



Tavola VIII.3
 Quadro programmatico progettuale
 Interventi sulla rete ferroviaria e stradale



Ufficio di piano e SPT
 Ing. Vincenzo Guerra - dirigente
 arch. Mario Iacovino
 Ing. Francesco Lomoro
 Ing. Vincenzo Lomoro
 arch. Cosimo Di Livisio
 Ing. Alessandro Maggù
 arch. Francesco Platano

Contributi specialistici
 Ing. Gianluigi Corbelli
 Ing. Stefano Cusani
 Dott. Emmanuela Dall'ora
 Prof. Alfredo A. De Gennaro
 Arch. Nicola F. Fazio
 Ing. Nicola Lopez
 Dott. Maurizio Marotta

Coordinamento scientifico
 Prof. Nicola Marinelli
 Prof. Sergio Biacchi
 Prof. Giuseppe Cusani
 Arch. Anna Pucillo
 Arch. Silvana Miele
 Prof. Maria Valeria Minvini

1:75 000

Legenda

- 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 futuro del servizio ferroviario territoriale e il polo di comunicazione tra la rete di rango nazionale e le direttrici a valenza regionale e territoriale. Il nodo ferroviario di Barletta come ambito multiscala (qualificazione 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 della connessione tra gli insediamenti sub-costieri e le corrispondenti marine sviluppatesi lungo la costa (connessione Margherita/Trinitapoli) con le ipotesi di riqualificazione delle aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio (PPTR "Strada pendolo" 2.3.4)
 - 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'Ostiano settentrionale e, nello stesso tempo, di garantire l'adduzione alla rete 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 impiegate 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** Identificazione del primo tratto della linea Barletta - Spinazzola fino a Canosa, realizzazione di un punto di incontro 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 concettuali in aree contigue (Provincia di Bari-Comune di Corato) per azioni di coplanificazione 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'aspirazione 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 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 piastra intermodale ferro-gomma da realizzare tra Andria e Barletta, concessa in direzione nord alla linea Adriatica tramite la rete FNB e l'interconnessione in corso di realizzazione a Barletta con la rete RFI compatte anche con un futuro trasporto intermodale Mare-ferro dai porti di Barletta.
 - 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 all'introduzione di veicoli sul caso dei suoi circostanti i nuovi caselli per evitare la diffusione indiscriminata di insediamenti sul territorio.
 - 3.5** Rendere disponibile un'offerta di TRASPORTO PUBBLICO SU GOMMA che si avvicina a quella dei sistemi a guida veicolare in termini di velocità, regolarità di servizio 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 - Carignola. 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 Bari e 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 riappropriata 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 extraurbana minimizzando le interferenze in campo urbano; 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, dell'attivazione di questa tipologia di offerta che tuttavia non costituisce al oggi la priorità d'intervento.
 - 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 situazione durante il periodo estivo di servizi di navigazione sottostata, 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.
- Rete ferroviaria**
- Linee RFI
 - Stazioni/fermate esistenti
 - Stazioni/fermate RFI
 - Barletta Stazioni/fermate FNB
 - Doppio binario elettrificato
 - Singolo binario non elettrificato
 - Doppio binario elettrificato
 - Singolo binario elettrificato
- Rete stradale**
- Classifica Funzionale della Rete Stradale
- Caselli autostradali esistenti
 - Autostrade (Tipo A)
 - Strade Extraurbane Principali (Tipo B o ex Tipo III CNR)
 - Strade Extraurbane Secondarie (Tipo C o ex Tipo IV CNR)
 - Strade Extraurbane Locali (Tipo F1)
 - Strade Extraurbane Locali minori (Tipo F2)
 - Altra viabilità extraurbana minore
 - Strade Urbane di Quartiere (Tipo E)
 - Strade Urbane Locali (Tipo F)
 - Altra viabilità urbana minore
- Scenario di Breve Periodo
 Scenario di Lungo Periodo

