

La Bozza del DOCUMENTO PRELIMINARE DI PIANO del PTC della Provincia di Barletta Andria Trani

DPP (Documento Preliminare di Piano); in linea con il “programma Operativo delle Attività” (approvato con D.G.P. nr 204 del 29/12/2010), **costituisce il secondo atto di esplicitazione del quadro propositivo provinciale in cui vengono individuate le Strategie del PTCP della Provincia BAT**, finalizzate al conseguimento degli obiettivi e delle politiche già enunciati in sede di ATTO di AVVIO e definite sulla base di più approfonditi e strutturati contenuti di conoscenza.





I contenuti del DPP sono sinteticamente organizzati, secondo gli *"Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP)"* (approvati con del. di Giunta Regionale 29 settembre 2009, n. 1759) e ulteriormente dettagliati secondo gli *"indirizzi per la stesura del DPP BAT"*, approvati con Del. di Giunta Provinciale nr. 117 del 21.12.2012.



Strutture tecniche e strumentali per la formazione del Piano

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 Patruino

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 Daluso - *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

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

Concertazione/Partecipazione

(dopo la seconda seduta della 1° Conferenza di copianificazione del 4 dicembre 2013)

1. **Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici della Regione Puglia- Bari il 28 febbraio 2013** – condivisione metodologica per il censimento dei Beni culturali a scala provinciale.
2. **Comitato di Coordinamento (livello politico e tecnico)** – 14 dicembre 2012 – 4 febbraio 2013: procedure e modalità di trasferimento ed interscambio delle informazioni settoriali – Valutazione di coerenza esterna ed interna (VAS) – approcci strategici in ordine a specifiche questioni territorializzate.
3. **Tavolo di Coordinamento in materia di uso e governo** / ciclo incontri bilaterali - 23 gennaio /20 febbraio 2013:
4. **Regione Puglia – Servizi Assetto del Territorio ed Urbanistica** - 6 marzo 2013:
5. **Regione Puglia – Servizio Risorse Naturali** - 4 aprile 2013: Parco Regionale del Fiume Ofanto.
6. **Regione Puglia - Servizio Reti ed infrastrutture per la mobilità** - 18 aprile 2013,– condivisione approccio strategico.
7. **Autorità di Bacino regionale della Puglia** – marzo/aprile 2013, avvio attività “Lagune e dune costiere da progetto LIFE+ Nature, “LIFE AUFIDUS” – Life11 NAT/IT/175 - Interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria degli argini in terra (1° stralcio) - REVISIONE DELLE PERIMETRAZIONI DELLE AREE A DIVERSA PERICOLOSITA' IDRAULICA DEL FIUME OFANTO e interventi urgenti e prioritari per la mitigazione del rischio idrogeologico.
8. **Valutazione partecipata ex post delle politiche** di sviluppo locale con il partenariato stabile 11,17,24 aprile 2013.
9. **Convegno - La valutazione ex post delle politiche** di sviluppo locale realizzate nella BAT nell'ultimo quindicennio, primi esiti e contributi per il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale – Bisceglie, 8 maggio 2013.
10. **Autorità portuale del Levante** – Bari 28 maggio 2013
11. **Regione Puglia** – Programmazione 2014/2020 - Bari, 28 maggio 2013: Tavolo tecnico regionale su Sviluppo Urbano e Territoriale



I contenuti di conoscenza del DPP sono organizzati secondo le sette Sessioni Tematiche:

- I. caratteri del sistema ambientale del territorio provinciale;*
- II. analisi ecologica del territorio provinciale;*
- III. stato attuale dell'uso del suolo;*
- IV. caratteri fondamentali e caratterizzanti dei paesaggi provinciali;*
- V. stato attuale del sistema insediativo;*
- VI. stato attuale del sistema delle infrastrutture;*
- VII. stato dei programmi e progetti in itinere ai vari livelli istituzionali.*

- *La costruzione dei quadri di Conoscenze a forte connotazione interpretativa;*
- *L'interesse verso la costruzione di livelli informativi che si spingono a scale di dettaglio significative già in sede di Documento Preliminare di Piano;*
- *La valutazione delle politiche di sviluppo locale realizzate nella BAT nell'ultimo quindicennio,*
- *La dinamicità della conoscenza intesa come processo in continuo aggiornamento, che liberamente si modifica e si implementa nei successivi passaggi con i soggetti interessati.*

Articolazione

Il documento si organizza in due parti principali riguardanti i contenuti di Conoscenza e di Assetto.

I contenuti di conoscenza sono organizzati nelle sette sezioni tematiche, organizzate a loro volta in serie **cartografiche (atlanti)** e **rapporti documentali**; a questi ultimi, in alcuni casi sono allegati i **quaderni** che ne costituiscono trattazioni autonome di approfondimento ed illustrazione metodologica.

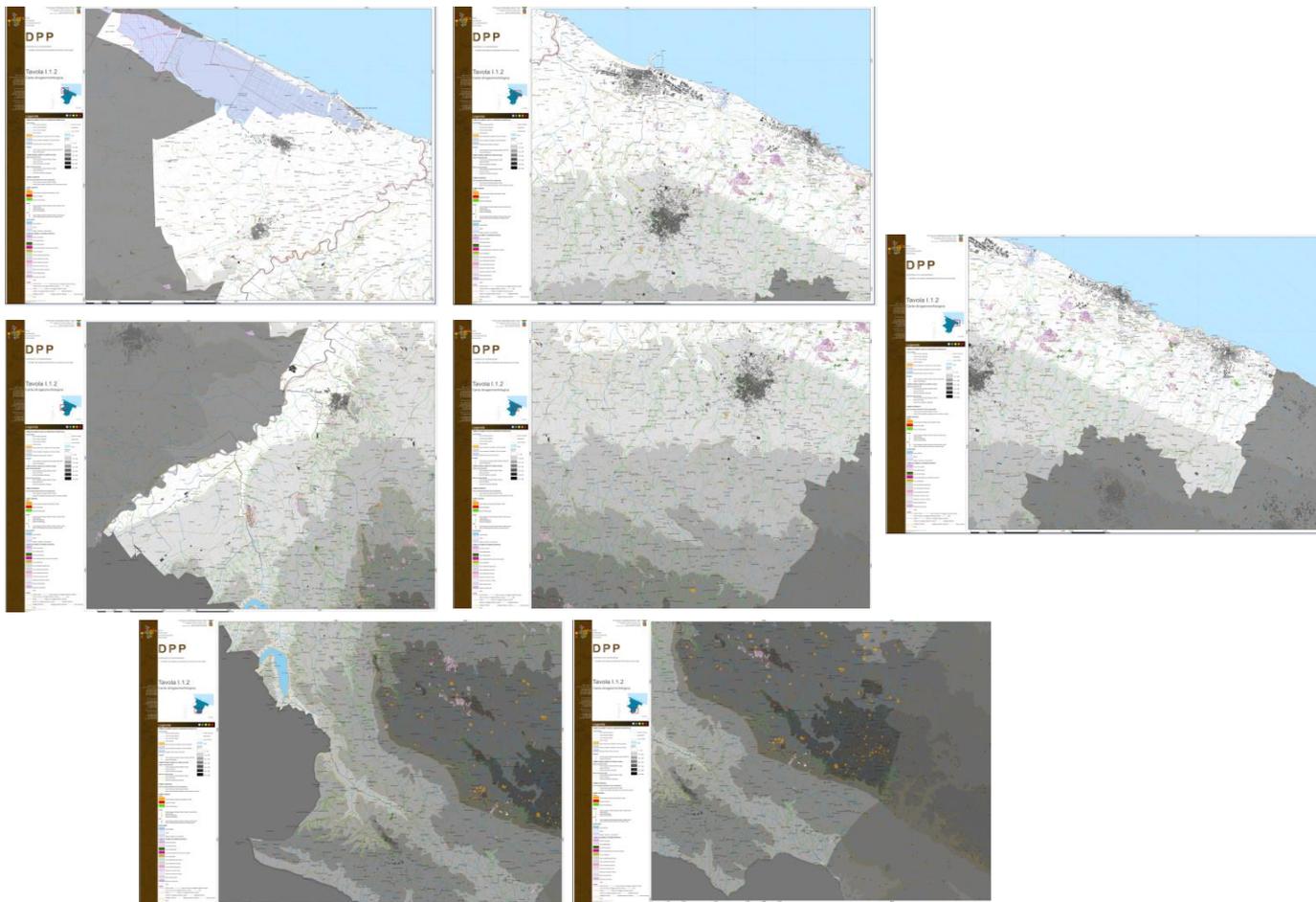
Sistema

Rapporto (doc.)

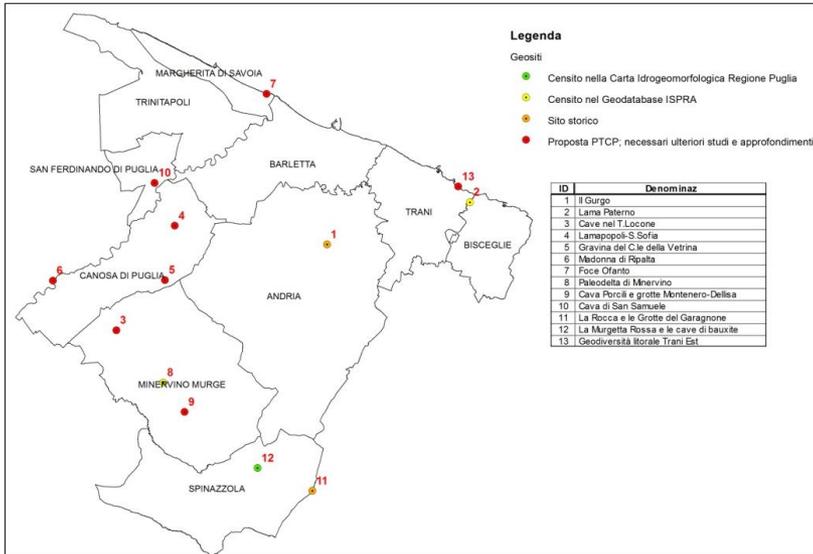
Atlante cartografico (cartografie)

Quaderno

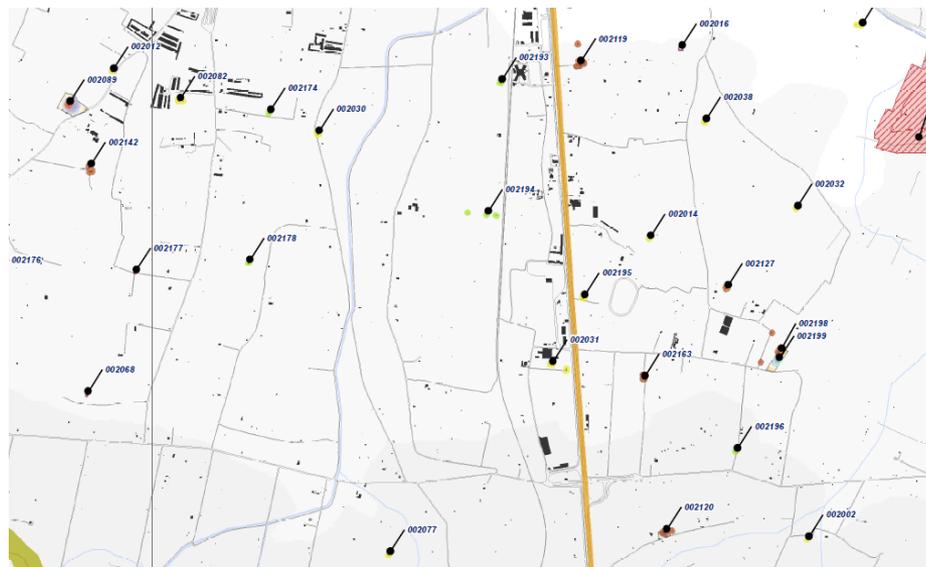
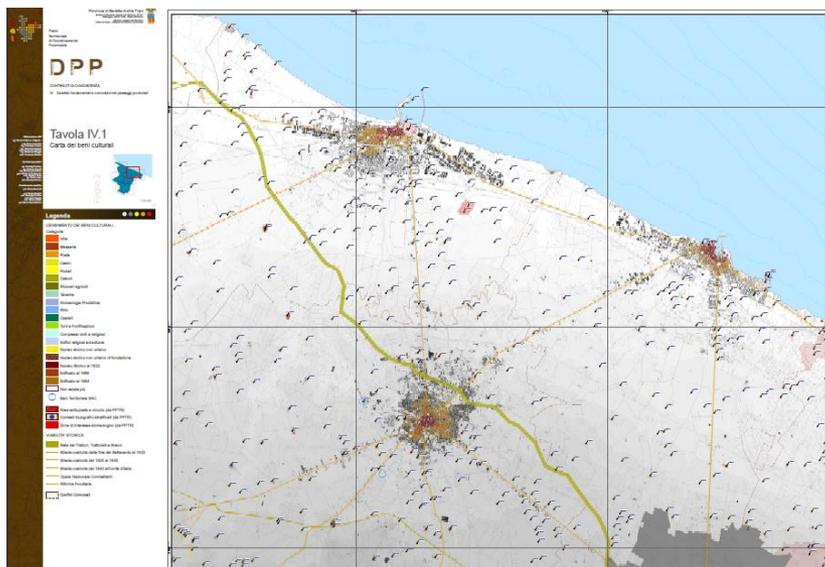
I. Caratteri del sistema ambientale del territorio provinciale Carta IDROGEOLOGICA



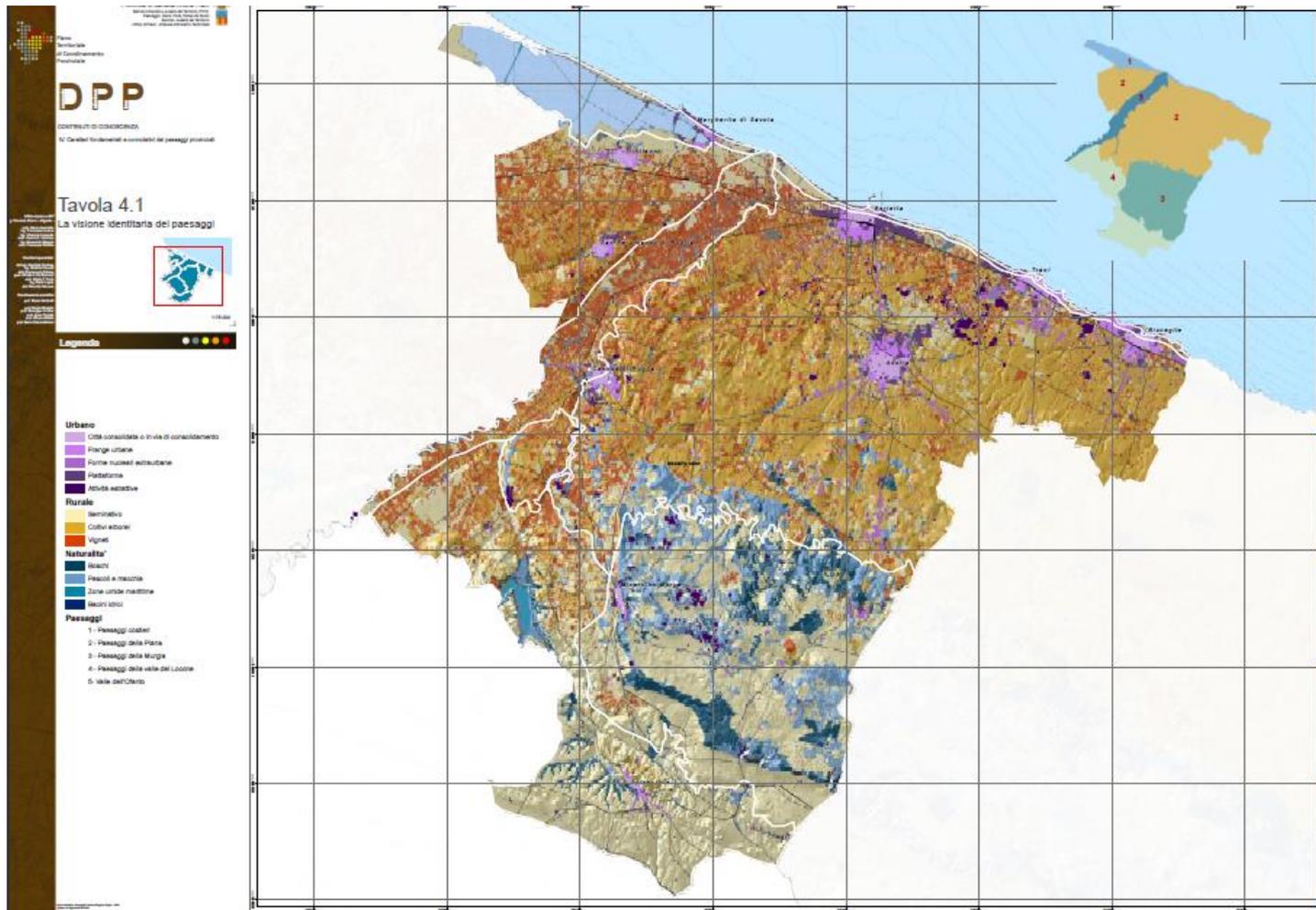
I. Caratteri del sistema ambientale del territorio provinciale Carta IDROGEOLOGICA /GEOSITI



