al riequilibrio dei rapporti tra la fascia costiera e l'entroterra. Il PTCP, in un quadro di risorse scarse a livello nazionale, si pone l'obiettivo di promuovere interventi calibrati con le reali esigenze di traffico evitando sovradimensionamenti e privilegiando l'effetto rete piuttosto che la concentrazione dei flussi su un unico itinerario.. Gli interventi saranno declinati rispetto alle valenze di riqualificazione paesaggistico ed ambientale delle infrastrutture (PPTR) con particolare riferimento:

- *La strada di interesse paesaggistico (Completamento della Sp.3; messa in sicurezza della ex SS.93 tra Canosa e Lavello);*
- *La Strada-parco (SP nr 7, SS nr 170) dir. per il collegamento con Castel del Monte (l'itinerario, già segnalato dal PUMAV è candidato a rientrare tra le viabilità locali di interesse regionale per la sua funzione di asse a servizio di ambiti paesaggistici a valenza strategica Riquilificazione e miglioramento della fruizione ciclopedonale per tratte funzionali, anche non interconnesse tra loro, della viabilità costiera da Margherita di Savoia a Bisceglie e delle "antenne" di penetrazione verso aree o poli di interesse in ambito retrocostiero (Cfr. strategia 3.2.1)*

Rete del Trasporto Pubblico Regionale Locale su gomma – scenario di breve periodo

La rete ferroviaria non è in grado di garantire, nell'immediato ma neanche ove fossero portati in attuazione tutti gli interventi proposti dal PTCP, l'insieme delle principali relazioni di traffico in territorio provinciale. In considerazione di ciò il PTCP, in coerenza con quanto stabilito dalla L.R. 16/2008 in materia di organizzazione gerarchica della rete di Trasporto Pubblico Regionale Locale propone, per il breve periodo (3 – 5 anni), la creazione di alcune direttrici portanti di trasporto pubblico su gomma complementari alle direttrici ferroviarie e che potranno essere rimodulate man mano che la rete ferroviaria, una volta completati i potenziamenti programmati, vedrà l'attivazione dei servizi previsti. La proposta assume particolare concretezza dal momento che la Provincia di Barletta Andria Trani ha ricevuto dalla Regione Puglia e dalle Province di Foggia e Bari formale

disponibilità a vedersi trasferire la delega per la programmazione dei servizi che, ai sensi della vigente normativa, sono riconducibili al bacino di traffico del territorio provinciale. Il riferimento è costituito dalle ormai numerose applicazioni di BRT (Bus Rapid Transit) in molti paesi europei. Una linea BRT si caratterizza per interventi di preferenziazione della sede (in campo extraurbano delle intersezioni), di attrezzaggio delle fermate e di allestimento dei veicoli. L'obiettivo è quello di rendere disponibile un'offerta di trasporto che si avvicina a quella dei sistemi a guida vincolata in termini di velocità, regolarità di esercizio e comfort a bordo.

Le direttrici individuate dal PTCP su cui potenziare il servizio di trasporto automobilistico sono la Spinazzola – Minervino – Andria – Trani – Bisceglie e la Barletta – Margherita di Savoia, - Trinitapoli, San Ferdinando – Cerignola. La proposta, da avanzare alla regione Puglia in sede di redazione del PTS, potrà trovare adeguato approfondimento nel Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale in corso di redazione.

- 3.5** Rendere disponibile, nel breve periodo, un'offerta di TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA che si avvicina a quella dei sistemi a guida vincolata in termini di velocità, regolarità di esercizio e comfort a bordo. Le direttrici individuate dal PTCP sono la Spinazzola – Minervino – Andria – Trani – Bisceglie e la Barletta – Margherita di Savoia, - Trinitapoli, San Ferdinando – Cerignola.

Trasporto marittimo e Portualità

Il PTCP in tema di trasporto marittimo individua tre strategie di intervento:

- 3.6** Potenziamento del porto di Barletta, nella sua dimensione spaziale di riferimento duale definita dal: a) *molo di ponente e da quello di tramontana*²², *l'accessibilità stradale e la sua retroportualità per il trasporto merci;* b) *il molo di levante ed il tessuto insediativo retrostante.*

²²Nell'accezione di area per attività produttiva nel suo insieme



- a) *Il porto di Barletta, con oltre 1.000.000 di tonnellate di merci trasportate, costituisce una risorsa importante per l'economia provinciale. Si tratta di un traffico merci sostanzialmente legato all'economia provinciale che è quindi legato all'intermodalità mare-strada. Attualmente le principali criticità da risolvere riguardano:*

*Il ripristino di un'adeguata profondità dei fondali in modo da permettere l'attracco di navi fino a 12.000 tonnellate (rispetto alle 4.000 tonnellate attuali) che costituiscono un traguardo di tutto rispetto in termini assoluti e comunque il massimo consentito dal bacino di evoluzione interno;
la realizzazione di una viabilità dedicata di collegamento tra il porto e la rete stradale extraurbano minimizzando le interferenze in campo urbano.*

