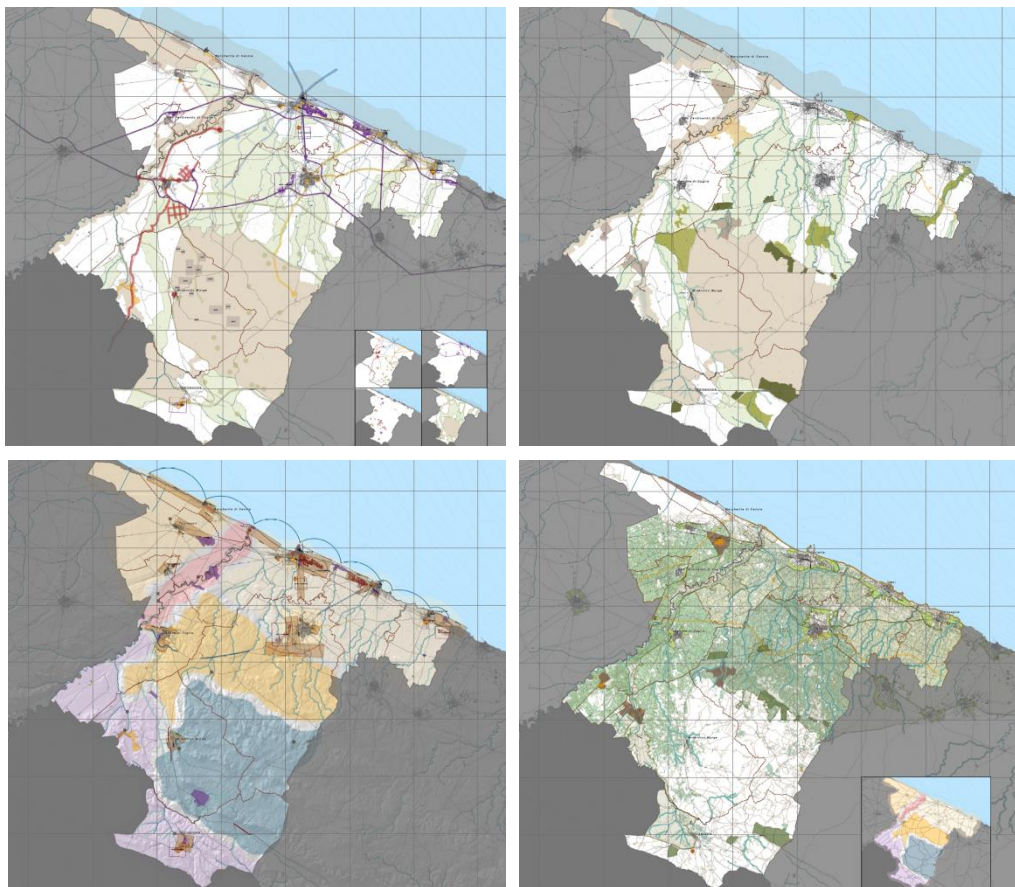




Lo SCHEMA di Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Barletta Andria Trani

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 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

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

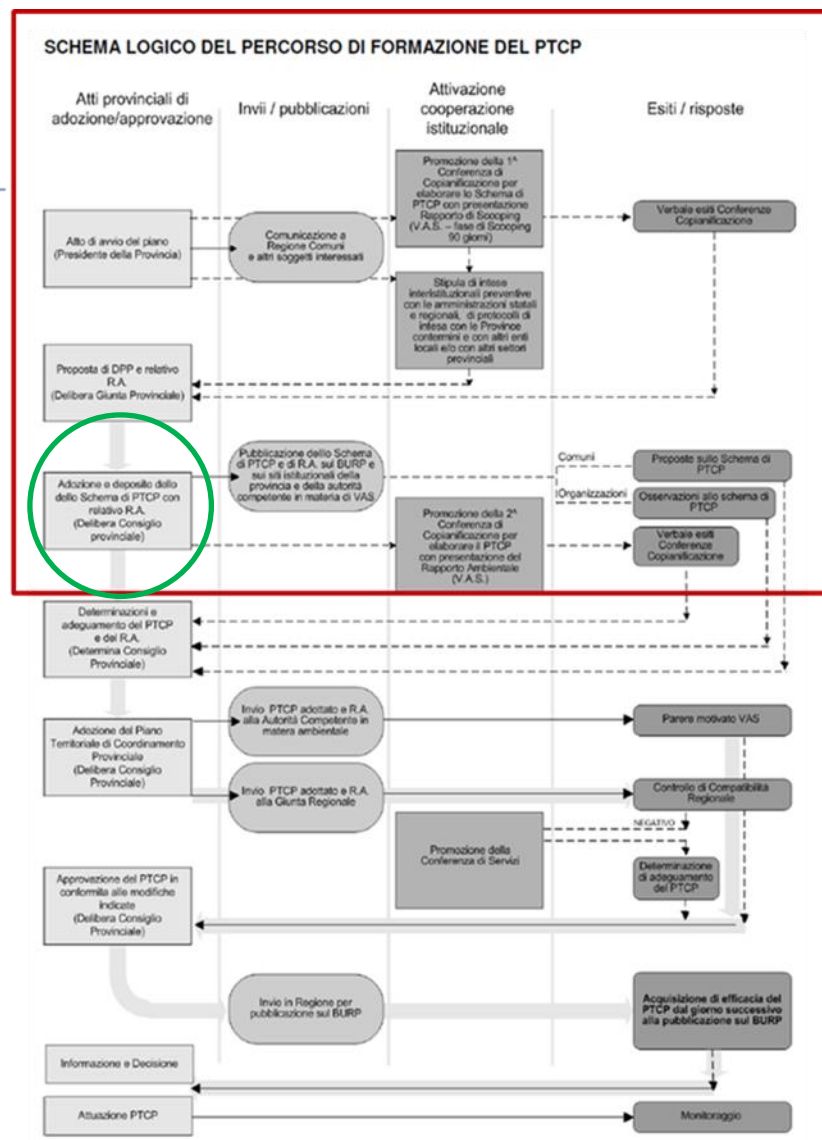
Arch. Stefania Cascella

Arch. Luigi Guastamacchia

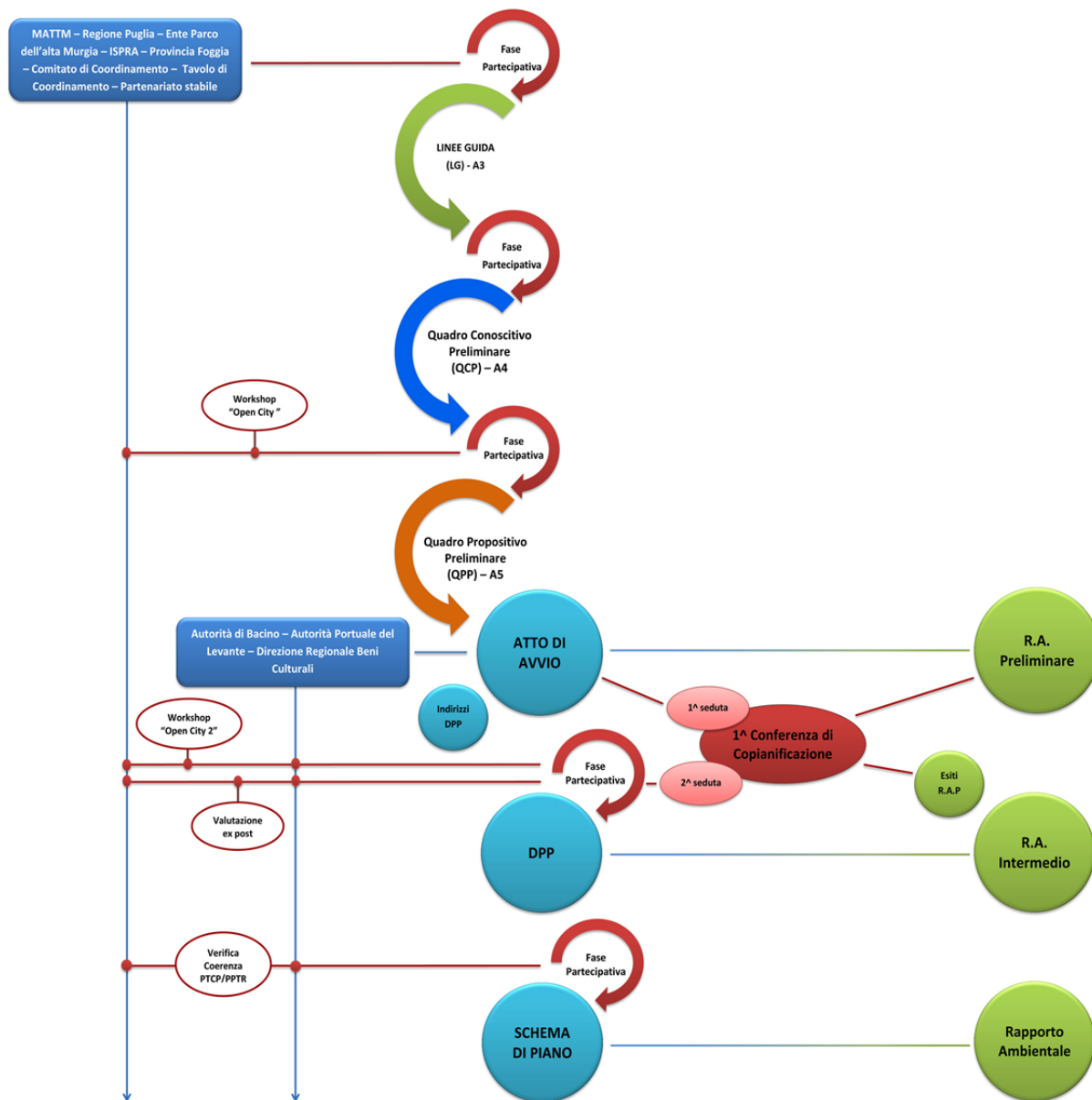
Arch. Anna Floriello

...al punto del processo

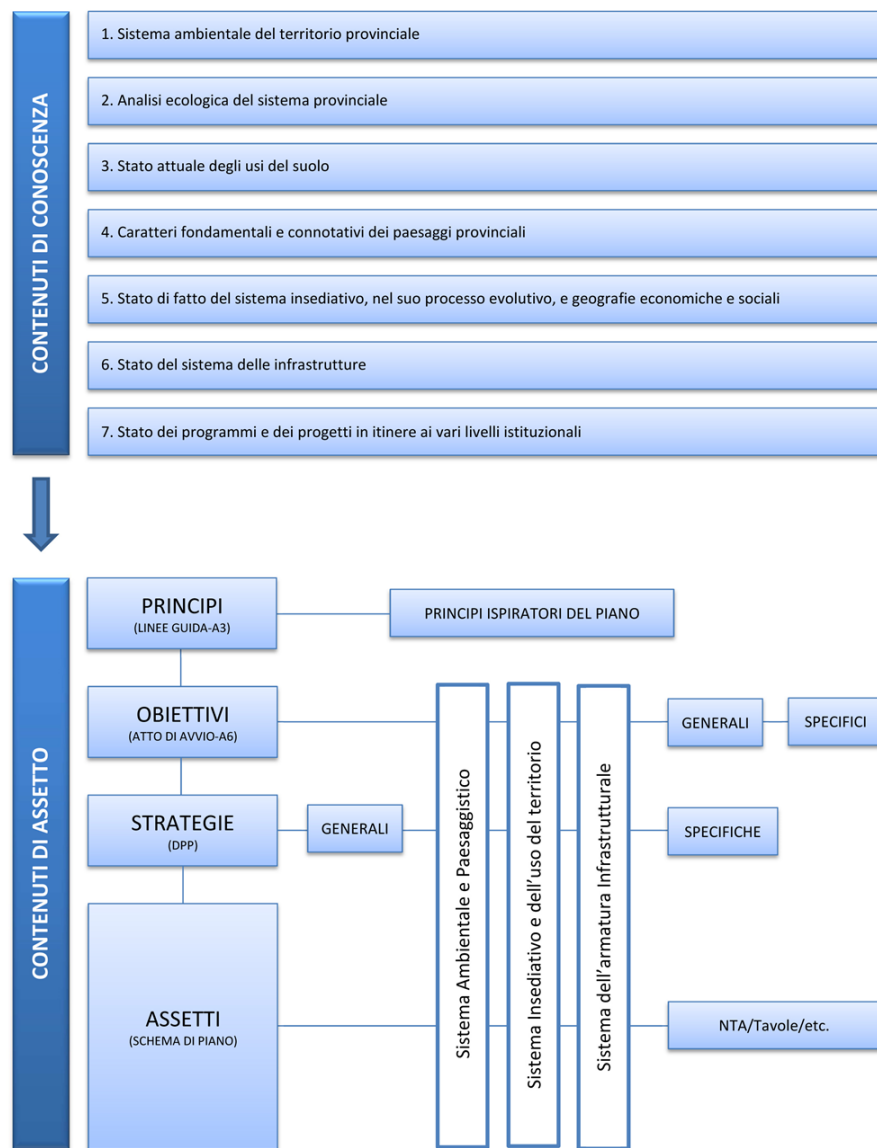
Linee Guida (A3)
 Quadro Conoscitivo Preliminare (A4)
 Quadro Propositivo Preliminare (A5)



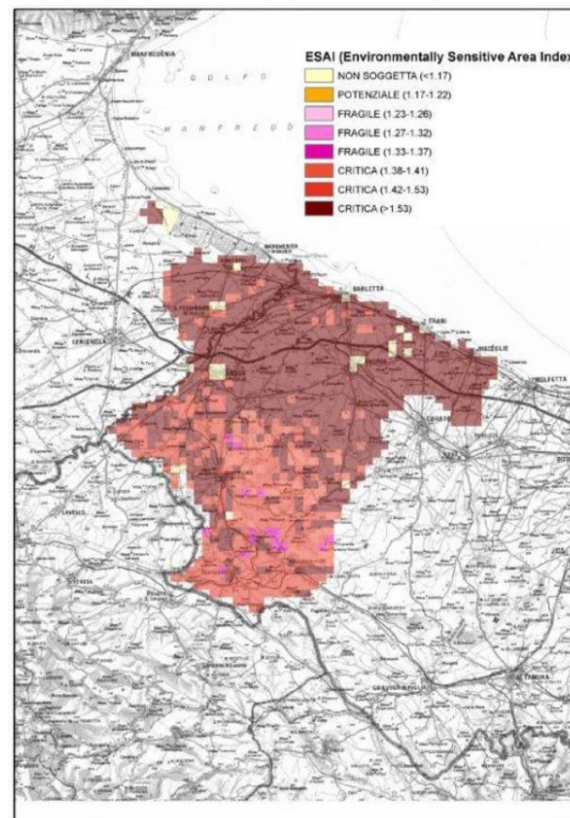
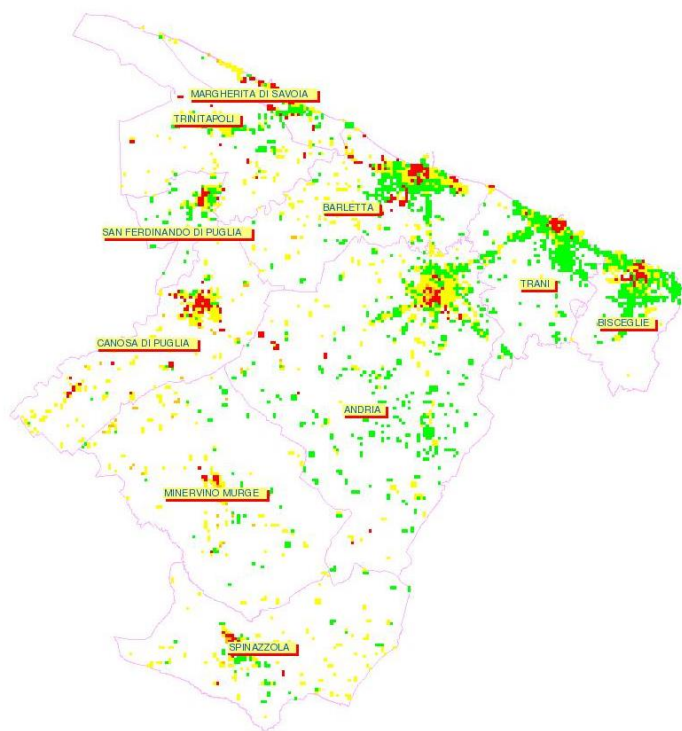
Concertazione/Partecipazione



Articolazione



I Contenuti di Conoscenza dello SCHEMA di PIANO

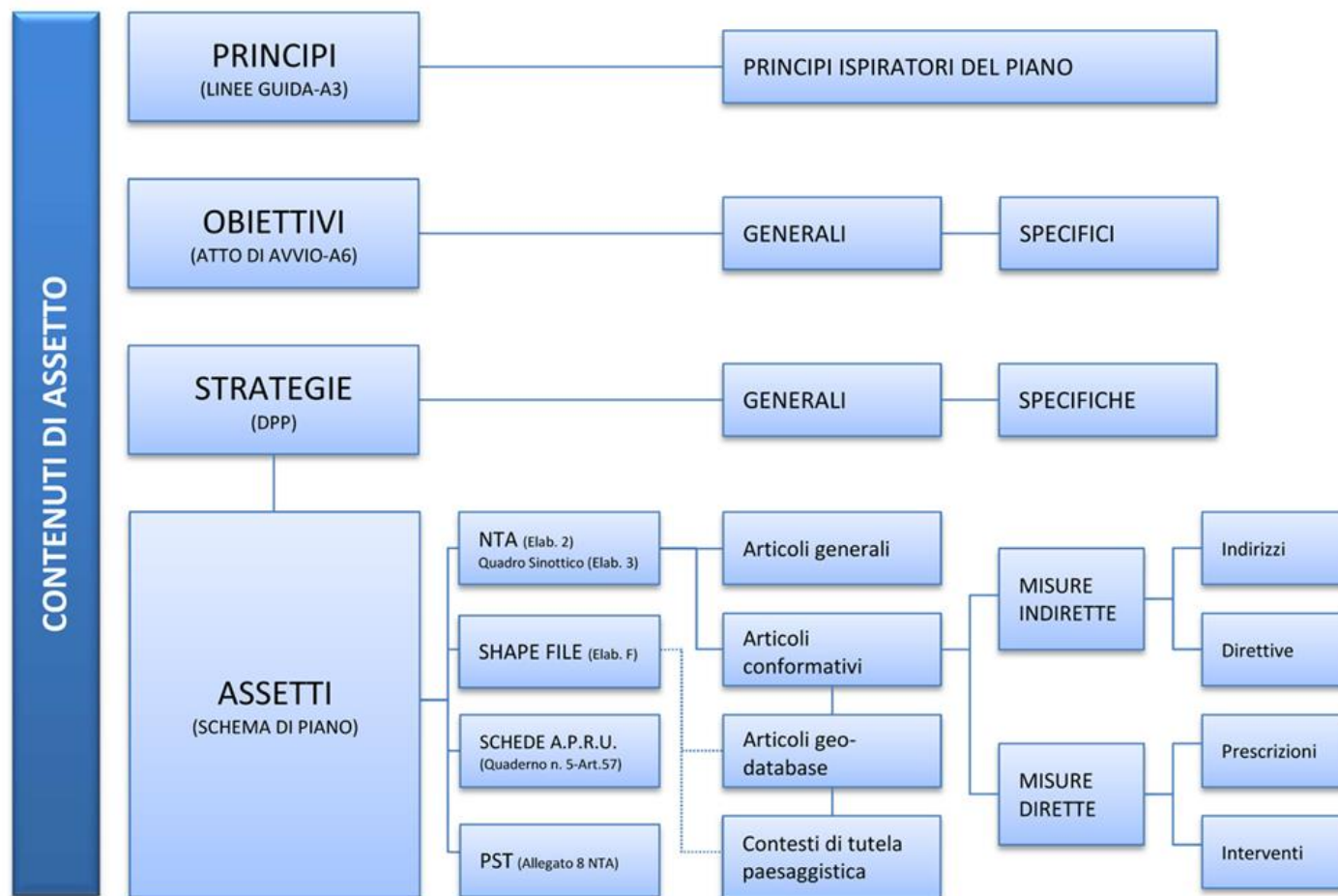


Indice "ESI" – distribuzione provinciale (elaborazione SIT/Ufficio di Piano)