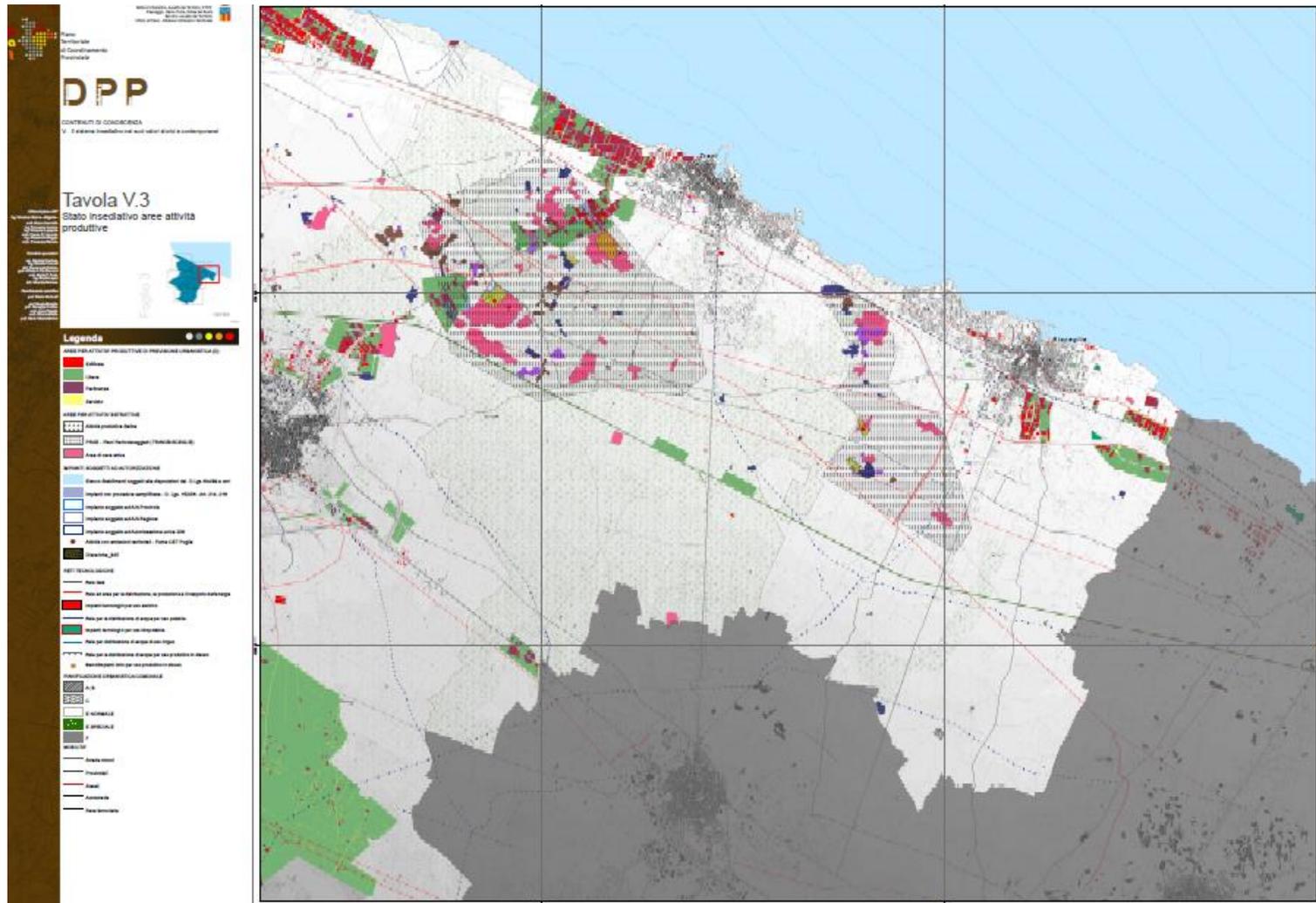
IV. I Caratteri fondamentali e connotativi dei paesaggio provinciale CARTA DEI BENI CULTURALI



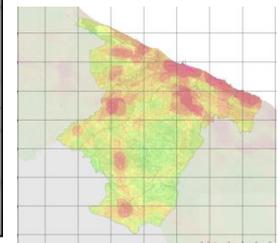
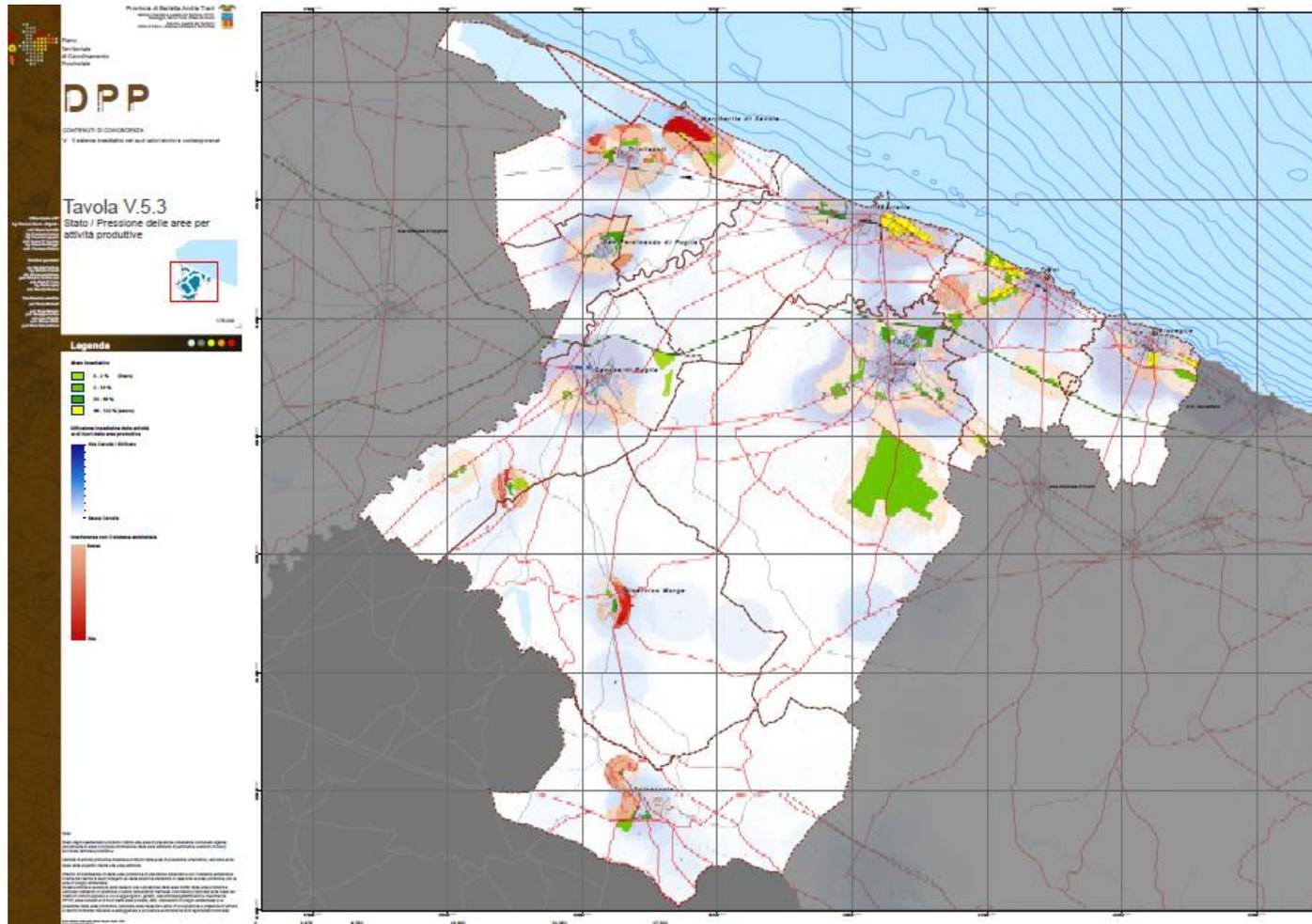
IV. I Caratteri fondamentali e connotativi dei paesaggio provinciale LA VISIONE IDENTITARIA DEI PAESAGGI PROPROVINCIALI



V. Lo stato di fatto del sistema insediativo nel suo processo evolutivo e geografie economiche e sociali LE AREE PER ATTIVITA' PRODUTTIVE ("D")

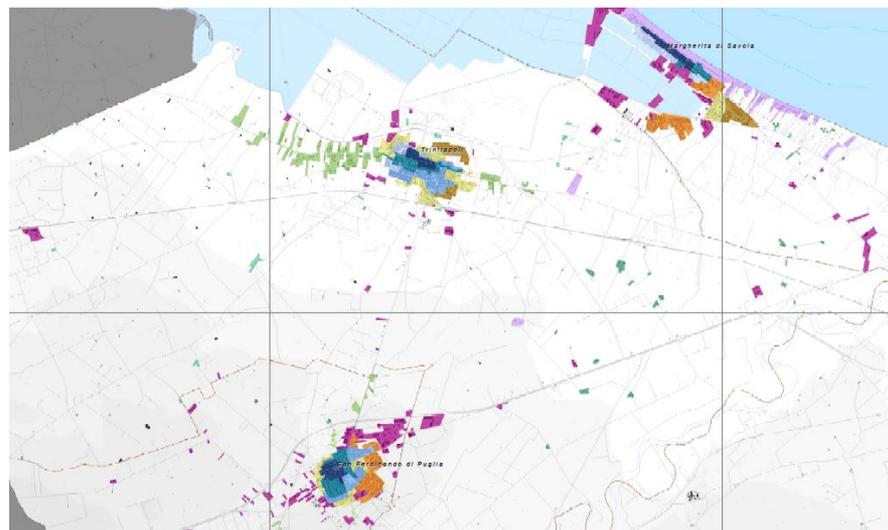
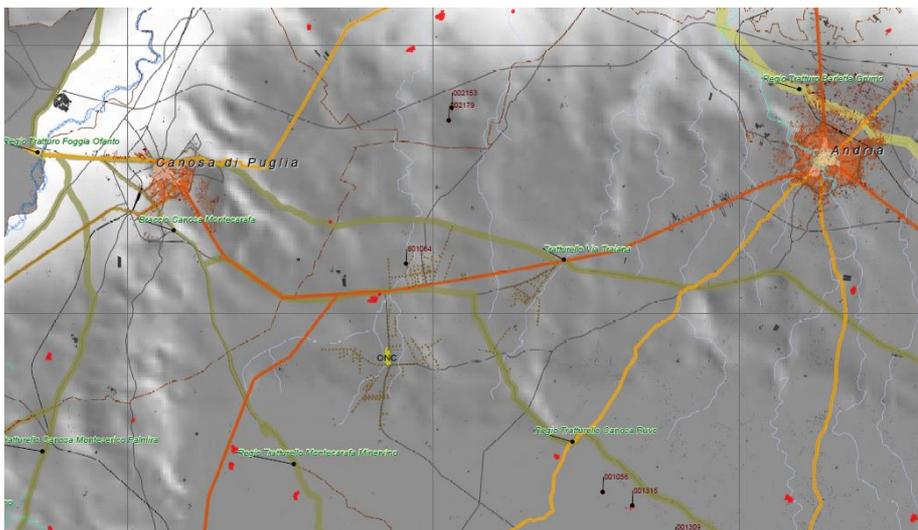


V. Lo stato di fatto del sistema insediativo nel suo processo evolutivo e geografie economiche e sociali
LE AREE PER ATTIVITA' PRODUTTIVE ("D") – pressioni sul sistema ambientale

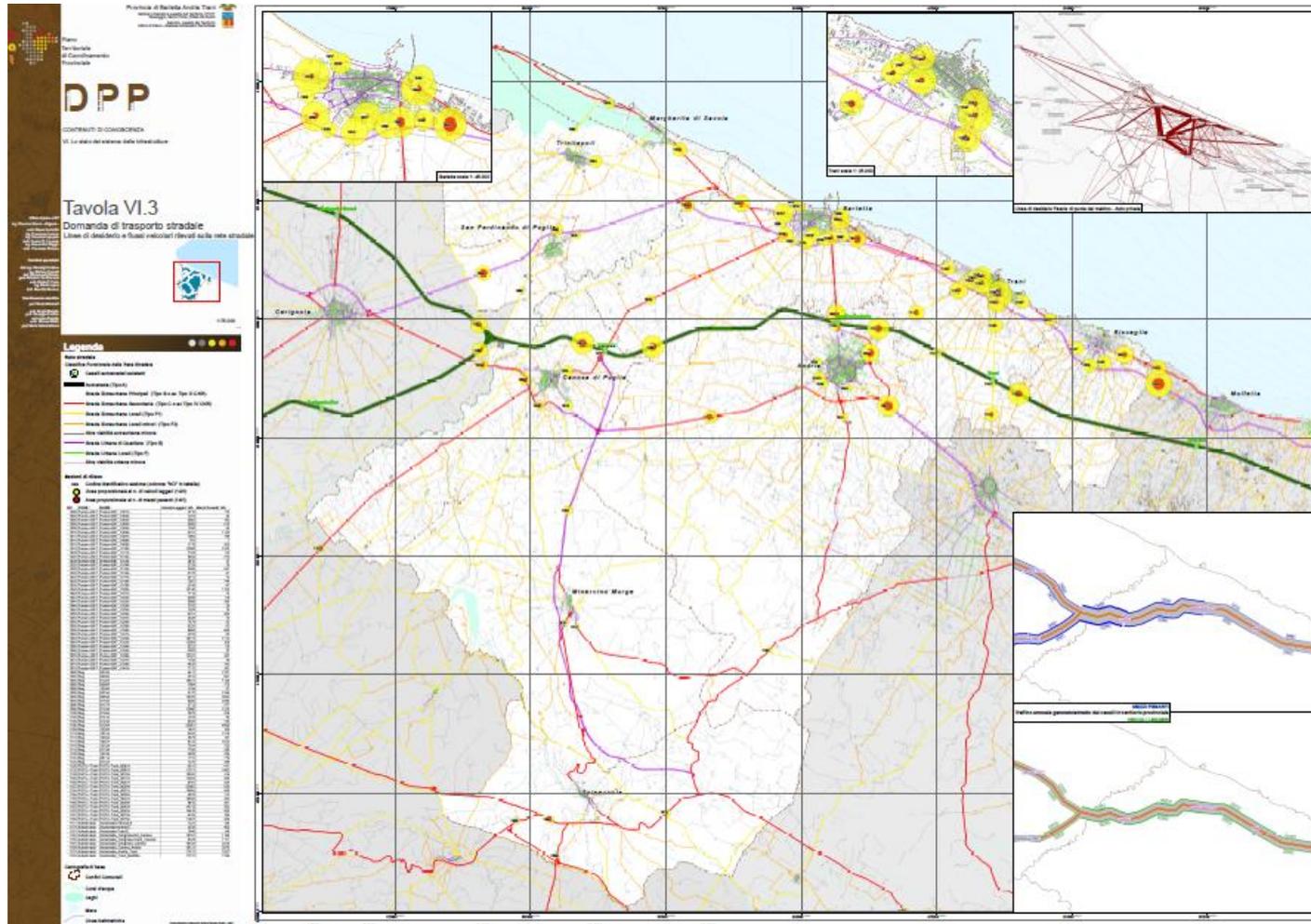


V. Lo stato di fatto del sistema insediativo nel suo processo evolutivo e geografie economiche e sociali

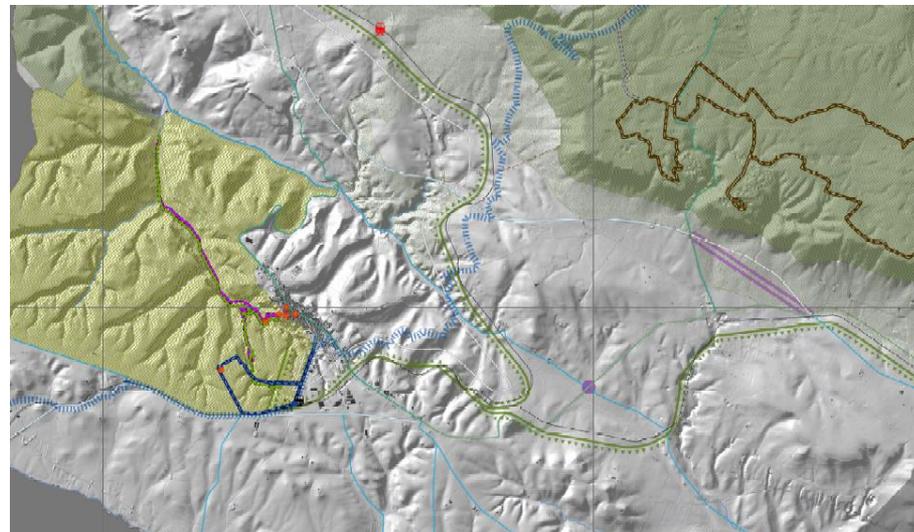
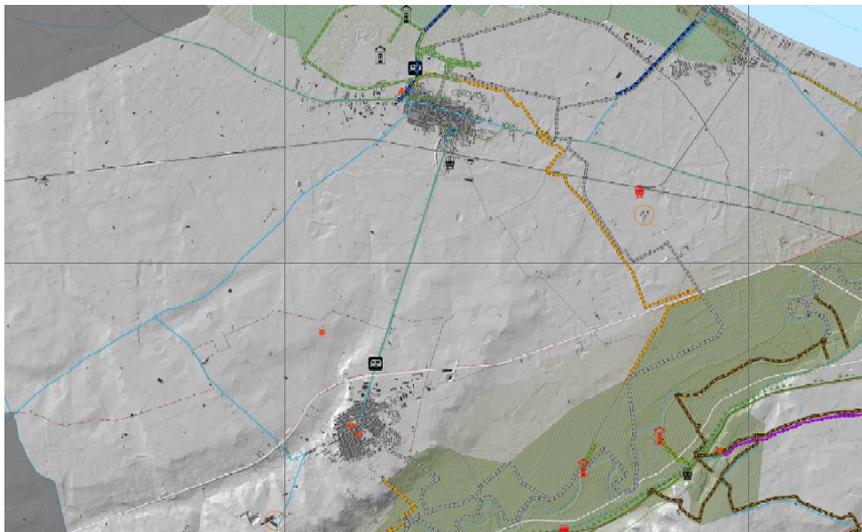
SISTEMA INSEDIATIVO (se. XIX- XX) / TESSUTI INSEDIATIVI