Relativamente al primo aspetto, l'Autorità portuale del Levante è in procinto di avviare una prima fase dei lavori di dragaggio che consentirà di cogliere alcuni benefici ma l'intervento più importante destinato a portare ad una profondità di 8 metri tutta l'area dei moli e del bacino di evoluzione è ancora totalmente privo di finanziamento. Per quanto riguarda il secondo aspetto, il tema è di particolare interesse se si tiene conto che circa il 40 % del traffico pesante da/per il porto è composto da mezzi che trasportano oli combustibili e quindi sono classificati come merci pericolose. Il PTCP indica come soluzione prioritaria da perseguire quella della realizzazione di un itinerario tendenzialmente segregato rispetto alla restante rete stradale. La prima ipotesi individuata è quella che prevede il reimpiego del sedime dismesso del raccordo ferroviario con il porto oggi ancora disponibile per un tratto significativo del suo percorso fino al recinto del cementificio. L'indirizzo formulato in sede di PTCP è la ricerca di una soluzione che possibilmente integri le esigenze di movimentazione delle merci pericolose con il conferimento al porto dei prodotti del cementificio che costituisce un'altra

componente di un certo rilievo del traffico in partenza. Dal cementificio andrebbe prioritariamente perseguita la ricerca di una soluzione di raccordo con il sottopasso di via Callano e, di qui, mediante l'adeguamento dello svincolo tra la SS.16 e via Andria, con la viabilità principale extraurbana. Il collegamento verso via Andria consente il collegamento con le aree industriali retrocostiere esistenti che debbono costituire la prima risorsa i termini di attrezzature retroportuali. La vicinanza all'area che il PUMAV aveva individuato per la creazione di un'eventuale piastra intermodale Ferro-Gomma raccordata alla rete di ferrovie Nord Barese lascia aperta la possibilità, ove le condizioni di traffico dovessero richiederlo, all'attivazione di questa tipologia di offerta che tuttavia non costituisce ad oggi la priorità d'intervento.

Questa soluzione per l'accessibilità stradale al porto consentirebbe di cogliere una serie di benefici di seguito brevemente richiamati:

- sgravare dal traffico pesante il lungomare nord che è sempre più frequentato nel periodo estivo grazie agli interventi di riqualificazione realizzati dall'Amministrazione comunale;*
- ridurre l'impatto del traffico pesante sulla rete urbana;*
- minimizzare l'impatto sull'affaccio a mare dal Centro Storico tenuto conto della differenza di quota esistente tra il Castello e il piano stradale a livello delle banchine portuali che è tale da consentire la realizzazione di una galleria artificiale coperta nel primo tratto in modo da dare continuità pedonale ad un eventuale percorso che dall'area del Castello degradasse verso il porto nell'area in cui è prevista la realizzazione dell'approdo turistico.*

b) Il futuro approdo turistico di Barletta costituisce solo uno degli elementi del sistema della portualità turistica che il Piano conferma come da previsioni comunali nei centri rivieraschi da Margherita di Savoia a Bisceglie. La raccomandazione che si formula in questa sede è che le Amministrazioni comunali individuino nei rispettivi strumenti urbanistici le attrezzature di servizio al diporto curando anche di garantire adeguate condizioni di accessibilità stradale e parcheggi inclusi in modo da evitare, stante la collocazione di alcuni approdi, una eccessiva commistione tra la mobilità urbana e quella connessa all'attività marinara. Il molo di levante ed il tessuto insediativo retrostante rappresenta ad oggi uno di soli punti in cui la città compatta si relaziona in forma continua al mare e sulla quale realisticamente è possibile immaginare azioni integrate di rigenerazione urbana (cfr. strategia 2.2-2.3).

La mobilità lenta del Sistema Ambientale e Culturale (SAC) “Terre Diomedee”.

3.7 Il sistema della mobilità lenta è connessa agli aspetti percettivi del paesaggio. Questi ultimi, immediatamente e significativamente, permettono di comprendere il carattere certamente più profondo che organizza questo sistema territoriale. Benché non caratterizzato da significativi elementi percettivamente rilevanti, escludendo Castel del Monte, il monte Vulture, il Gargano (questi ultimi esterni al territorio provinciale), il paesaggio di questo territorio si presenta con forme lievi e poco emergenti (il gradino murgiano ed il sistema collinare di transizione tra la Murgia e la piana dell’Ofanto), addirittura in molti casi, appiattiti ma pur sempre significativi: le lame, le doline carsiche. Salvo casi sporadici il paesaggio è percepibile dalle terrazze dell’altopiano murgiano verso mare, verso la fossa bradanica, dai versanti addolciti della valle dell’Ofanto, fino alla piana costiera; per il resto solo i cavalcavia ed pochi rilevati, lungo la viabilità più veloce, che costituiscono le insolite modalità di percezione.