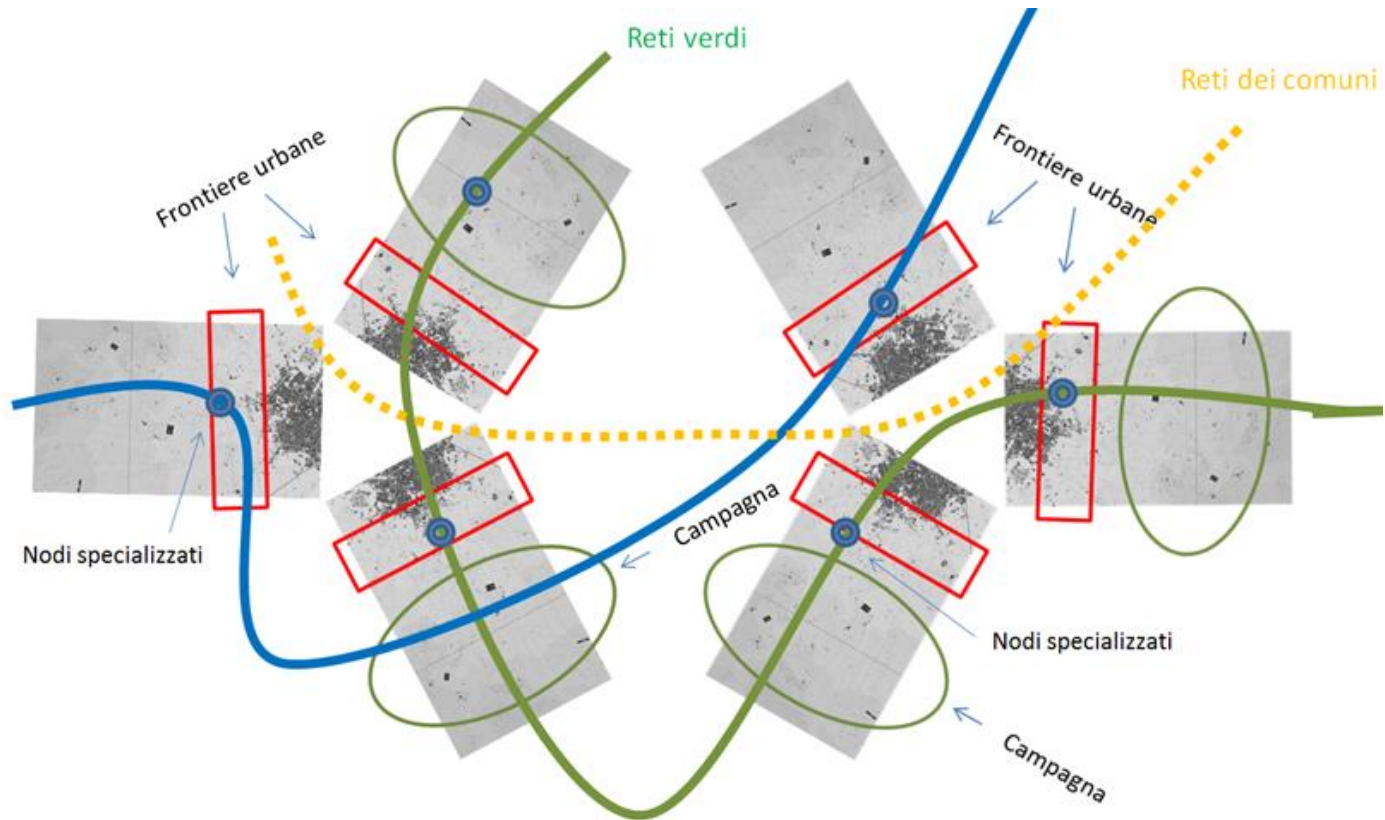
Le principali integrazioni apportare nello SCHEA di PIANO rispetto al DPP sono:

- 1) *Pericolosità sismica del territorio provinciale*
- 2) *La declinazione alla scala provinciale degli studi per l'individuazione delle aree a rischio desertificazione*

I Contenuti di Assetto



I Contenuti di Assetto



I Contenuti di Assetto

TITOLO II – SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

CAPO I. –DISPOSIZIONI GENERALI PER IL SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

CAPO II. – DISPOSIZIONI SPECIALI ED OPERATIVE

Sezione I Componente abiotica – integrità fisica

Sezione II Componente biotica – integrità ecologica e delle qualità agro-ambientali

Sezione III Componente dell'identità storico - culturale del territorio e dei valori percettivi

TITOLO III – SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL TERRITORIO

CAPO I. - DISPOSIZIONI GENERALI PER IL SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL TERRITORIO

CAPO II. - DISPOSIZIONI SPECIALI ED OPERATIVE

Sezione I Rigenerazione urbana

Sezione II Patto “Città-Campagna”

Sezione III Insediamenti per le attività produttive

TITOLO VI – SISTEMA DELL'ARMATURA INFRASTRUTTURALE

CAPO I. DISPOSIZIONI GENERALI PER IL SISTEMA DELL'ARMATURA INFRASTRUTTURALE

CAPO II. DISPOSIZIONI SPECIALI ED OPERATIVE

Sezione I Rete stradale

Sezione II Rete Ferroviaria

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

Sezione IV Trasporto marittimo e Portualità

Sezione V Sistema Logistico Provinciale

Sezione VI Mobilità lenta

Assetti per il SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO

NTA

Sezione I. Componente abiotica – integrità fisica

- Art. 31. Difesa del suolo
- Art. 32. Fenomeni di erosione della linea di costa
- Art. 33. Contesti idro-geo-morfologici di tutela paesaggistica
- Art. 34. Indirizzi per il recupero delle aree di cava esaurite
- Art. 35. Ciclo delle acque
- Art. 36. Aree interessate da fenomeni di vulnerabilità degli acquiferi
- Art. 37. Rigenerazione ecologico/idraulica dei corsi d'acqua superficia
- Art. 38. Contratto del fiume Ofanto
- Art. 39. Rigenerazione ecologica e idrogeomorfologica dei sistemi di transizione costiera
- Art. 40. Pericolosità sismica

Sezione II. Componente biotica – integrità ecologica e delle qualità agro-ambientali

- Art. 41. Contesti ecosistemici-ambientali di tutela paesaggistica
- Art. 42. Rete Ecologica Provinciale
- Art. 43. Barriere infrastrutturali e interferenze con la Rete Ecologica Provinciale
- Art. 44. Attuazione della Rete Ecologica Provinciale
- Art. 45. Proposta di nuovi ambiti di tutela naturalistica
- Art. 46. Sistemi marino-costieri
- Art. 47. Ambiti destinati all'attività agricola d'interesse strategico
- Art. 48. Bonifica di siti inquinati

Sezione III. Componente dell'identità storico - culturale del territorio e dei valori percettivi

- Art. 49. Reti per la tutela e la fruizione collettiva dei beni culturali: URBS
- Art. 50. Indirizzi per la tutela e la fruizione degli ECOMUSEI Provinciali
- Art. 51. Contesti antropici e storico-culturali di tutela paesaggistica
- Art. 52. Aree gravemente compromesse o degradate
- Art. 53. Il Sistema Tratturale Provinciale
- Art. 54. Inserimento paesaggistico delle infrastrutture

Atlante Cartografico

A.1 – DIFESA DEL SUOLO -

A.2 – CONTESTI IDRO-GEO-MORFOLOGICI-
Quaderno 1

A.1 – DIFESA DEL SUOLO -

A.2 – CONTESTI IDRO-GEO-MORFOLOGICI-

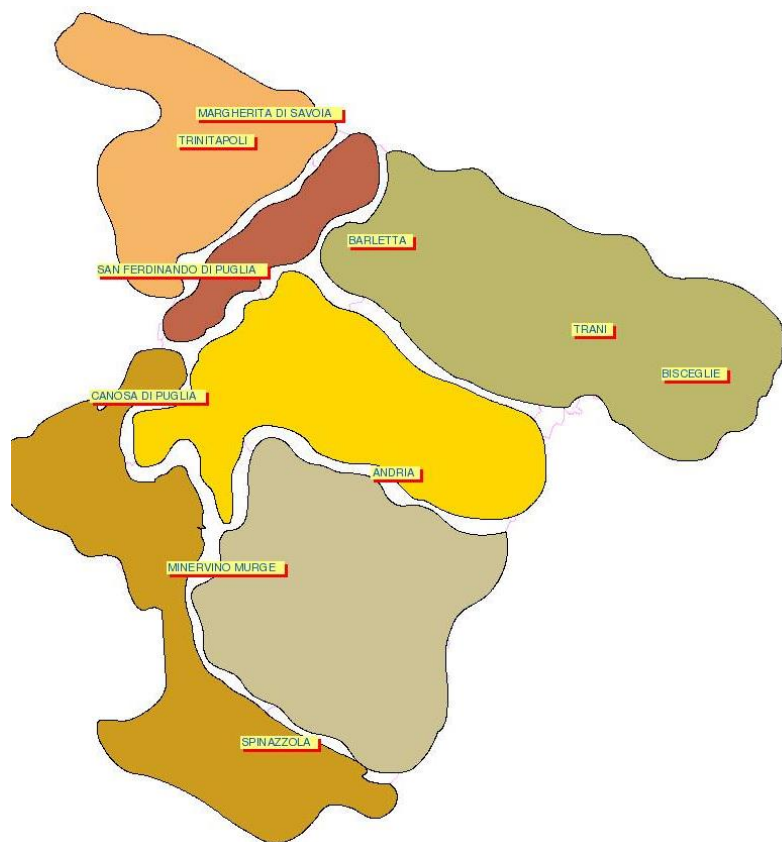
A.2 – CONTESTI IDRO-GEO-MORFOLOGICI-

Cfr. Tav. I.5.4 (Contenuti di Conosenza)

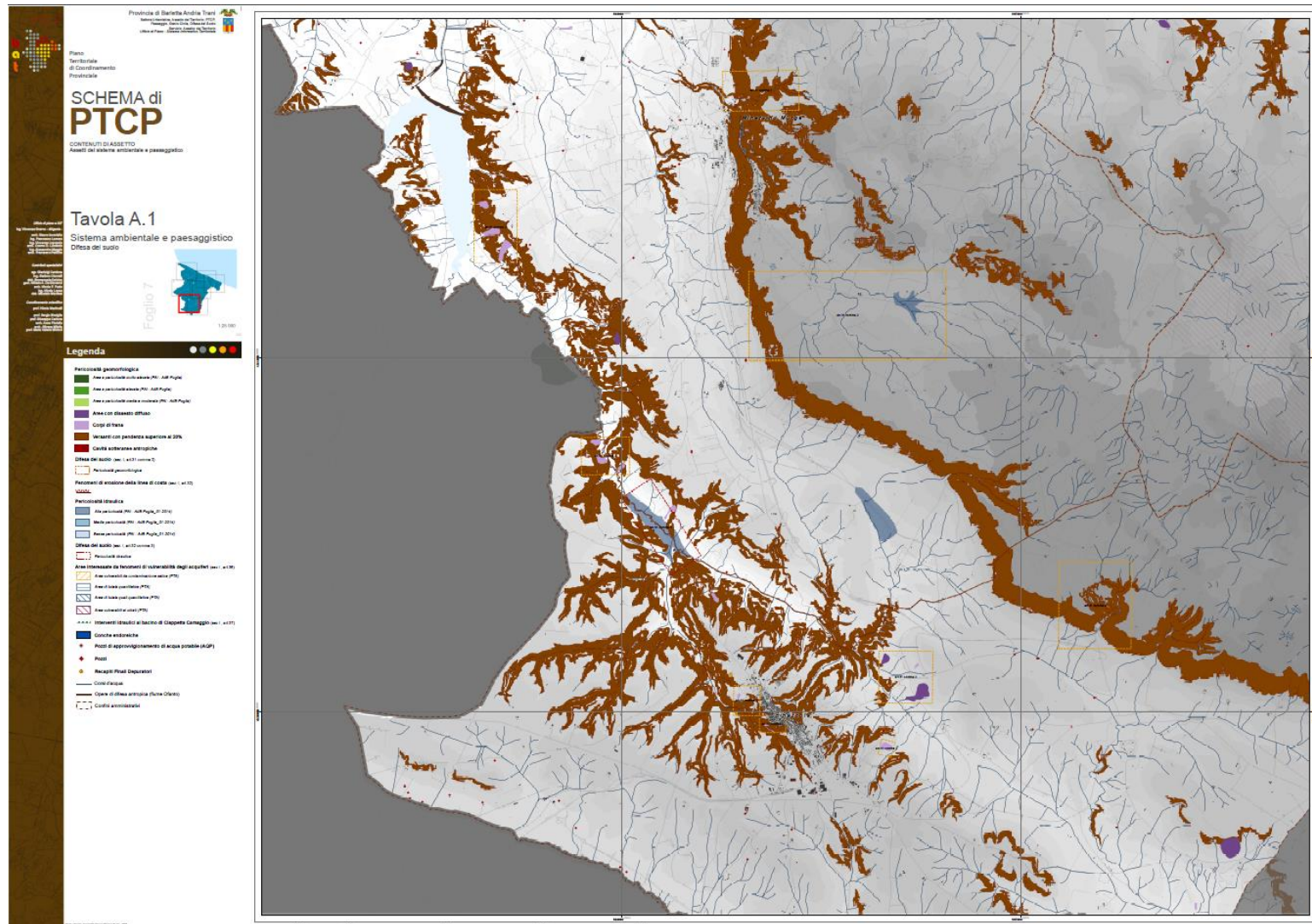
A.3 – CONTESTI ECOSISTEMICI-AMBIENTALI-

A.4 - CONTESTI ANTROPICI E STORICO-
CULTURALI -

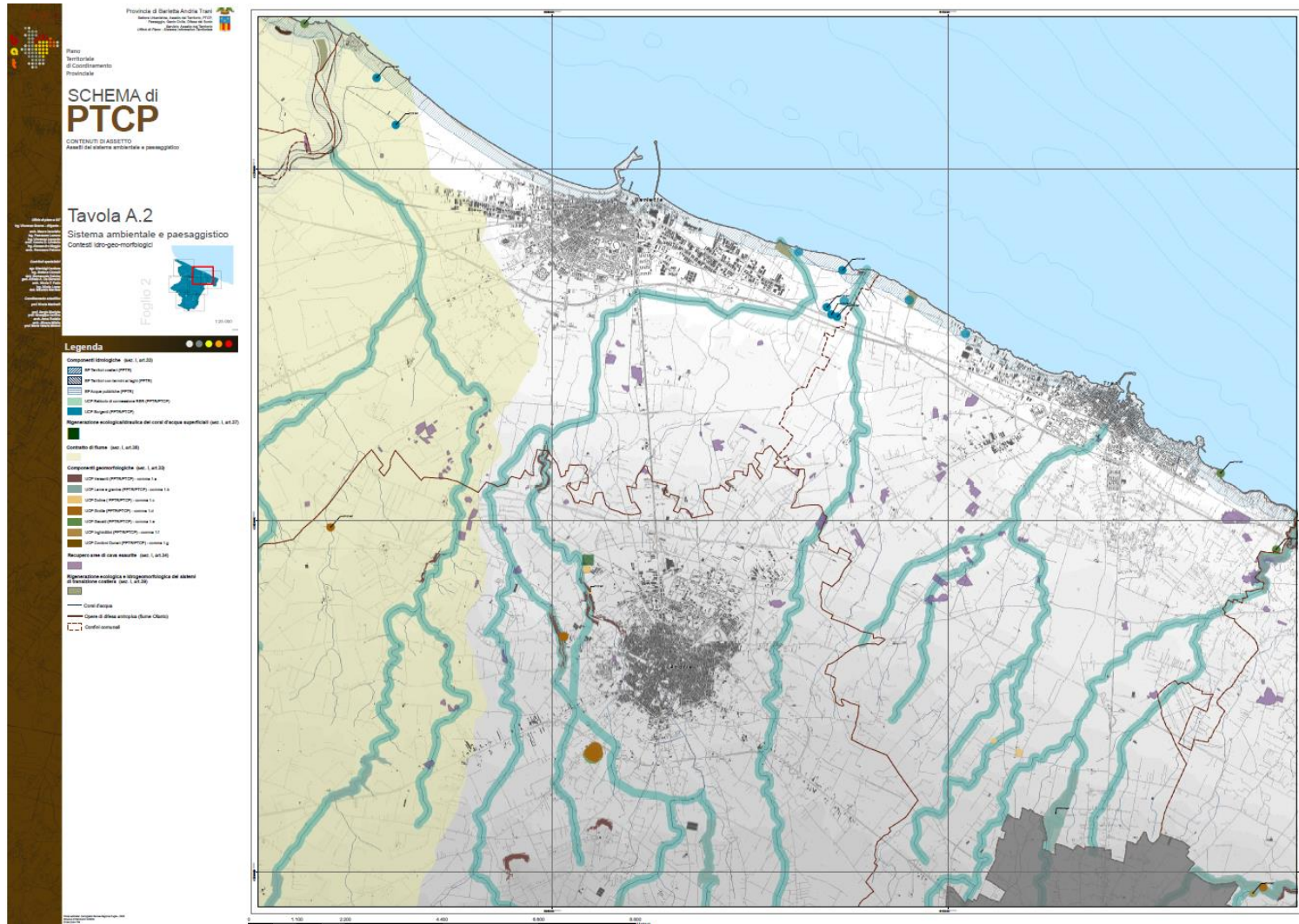
Assetti per il SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO 1/