VI. Lo stato del sistema delle infrastrutture DOMANDA DI TRASPORTO LOCALE

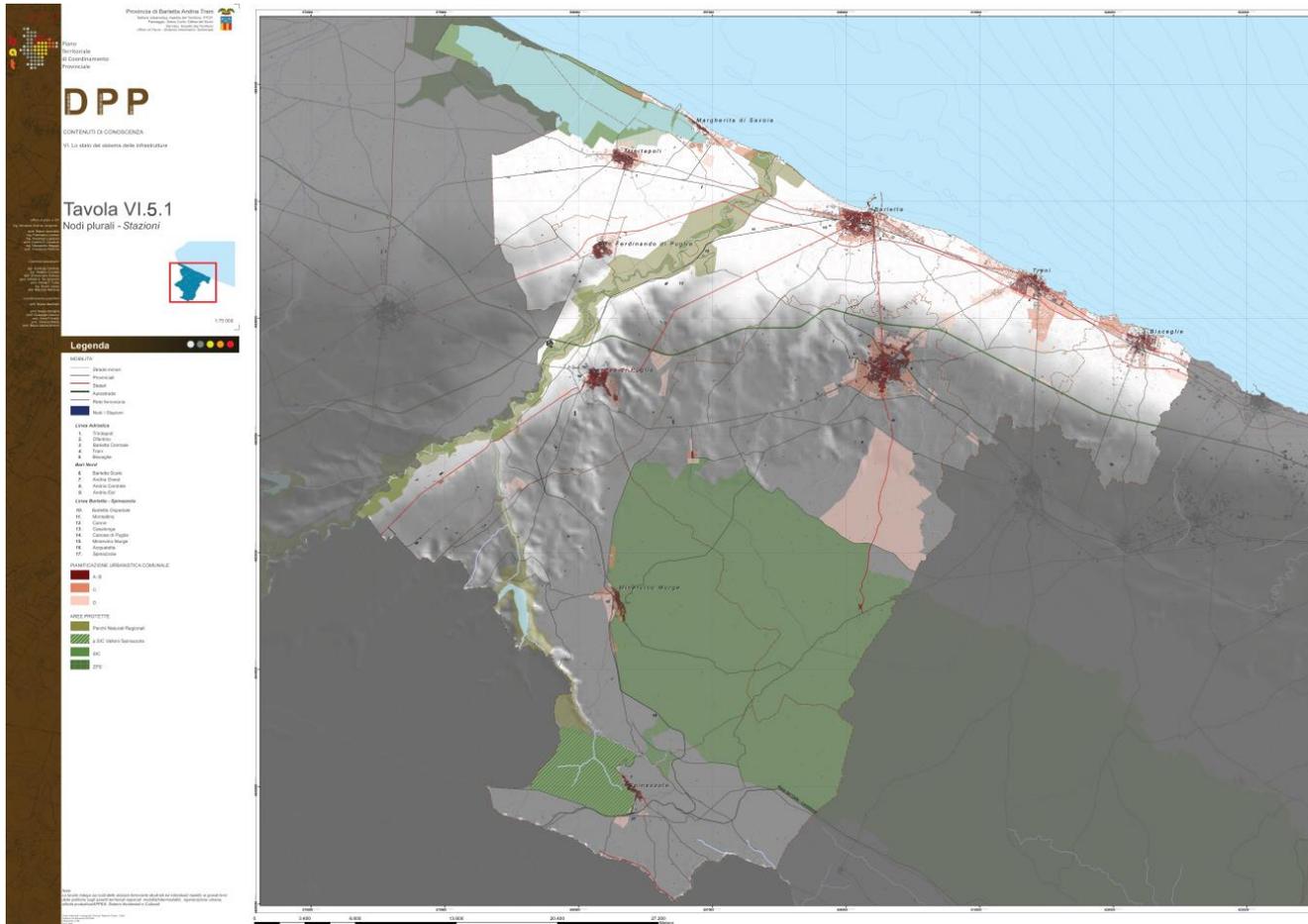


VI. Lo stato del sistema delle infrastrutture MOBILITA' LENTA



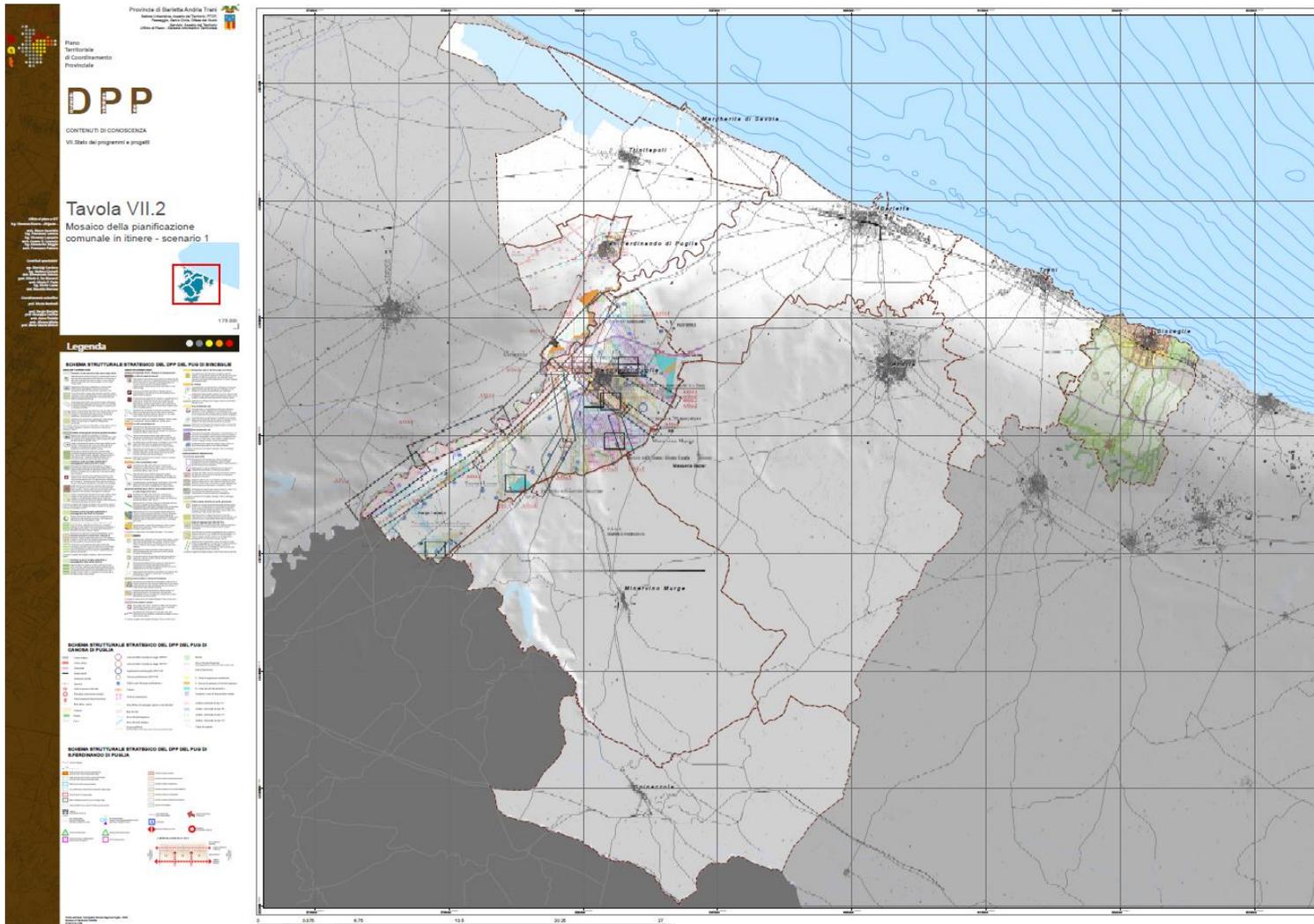
VI. Lo stato del sistema delle infrastrutture

NODI PLURALI / STAZIONI



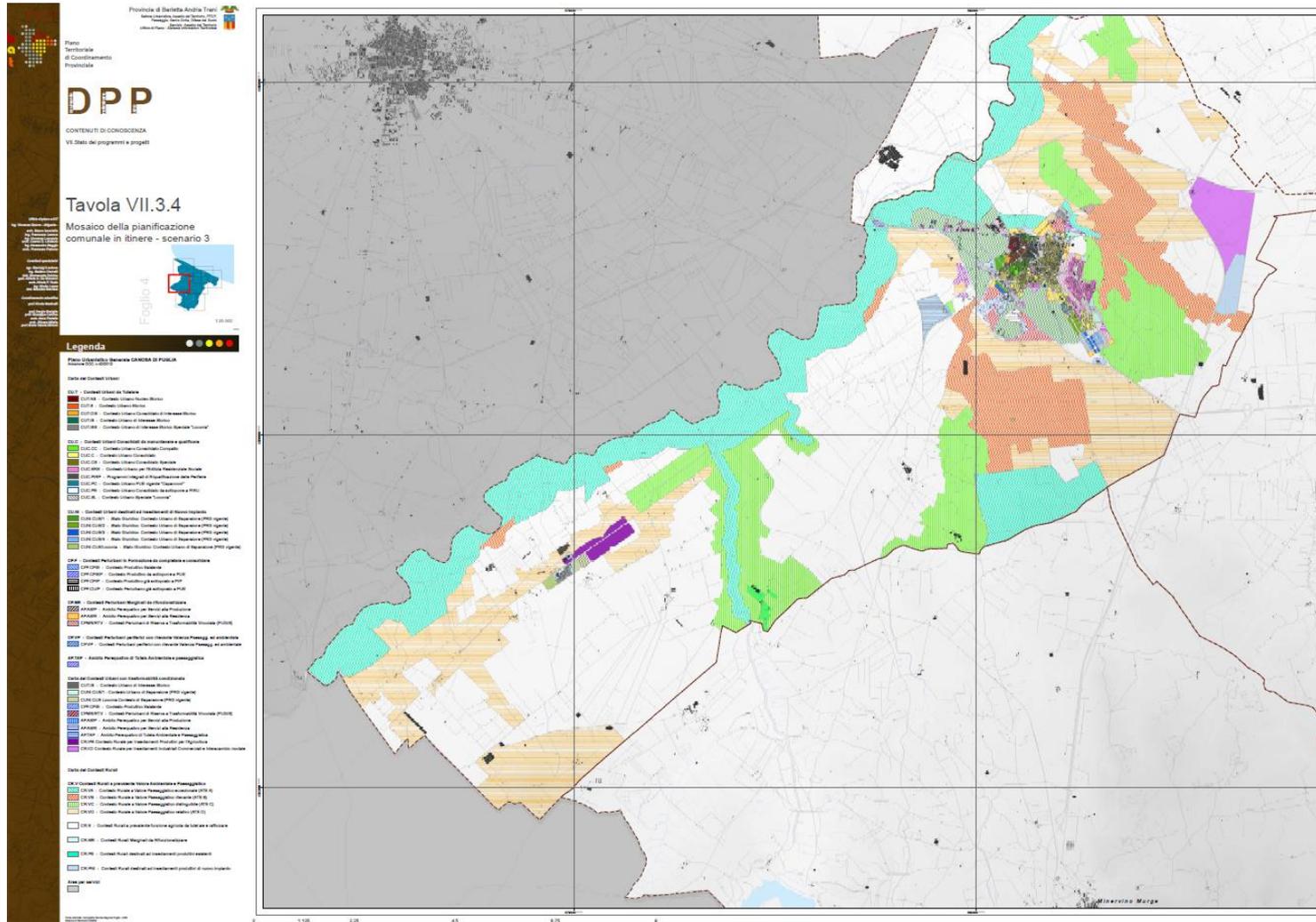
VII. Bilancio della Pianificazione

MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE (scenario 2 dispositivo urbanistico in itinere DPP)



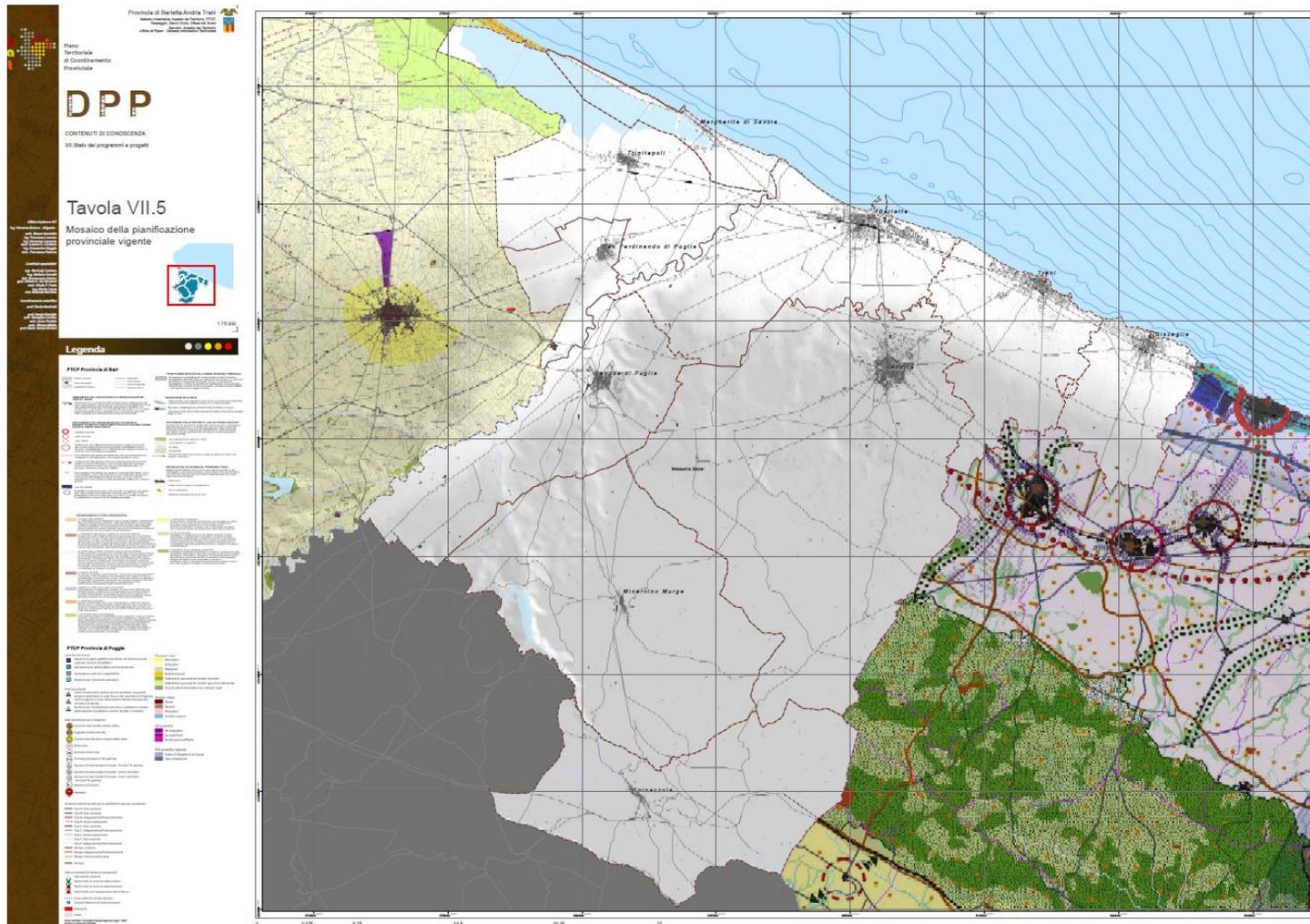
VII. Bilancio della Pianificazione

MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE (scenario 3 dispositivo urbanistico SCHEMA DI PIANO)



VII. Bilancio della Pianificazione

MOSAICO DELLA PIANIFICAZIONE PROVINCIALE CON TERMINI



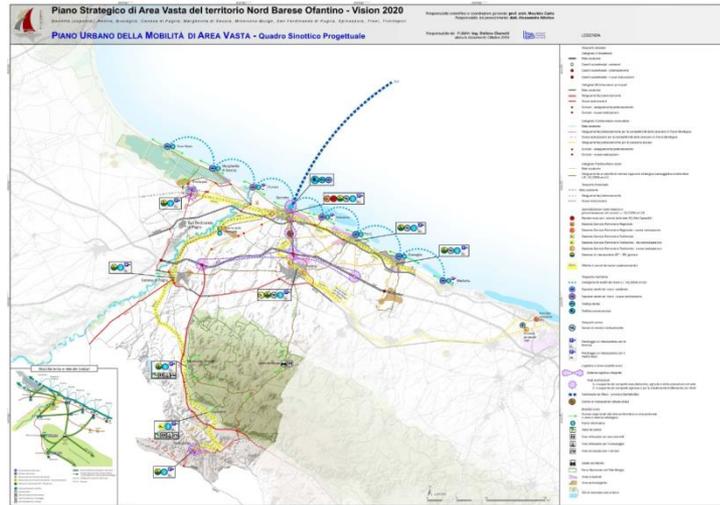
I contenuti di assetto del DPP sono organizzati secondo le tre sessioni Tematiche:

- *Ambientale e paesaggistico;*
- *Insediativo, dell'organizzazione territoriale e degli usi del suolo;*
- *Armatura infrastrutturale.*

Analogamente le *Strategie* risentono di un confronto aperto con la comunità locale a partire dalla prima Seduta della 1^a Conferenza di Copianificazione (26 luglio 2012) che si è focalizzata attorno a due grandi avvenimenti – il riordino delle Province nel dicembre 2012 e la fase negoziale dei Tavoli tecnici regionali per la concertazione sui contenuti dei Programmi Operativi (FESR e Sviluppo Rurale) in materia di Sviluppo Urbano e Territoriale

1. *Il PTCP come strumento per il mantenimento di una unitarietà e coesione territoriale esterna (nella compagine regionale) ed interna (tra città medio grandi della fascia costiera e città piccole delle aree interne);*
2. *Il PTCP che antepone il senso e la visione alle opportunità – in grado di convogliare e condensare le sollecitazioni locali verso azioni unitarie prioritarie e sovracomunali (strategia) al servizio della programmazione 2014-2020;*
3. *Un processo di pianificazione provinciale a partire dalla scala del progetto locale di valenza intercomunale, perché gli effetti abbiano ricadute sull'insieme delle invarianti strutturali alla scala di area vasta e indirizzarle al conseguimento di obiettivi specifici e generali del PTCP.*

...alcune prime strategie riconducibili alle questioni specifiche territorializzate individuate in sede di “Indirizzi per la stesura del DPP”, 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...