Il viaggio lungo la rete della mobilità lenta, come occasione di fruizione del bene paesaggistico, costituisce il modo in cui sono messi in relazione i beni culturali ed ambientali provinciali. Il viaggio come un nuovo modo di intendere gli spostamenti nel territorio per il tempo libero e lo svago, si identifica nel PTC nella condivisione dei tre principali itinerari che assumono le valenze di “prodotto turistico” nella accezione di evento stabile legato alla esperienza del viaggio alternativo e non esclusivo:

Treno dell’Archeologia e ambiente “Val d’Ofanto”; Metromare “Approdi di Federico”; rete escursionistica provinciale. I primi due ne identificano una orditura principale, quella della rete escursionistica, una di rango inferiore e capillare lungo itinerari minori prioritariamente orientata alla connessione dei beni collegati alle URBS (cfr. strategia 1.6)

3.1.1 Treno dell’Archeologia e ambiente “Val d’Ofanto” *Sostenere rivalutare in chiave turistica l’asse di collegamento ferroviario Barletta-Spinazzola, creando occasioni stabili di fruizione anche attraverso la realizzazione di eventi specifici (es. Treno dell’Archeologia e dell’Ambiente) e l’incentivazione della mobilità ciclabile che si diparte dalle stazioni ferroviarie e da tutte le aree di sosta camper, verso le mete in prossimità dei beni culturali ed ambientali di primo impianto (aree sosta, San Ferdinando di Puglia, Minervino murge, Stazioni di Canne della Battaglia, Barletta, Canosa, Minervino, Spinazzola).*

3.1.2 Metromare “Approdi di Federico” *Servizio/prodotto stabile di fruizione integrata multimodale, via mare e via terra (approdi, viabilità ciclabile, linea ferroviaria, stazioni di scambio, aree di sosta camper) per la connessione materiale delle polarità definite. Nel caso della BAT la istituzione durante il periodo estivo di servizi di navigazione sottocosta con funzioni integrative del trasporto pubblico locale sulla terraferma trova la sua giustificazione prioritariamente in risposta a due esigenze di domanda:
il traffico turistico verso le Saline di Margherita di Savoia e i Centri Storici che si affacciano sul mare;
il traffico dei residenti che si debbono muovere da un centro storico ad un altro lungo la costa.*