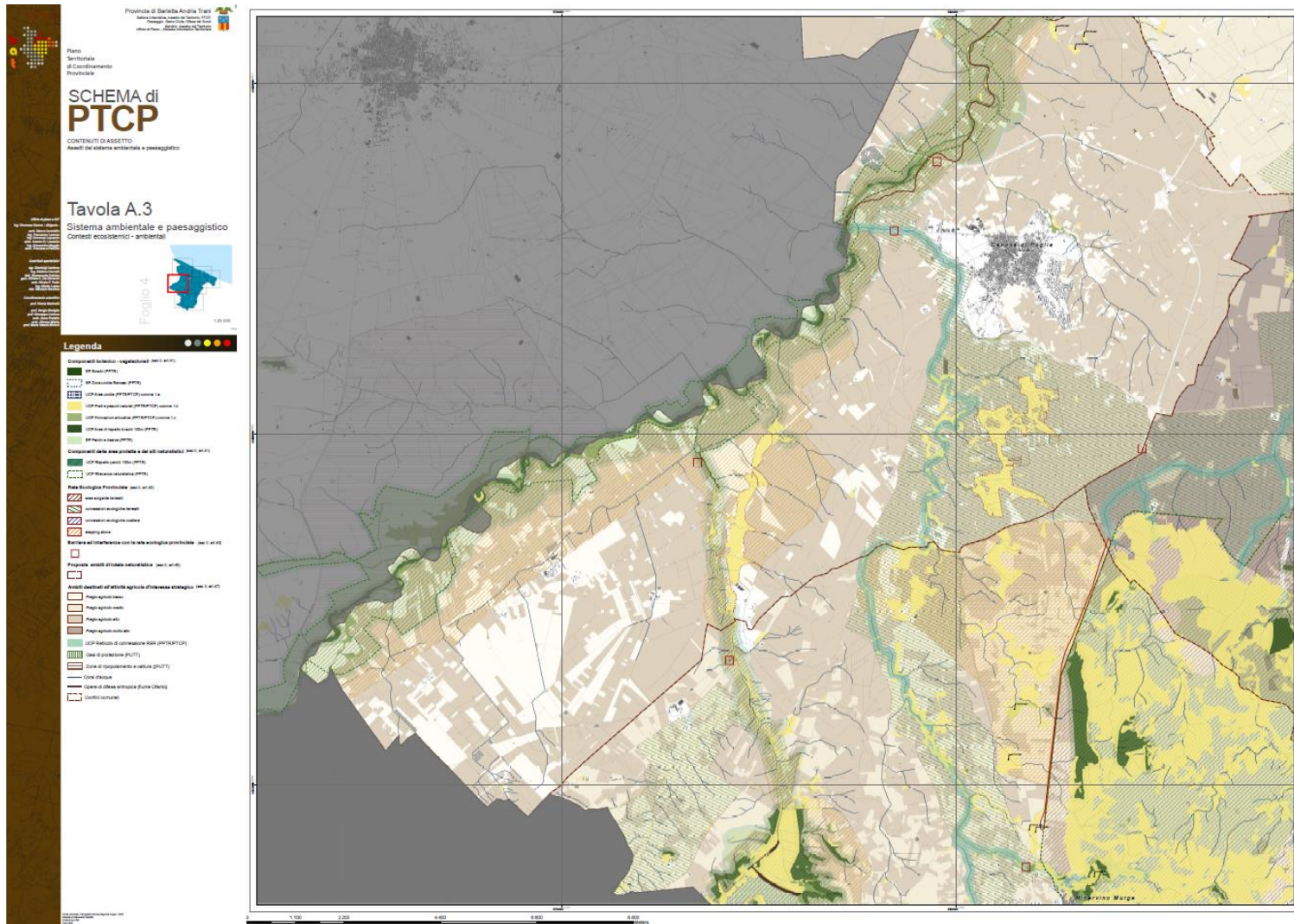
Assesti per il SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO 2/ -Difesa del suolo



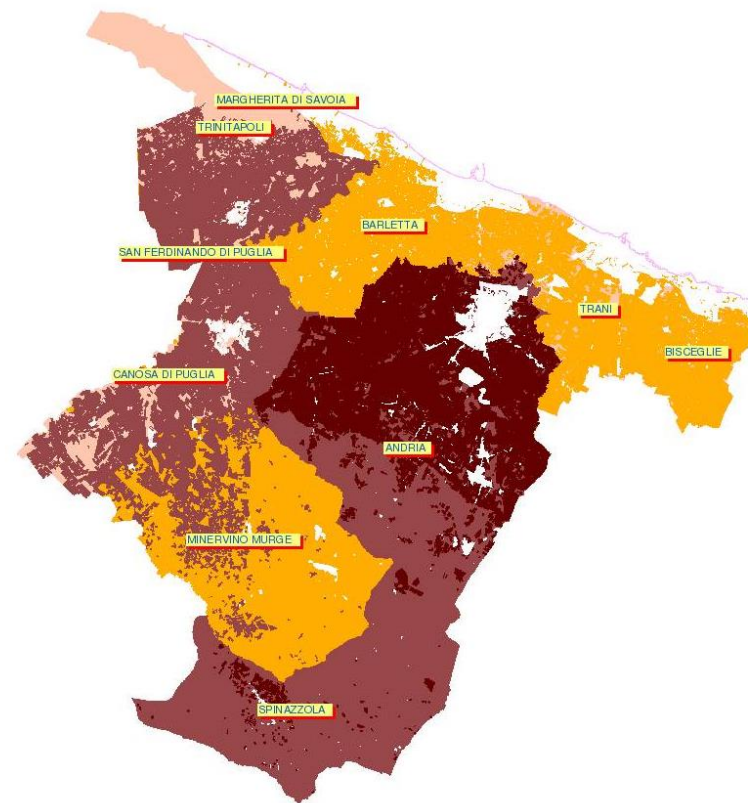
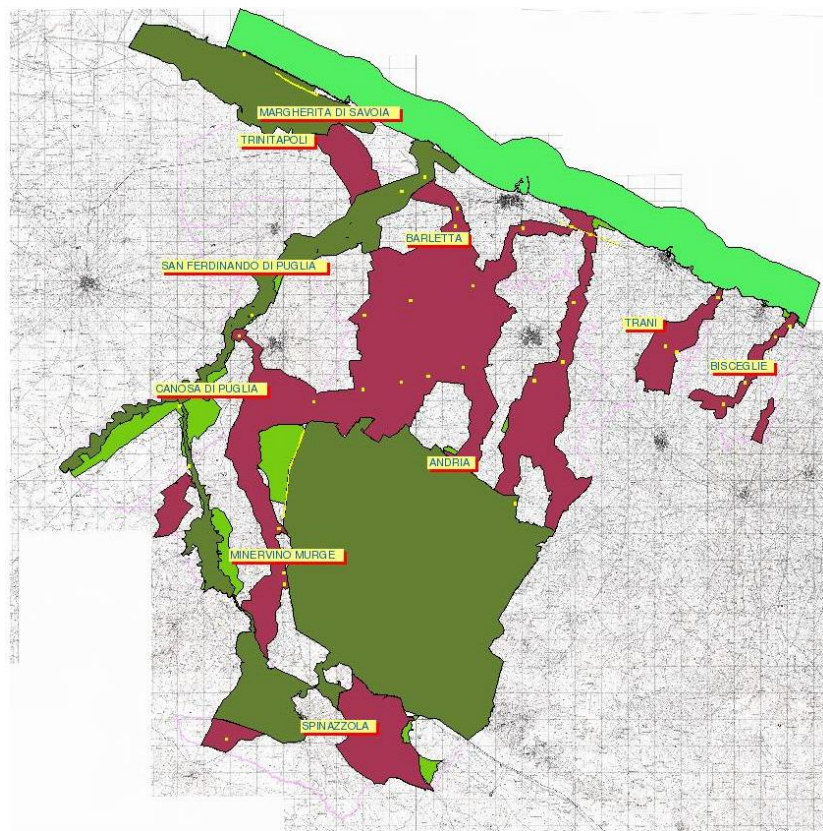
Assetti per il SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO 3/ Contesti idro-geo-morfologici di tutela paesaggistica



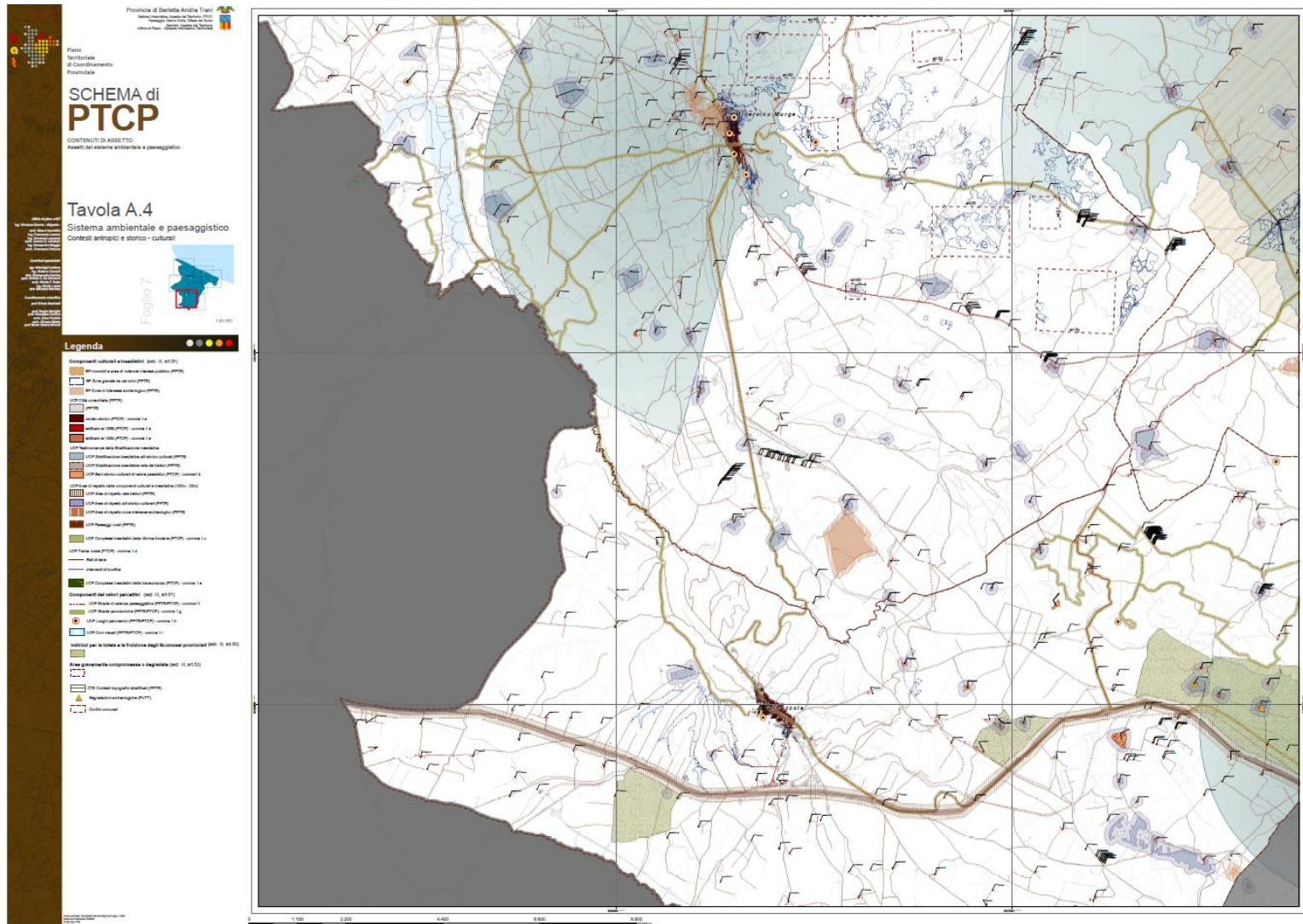
Assetti per il SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO 4/ Contesti ecosistemici-ambientali di tutela paesaggistica



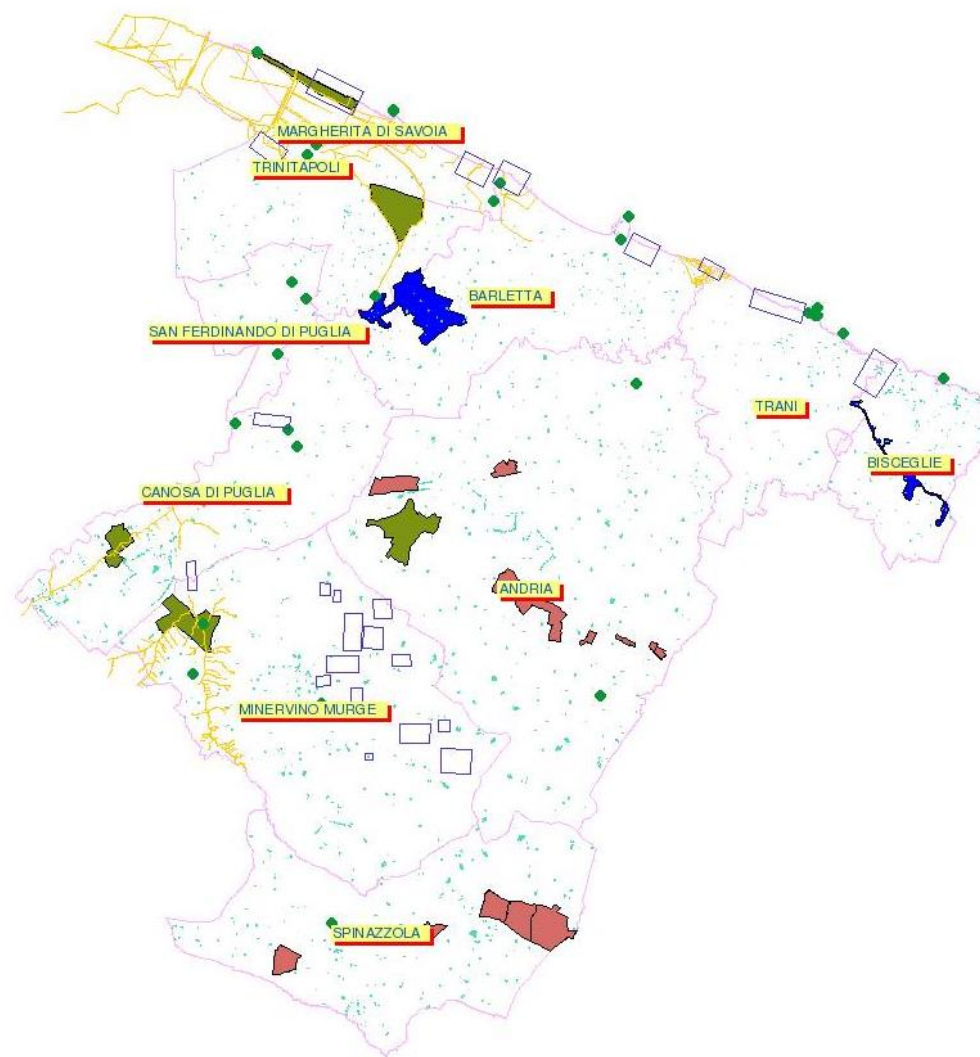
Assetti per il SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO 4.1/ Rete Ecologica Provinciale e le aree agricole di interesse strategico



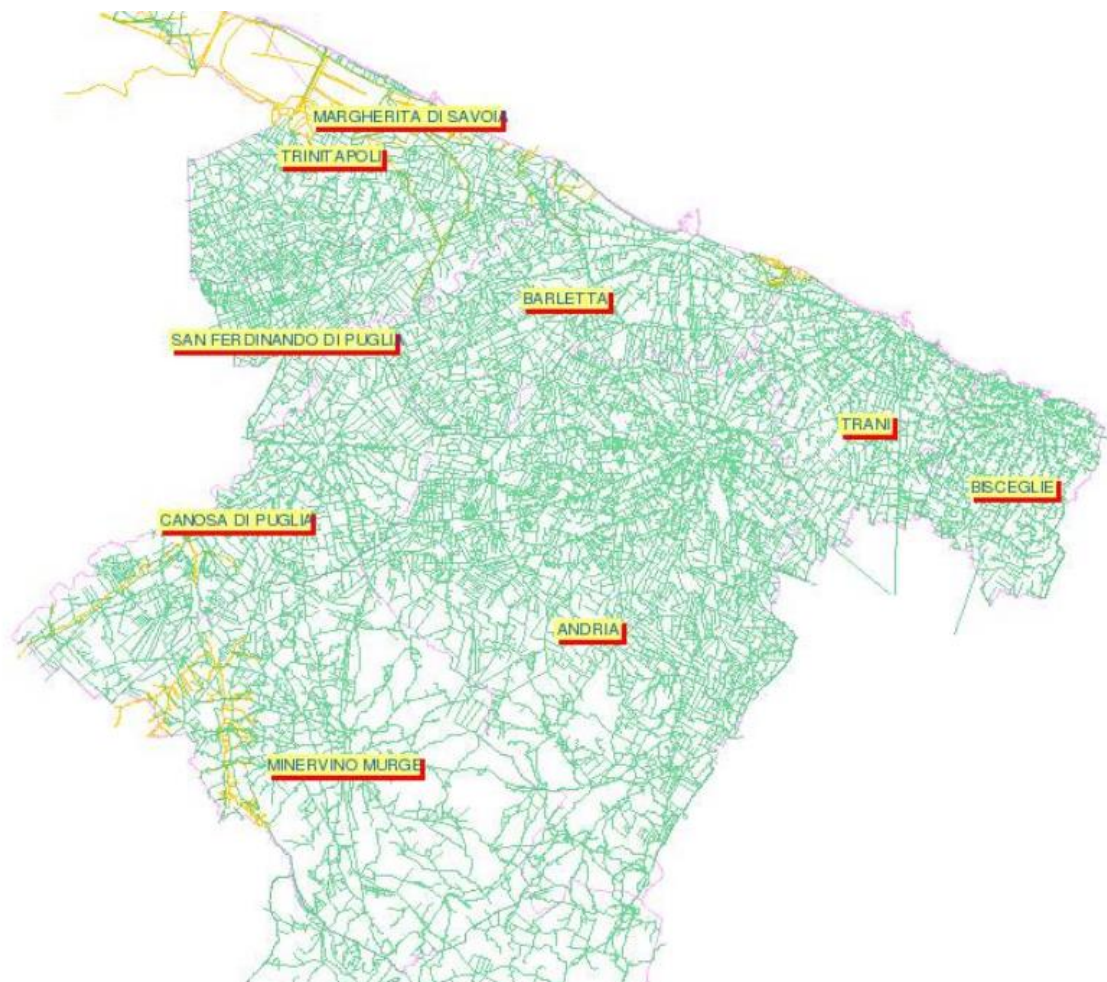
Assetti per il SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO 5/ Contesti antropici e storico-culturali di tutela paesaggistica