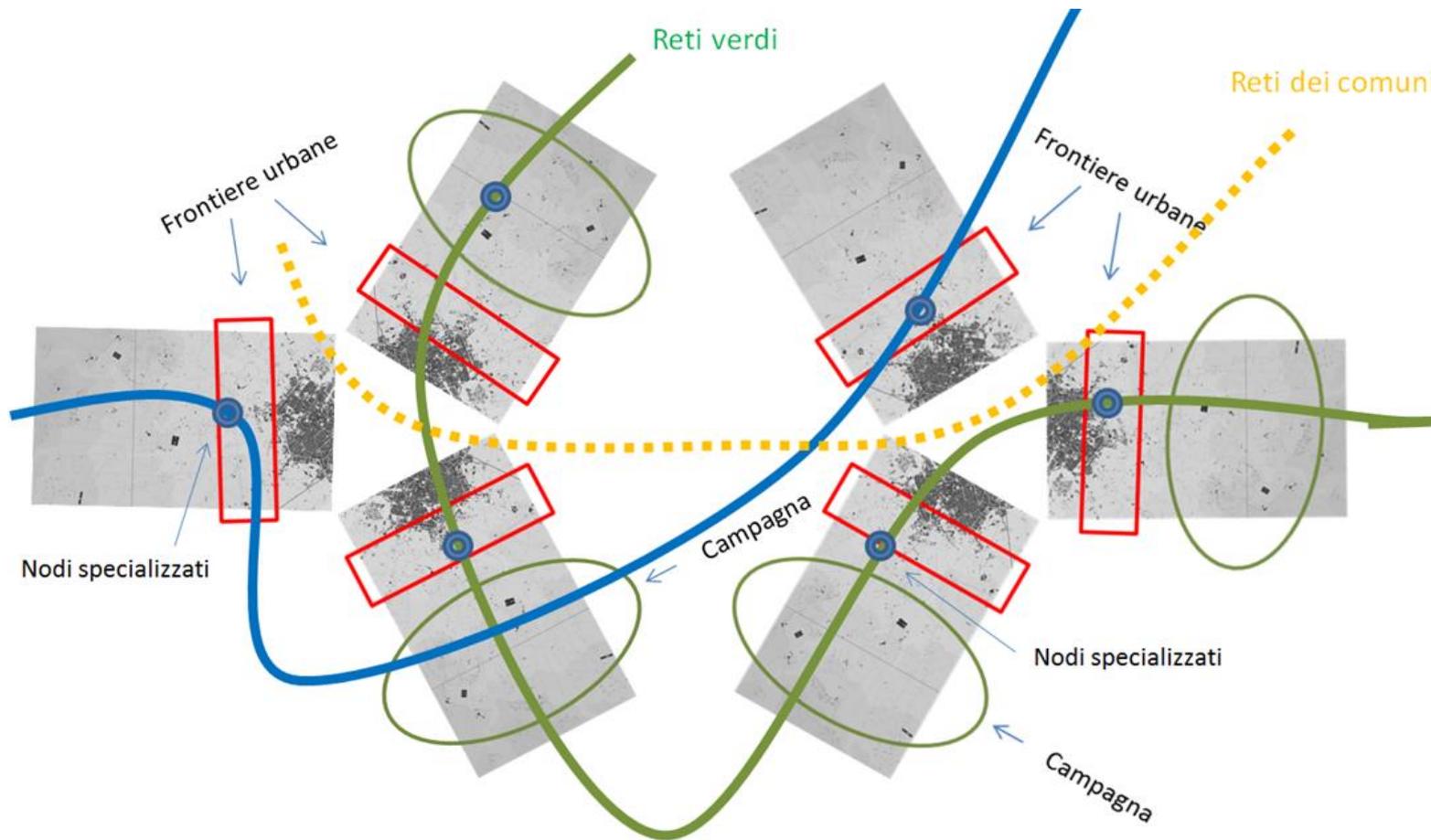


Indirizzi per la stesura del DPP
del Piano Territoriale di Coordinamento
della Provincia di Barletta Andria Trani

novembre 2012



VIII. LA STRATEGIA GENERALE 1/3



VIII. LA STRATEGIA GENERALE 2/3

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.*

VIII. LA STRATEGIA GENERALE 3/3

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:

- 1. l'intera massa delle riserve ordinarie pubbliche impiegate nel Sud deve volgersi alla logica territoriale attentamente accompagnate da azioni e reazioni correttive;*
- 2. 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;*
- 3. 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;*
- 4. destinare le altre risorse a mantenere e sviluppare una base produttiva a moderna agenda in modo molto selettivo nei territori per operare una fruttificazione integrata.*

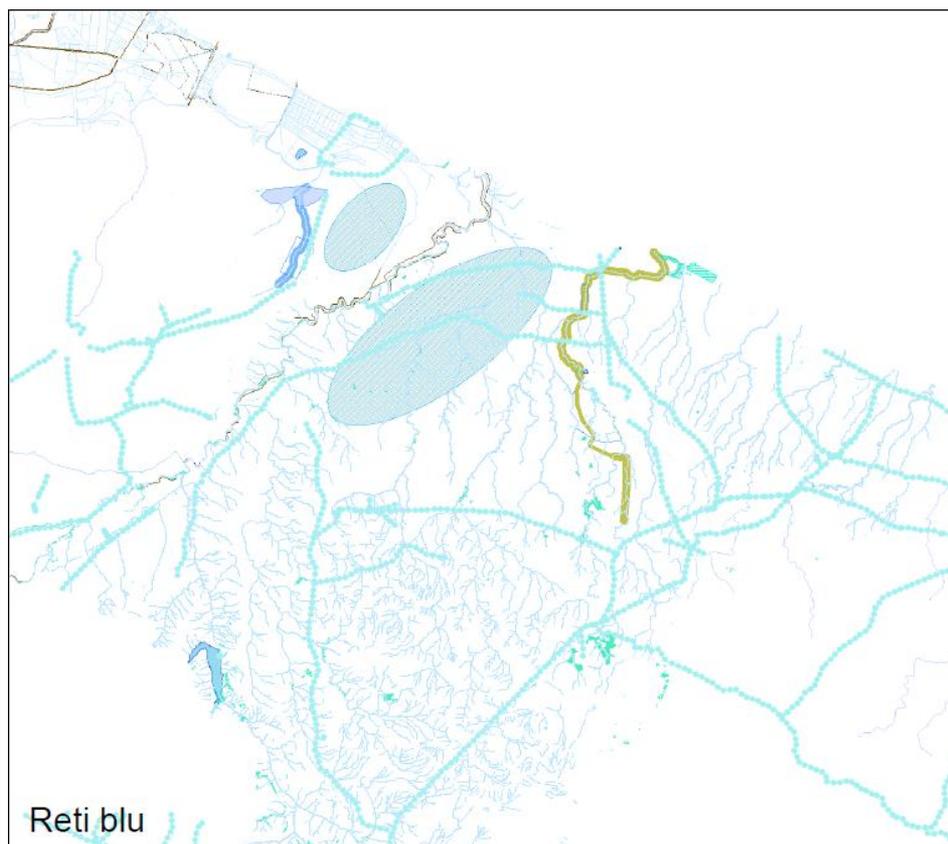
VIII. 1a LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

RETI VERDI E RETI BLU

11

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.

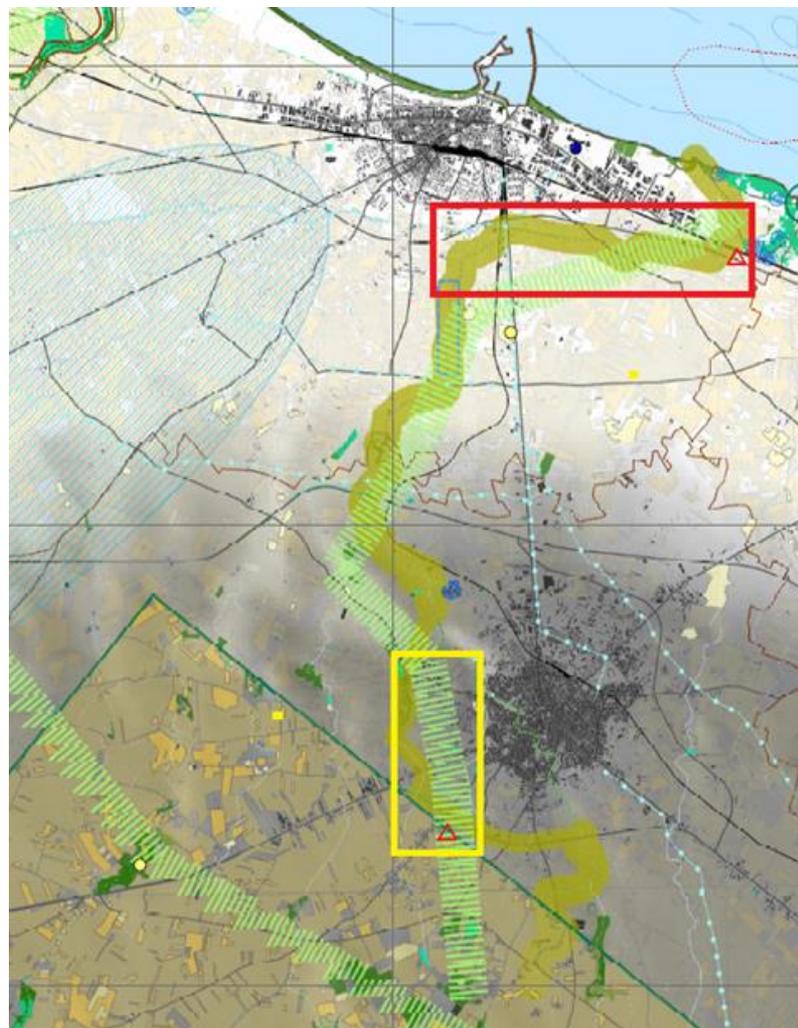


VIII. 1a LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO
RETI VERDI E RETI BLU

111

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.

Riassetto idrogeomorfologico del CiappettaCamaggio – 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.

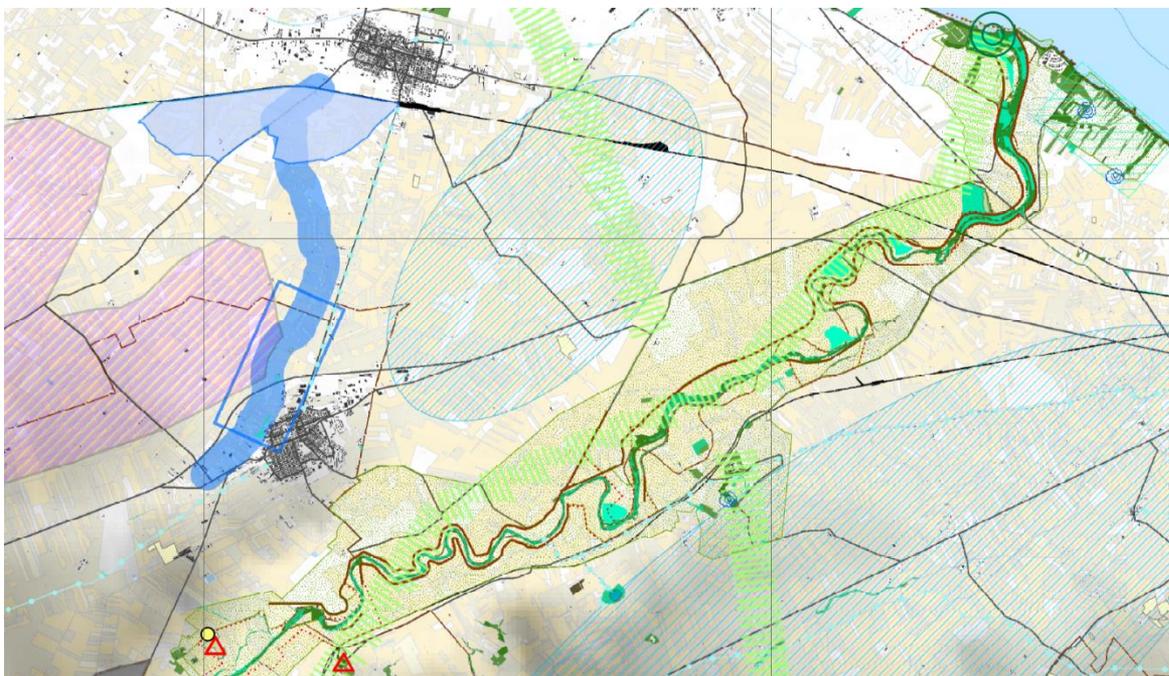


VIII. 1a LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

RETI VERDI E RETI BLU

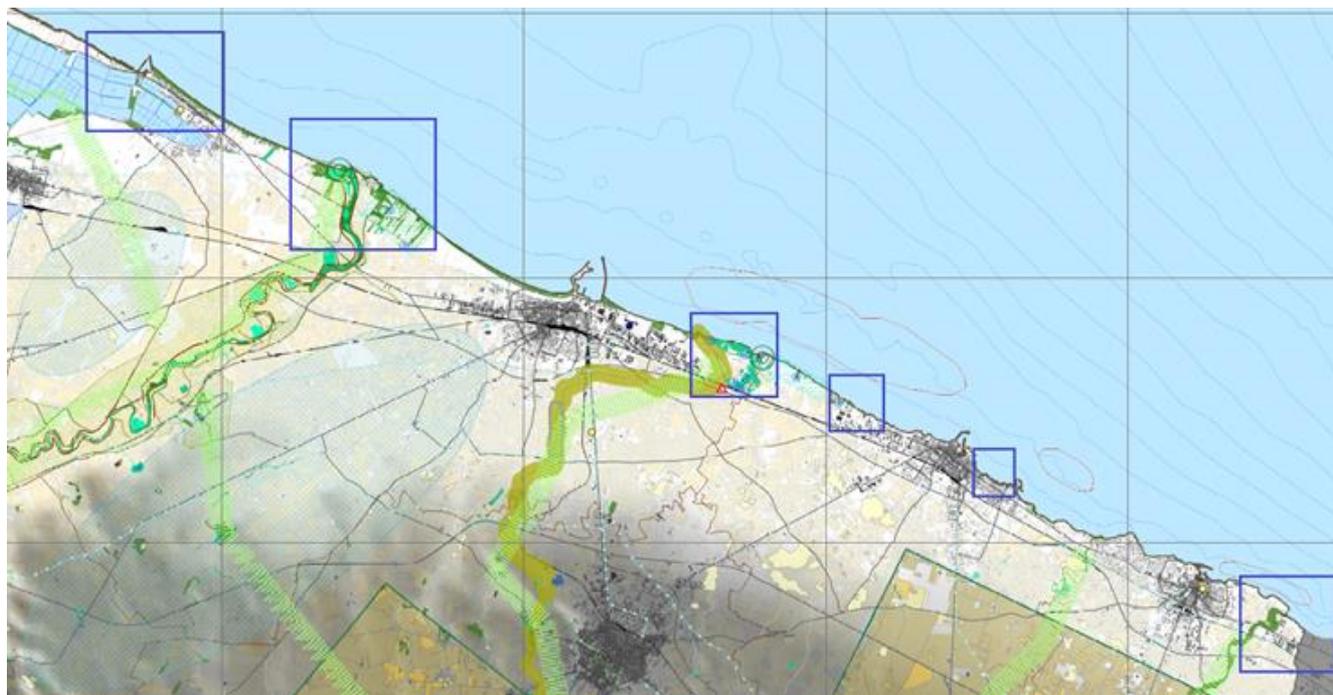
112

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).



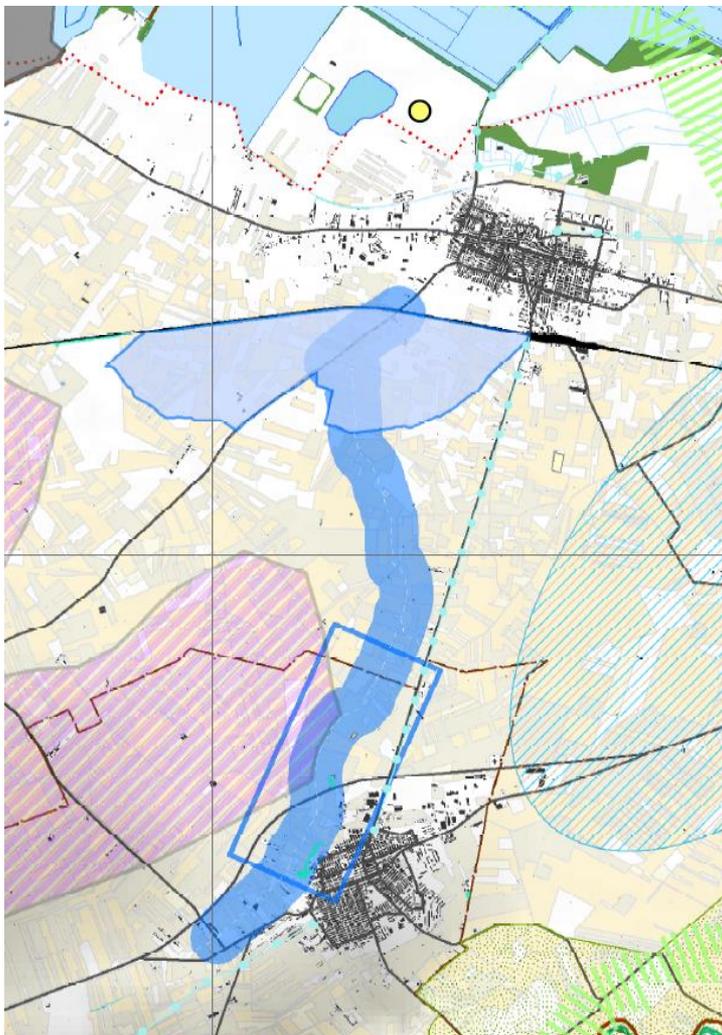
113

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.