IV. Schede di sintesi

Cod.	Strategia DPP Provincia BAT per il SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO
1.1	I tre livelli della "rete blu" come sistema unitario, integrato e continuo delle acque che contiene all'interno sia gli ambiti di captazione e deflusso superficiali, che quelli sotterranei, e quelli dei comportamenti collettivi. L'individuazione di aree idonee/non idonee per la localizzazione degli impianti di recupero e di smaltimento dei rifiuti e allevamenti agro-zootecnici, rappresenta uno degli esiti più significativi.
1.1.1	Lo scenario di Corridoio ecologico del Ciappetta Camaggio per il controllo dei livelli di rischio idraulico, il miglioramento dei processi endogeni di autodepurazione, opposizione ai fenomeni di fusione insediativa Andria Barletta.
1.1.2	Il MASTER PLAN per il Piano di Gestione del Parco Regionale del fiume Ofanto , base principale per la condivisione del "Contratto di fiume" in cui contemplare, in chiave unitaria l'individuazione, di un sistema integrato di interventi nelle aree golenali finalizzati alla riduzione del rischio alluvioni, alla costituzione di habitat fluviali (interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria sul sistema arginale e vasche di espansione in alveo, e lagune costiere di foce).
1.1.3	I sistemi continui di transizione costiera come presidi stabili di naturalità per l'alleggerimento complessivo ambientale della pressione antropica: dalle Saline di Margherita di Savoia, la foce del F.Ofanto, le zone finitime di Cannafesca e Fiumara, i paesaggi delle risorgive e dei canali costieri dei litorali fino ad Ariscianne Boccadoro con un chiaro perenne per la sosta dell'avifauna migratoria mediante tecniche integrate di idrochimica e modellazione idrogeologica.
1.1.4	" Strati contrapposti " Il PTCP supporta approcci integrati alla gestione delle acque superficiali e di falda mediante l'individuazione di aree e contesti territoriali idonei alla ritenzione idrica superficiale e riuso a fini irrigui (il sistema di deflusso San Ferdinando di Puglia- Trinitapoli), con inclusione delle aree di cava esaurite e in disuso, attraverso la previsione di invasi di accumulo di acque reflue e/o meteoriche; aree e contesti per il miglioramento di coefficienti di permeabilità e riduzione dei tempi di corrivazione.
1.2	I due livelli della rete della diversità ambientale, "rete verde" nella accezione di sistema di connessione materiale che interconnette tutto l'insieme degli habitat naturali ed agro-ambientali di superficie e quelli sotterranei, includendo geositi, cavità naturali ed antropiche.
1.2.1	La Rete Ecologica Polivalente del PTCP include in sé il senso di una nuova naturalità della provincia BAT finalizzata, oltre al miglioramento dei livelli di biodiversità e alla deframmentazione degli habitat, anche un alleggerimento della pressione antropica in una visione ecologica complessiva. La REP rammaglia dunque tutto l'insieme di aree naturali e di quelle che esprimono una certa propensione alla naturalità anche quando essa è collegata ad usi diversi: aree protette esistenti; contesti esistenti di valore agro-ambientale in cui sono presenti episodi di naturalità relittuarica ed intersiziale nella trama del paesaggio rurale, eculture di pregio ambientale; aree, siti specifici nei quali il Piano ne propone l'istituzione di parchi o riserve; aree con funzione di connessione al suolo; creazione di aree di naturali (come ad es. ripristino di sistemi dunali, lagune costiere; interventi di compensazione e mitigazione riferiti ad interventi di trasformazione di uso del suolo. La Rete Ecologica Polifunzionale intercetta e si declina rispetto ai modelli insediativi (Tav. V.5.2) ed alle aree del Patto città-campagna del PPTR: REP/città consolidata o in via di consolidamento; REP/Frange urbane /forme nucleari extraurbane; REP/campagna profonda; REP/campagna produttiva intensiva/forme nucleari extraurbane; REP/Piattaforme/attività estrattive; REP/viabilità carrabile; REP/mobilità lenta.
1.2.2	Le reti immateriali dei centri di educazione ambientale tematica e dei Geositi provinciali : IL PTCP riconosce e promuove a partire dai CEA di Trinitapoli, Bisceglie, Papparcotta Teverna Vecchia, la rete dei servizi specializzati di educazione ambientale sui temi delle acque di transizione, mare/costa, prenuergia; quella della diversità geomorfologica e paesaggistica ambientale dell'asse N-S, Grotte di Garagnone e miniere di bauxite (Spinazzola), il campo di doline di Murge Melodia e Masseria Cavoni, Grotte Montenero-Dellisanti, Canale della Vetrina e le cavità nel Torrente Locone Canosa di Puglia attraverso l'area di Tufarelle; la direttrice, con asse E-O, Gurgo di Andria, S.Procopio (Barletta) Tufare di San Rocco, Grotta di Santa Croce (Bisceglie).