Assetti per il SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO 5.1/ Contesti antropici e storico-culturali di tutela paesaggistica



Assetti per il SISTEMA AMBIENTALE E PAESAGGISTICO 5.2/ Contesti antropici e storico-culturali di tutela paesaggistica la trama rurale



Assetti per il SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL SUOLO

NTA

Sezione I. Rigenerazione urbana e territoriale

Art. 57 Ambiti Provinciali di Rigenerazione Urbana (APRU)

Art. 58 Criteri dimensionali delle previsioni insediative

Art. 59 Qualificazione delle trasformazioni

Art. 60 Nodi Plurali

Art. 61 Poli attrattori

Art. 62 Housing Sociale

Art. 63 Insediamenti commerciali

Art. 64 "Ecosistemi per la ricerca" e l'innovazione

Art. 65 Turismo balneare, sportivo e del benessere

Art. 66 Le Porte dei Parchi

Sezione II. Patto "Città-Campagna"

Art. 67 "Campagna del ristretto" alla scala Provinciale

Art. 68 "Parchi Agricoli multifunzionali" alla scala Provinciale

Art. 69 "Parchi CO2" di valenza Provinciale

Art. 70 Borghi Rurali ed insediamenti a nucleo extraurbani di valenza provinciale

Sezione III. Insediamenti per attività produttive

Art. 71 Rete territoriale delle aree di insediamento produttivo

Art. 72 Aree sature o con potenzialità di sviluppo inesprese da riconvertire/rifunzionalizzare

Art. 73 Aree produttive con potenzialità di sviluppo o scarsamente insediate da qualificare

Art. 74 Le aree produttive d'interesse sovralocale

Art. 75 Aree non idonee per l'impiantistica di trattamento, recupero e smaltimento dei rifiuti speciali ed urbani

Art. 76 Aree non idonee all'installazione di impianti alimentati da fonti rinnovabili

Art. 77 Indirizzi per il Piano Particolareggiato del Bacino Estrattivo Regionale Bisceglie/Trani

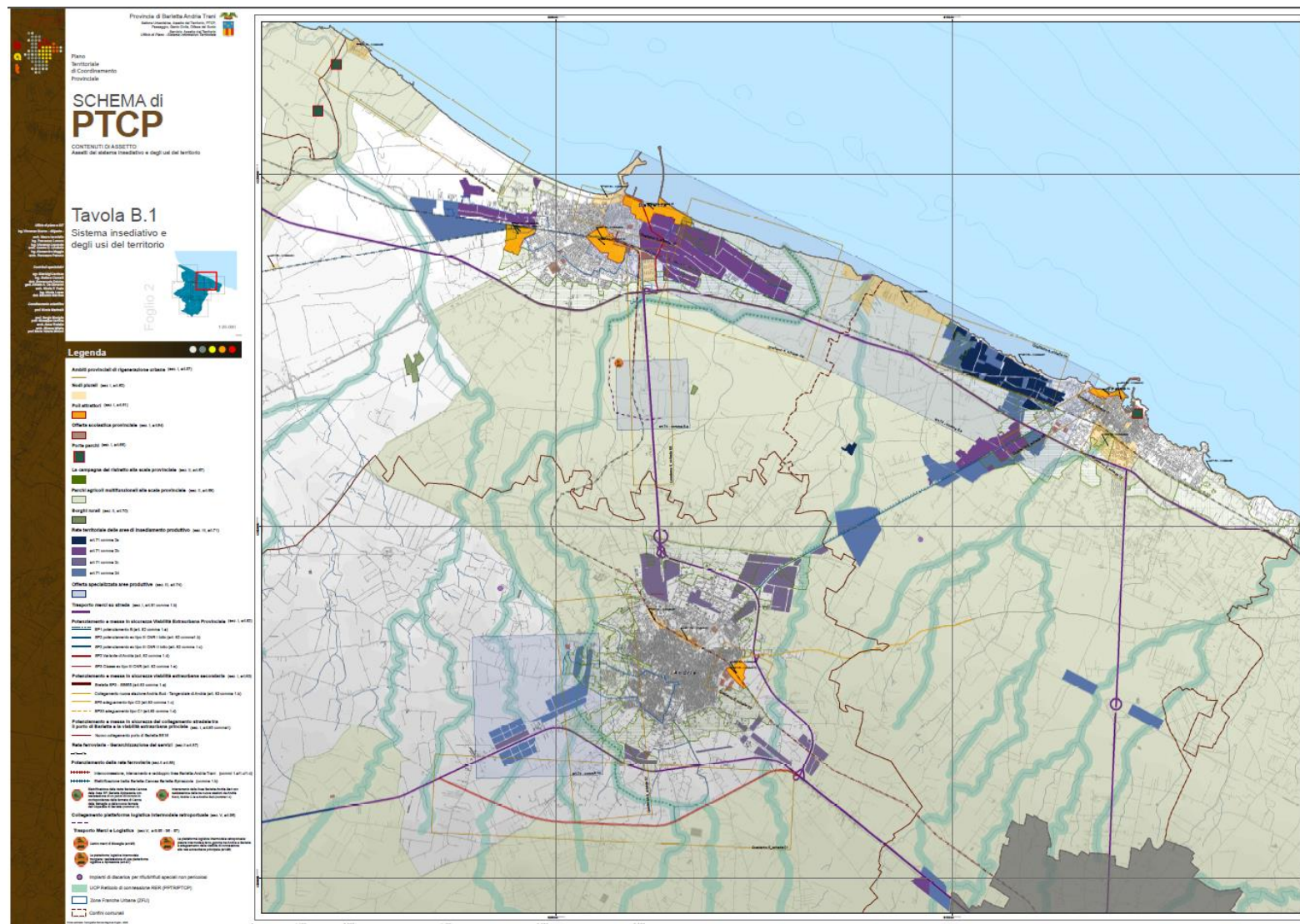
Atlante Cartografico

B.1 – SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL TERRITORIO -

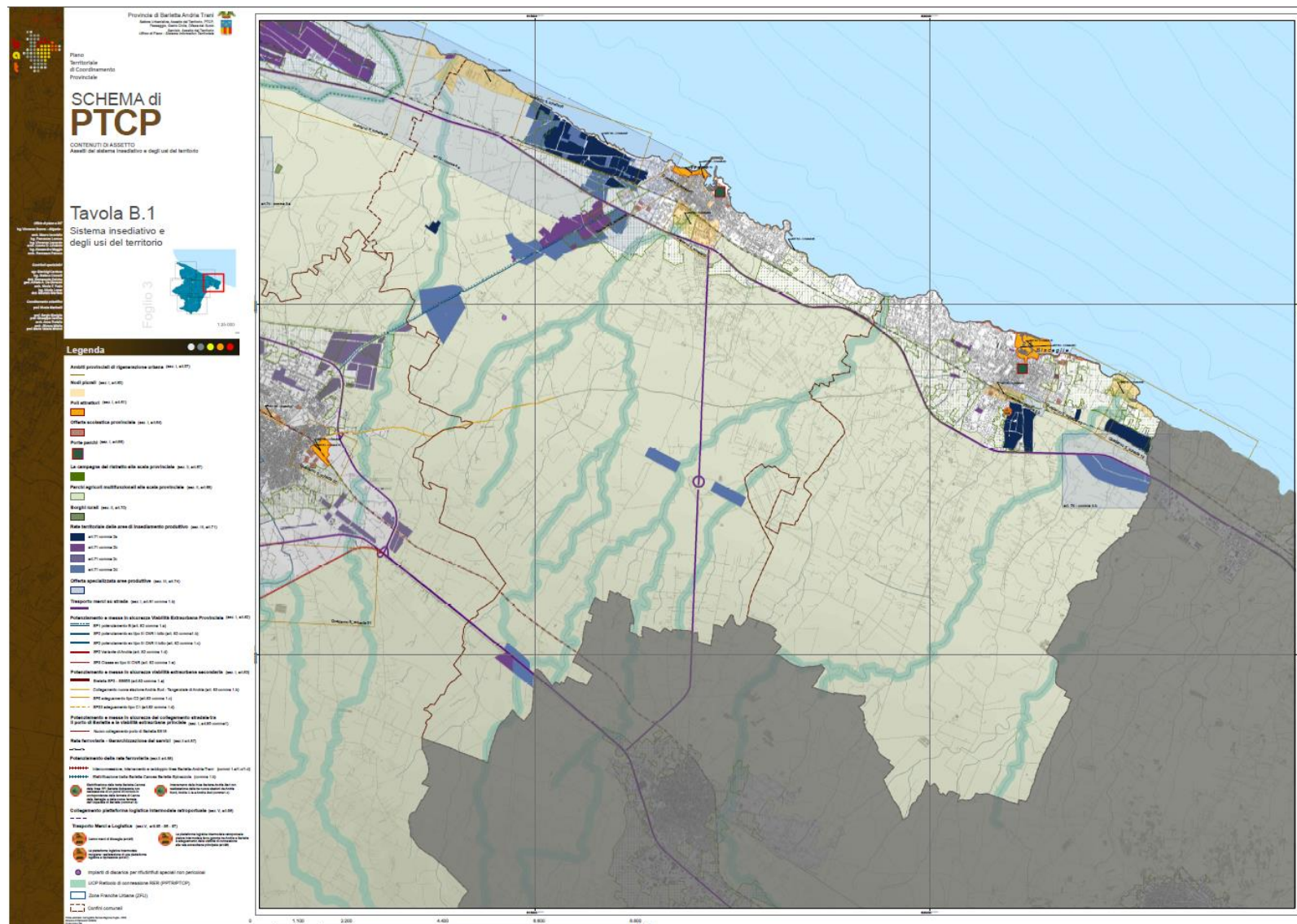
B.1 – SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL TERRITORIO -

B.1 – SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL TERRITORIO -

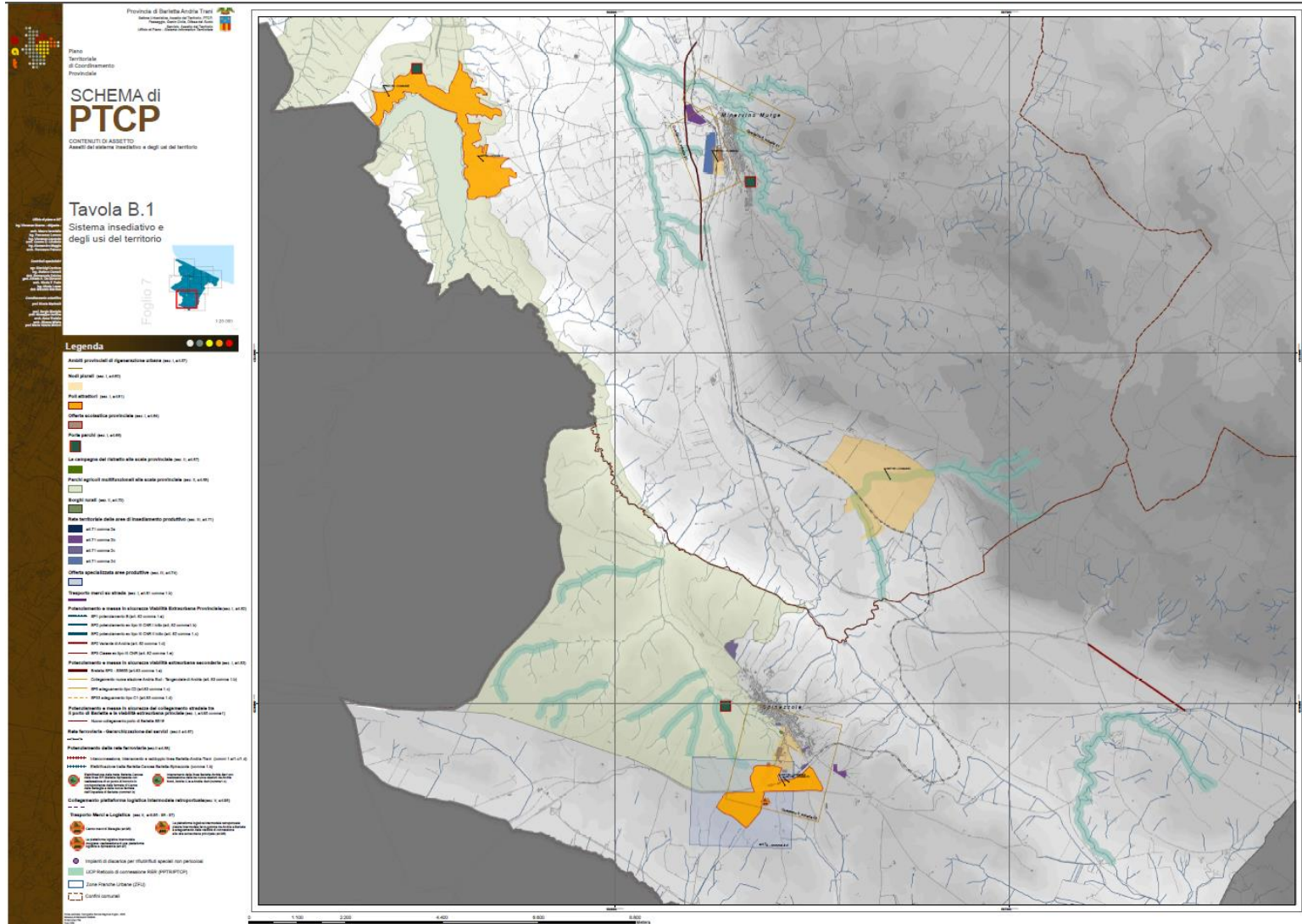
Assetti per il SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL SUOLO 1/



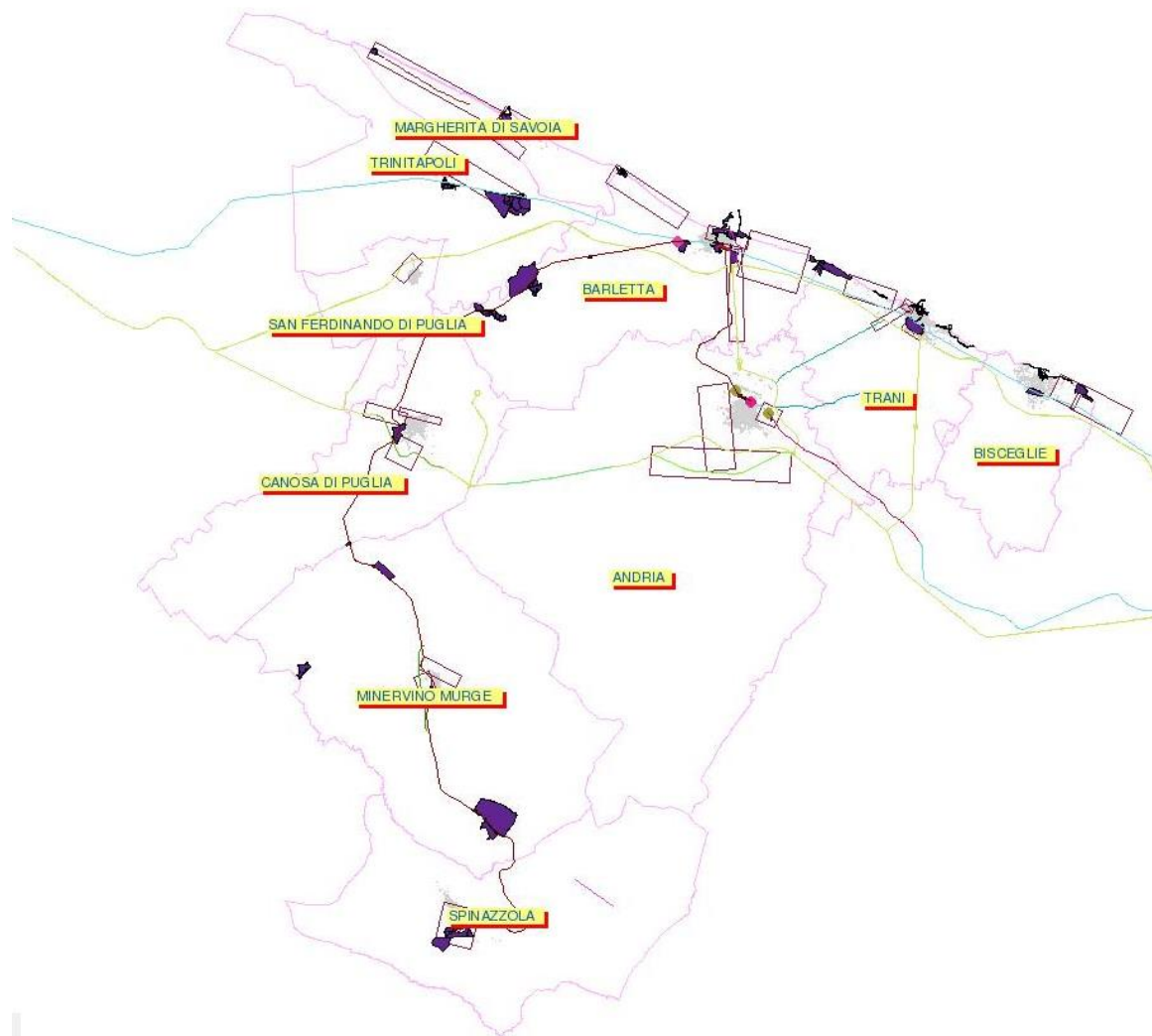
Assetti per il SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL SUOLO 2/