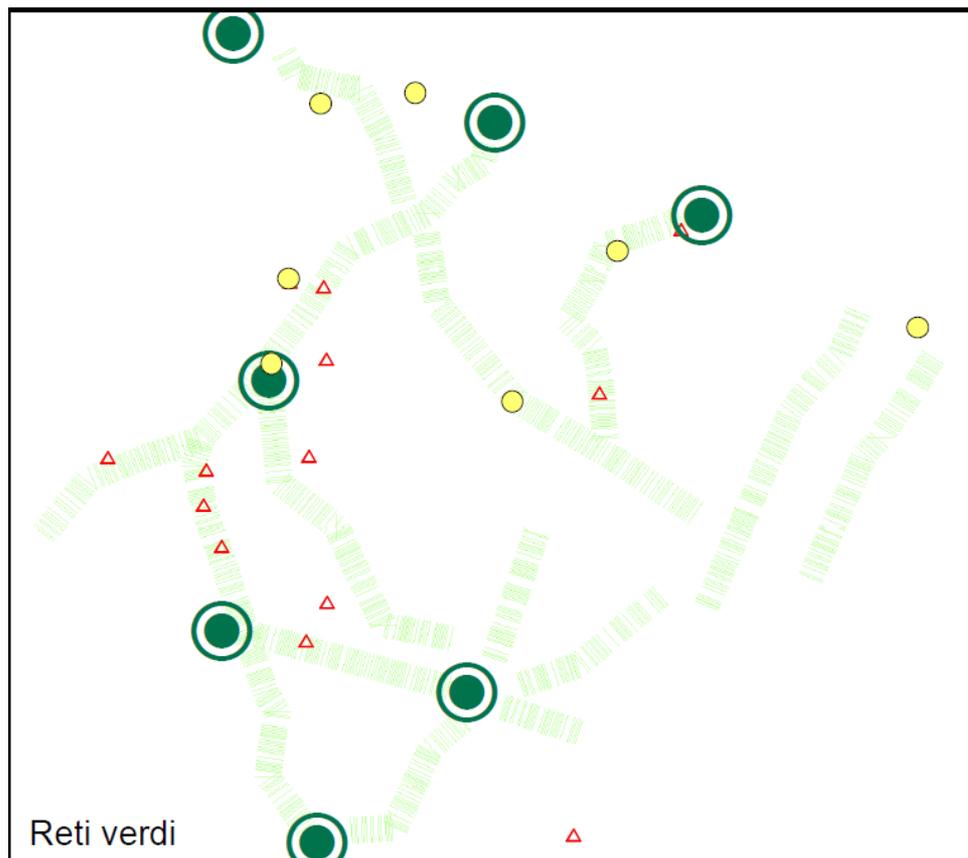
114

"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.



12

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.

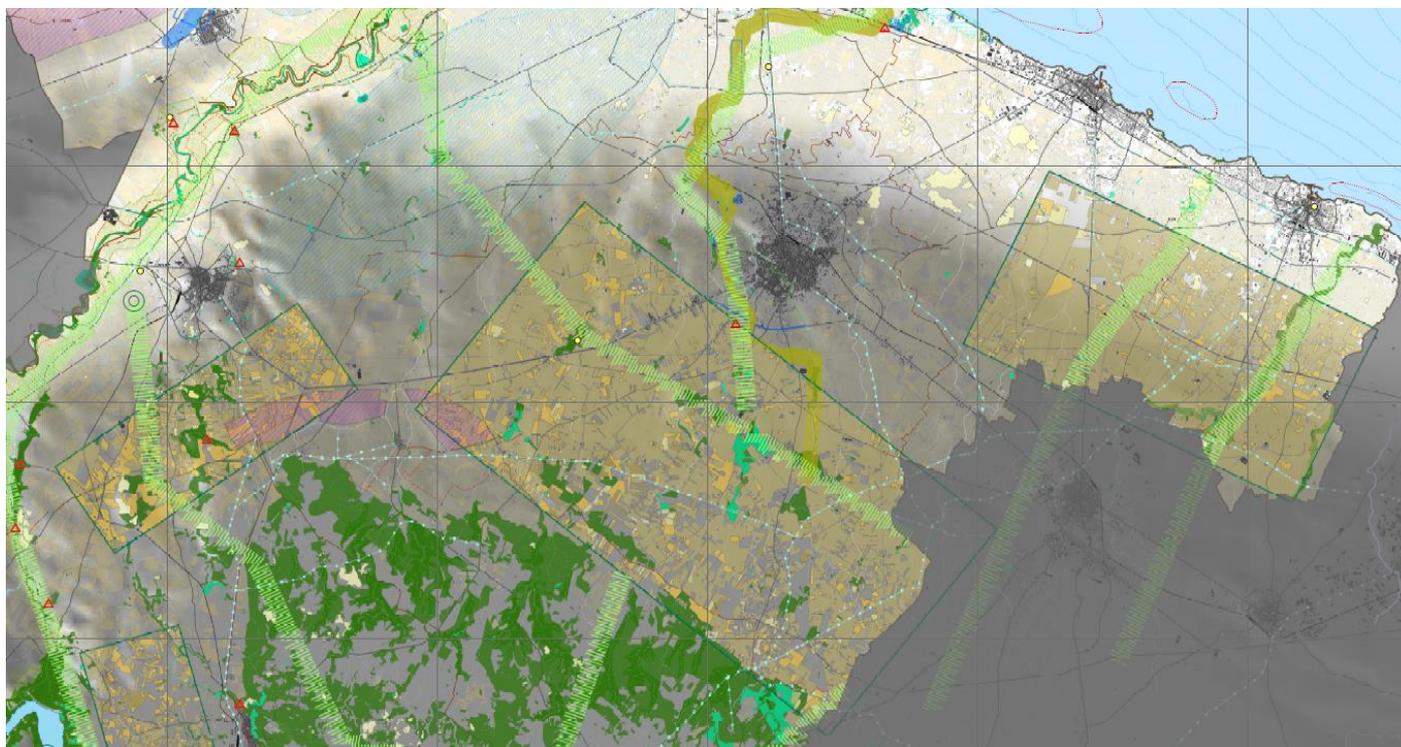


VIII. 1a LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

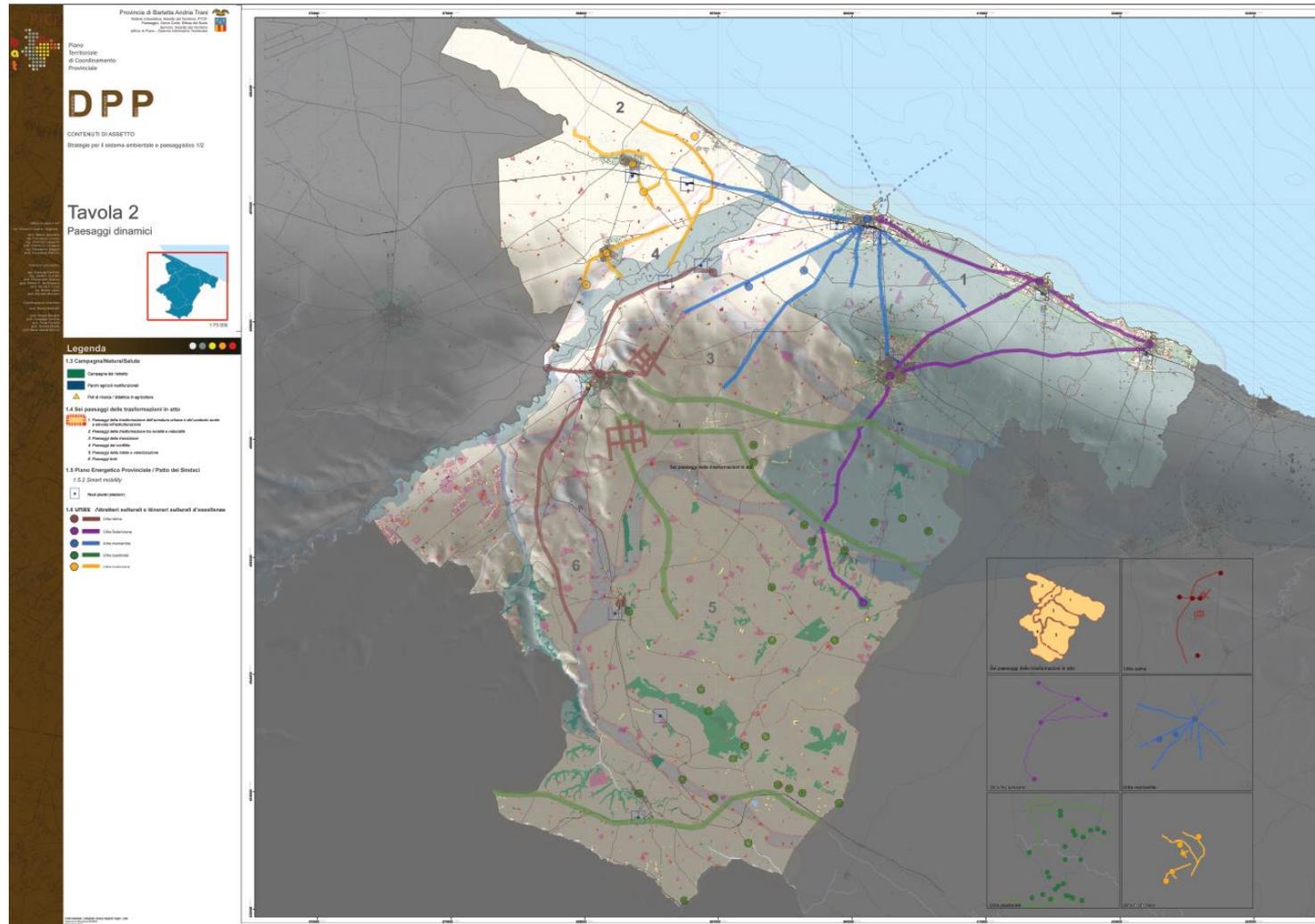
RETI VERDI E RETI BLU

131

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.



VIII. 1b LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO PAESAGGI DINAMICI



VIII. 1b LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO PAESAGGI DINAMICI

14

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;

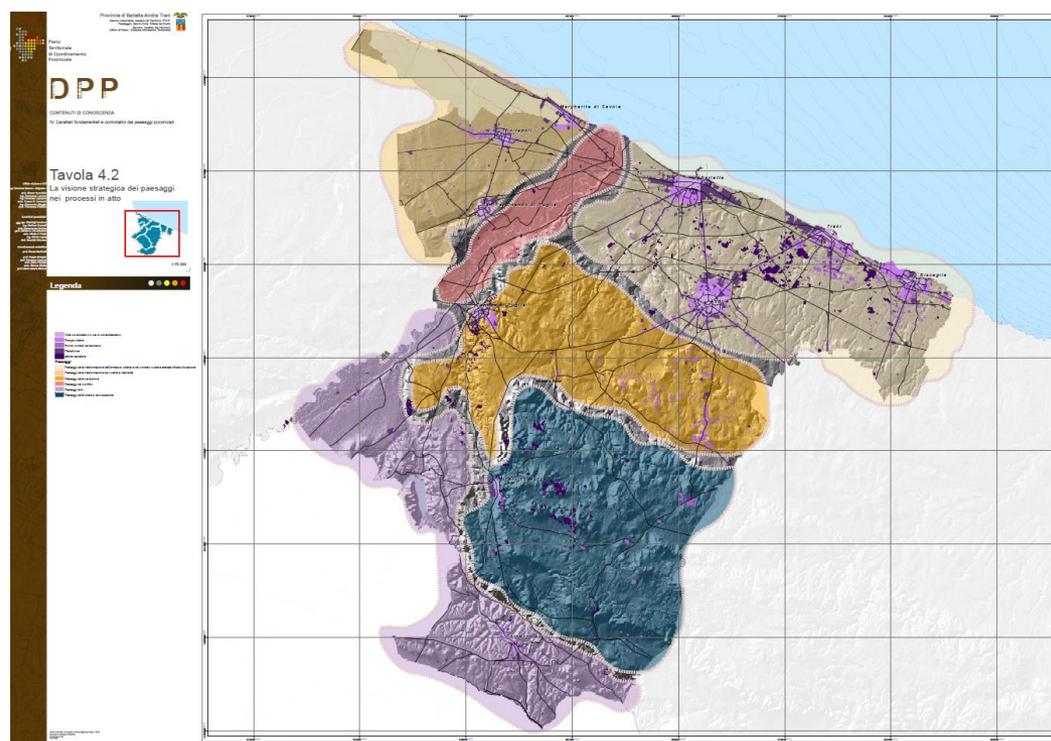
Paesaggi della trasformazione tra ruralità e naturalità;

Paesaggi della transizione;

Paesaggi del conflitto;

Paesaggi della tutela e valorizzazione;

Paesaggi lenti.



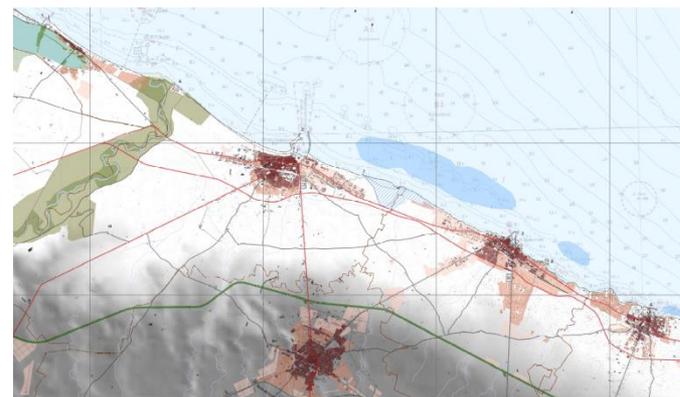
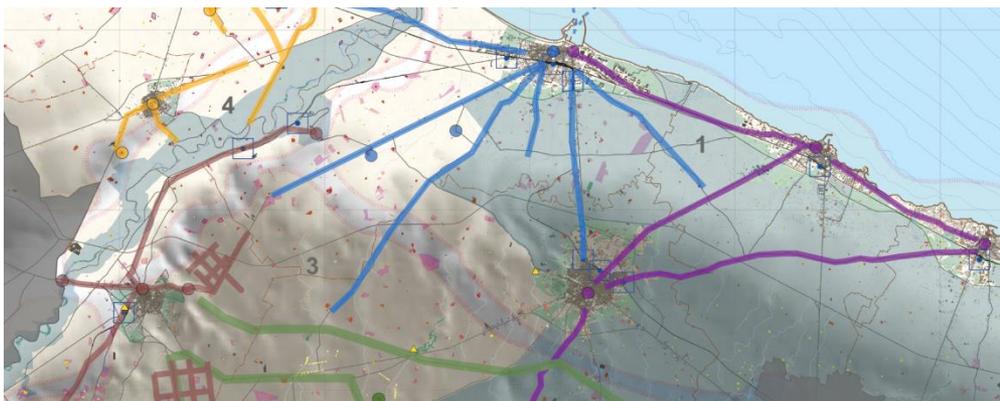
VIII. 1b LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO PAESAGGI DINAMICI

15

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.

151

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).



VIII. 1b LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO PAESAGGI DINAMICI

16

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.