1.2.3	Favorire le colture agricole di pregio ambientale (seguendo gli indirizzi espressi dalla nuova PAC post 2013), in particolare, le colture agricole permanenti (oliveti, vigneti, frutteti) inerbiti, nel rispetto della vocazione del territorio, e diffusione dell'agricoltura biologica e quella conservativa, come migliori metodi di coltivazione rispettosi dell'ambiente, a tutela della biodiversità e per la lotta ai cambiamenti climatici, attraverso politiche di valorizzazione delle produzioni locali con particolare modo nelle aree incluse nella Rete Ecologica Provinciale.
1.3	Campagna/natura/salute . La campagna profonda, quella del ristretto ed i parchi agricoli multifunzionali del PPTR, acquistano per la provincia BAT, oltre a quelle del "Patto Città-Campagna", il senso di una dimensione e di una opportunità connessa ed implementata al settore della ricerca e dell'innovazione tecnologica (Centro -Ricerche Bonomo/Castel del Monte) per la cura della persona e sostanze medicinali.
1.3.1	Sostenere e supportare lo sviluppo delle biotecnologie nel settore agro-alimentare e bio-medico con il fine di garantire il miglioramento della qualità dei prodotti tipici locali e per l'ottenimento di prodotti alimentari funzionali e nutrizionali innovativi certificandone la sicurezza igienico-sanitaria e la qualità organolettica, di concerto con il distretto tecnologico DARE, il Distretto Biotecnologico H-BIO Puglia e l'Università di Foggia, il Centro -Ricerche Bonomo.
1.4	Sei paesaggi delle trasformazioni in atto nel territorio provinciale. Le diverse forme di paesaggi indicano i valori di contesto che le future azioni di trasformazioni dovranno interpretare: Paesaggi della trasformazione dell'armatura urbana e del contesto rurale a elevata infrastrutturazione; Paesaggi della trasformazione tra ruralità e naturalità; Paesaggi della transizione; Paesaggi del conflitto; Paesaggi della tutela e valorizzazione; Paesaggi lenti.
1.5	L'integrazione tra le azioni del Piano Energetico Provinciale e quelle della dimensione comunale del Patto dei Sindaci finalizzati entrambi alla riduzione delle emissioni di CO2.
1.5.1	Promozione e sperimentazione nelle città della BAT di Sistemi Informativi per il governo dei consumi energetici (Smart Grid), in grado di monitorare le emissioni di CO2 equivalenti prodotte dai cittadini (case, automobili...) e un sistema di controllo dei consumi elettrici in bassa tensione.
1.5.2	Smart Mobility , l'implementazione di attività per la riduzione dell'uso del mezzo privato su gomma, realizzazione di parcheggi di scambio ai varchi d'accesso urbani, diffusione di mezzi pubblici a gas metano ed elettrici, potenziamento delle piste ciclabili integrate a servizi di bike sharing (pubblici).
1.5.3	Il sostegno alla multifunzionalità agricola "non food" ai fini della produzione di energia: promuovere metodi e tecniche agricole più compatibili con l'ambiente e meno avidi di input agrotecnici, nell'ottica del rispetto dell'ambiente, della resilienza ai cambiamenti climatici e del risparmio energetico; favorire lo sviluppo di fonti energetiche rinnovabili come la produzione di biomasse; favorire la protezione del territorio da fenomeni di dissesto idro-geologico introducendo colture di pregio ambientale; mitigare i costi aziendali connessi all'impiego di energia elettrica o di calore e sostenere attività di trasformazione in loco attraverso un'autonoma generazione di energia; favorire l'acquisizione di un valore aggiunto tradizionalmente extra-agricolo in caso di vendita diretta dell'energia prodotta in azienda (considerata anche fiscalmente attività connessa a quella agricola).
1.6	URBS - Attrattori culturali e itinerari culturali d'eccellenza – cinque itinerari tematici territoriali per indirizzare nuovi trend per l'attrattività del sistema turistico di area vasta, "idee forza", orientare azioni di tutela e recupero del patrimonio storico edilizio ed ambientale, individuare priorità di intervento e macro tipologie di rifunzionalizzazione e valorizzazione.
1.6.1	Urbs latina (Canne della Battaglia, Canosa, ponte romano sull'Ofanto, Minervino Murge, nella piana dell'Ofanto)
1.6.2	Urbs federiciana (Trani, Castel del Monte, Andria, Bisceglie, i nodi emergenti della maglia difensiva sveva)
1.6.3	Urbs mercantile (Barletta, il porto, le case commerciali, le fosse del grano)
1.6.4	Urbs pastorale (Spinazzola, Minervino, Andria, Minervino Murge)
1.6.5	Urbs borbonica (S. Ferdinando di Puglia, Trinitapoli, la bassa valle dell'Ofanto, le Regie Saline)