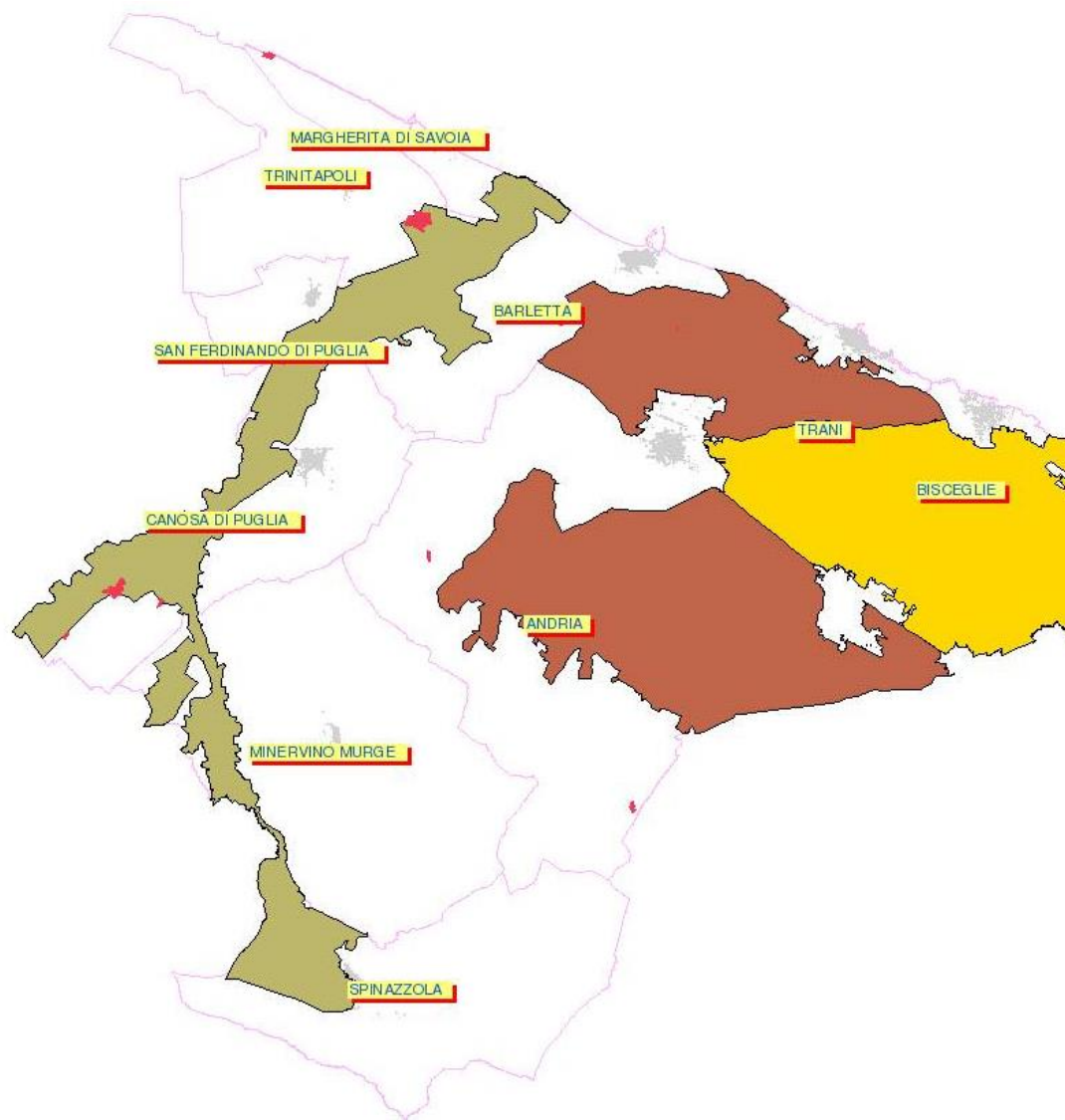
Assetti per il SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL SUOLO 3/



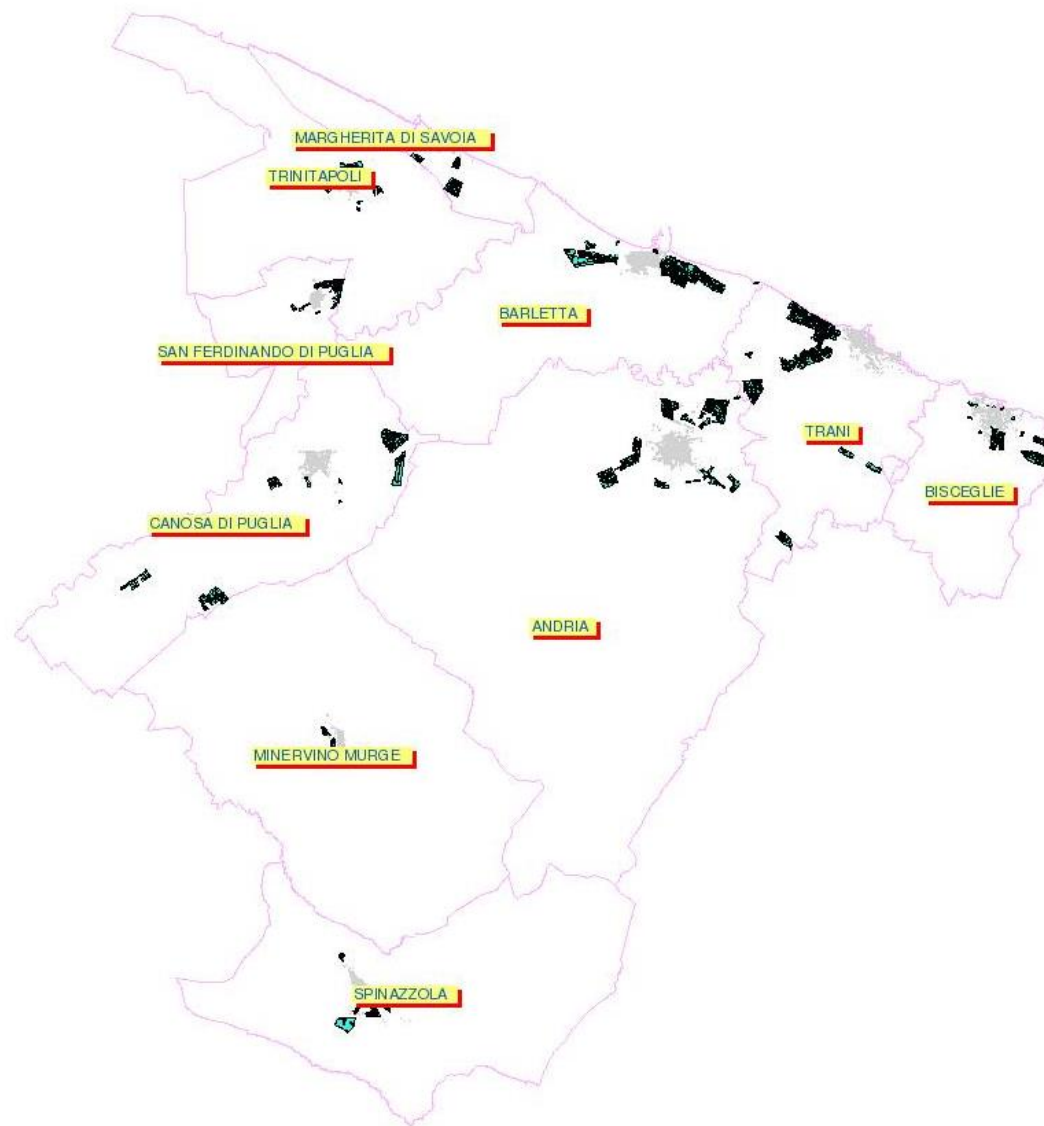
Assetti per il SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL SUOLO 3.1/ Ambiti Provinciali di Rigenerazione Urbana (APRU) / Nodi Plurali – Poli Attrattori



Assetti per il SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL SUOLO 3.3 / Parchi Agricoli Multifunzionali – Borghi rurali



Assetti per il SISTEMA INSEDIATIVO E DEGLI USI DEL SUOLO 3.4 / Insediamenti per le attività produttive



Assetti per il SISTEMA DELL'ARMATUIRA INFRASTRUTTURALE

NTA

Sezione I. Rete stradale

Art. 80 Classifica funzionale della rete stradale

Art. 81 Potenziamento dell'accessibilità alla rete autostradale

Art. 82 Potenziamento e messa in sicurezza viabilità extraurbana Principale

Art. 83 Potenziamento e messa in sicurezza Viabilità extraurbana secondaria

Art. 84 adeguamento e messa in sicurezza della viabilità extraurbana locale di interesse paesaggistico o a valenza ambientale strategica

Art. 85 Potenziamento e messa in sicurezza del collegamento stradale tra il porto di Barletta e la viabilità extraurbana principale

Art. 86 Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana

Sezione II. Rete Ferroviaria

Art. 87 Gerarchizzazione dei servizi

Art. 88 Potenziamento della rete ferroviaria

Art. 89 Nodi di interscambio

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

Art. 90 Rapporto tra PTPC e Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale

Art. 91 Linee portanti di Bacino

Sezione IV. Trasporto marittimo e Portualità

Art. 92 Porto commerciale di Barletta

Art. 93 Porti turistici

Art. 94 Metrò del mare rotte e approdi

Sezione V. Sistema Logistico Provinciale

Art. 95 Infrastrutture per la logistica

Art. 96 La piattaforma logistica intermodale retro portuale

Art. 97 La piattaforma logistica intermodale murgiana

Sezione VI. Mobilità lenta

Art. 98 Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica e Ciclopeditone (PPMCC)

Atlante Cartografico

C.1 – SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI PER LA MOBILITÀ'-

C.1 – SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI PER LA MOBILITÀ'-

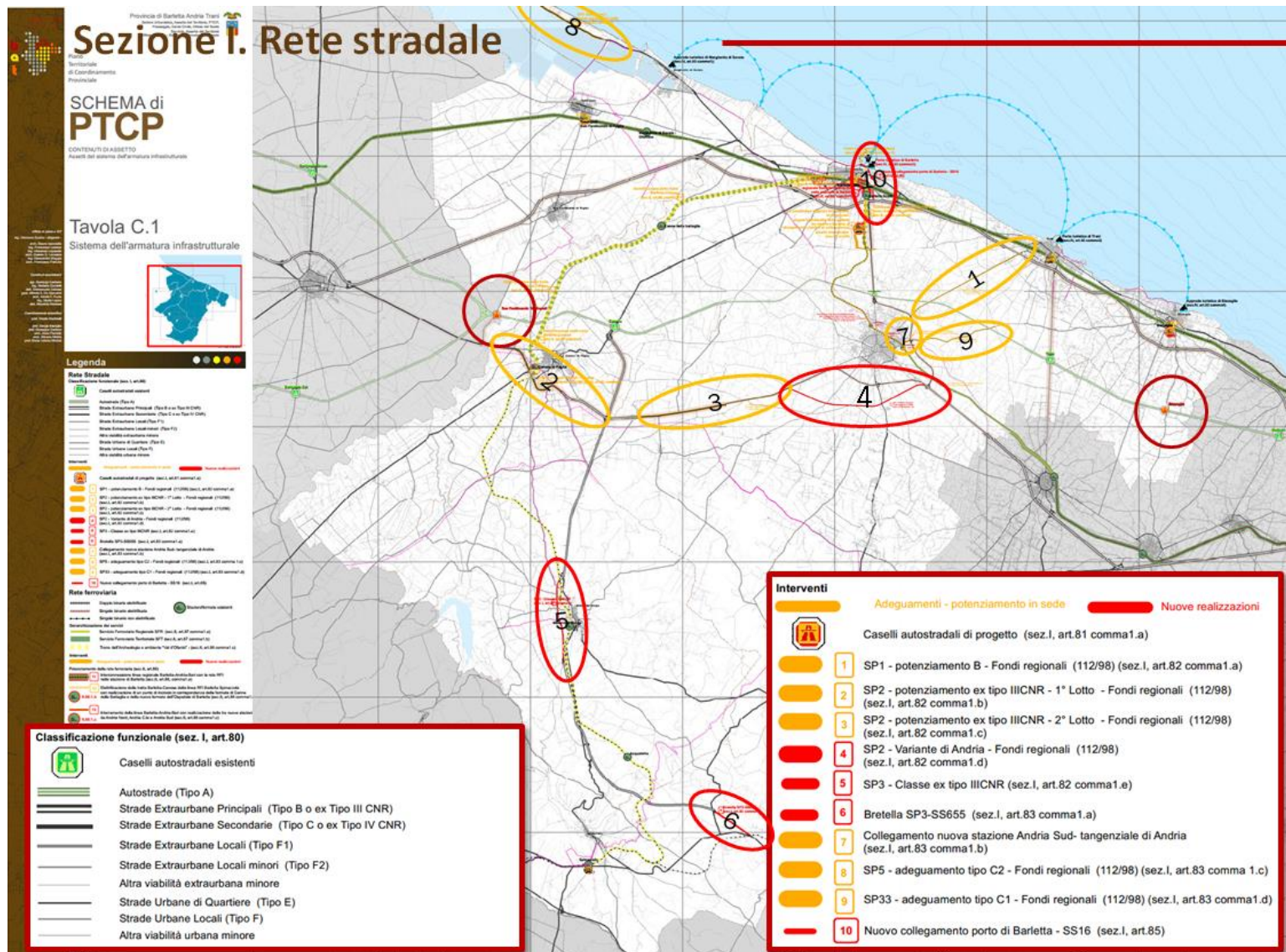
C.1 – SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI PER LA MOBILITÀ'-

C.1 – SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI PER LA MOBILITÀ'-

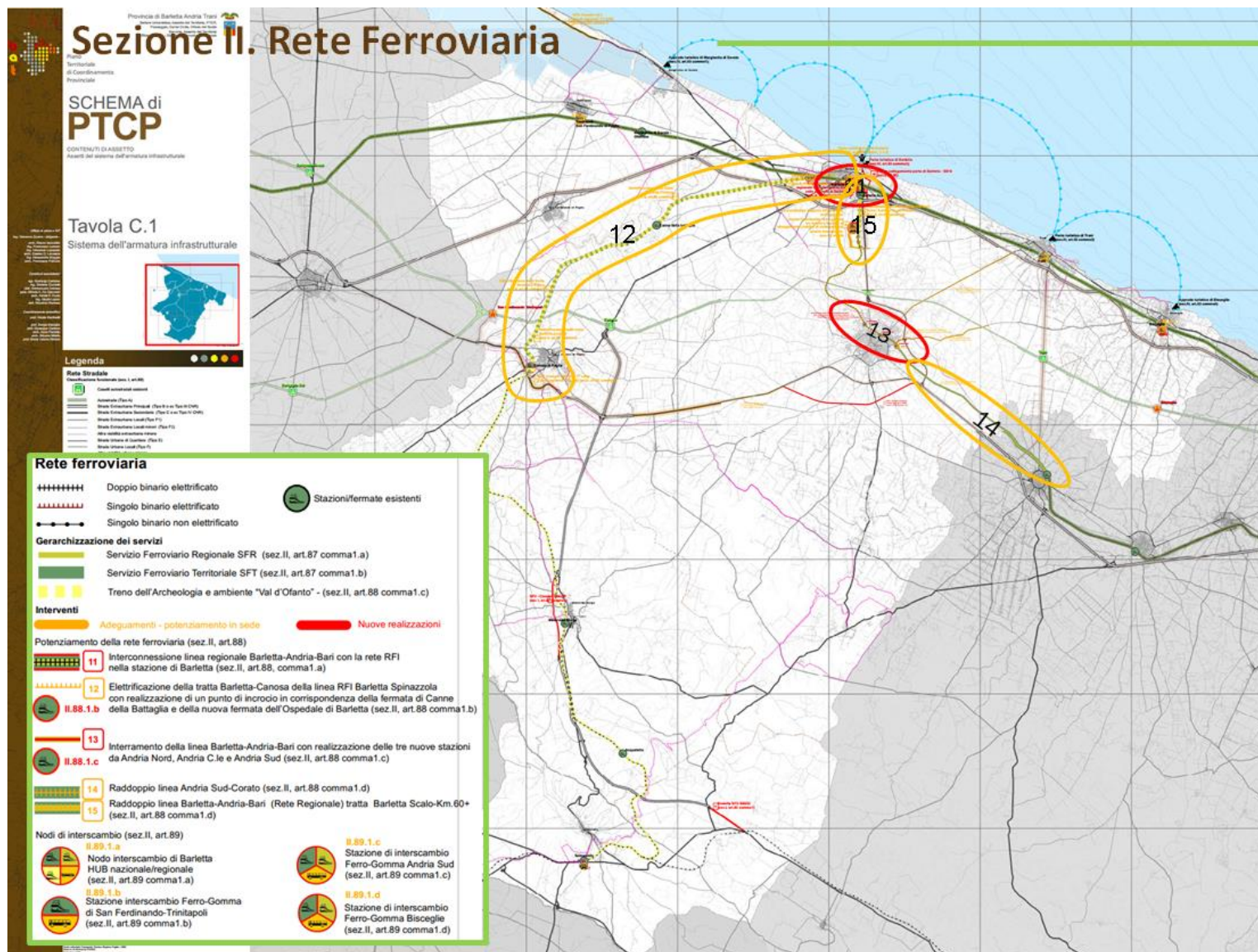
C.1 – SISTEMA DELLE INFRASTRUTTURE E DEI SERVIZI PER LA MOBILITÀ'-

C.2 – SISTEMA PROVINCIALE DELLA MOBILITÀ' CICLISTICA E CICLOPEDONALE

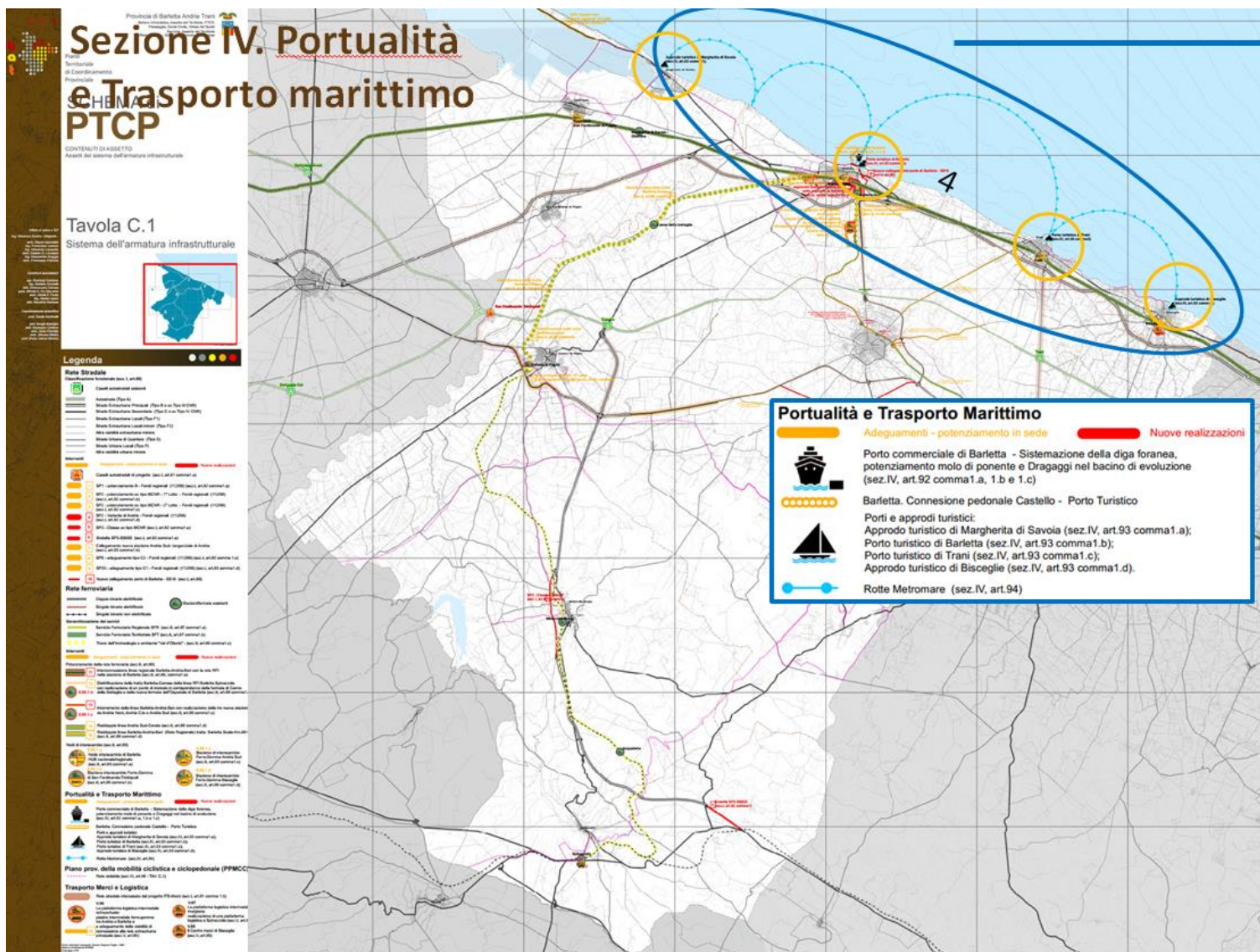
Assetti per il SISTEMA DELL'ARMETURA INFRASTRUTTURALE 2/