161

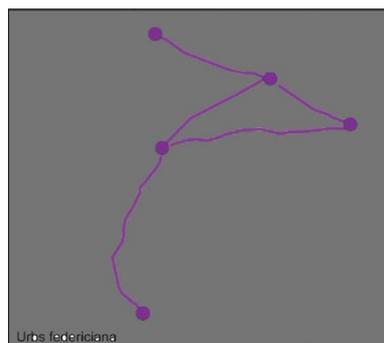
Urbs latina (Canne della Battaglia, Canosa, ponte romano sull'Ofanto, Minervino Murge, nella piana dell'Ofanto)



VIII. 1b LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO
PAESAGGI DINAMICI

162

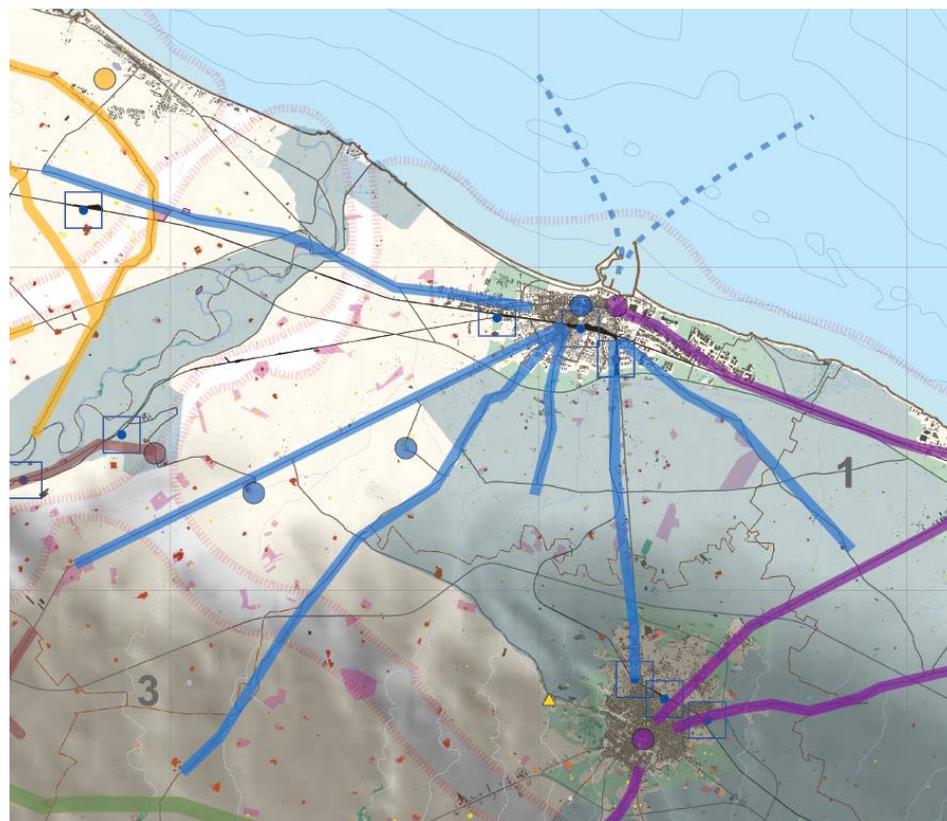
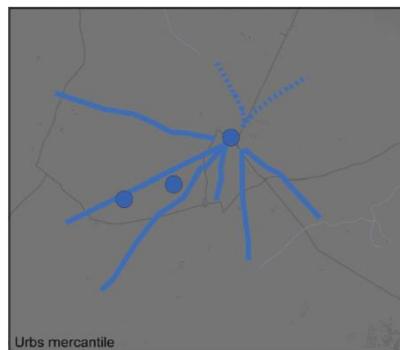
Urbs federiciana (Trani, Castel del Monte, Andria, Bisceglie, i nodi emergenti della maglia difensiva sveva)



VIII. 1b LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO
PAESAGGI DINAMICI

163

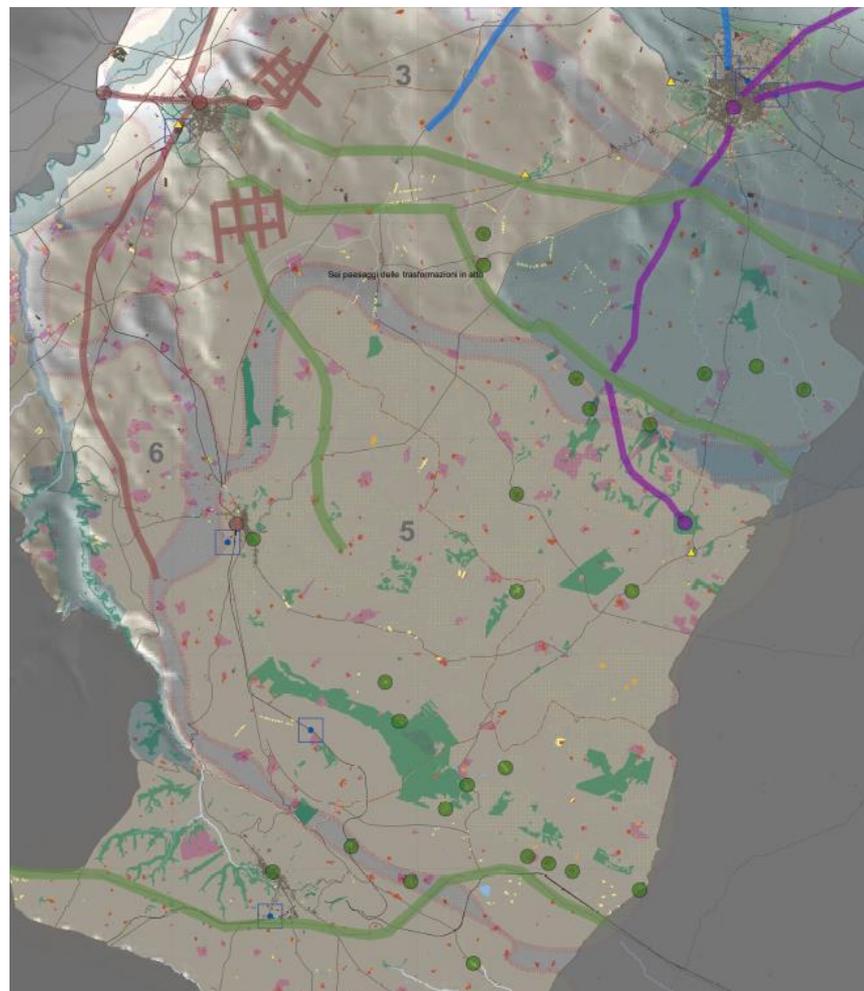
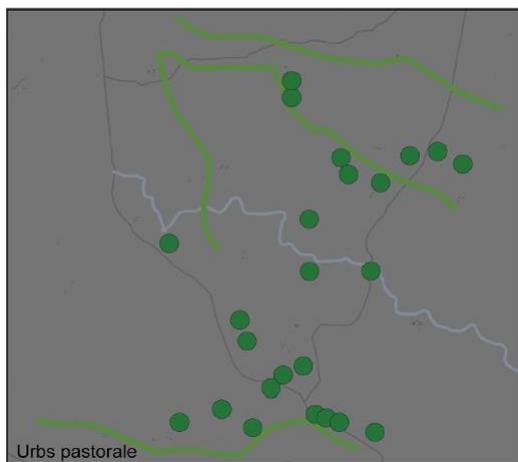
Urbs mercantile (Barletta, il porto, le case commerciali, le fosse del grano)



VIII. 1b LE STRATEGIE PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO
PAESAGGI DINAMICI

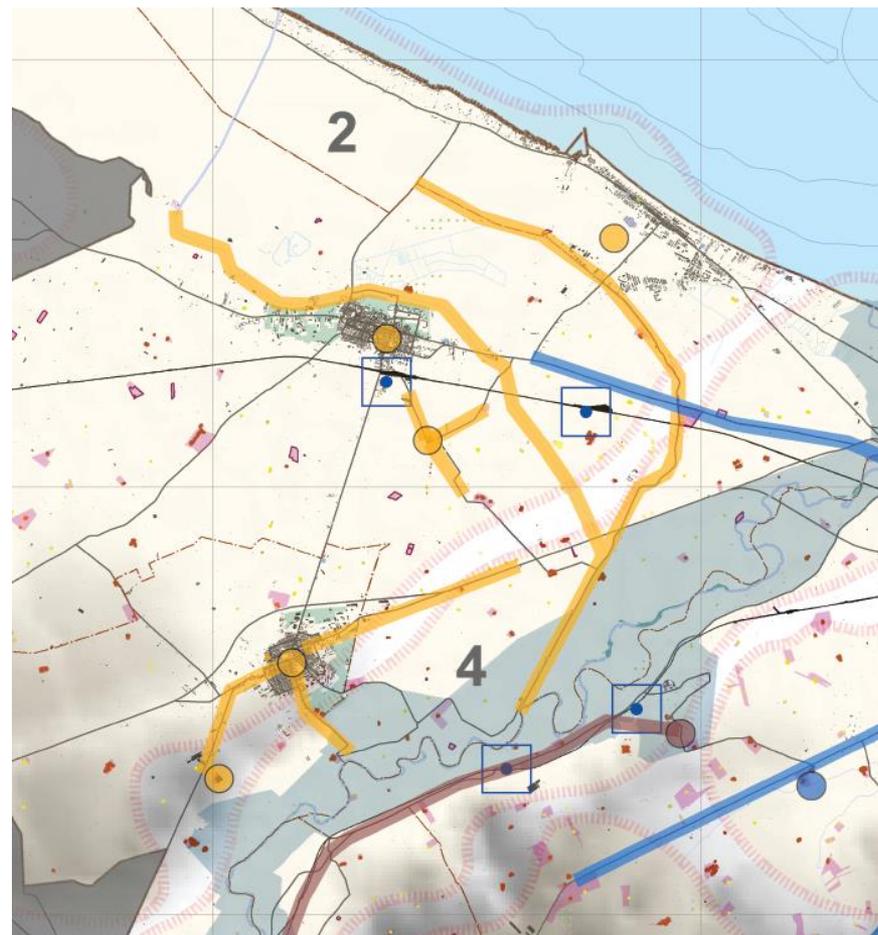
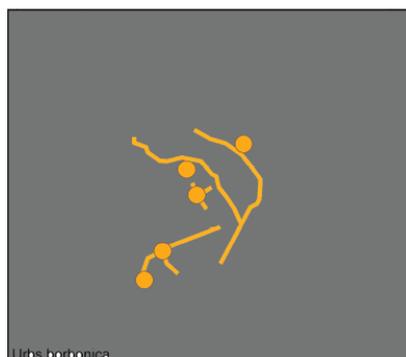
164

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

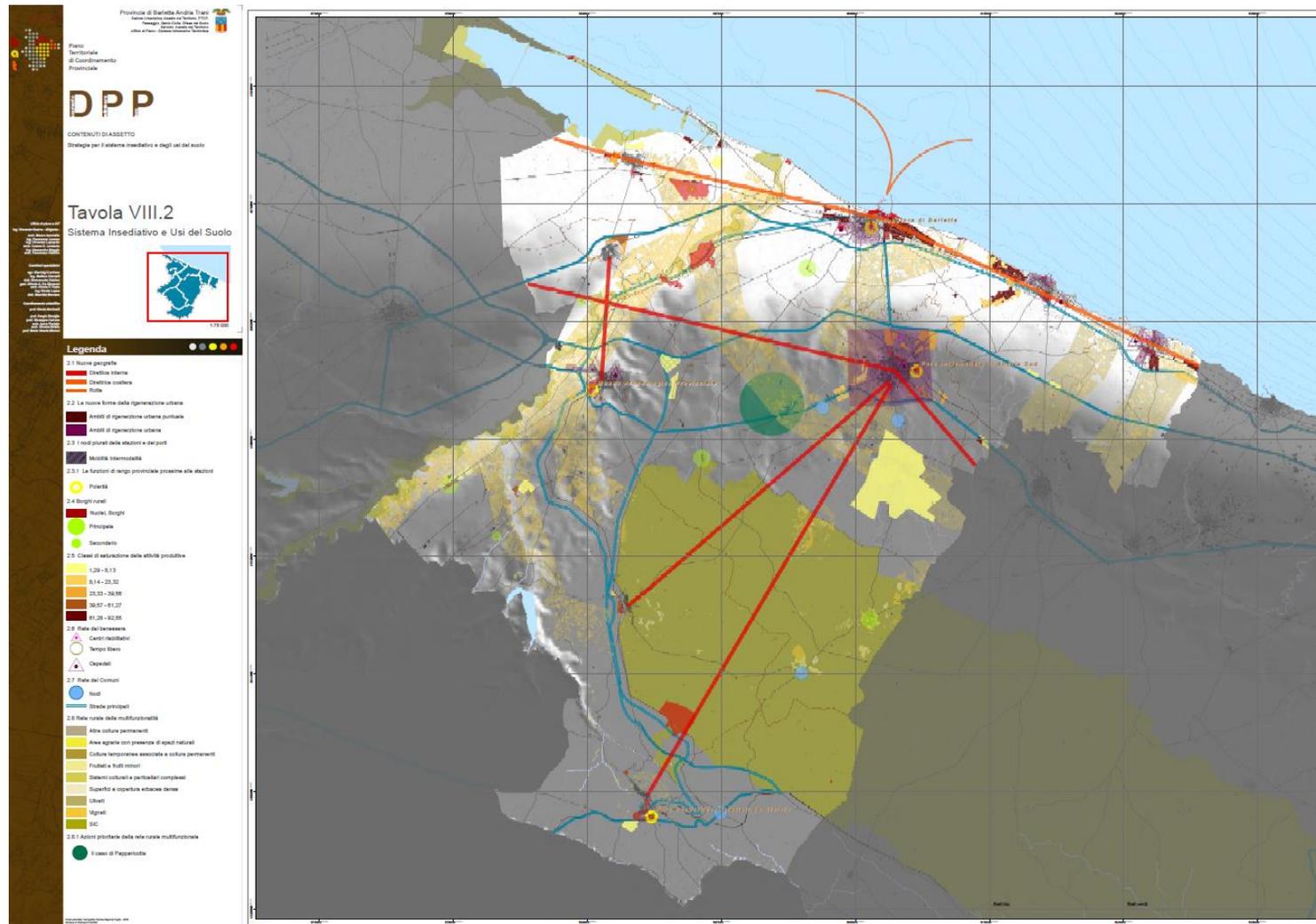


165

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

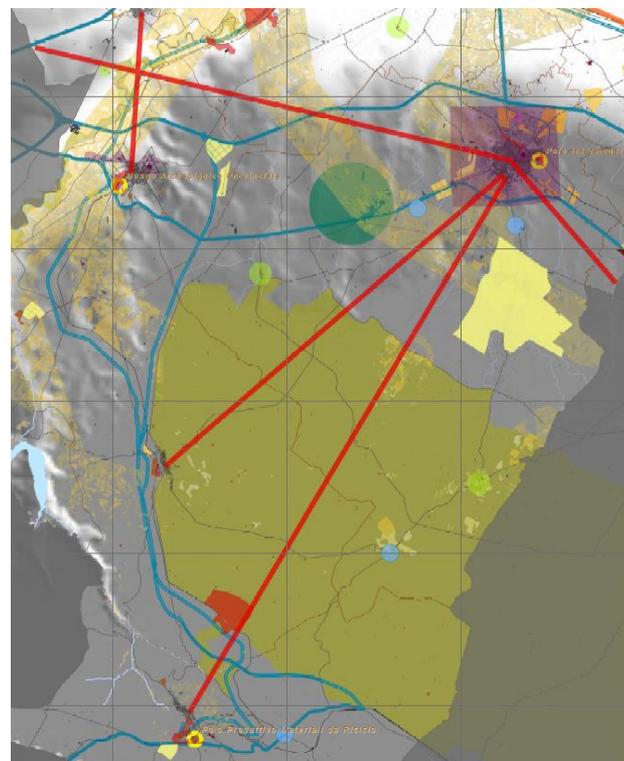


VIII. 2 LE STRATEGIE PER IL SISTEMA INSEDIATIVO E PER L'USO DEL SUOLO



21

“Nuove geografie”: Barletta cerniera per i collegamenti con le reti lunghe (portualità commerciale, Alta Capacità); Andria organizzazione territoriale interna.



22

“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.



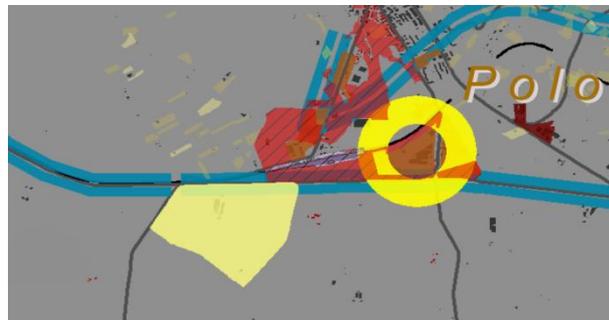
23

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.

231

Le funzioni di rango provinciale di prossimità alle stazioni ferroviarie:

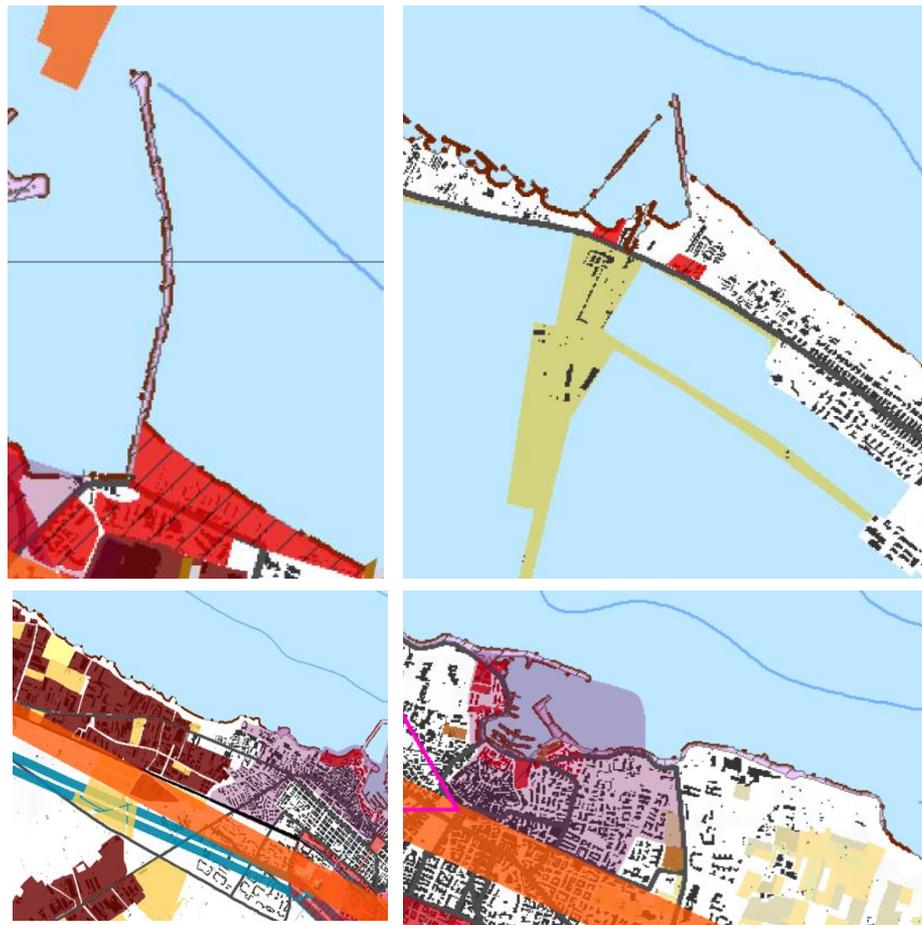
- *La distilleria di Barletta, l'incubatore PESCNEL, l'orto botanico;*
- *Museo Archeologico di Canosa;*
- *Il polo intermodale di Andria sud;*
- *Centro logistico a Spinazzola.*