Cod.	Strategia DPP Provincia BAT per il SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL SUOLO
2.1	"Nuove geografie" : Barletta cerniera per i collegamenti con le reti lunghe (portualità commerciale, Alta Capacità); Andria organizzazione territoriale interna.
2.2	"Le nuove forme della rigenerazione urbana" : la proposta di nuovi ambiti di "rigenerazione urbana" e/o "territoriale" (LR n.21/2008), individuati sulla base delle politiche riferite agli assetti territoriali regionali (mobilità/intermodalità; attività produttiva/APPEA; Sistemi Ambientali e Culturali, Rete Ecologica Polivalente) e sulla base di invarianti di rango sovracomunale.
2.3	I nodi plurali delle stazioni ferroviarie e dei porti/approdi come centri propulsivi delle città per l'avvio e la sperimentazione di processi di rilancio economico e materiale, per la crescita sociale ed economica, in un'ottica di integrazione e sinergia tematica; come armatura insediativa nelle quali si organizzano le funzioni di rango provinciale, in materia di servizi collettivi, salute pubblica, beni culturali, attività produttive, sistemi ambientali, mobilità.
2.3.1	<i>Le funzioni di rango provinciale di prossimità alle stazioni ferroviarie:</i> <ul style="list-style-type: none"> • La distilleria di Barletta, l'incubatore PESCNEL, l'orto botanico; • Museo Archeologico di Canosa; • Il polo intermodale di Andria sud; • Centro logistico a Spinazzola.
2.3.2	<i>Le funzioni di rango provinciale di prossimità alla portualità turistica:</i> <ul style="list-style-type: none"> • il molo di levante del porto turistico di Barletta da intendersi un tutt'uno con il tessuto insediativo retrostante, che rappresenta ad oggi uno di soli punti in cui la città compatta si relaziona in forma continua al mare e sulla quale realisticamente è possibile immaginare azioni integrate di rigenerazione urbana. • Le terme, il potenziamento del porto di Margherita di Savoia nell'accezione di progetto urbano atteso l'interesse per il riutilizzo dei bacini salanti. • La città della giustizia, il castello svevo, l'avamposto di Trani, • Il water front di Bisceglie, le mura aragonesi, la diga foranea.
2.4	Borghi Rurali - L'individuazione di funzioni e ruoli preminenti individuati sulla base delle vocazioni territoriali da attribuire ai borghi rurali come presidi umani nella campagna, insieme alla proposta di ambiti di rigenerazione urbana per il controllo e la gestione del rapporto tra tessuto urbano e campagna (Montegrosso, Loconia, Santa Chiara, Lamalunga, Montaltino, Castel del Monte, San Samuele di Cafiero, etc.).
2.4.1	<i>Miglioramento delle infrastrutture (collegamenti stradali, servizi pubblici di trasporto, banda larga, asili e scuole, parchi giochi, centri sportivi, ...), gli interventi di restauro e manutenzione del patrimonio immobiliare pubblico e privato, anche di edilizia rurale sparsa, che abbiano un particolare e comprovato interesse artistico, storico e archeologico, paesaggistico, scientifico.</i>
2.5	Tutto l'insieme della rete delle aree per attività produttive previste dai singoli strumenti urbanistici comunali costituisce il patrimonio logistico provinciale a sostegno della piccola e media impresa. Il PTCP orienta funzioni preminenti e disegna una nuova geografia produttiva interamente ispirata al senso delle APPEA e soprattutto sulla base delle vocazioni territoriali e sull'accessibilità e dotazioni di servizi. L'individuazione di tipologie di rigenerazione e di funzionalizzazione produttiva (Barletta); riconversione a scopi diversi (Barletta, Trani); delocalizzazione (Margherita di Savoia); recupero a fine uso (Canosa Tufarelle); la mitigazione del rischio d'interferenza con i sistemi ambientali (Trinitapoli; Canosa Tufarelle, Spinazzola, Minervino, Margherita di Savoia); il Piano particolareggiato del bacino estrattivo regionale Andria/Trani.
2.5.1	<i>Il Piano promuove azioni in copianificazione per l'individuazione di ambiti produttivi sovra comunali qualificandone la dotazione infrastrutturale, anche in termini di sostenibilità ambientale e paesaggistica, sviluppando una offerta legata e multifunzionale anche in riferimento alle attività di logistica che possano contare su reti di trasporto intermodale.</i>
2.6	Rete del benessere. Sostenere e promuovere una tipologia di offerta di servizi alla persona ad integrazione di quella sanitaria regionale, che includa quella del tempo libero, dei sapori, lo sport: dalle Terme di Margherita di Savoia, all'elioterapia del litorale costiero, al conteso enogastronomico premurgiano; agli itinerari ciclopeditoni costieri di Trinitapoli/Margherita.
2.7	La rete dei Comuni –Sostenere e promuovere processi di formazione delle "federazioni di progetti" mediante l'impiego del concorso di idee e di progettazione per la elaborazione condivisa e partecipata di proposte progettuali a valenza sovracomunale da sottoporre alla programmazione regionale.
2.8	La rete rurale della multifunzionalità mediante la diversificazione delle funzioni produttive agricole, ambientali, paesaggistiche, turistiche, educative, culturali, ecc. da parte del settore privato, in particolare, l'individuazione di ambiti e contesti territorializzati con specifiche propensioni all'impiego di pratiche agricole biologiche e conservative, ospitalità turistica, fruizione didattica e ricreativa, energie rinnovabili; stimolare aggregazione di imprese (Contratto di rete, Consorzio, ATI).
2.8.1	<i>Il PTCP riconosce come azioni prioritaria e fondante della rete rurale della multifunzionalità l'insieme delle proprietà demaniali provinciali (Bosco di Acquatetta, l'azienda agraria pubblica provinciale "Paparicotta" di Andria).</i>