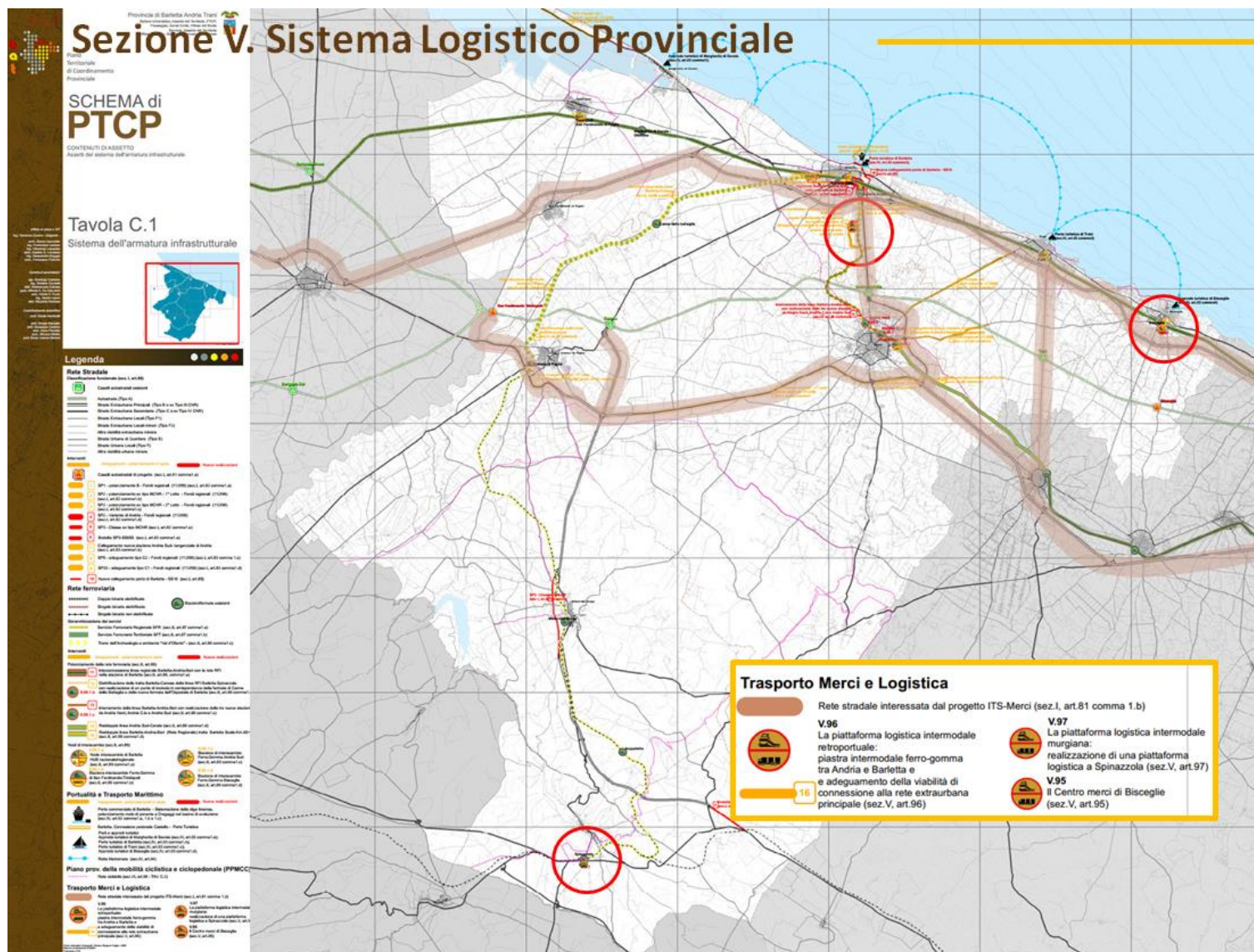
Assetti per il SISTEMA DELL'ARMETURA INFRASTRUTTURALE 2/



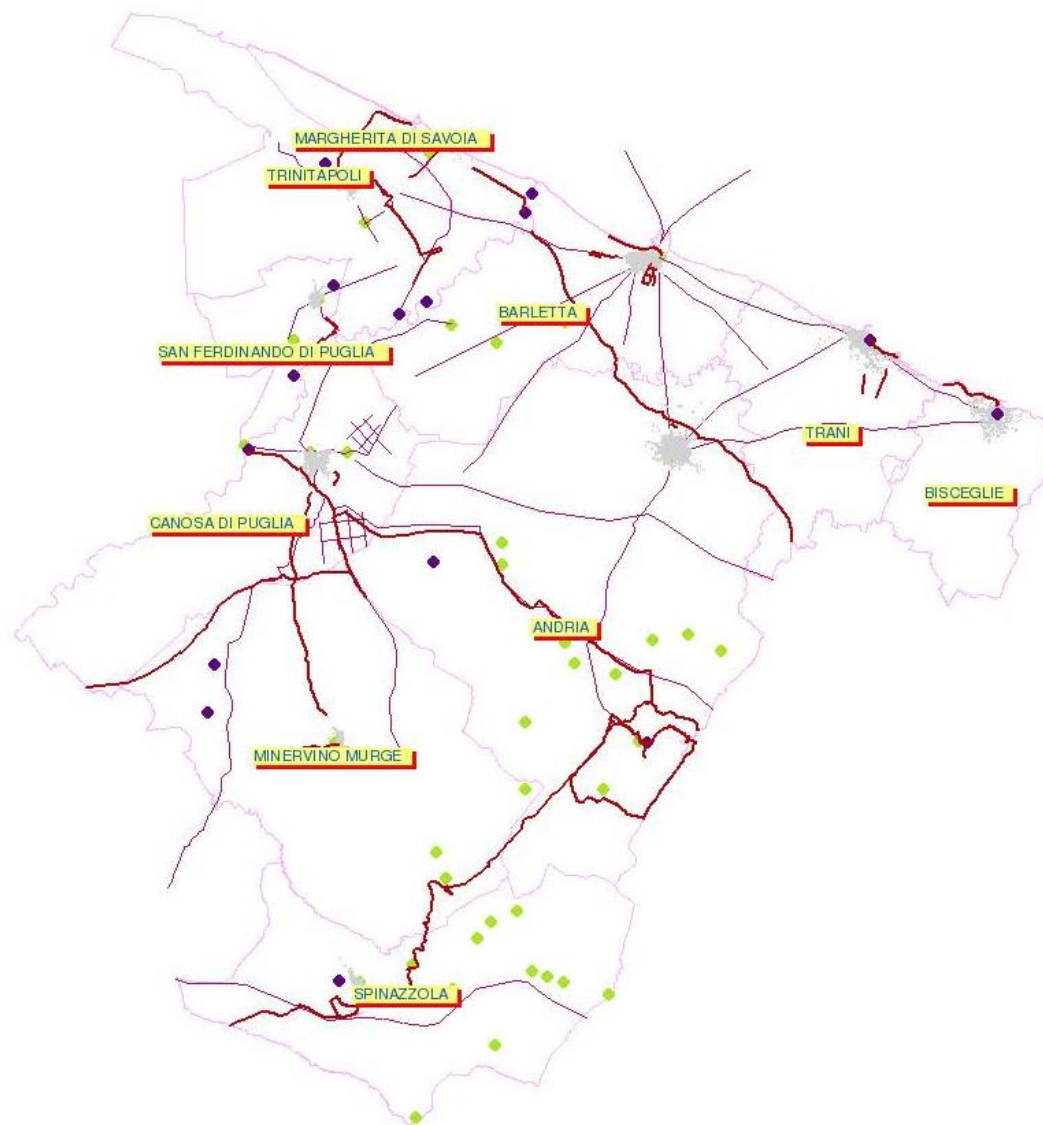
Assetti per il SISTEMA DELL'ARMETURA INFRASTRUTTURALE 3/



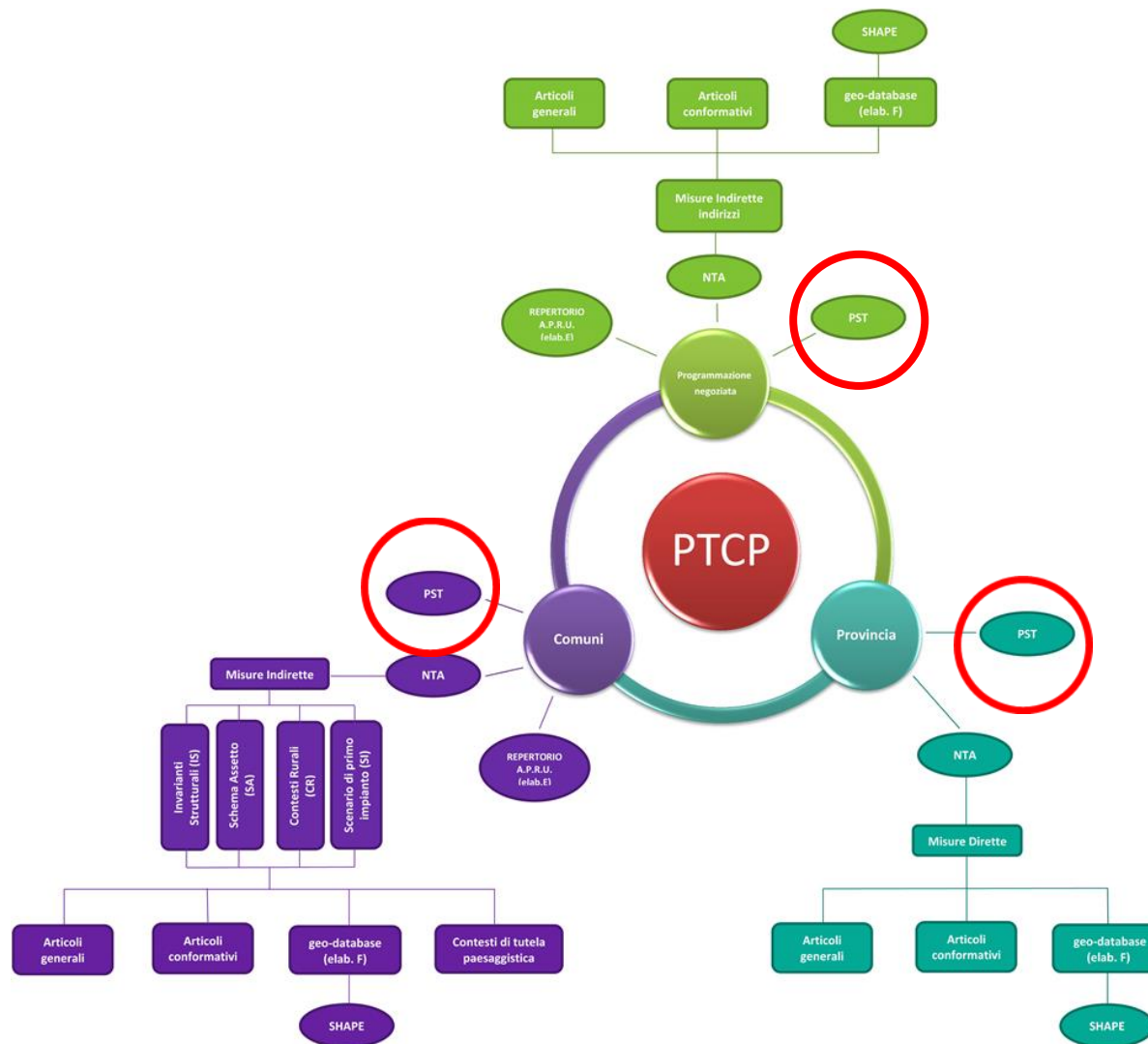
Assetti per il SISTEMA DELL'ARMETURA INFRASTRUTTURALE 4/



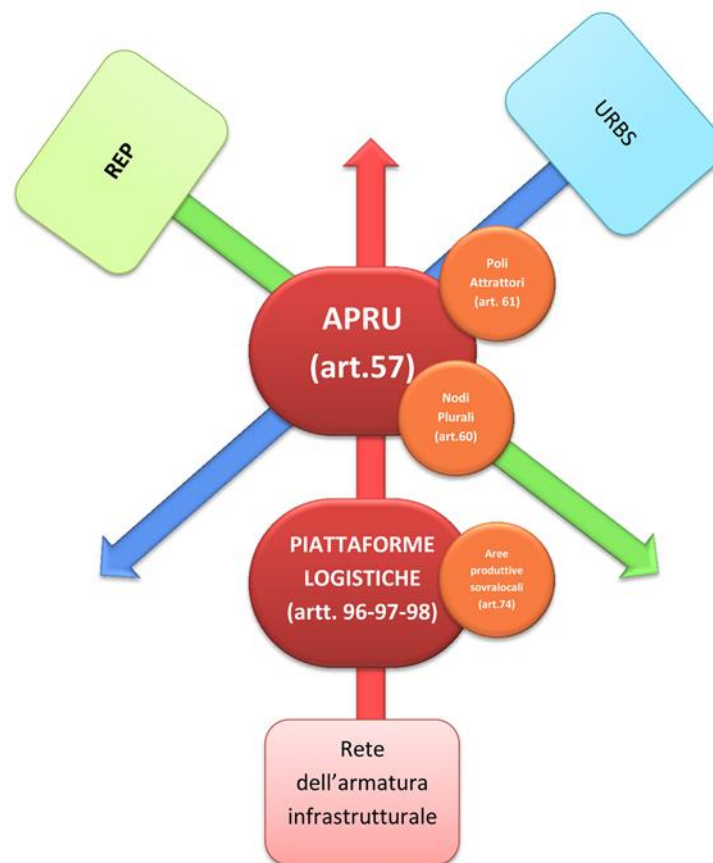
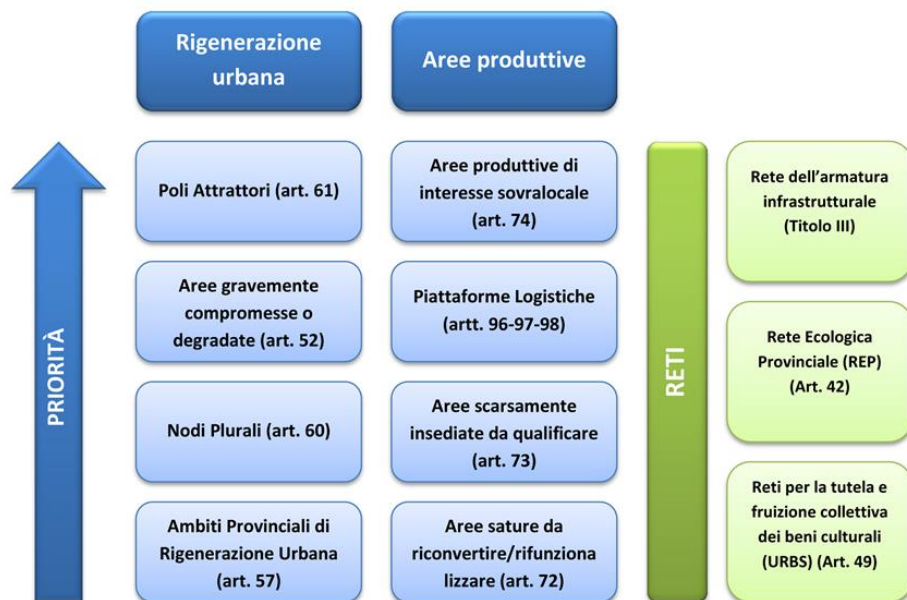
Assesti per il SISTEMA DELL'ARMETURA INFRASTRUTTURALE 5/ Mobilità Lenta