232

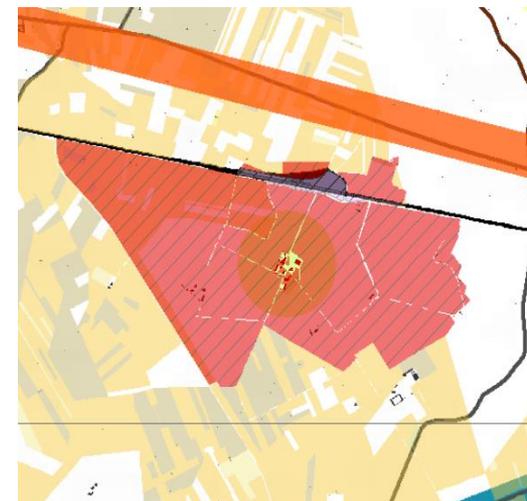
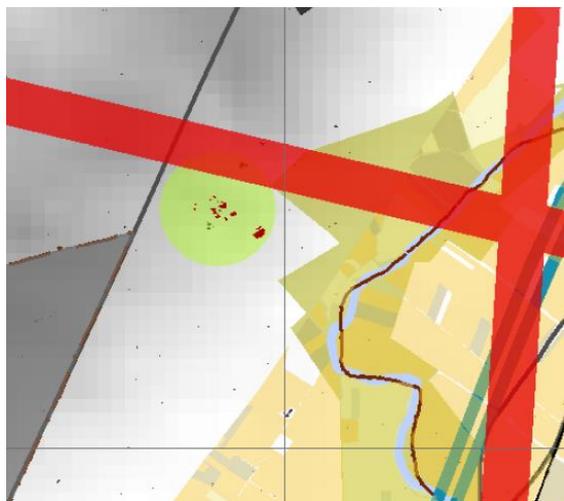
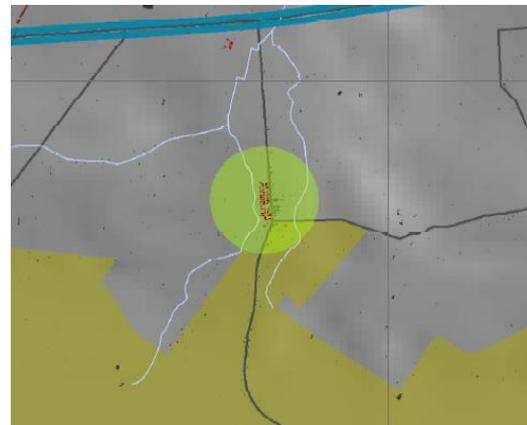
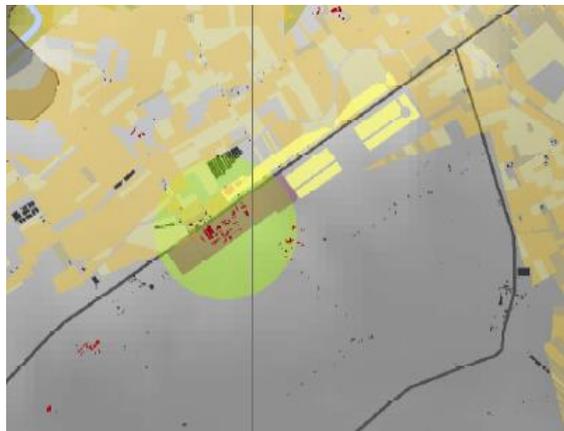
Le funzioni di rango provinciale di prossimità alla portualità turistica:

- *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.*
- *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.*



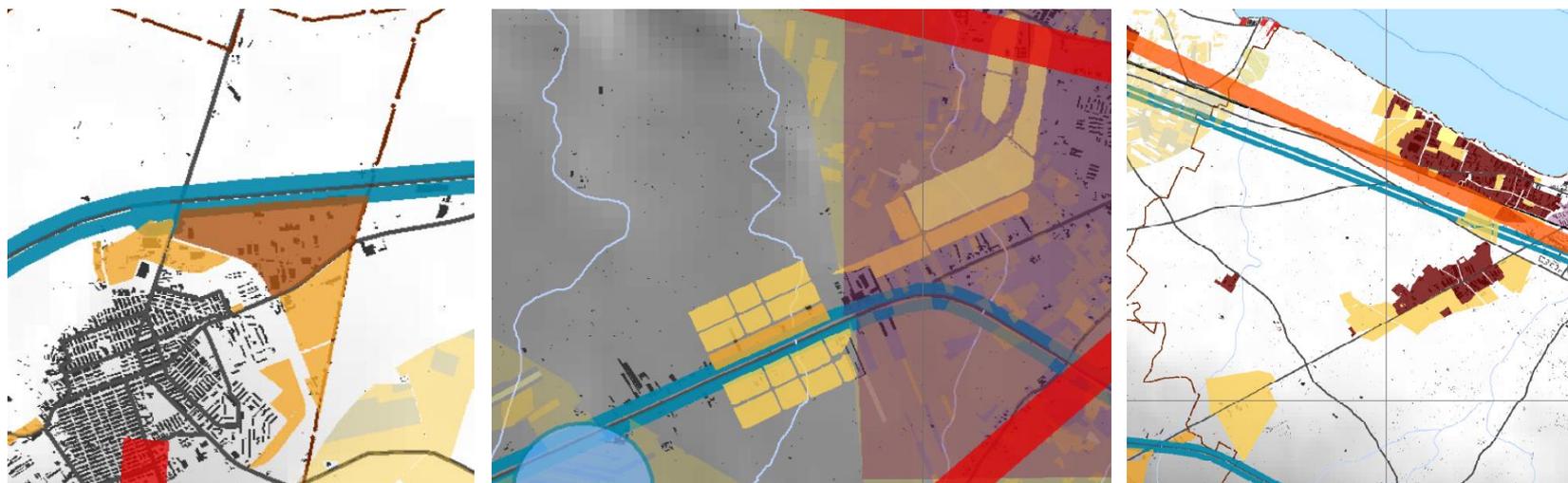
24

*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.).*



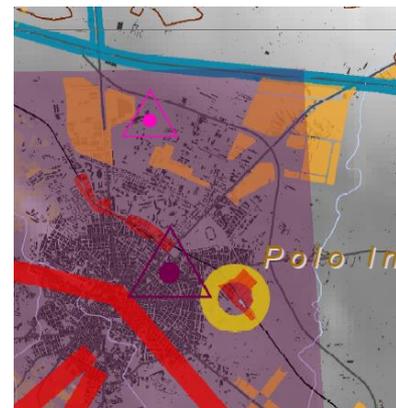
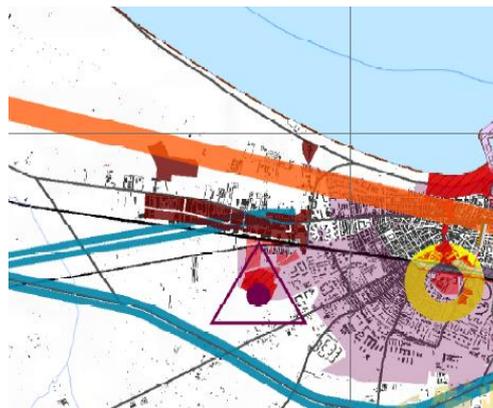
25

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.



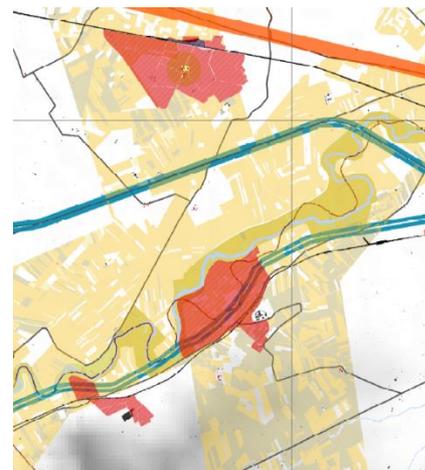
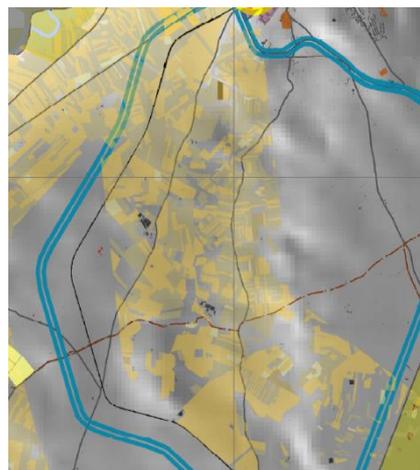
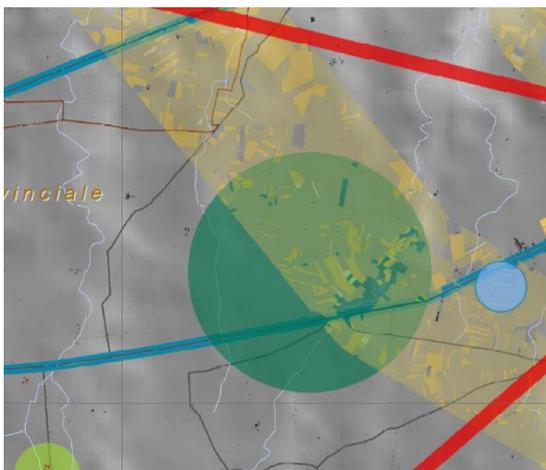
26

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 ciclopedonali costieri di Trinitapoli/Margherita.

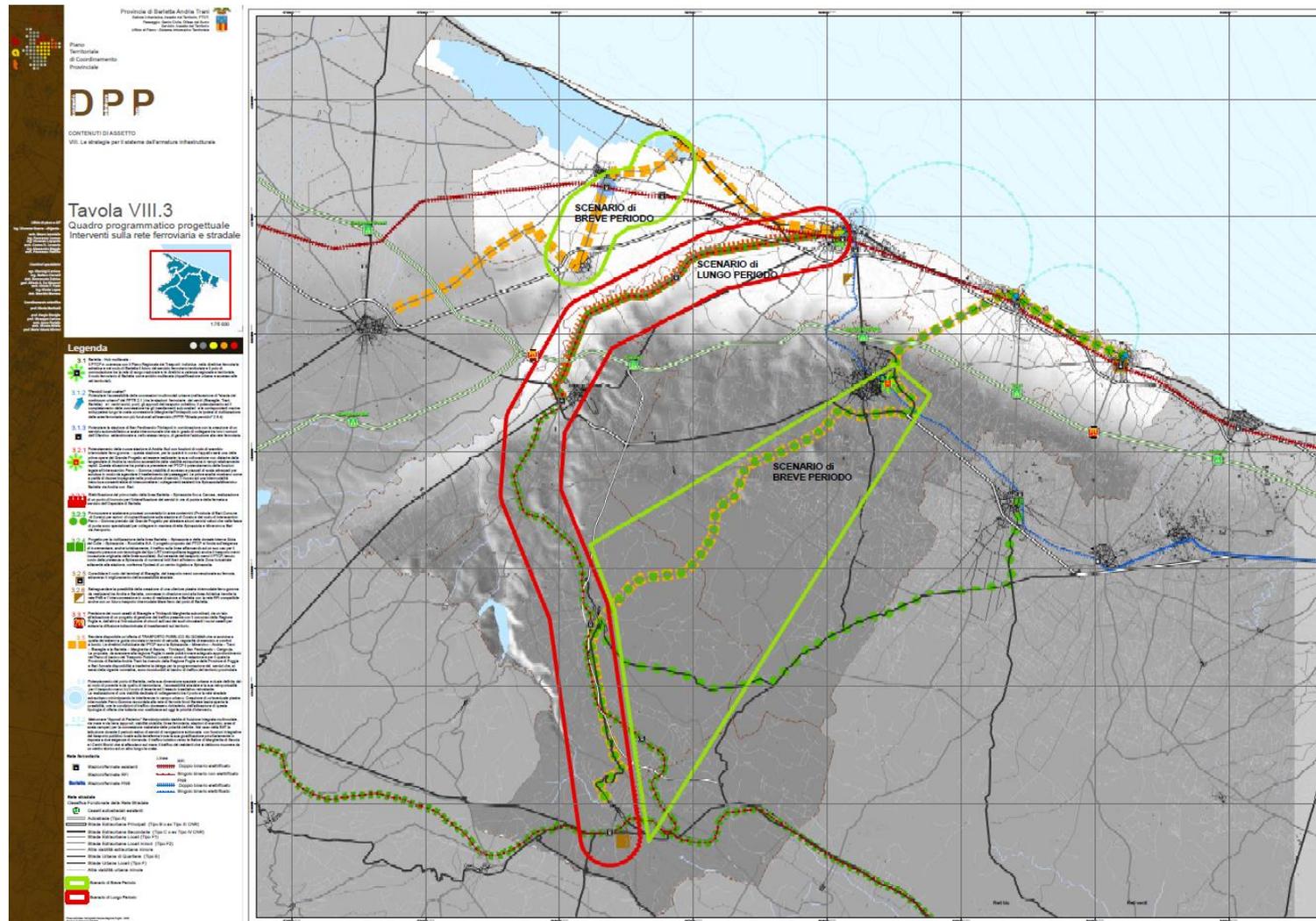


28

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).



VIII. 3 LE STRATEGIE PER IL SISTEMA DELL'ARMATURA INFRASTRUTTURALE



31

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).



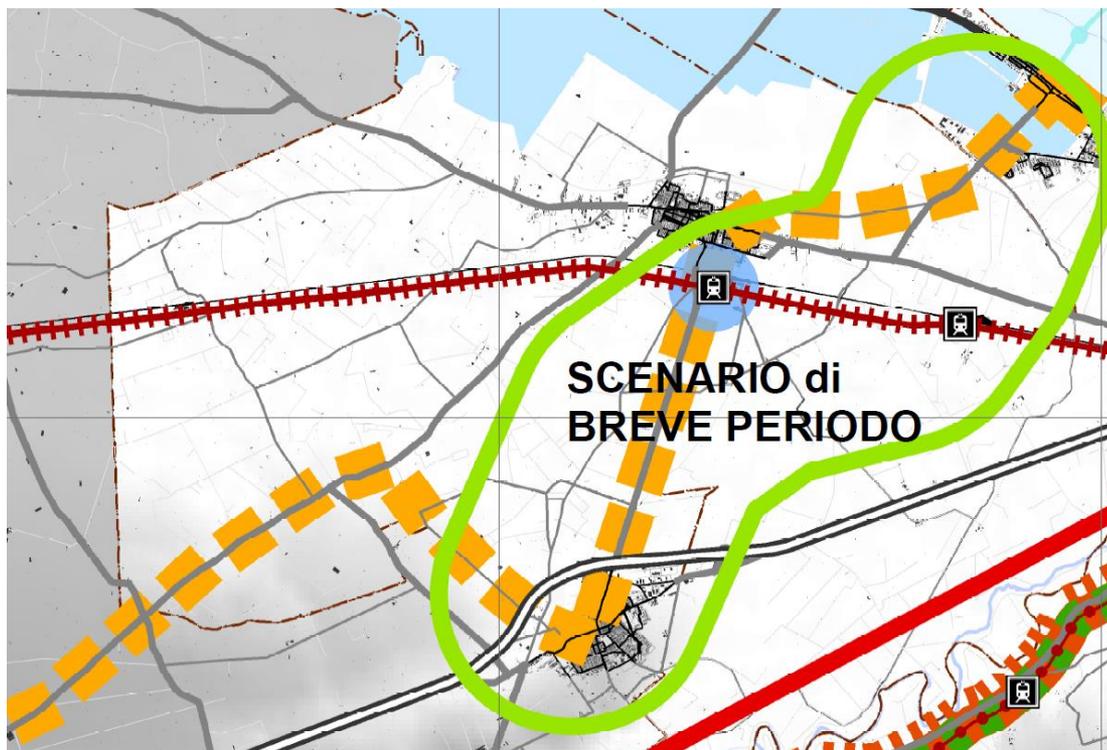
312

"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 connessione tra gli insediamenti sub-costieri e le corrispondenti marine sviluppatesi lungo la costa connessione (Margherita/Trinitaoli) con le ipotesi di riutilizzazione delle aree ferroviarie non più funzionali all'esercizio (PPTR "Strada pendolo" 2.5.4)



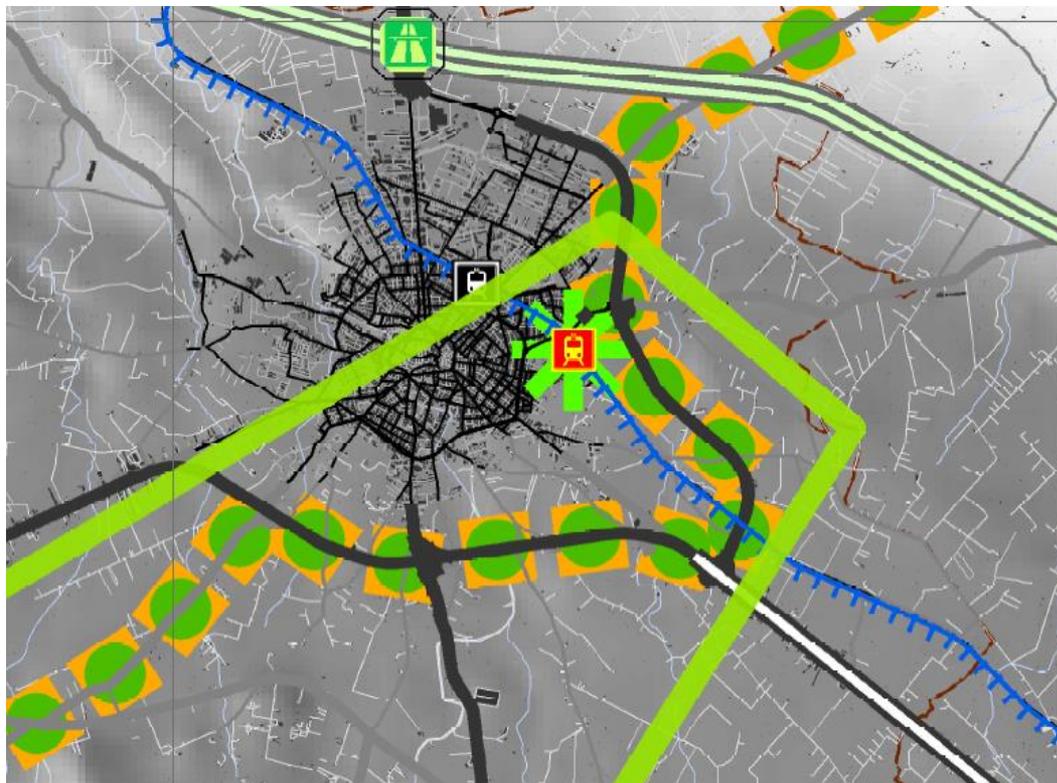
313

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.