Cod.	Strategia DPP Provincia BAT per il SISTEMA dell'ARMATURA INFRASTRUTTURALE
3.1	Barletta - Hub multiscala - Il PTCP in coerenza con il Piano Regionale dei Trasporti individua nella direttrice ferroviaria adriatica e nel nodo di Barletta il fulcro del servizio ferroviario territoriale e il polo di commutazione tra la rete di rango nazionale e le direttrici a valenza regionale e territoriale. Il nodo ferroviario di Barletta come ambito multiscala (riqualificazione urbana e accesso alle reti territoriali).
3.1.2	"Pendoli locali costieri" Potenziare l'accessibilità delle connessioni multimodali urbane (nell'accezione di "strada del continuum urbano" del PPTR 2.1) tra le stazioni ferroviarie dei centri (Bisceglie, Trani, Barletta) e i centri storici, porti, gli approdi del trasporto collettivo; il potenziamento ed il completamento delle connessioni tra gli insediamenti sub-costieri e le corrispondenti marine sviluppatesi lungo la costa connessione (Margherita/Trinitapoli) con le ipotesi di riutilizzazione delle aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio (PPTR "Strada pendolo" 2.5.4)
3.1.3	Potenziare la stazione di San Ferdinando-Trinitapoli in combinazione con la creazione di un servizio automobilistico a scala intercomunale che sia in grado di collegare tra loro i comuni dell'Ofantino settentrionale e, nello stesso tempo, di garantire l'adduzione alla rete ferroviaria.
3.2	Progressivo spostamento del baricentro del sistema dei servizi di trasporto provinciale verso le aree interne con un miglioramento dell'accessibilità dell' area murgiana e benefici effetti di decongestionamento delle aree costiere affette da crescenti fenomeni di sovrassaturazione dell'offerta di trasporto stradale e ferroviaria.
3.2.1	Potenziamento della nuova stazione di Andria Sud con funzioni di nodo di scambio intermodale ferro-gomma – questa stazione, per la quale è in corso l'appalto sarà una delle prime opere del Grande Progetto ad essere realizzate; la sua collocazione non distante dalla tangenziale di Andria la rendono accessibile dalla viabilità extraurbana in tempi relativamente rapidi. Questa situazione ha portato a prevedere nel PTCP il potenziamento delle funzioni legate all'interscambio Ferro – Gomma (viabilità di accesso e piazzali di sosta attrezzati per autobus in modo da agevolare il trasferimento dei passeggeri. Le prime analisi mostrano come a parità di risorse impegnate nella produzione di servizi, il ricorso ad una intermodalità treno-bus consentirebbe di interconnettere i collegamenti esistenti tra Spinazzola/Minervino Barletta via Andria con Bari.
3.2.2	Elettrificazione del primo tratto della linea Barletta – Spinazzola fino a Canosa , realizzazione di un punto di incrocio per l'intensificazione dei servizi in ora di punta e della fermata a servizio dell'Ospedale di Barletta
3.2.3	Promuovere e sostenere processi concertativi in aree con termine (Provincia di Bari-Comune di Corato) per azioni di copianificazione sulla stazione di Corato e del nodo di interscambio Ferro – Gomma previsto dal Grande Progetto per attestare alcuni servizi veloci che nelle fasce di punta sono specializzati per collegare in maniera diretta Spinazzola e Minervino a Bari via Aeroporto.
3.2.4	Progetto per la riutilizzazione della linea Barletta – Spinazzola e della dorsale interna Gioia del Colle – Spinazzola – Rocchetta S.A. Il progetto proposto dal PTCP si fonda sull'esigenza di incrementare, anche turisticamente, il traffico sulla linea affiancando ad un suo uso per il trasporto persone con tecnologie del tipo LRT (metropolitana leggera) anche il trasporto merci (vocazione originaria delle linee succitate). Sul versante del trasporto merci, il PTCP, tenuto conto della presenza a Spinazzola di numerosi lotti liberi all'interno della Zona Industriale adiacente alla stazione, conferma l'ipotesi di creazione di un centro logistico a Spinazzola.
3.2.5	Consolidare il ruolo del terminal di Bisceglie , del trasporto merci convenzionale su ferrovia, attraverso il miglioramento dell'accessibilità stradale.
3.2.6	Salvaguardare la possibilità della creazione di una ulteriore pietra intermodale ferro-gomma da realizzarsi tra Andria e Barletta , connessa in direzione nord alla linea Adriatica tramite la rete FNB e l'interconnessione in corso di realizzazione a Barletta con la rete RFI compatibile anche con un futuro trasporto intermodale Mare-ferro dal porto di Barletta.
3.3	Massimizzare le percorrenze del traffico stradale pesante sulla rete autostradale mettendo a punto, in collaborazione con la Regione, un sistema di norme incentivanti e potenziando l'accessibilità alla rete autostradale mediante l'incremento del numero dei caselli in territorio provinciale e il rafforzamento del sistema della viabilità che garantisce l'accessibilità a "pettine" dai caselli verso la costa. L'alleggerimento del traffico sulla SS.16 richiede anche il potenziamento della SP.2 prevedendo il completamento a quattro corsie su tutti i tratti attualmente ad una corsia per senso di marcia tra Canosa e Andria. Questa infrastruttura è destinata ad assumere un ruolo importante anche a livello regionale nel riequilibrio dello sviluppo economico tra aree interne ed aree costiere. Il parallelismo, per gran parte del suo tracciato con la rete ferroviaria Barletta-Andria-Bari consente inoltre di prevedere la creazione di un corridoio multimodale di mobilità in cui promuovere un effettivo ricorso alla comodità come richiesto dalla L.R. 16/2008 sia a vantaggio del trasporto passeggeri che delle merci.