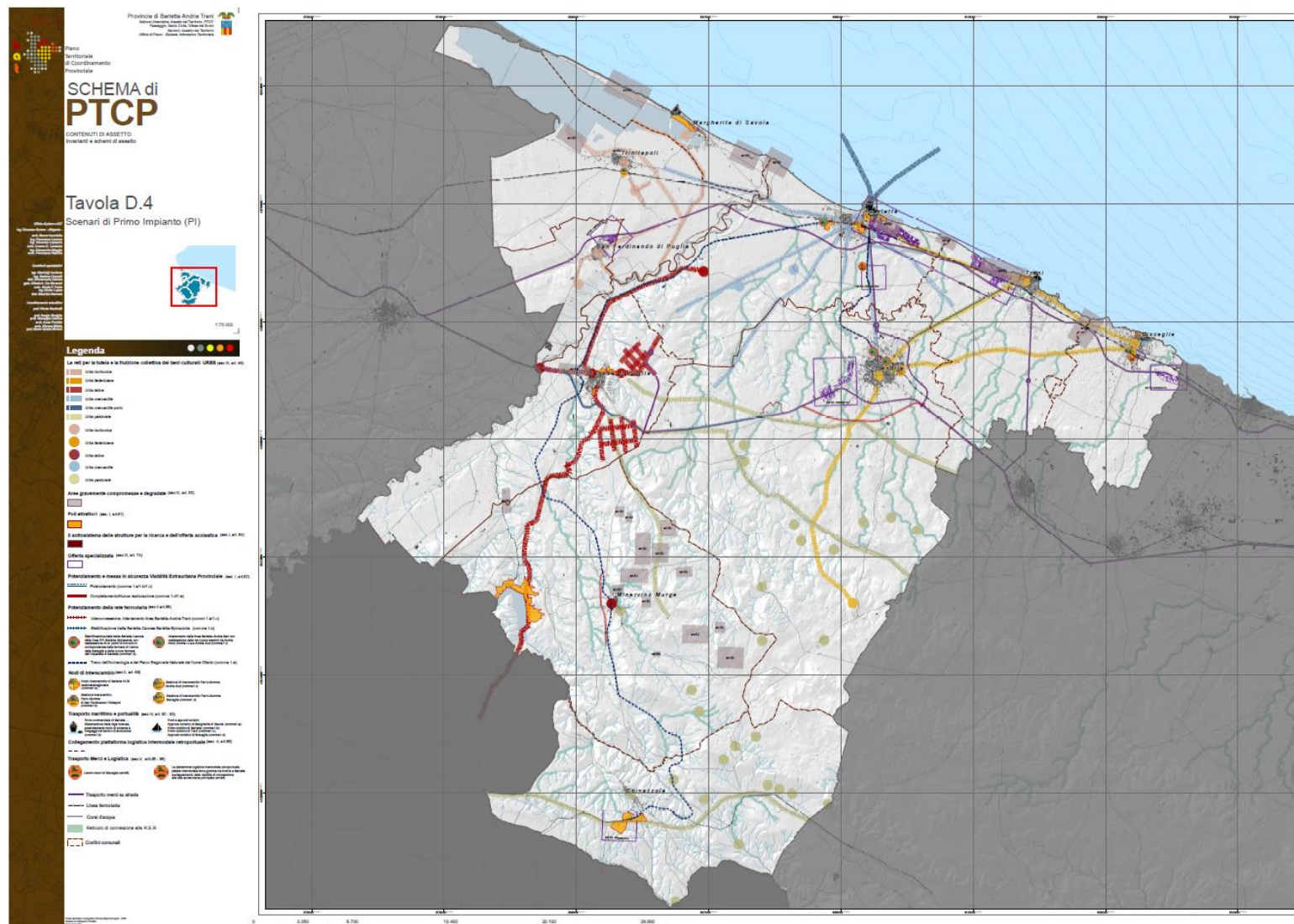
La consultazione PLURALE del PIANO



Scenario di Primo impianto



Scenario di Primo impianto 2/



Progetti Strategici Territoriali (PST)

Allegato 8 alle Norme Tecniche di Attuazione

“SCHEDE RELATIVE AI PROGETTI STRATEGICI TERRITORIALI”

PST1 Capoluogo tripolare

PST2 Rete territoriale delle aree di insediamento produttivo Provinciale

PST3 Il sistema costiero

PST4 Corridoio ecologico Canale Ciappetta-Camaggio

PST5 La rete per la tutela e la fruizione collettiva dei beni culturali: URBS

PST6 La ferrovia Barletta-Spinazzola

PST7 La Rete Ecologica Provinciale

PST8 Il Sistema portuale e retro-portuale di Barletta

PST1 Capoluogo tripolare

Idea forza e obiettivi specifici

Il capoluogo tripolare come luogo “nodale” per la riorganizzazione e riequilibrio delle funzioni e le polarità territoriali provinciali. Costituiscono obiettivi specifici del PST1:

- *La distribuzione e la selezione spaziale di attività di elevato livello gerarchico (particolari tipi di funzioni rare). Cioè favorire la localizzazione di funzioni rare, configurando in tal modo l'attuazione dei nodi plurali (Art. 60) e poli attrattori (Art.61) in cui si concentrano una pluralità di attività, siano esse funzionalmente omogenee tra loro oppure più marcatamente eterogenee.*
- *Consolidamento della struttura urbana policentrica complementare alla salvaguardia degli spazi agrari intermedi contro la saldatura dei tre centri e l'intensificazione del consumo di suolo.*
- *Miglioramento della sicurezza e razionalizzazione del traffico urbano e accessibilità urbane, attraverso l'implementazione di politiche 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).*

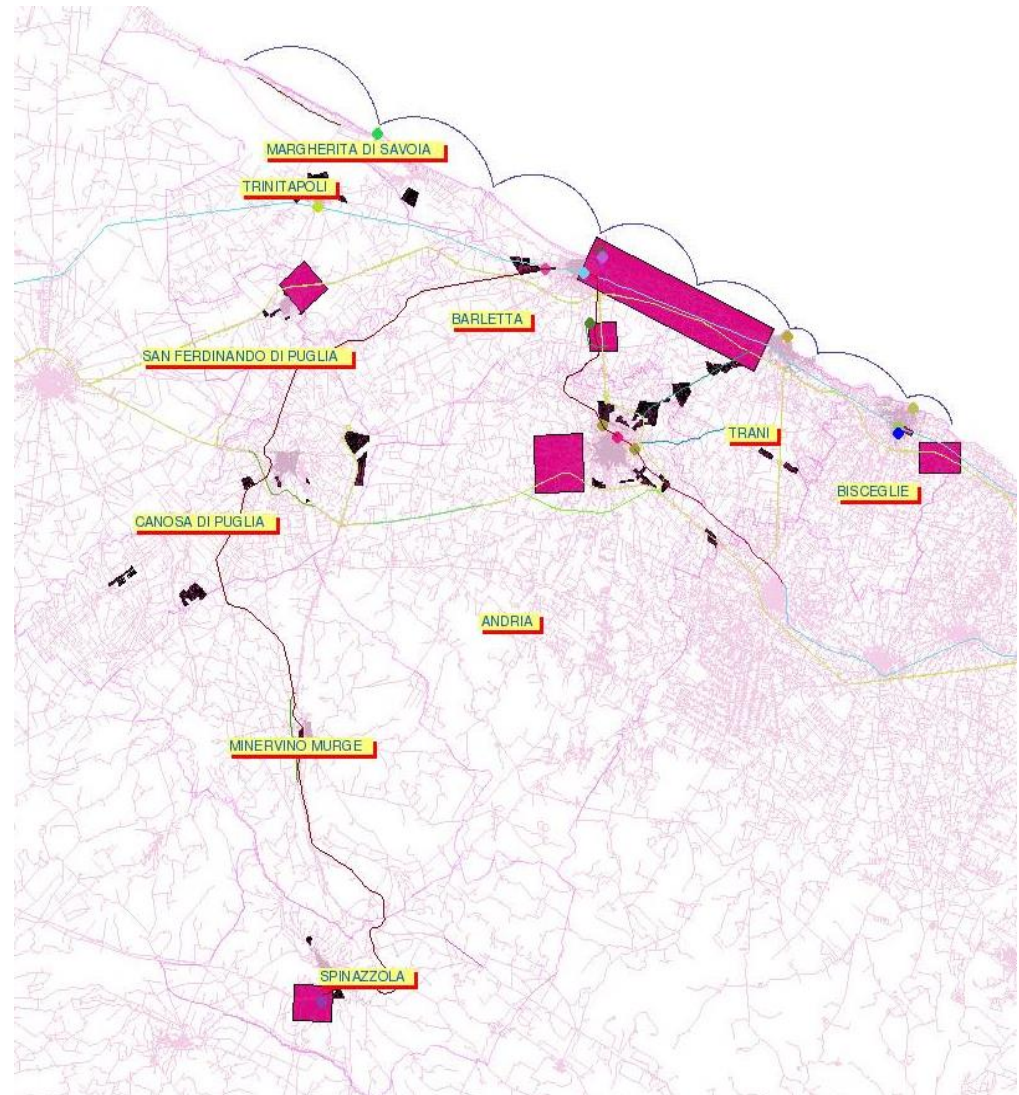


PST2 Rete territoriale delle aree di insediamento produttivo Provinciale

Idea forza e obiettivi specifici

Al fine di superare o, quanto meno, ridurre l'interesse di ciascun Comune a promuovere nuovi insediamenti produttivi nel proprio territorio, il PTCP propone la stipula di un accordo di programma i cui contenuti riguarderanno:

- *La disciplina degli utili ed oneri attinenti alla realizzazione e gestione delle aree industriali coordinate.*
- *La modifica degli strumenti urbanistici comunali conseguenti dalle previsioni di nuove localizzazioni industriali e l'attuazione, di concerto con le imprese, di politiche ambientali distrettuali, di pratiche pianificatorie secondo standard europei (EMAS), volte a migliorare la competitività e garantire uno sviluppo sostenibile del territorio.*
- *Le intese di trasferimento di attività produttive e incentivi volumetrici ospitate nei centri urbani e in siti impropri in altri siti e le intese per il reinsediamento di funzioni innovative nelle aree di recupero.*
- *La definizione dei criteri e delle priorità strategiche per l'individuazione delle APEA.*
- *Il Governo della mobilità sostenibile delle merci e delle persone;*
- *La specializzazione delle aree produttive per Cluster: Scienze della Vita; Smart Communities; Agrifood; Chimica verde.*
- *Lo studio di fattibilità per l'infrastrutturazione telematica del sistema degli insediamenti produttivi anche in relazione alle politiche della innovazione e della infrastrutturazione logistica.*
- *Il sistema informativo territoriale ai fini dell'espletamento di una attività di gestione associata e coordinata delle aree e di marketing territoriale estesa anche alle aree di interesse locale (Artt. 72,73 NTA-PTCP).*



Idea forza e obiettivi specifici

Un nuovo paesaggio litorale per la difesa degli habitat marini e costieri, per una nuova e più consapevole fruizione del bene comune marino che si apra ad usi allargati della fascia costiera. Ai sensi della Lr 17/2006 e delle Linee Guida del PRC i Comuni Costieri della BAT dovranno cogliere l'occasione dei PCC per costruire nuove forme di Governance dei territori costieri. Tale obiettivo specifico dovrà declinarsi unitamente a quello riguardante una nuova visione sistemica degli approdi e dei porti turistici (integrazione di porto-pesca-cantieristica leggera) della BAT visti anche nella cornice del nuovo sistema di mobilità alternativa impostata sulle vie d'acqua (metrò-mare).



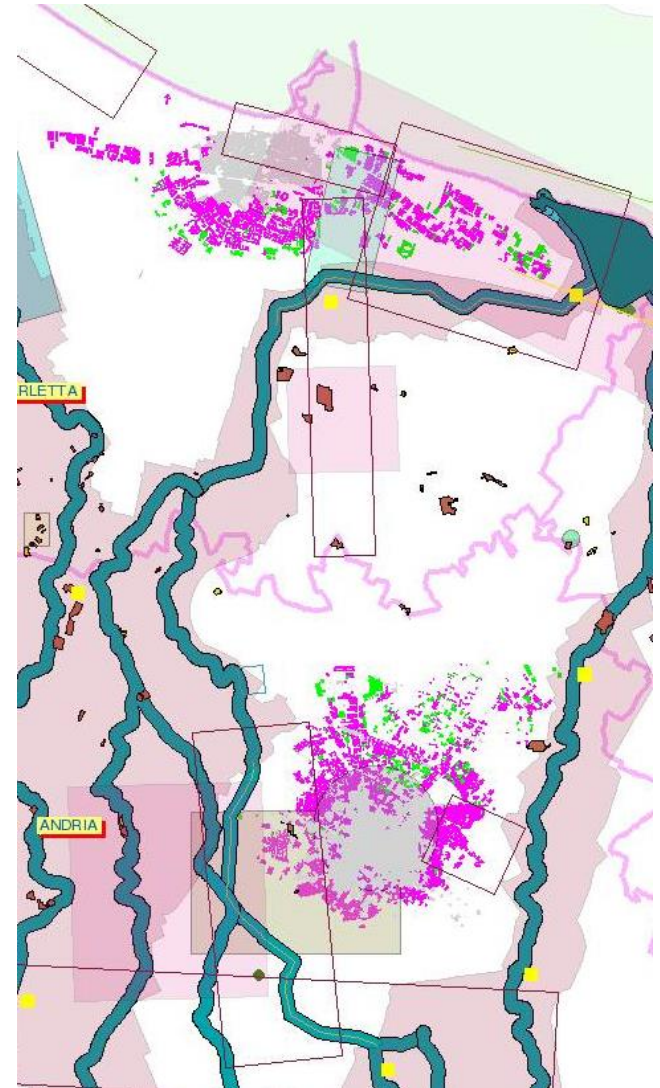
PST4 Corridoio ecologico Canale Ciappetta-Camaggio

Idea forza e obiettivi specifici

Per il Canale Ciappetta-Camaggio è necessario promuovere una **Progettazione integrata sovracomunale** che preveda la riqualificazione e rinaturalizzazione del Canale attraverso interventi di mitigazione del rischio idraulico e alleggerimento dell'impatto degli scarichi antropici. Ciò potrà avvenire attraverso:

- 1) l'allargamento del Canale in agro di Barletta per una lunghezza di circa 7,0 km sino alla foce in modo da consentire il deflusso delle piene bicentinarie e la mitigazione del rischio idraulico nel tessuto urbano di Barletta;
- 2) il depotenziamento della portata nel tratto urbano di Andria, mediante la realizzazione di un nuovo canale scolmatore ad ovest dell'abitato per una lunghezza di circa 5,7 Km e l'esecuzione di un'ulteriore canalizzazione prossima al centro urbano sulla lama affluente del Ciappetta-Camaggio per una lunghezza di circa 1,7 Km, con l'opportunità di realizzare interventi di rigenerazione urbana per il controllo e la definizione del margine stesso;
- 3) interventi di rifunionalizzazione idro-geomorfologica dell'antica "lama" nei tratti tipici del Rete Ecologica Regionale individua nel PPTR, nell'ottica della realizzazione di un "corridoio ecologico" di connessione tra costa ed entroterra, con la creazione di piste ciclabili e cinture vegetazionali arborate;
- 4) l'eventuale realizzazione di bacini di fitodepurazione sia in agro di Andria (a valle del depuratore dei reflui civili) sia in prossimità della zona di foce in agro di Barletta al fine di incrementare l'area umida già esistente in località Ariscianne-Falce del Viaggio;
- 5) la realizzazione di un impianto di depurazione per il trattamento dei reflui industriali derivanti dai comparti olivicolo e caseario, in modo da alleggerire le portate anomale in afflusso all'impianto depurativo dei reflui civili di Andria;
- 6) l'attivazione degli impianti di affinamento irrigui esistenti a margine dei depuratori dei reflui civili di Andria e Barletta, al fine di riutilizzare le acque reflue per l'irrigazione del comprensorio esistente, riducendo il prelievo delle acque di falda ormai fortemente compromesse dall'intrusione salina che in zona assume i valori massimi a livello regionale;
- 7) l'attivazione di misure finalizzate ad attività di monitoraggio e Protezione Civile

Il PST4 sviluppa ed estende, a scala di bacino idrografico, le ipotesi di sistemazione idraulica ed ambientale già in parte considerate nelle precedenti progettualità sviluppate nel tempo da diversi soggetti: Consorzio di Bonifica Apulo Lucano, Comune di Andria, Provincia Bari.

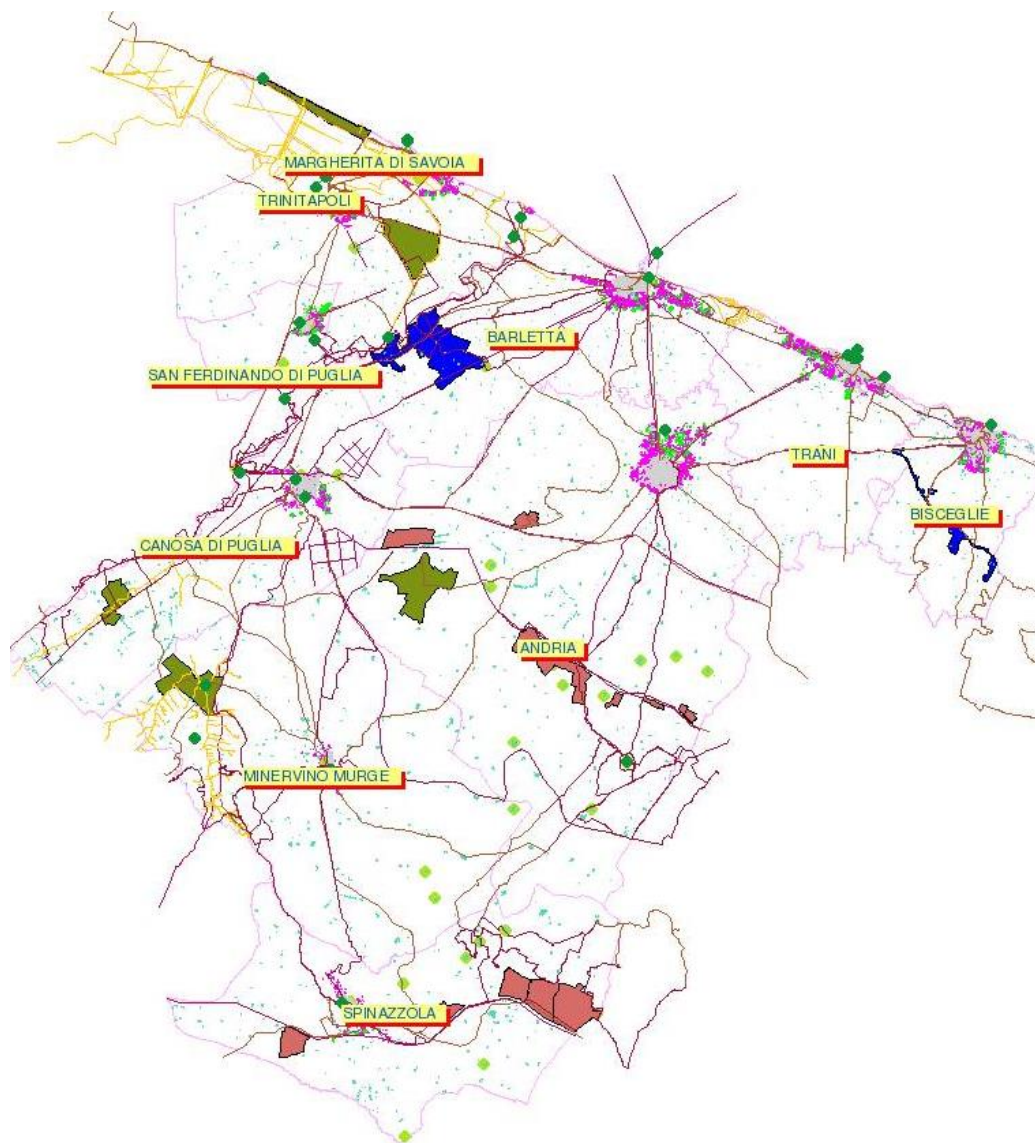


PST5 La rete per la tutela e la fruizione collettiva dei beni culturali: URBS

Idea forza e obiettivi specifici

Le finalità specifiche del PST5 si inseriscono nell'ambito del "Riequilibrio della capacità attrattiva dei due principali sistemi di contesto ambientale della costa e dell'entroterra, rafforzando all'interno di questi le relazioni tra i beni rilevanti e le altre risorse complementari" (Obiettivo 2 SAC), mediante la "Costruzione di itinerari articolati che mettano in rete i grandi attrattori (ad es. Castel del Monte, Cattedrale di Trani, ecc.) con il patrimonio diffuso sul territorio, archeologico (siti di Canosa, Canne della Battaglia ...) ed ambientale (zona umida di Margherita di Savoia e Trinitapoli ...), assicurando un uso ottimale delle risorse e riducendo i fenomeni di squilibrio nella fruibilità dei diversi siti" (Strategia 2.1 SAC).