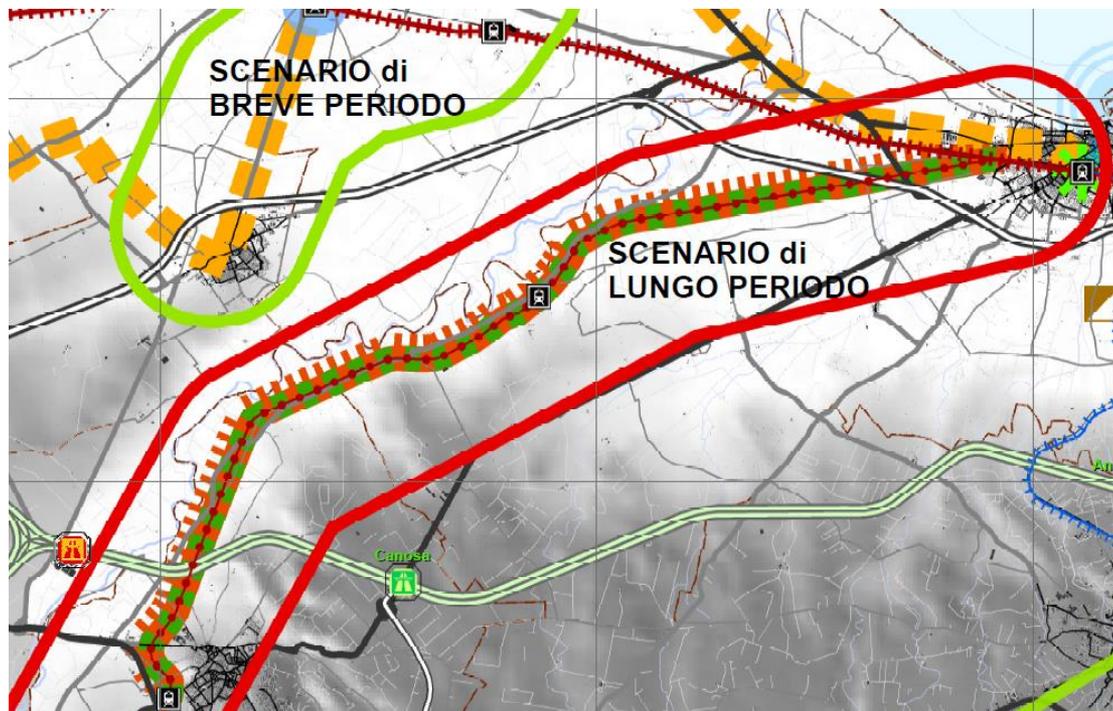
321

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.



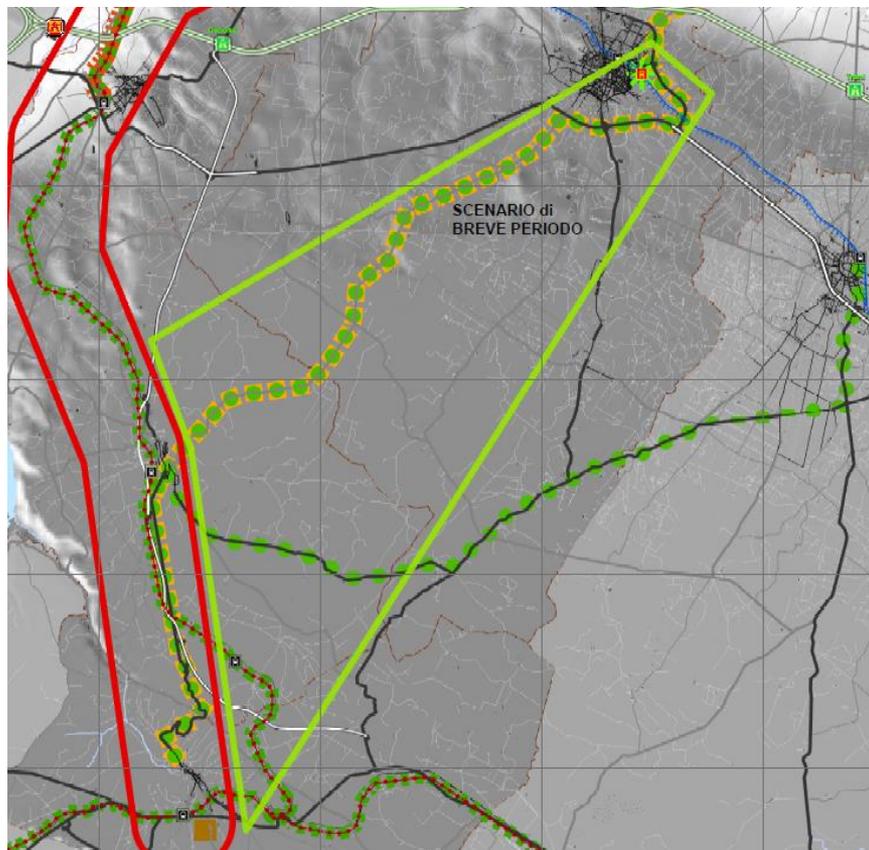
322

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.



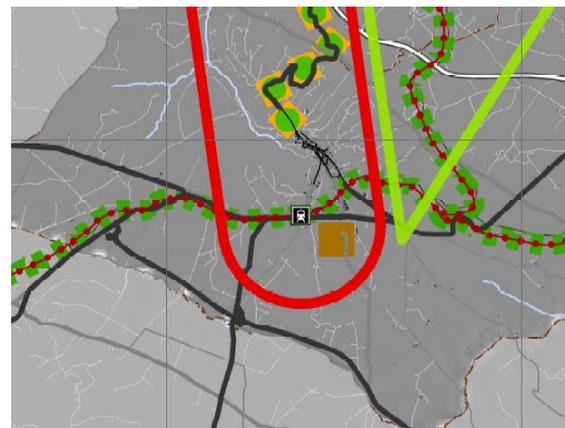
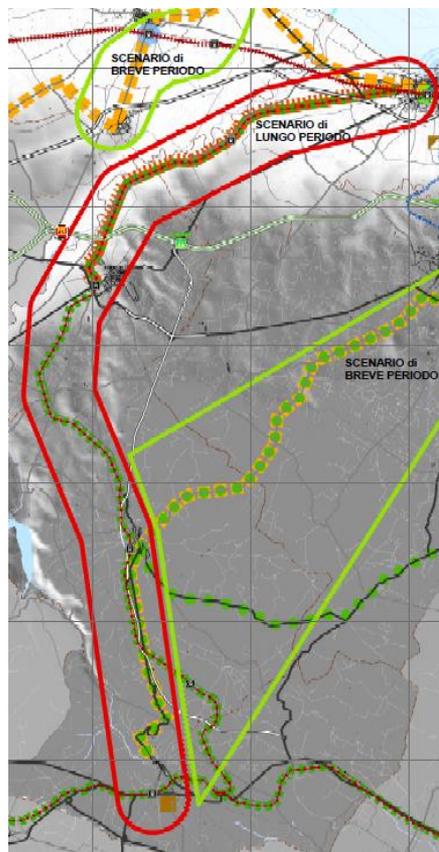
323

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..



324

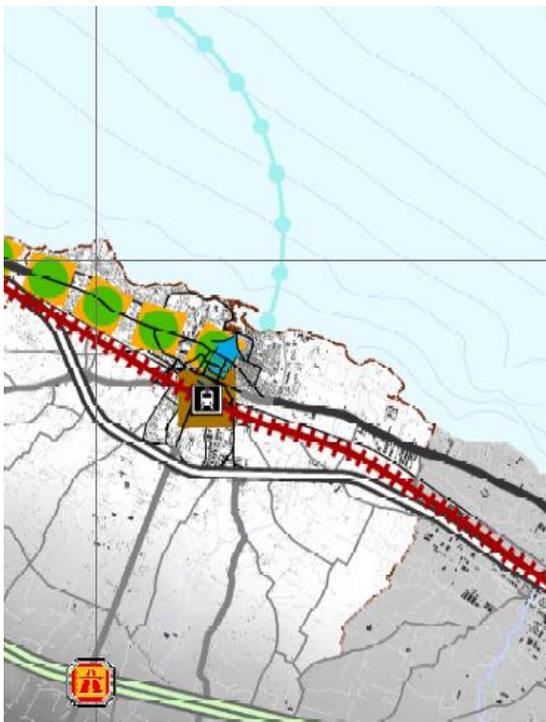
Progetto per la riutilizzazione della linea Barletta – Spinazzola e della dorsale interna Gioia del Colle – Spinazzola – Rocchetta S.A. Il progetto proposto dal PTCP si fonda sull'esigenza di incrementare, anche turisticamente, il traffico sulla linea affiancando ad un suo uso per il trasporto persone 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..



VIII. 3 LE STRATEGIE PER IL SISTEMA DELL'ARMATURA INFRASTRUTTURALE

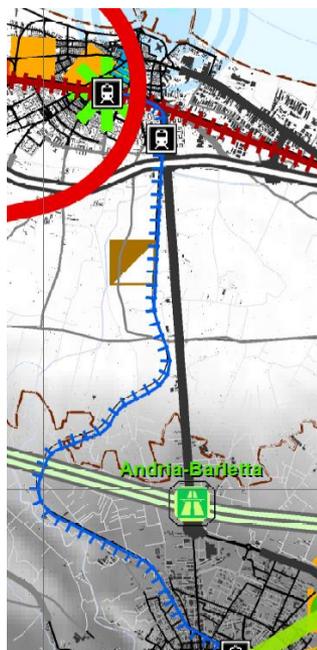
325

Consolidare il ruolo del terminal di Bisceglie, del trasporto merci convenzionale su ferrovia, attraverso il miglioramento dell'accessibilità stradale.



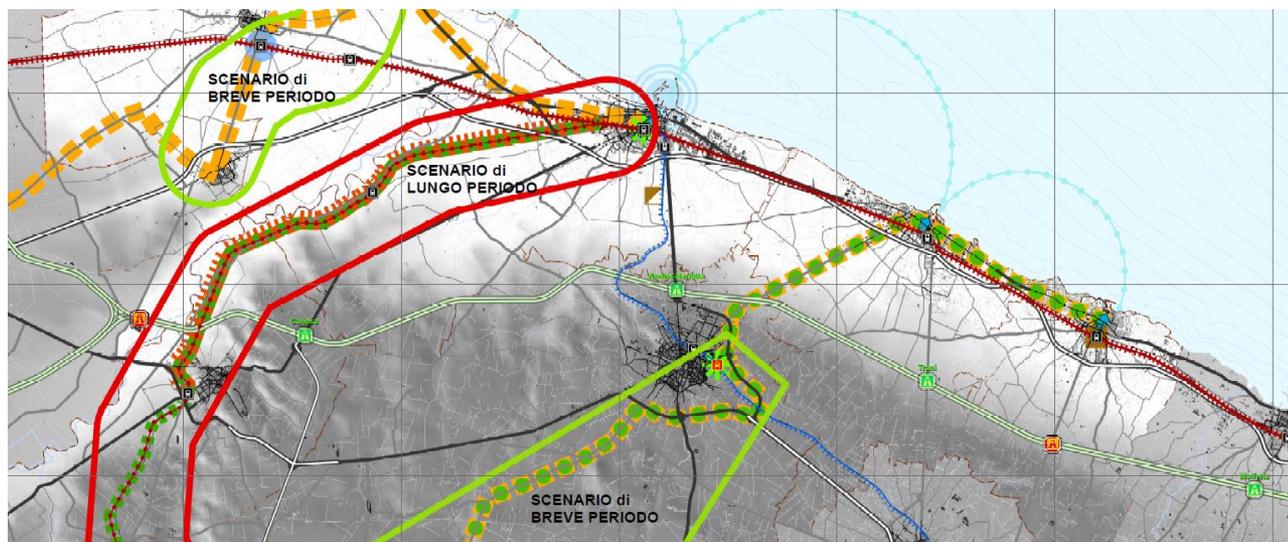
326

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.



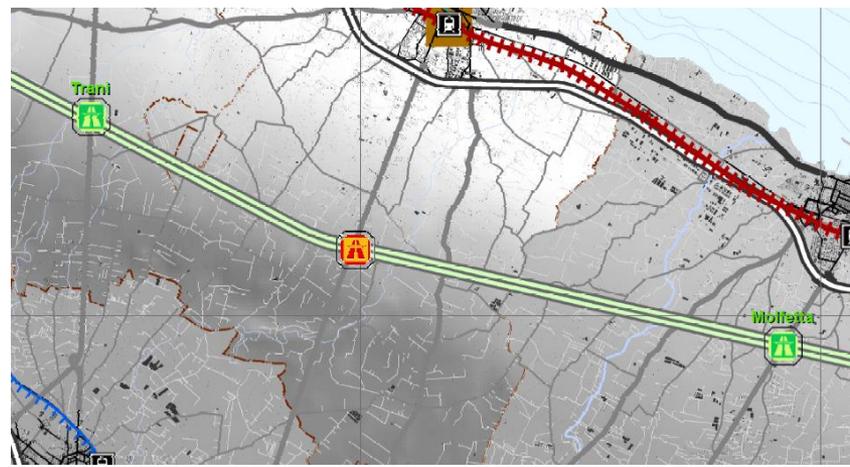
33

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. .



331

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..



34

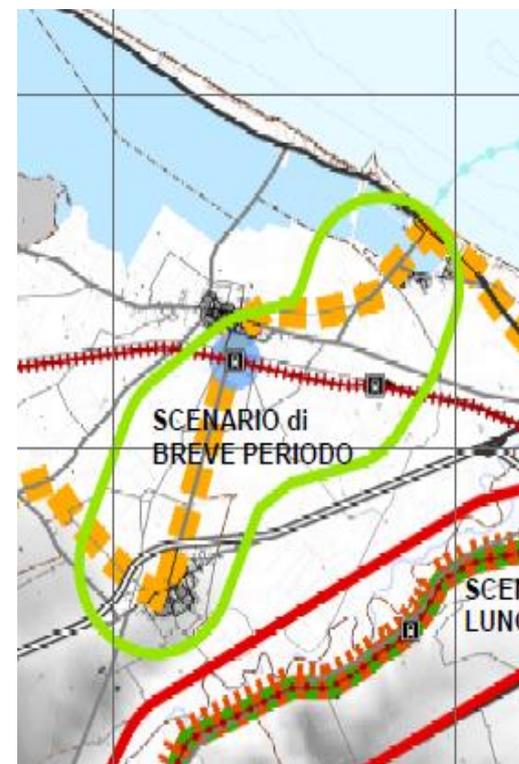
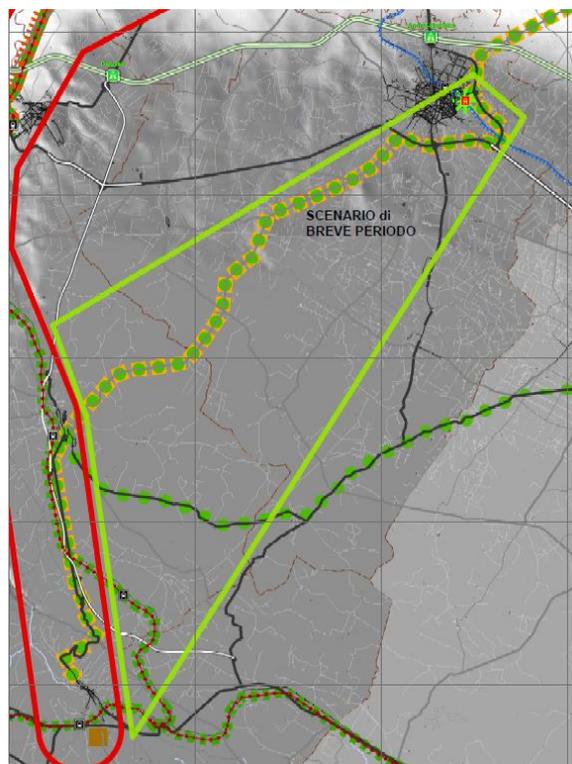
Il PTCP, in un quadro di risorse scarse a livello nazionale, si orienta a promuovere interventi calibrati con le reali esigenze di traffico evitando sovradimensionamenti e privilegiando l'effetto rete piuttosto che la concentrazione dei flussi su un unico itinerario. Gli interventi saranno declinati rispetto alle valenze di riqualificazione 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 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)

35

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.



36

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 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.



37

La strategia per la mobilità lenta provinciale si organizza preliminarmente attorno ai principali itinerari che nel Sistema Ambientale e Culturale provinciale "Terer Dimedee" 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.