3.3.1	Previsione dei nuovi caselli di Bisceglie e Trinitapoli-Margherita subordinati, da un lato all'attuazione di un progetto di gestione del traffico pesante con il concorso della Regione Puglia e, dall'altro a l'introduzione di vincoli sull'uso dei suoli circostanti i nuovi caselli per evitare la diffusione indiscriminata di insediamenti sul territorio.
3.4	Il PTCP, in un quadro di risorse scarse a livello nazionale, si orienta a promuovere interventi calibrati con le reali esigenze di traffico evitando sovradimensionamenti e privilegiando l'effetto rete piuttosto che la concentrazione dei flussi su un unico itinerario. Gli interventi saranno declinati rispetto alle valenze di riqualificazione paesaggistica ed ambientale delle infrastrutture (PPTR) con particolare riferimento: La strada di interesse paesaggistico (Completamento della Sp.3; messa in sicurezza della ex SS.93 tra Canosa e Lavello); La Strada-parco (SP nr 7, SS nr 170) dir. per il collegamento con Castel del Monte (l'itinerario, già segnalato dal PUMAV è candidato a rientrare tra le viabilità locali di interesse regionale per la sua funzione di asse a servizio di ambiti paesaggistici a valenza strategica. Riqualificazione e miglioramento della fruizione ciclopedonale per tratte funzionali, anche non interconnesse tra loro, della viabilità costiera da Margherita di Savoia a Bisceglie e delle "antenne" di penetrazione verso aree o poli di interesse in ambito retrocostiero (Cfr. strategia 3.2.1)
3.5	Rendere disponibile un'offerta di TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA che si avvicina a quella dei sistemi a guida vincolata in termini di velocità, regolarità di esercizio e comfort a bordo. Le direttrici individuate dal PTCP sono la Spinazzola – Minervino – Andria – Trani – Bisceglie e la Barletta – Margherita di Savoia, - Trinitapoli, San Ferdinando – Cerignola. La proposta, da avanzare alla regione Puglia in sede potrà trovare adeguato approfondimento nel Piano di bacino del Trasporto Pubblico Locale in corso di redazione e per il quale la Provincia di Barletta Andria Trani ha ricevuto dalla Regione Puglia e dalle Province di Foggia e Bari formale disponibilità a trasferire la delega per la programmazione dei servizi che ai sensi della vigente normativa sono riconducibili al bacino di traffico del territorio provinciale.
3.6	Potenziamento del porto di Barletta , nella sua dimensione spaziale urbana e duale definita dal: a) molo di ponente e da quello di tramontana, l'accessibilità stradale e la sua retroportualità per il trasporto merci; b) il molo di levante ed il tessuto insediativo retrostante: La realizzazione di una viabilità dedicata di collegamento tra il porto e la rete stradale extraurbano minimizzando le interferenze in campo urbano. Creazione di un'eventuale pietra intermodale Ferro-Gomma raccordata alla rete di ferrovie Nord Barese lascia aperta la possibilità, ove le condizioni di traffico dovessero richiederlo, all'attivazione di questa tipologia di offerta che tuttavia non costituisce ad oggi la priorità d'intervento.
3.7	La strategie per il la mobilità lenta provinciale si organizza preliminarmente attorno ai principali itinerari che nel Sistema Ambientale e Culturale provinciale "Terer Dimeede" assumono le valenze di "prodotto turistico" nella accezione di evento stabile legato alla esperienza del viaggio alternativo e non esclusivo: Treno dell'Archeologia e ambiente "Val d'Ofanto"; Metromare "Approdi di Federico". La rete escursionistica provinciale rappresenta la modalità di connessione materiale che, a partire dai nodi intermodali lungo le due principali direttrici, interconnette il patrimonio culturale e provinciale.
3.7.1	Treno dell'Archeologia e ambiente "Val d'Ofanto" Sostenere rivalutare in chiave turistica l'asse di collegamento ferroviario Barletta-Spinazzola, creando occasioni stabili di fruizione anche attraverso la realizzazione di eventi specifici (es. Treno dell'Archeologia e dell'Ambiente) e l'incentivazione della mobilità ciclabile che si diparte dalle stazioni ferroviarie e da tutte le aree di sosta camper, verso le mete in prossimità dei beni culturali ed ambientali di primo impianto (aree sosta, San Ferdinando di Puglia, Minervino murge, Stazioni di Canne della Battaglia, Barletta, Canosa, Minervino, Spinazzola).
3.7.2	Metromare "Approdi di Federico" Servizio/prodotto stabile di fruizione integrata multimodale, via mare e via terra (approdi, viabilità ciclabile, linea ferroviaria, stazioni di scambio, aree di sosta camper) per la connessione materiale delle polarità definite. Nel caso della BAT la istituzione durante il periodo estivo di servizi di navigazione sottocosta con funzioni integrative del trasporto pubblico locale sulla terraferma trova la sua giustificazione prioritariamente in risposta a due esigenze di domanda: il traffico turistico verso le Saline di Margherita di Savoia e i Centri Storici che si affacciano sul mare; il traffico dei residenti che si debbono muovere da un centro storico ad un altro lungo la costa.