L'implementazione delle URBS nel SAC si identifica come contributo del PTCP alla individuazione di "icone guida" per la definizione delle relazioni immateriali (itinerari) tra i beni culturali ed ambientali, in grado di riaggiornare e innovare azioni, messaggi, prodotti per l'attrattività provinciale. Il PST5 è orientato prevalentemente a supportare processi regionali di accompagnamento delle nuove imprese culturali e creative costruendo cluster territoriali di filiera nei settori dell'ospitalità diffusa, della mobilità lenta e sistemi di accesso all'informazione, capaci di ispirarsi e valorizzare gli itinerari delle URBS.



PST6 La ferrovia Barletta-Spinazzola

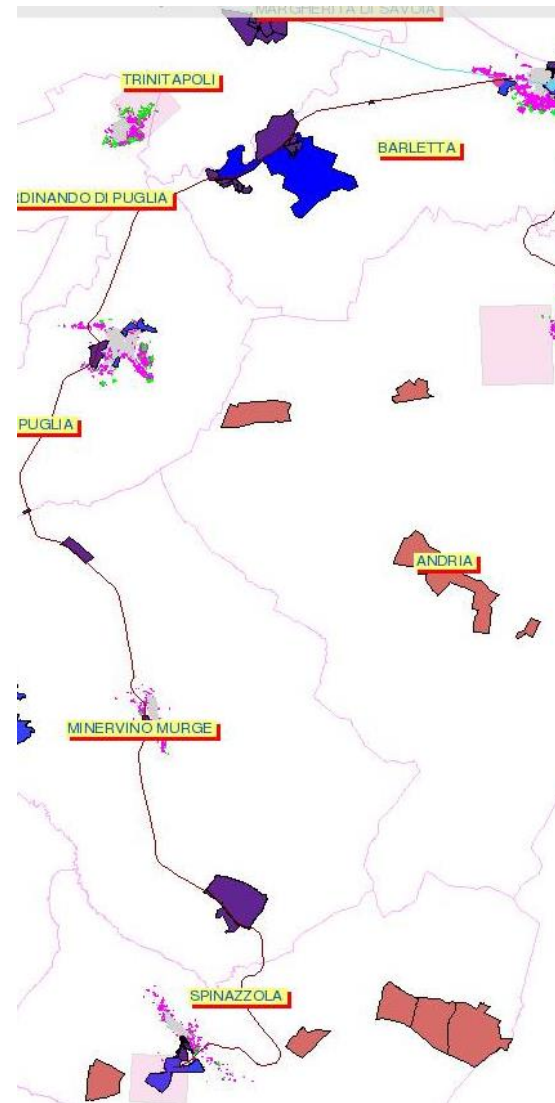
Idea forza e obiettivi specifici

L'ipotesi di trasferimento della linea alla competenza della Regione Puglia è giustificata dal fatto che l'infrastruttura ed è finalizzata a servire esclusivamente traffico locale e il suo inserimento nella rete regionale agevola la creazione di un modello di esercizio perfettamente integrato con quello della linea Bari-Andria-Barletta.

L'elettrificazione della linea da Barletta a Canosa è finalizzata a consentire il prolungamento dei servizi ferroviari provenienti da Bari e dall'aeroporto fino a Canosa in modo da collegarla direttamente con il capoluogo regionale e il principale approdo del traffico turistico sul territorio regionale.

La visione della mobilità "dolce" proposta dal PPTR sul territorio provinciale è stata declinata dalla Provincia di Barletta Andria Trani, da un lato con la previsione nel PTCP dell'introduzione della tecnologia LRT sull'intera tratta da Barletta a Spinazzola adottando un materiale rotabile leggero che dovrà avere un allestimento compatibile con le esigenze di trasporto pubblico locale e con quelle di un servizio turistico, prevedendo in particolare la possibilità di trasporto biciclette e la dotazione di sistemi di audio-video diffusione a bordo treno e, dall'altro, con l'ipotesi, già formulata dal Piano di Bacino del Trasporto Pubblico Locale Provinciale (che è da intendersi come Piano Attuativo del PTCP in tema di Trasporto Pubblico Locale) che prevede la creazione di due linee portanti di autobus di moderna concezione (BRT) con caratteristiche analoghe a quelle del sistema LRT che colleghino, rispettivamente, Spinazzola ad Andria via Castel del Monte e Canosa a Margherita di Savoia in modo da creare l'effetto rete necessario a garantire la piena accessibilità al territorio, requisito indispensabile al successo del progetto di ferrovia turistica.

Il tema del trasporto delle merci rappresenta il punto di arrivo del percorso di rilancio della linea ferroviaria ed è legato a fattori esterni che pure trovano una loro adeguata rappresentazione in altri temi trattati dal PTCP che, riconoscendo la necessità di un riequilibrio del sistema insediativo e produttivo verso le aree più interne, ha inserito l'area produttiva di Spinazzola tra quelle di rango provinciale. La posizione di quest'area, adiacente alla stazione ferroviaria di Spinazzola che costituisce il nodo di interconnessione tra la linea Barletta-Spinazzola e la dorsale Rocchetta S. Antonio - Gioia del Colle, è ottimale per garantire, ove necessario, un'accessibilità su ferro dall'intero territorio regionale prerequisito indispensabile nel caso in cui si intenda dar seguito alla previsione di creazione di un polo produttivo di trasformazione di prodotti da riciclo a servizio dell'intero territorio regionale.



Idea forza e obiettivi specifici

“Azione A”

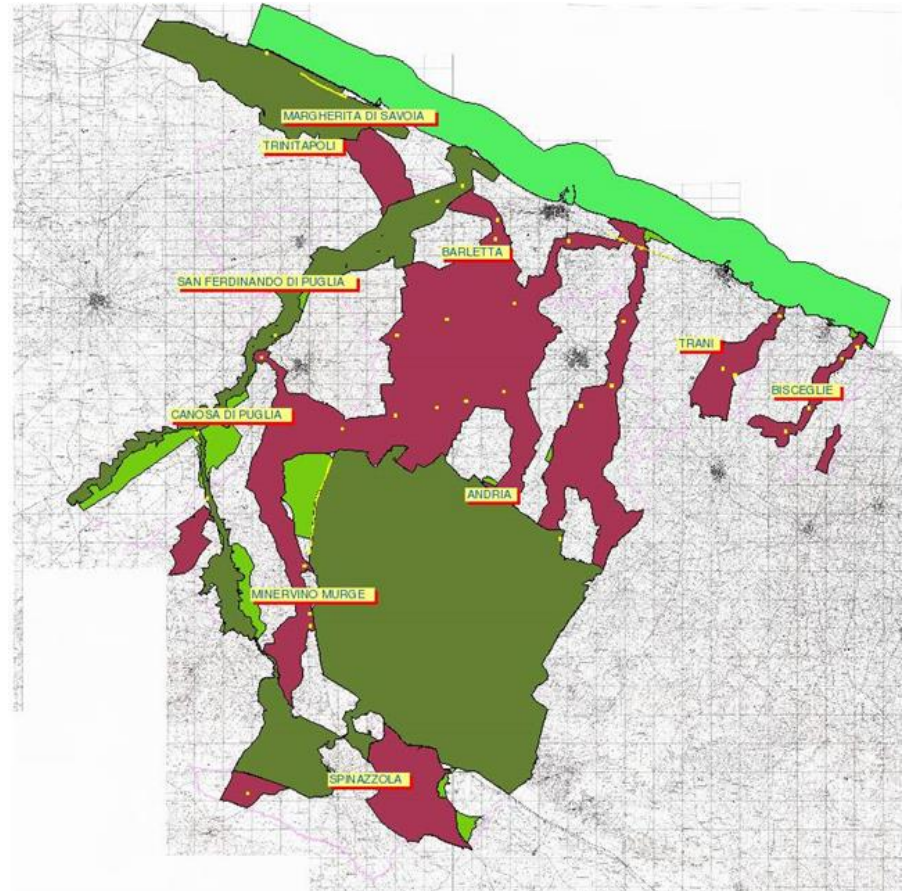
Promozione, supporto e attuazione della Rete Ecologica multifunzionale, partendo dai punti in cui la REP intercetta lo Schema di Assetto del PTCP. Nell'ottica di quadro generale di coordinamento orizzontale (intersectoriale provinciale) le attività previste dal PST7 sono intese ad integrazione con le azioni specifiche previste dal “Piano provinciale di Attuazione degli interventi previsti dal Programma Regionale per la tutela dell'Ambiente” (approvato con Del. Di Giunta Provinciale n. 55 del 29.11.2012).

“Azione B”

Elaborazione, validazione, partecipazione, recepimento della Rete ecologica alla scala bioregionale nell'ambito del contratto di fiume “Patto Val d'Ofanto” (progetto integrato PPTR “Patto per la bioregione e il Contratto di fiume”). Definizione di un tavolo tecnico interprovinciale composto dai responsabili degli Uffici della Pianificazione di Coordinamento Provinciale delle Province di Avellino, Potenza, Foggia, Barletta-Andria-Trani.

Il tavolo avrà compiti di elaborazione dello schema di rete Ecologica interprovinciale attraverso la condivisione di approcci e metodi nella realizzazione delle Reti Ecologiche alla scala di area vasta nella Pianificazione Provinciale (Foggia, Potenza, Avellino).

L'approccio bioregionale, intendendo il bacino idrografico come sistema territoriale di riferimento, costituisce la condizione originaria di sostenibilità ambientale: all'interno del quale misurare e valutare gli impatti e l'efficacia delle misure mitigative delle azioni legate alle politiche di sviluppo; un sistema intermedio tra quello globale e contesti locali. Il Patto Val d'Ofanto costituisce lo scenario strategico di riferimento unitario, rispetto al quale orientare gli impegni e le azioni dei soggetti pubblici e privati; essi muovono da scale di riferimento diverse e convergono rispetto ad una visione comune. Gli impegni sono regolati attraverso specifici protocolli di intesa in cui i soggetti sottoscrittori, nel riconoscere lo scenario strategico di riferimento, definiranno azioni, progetti e impegni consequenziali. I protocolli di intesa specifici in esso compresi, assumono i valori e le caratteristiche di un contratto di fiume, in base alle previsioni della direttiva comunitaria quadro sulle acque (Direttiva 2000/60/CE). Ovvero nell'accezione di contratto di fiume inteso come processo di sviluppo locale secondo l'approccio bioregionale in territori interessati da fiumi (A. Magnaghi).



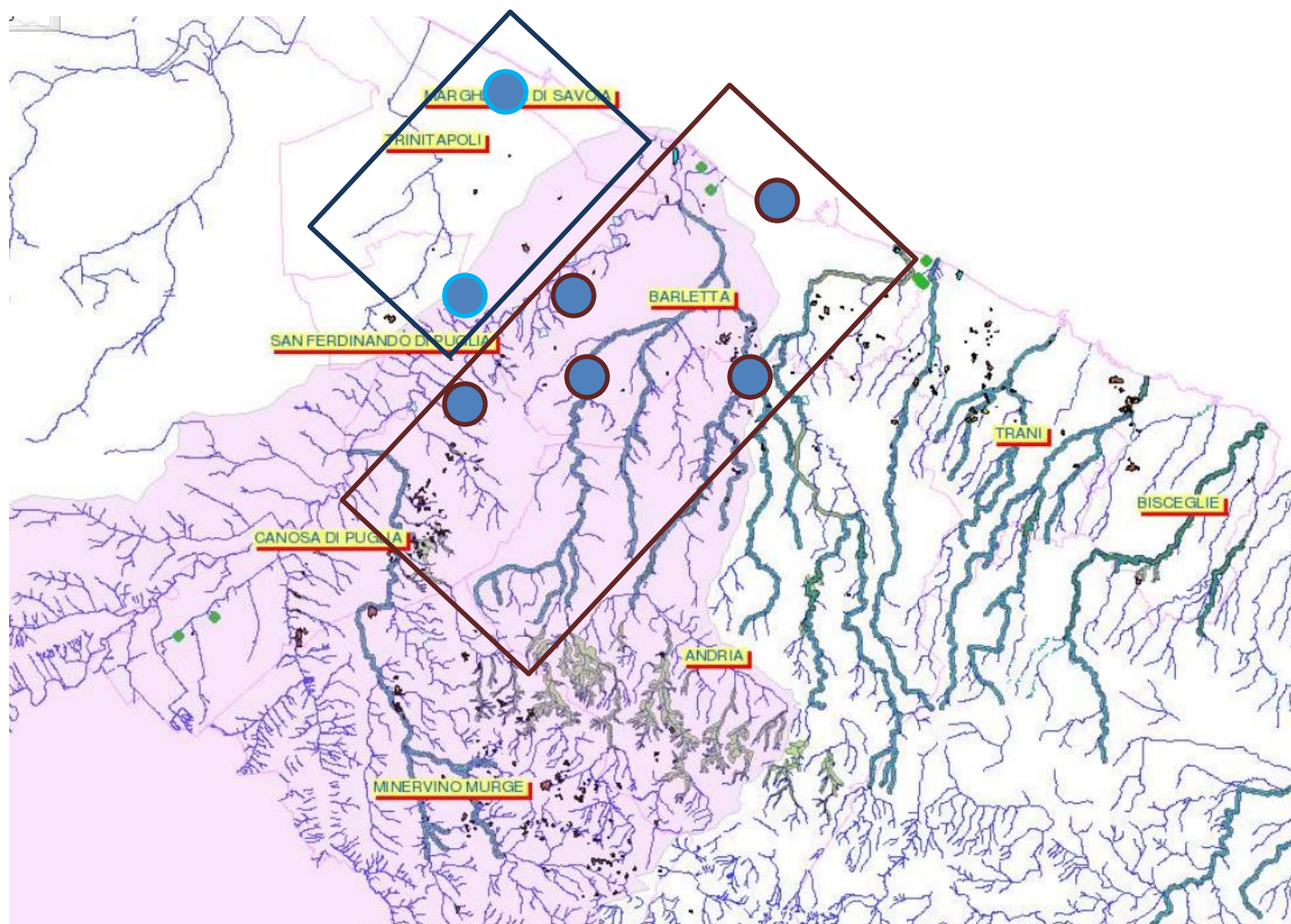
Idea forza e obiettivi specifici

Il PST8 persegue la realizzazione di un sistema integrato di azioni che favorisca il sistema di relazioni materiali e movimento merci, in regime di sicurezza, tra il molo di ponente del porto commerciale di Barletta e le reti lunghe costituite dalla viabilità su gomma e ferroviaria; ciò al fine di massimizzare l'integrazione evitando duplicazioni e consentendo allo stesso tempo di valorizzare e migliorare la competitività del sistema produttivo locale. L'indirizzo formulato in sede di PST 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 mediante l'adeguamento dello svincolo tra la SS.16 e via Andria, con la viabilità principale extraurbana. La direttrice verso via Andria consente il collegamento con le aree industriali retro-costiere 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:
scaricare 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 sul fronte-mare in corrispondenza del Centro Storico tenuto conto dello sfalsamento 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.

“PIANO AMBASZ” Piano di riqualificazione per il fronte mare del Comune della Città di Barletta. Proposta di un piano di sviluppo territoriale per il litorale della città (Emilio Ambasz & Associates, Delibera di C.C. nr. 42 del 05.06.2000

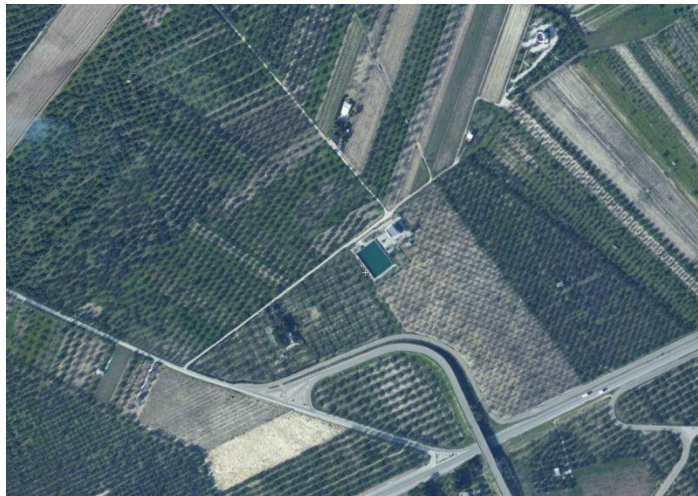


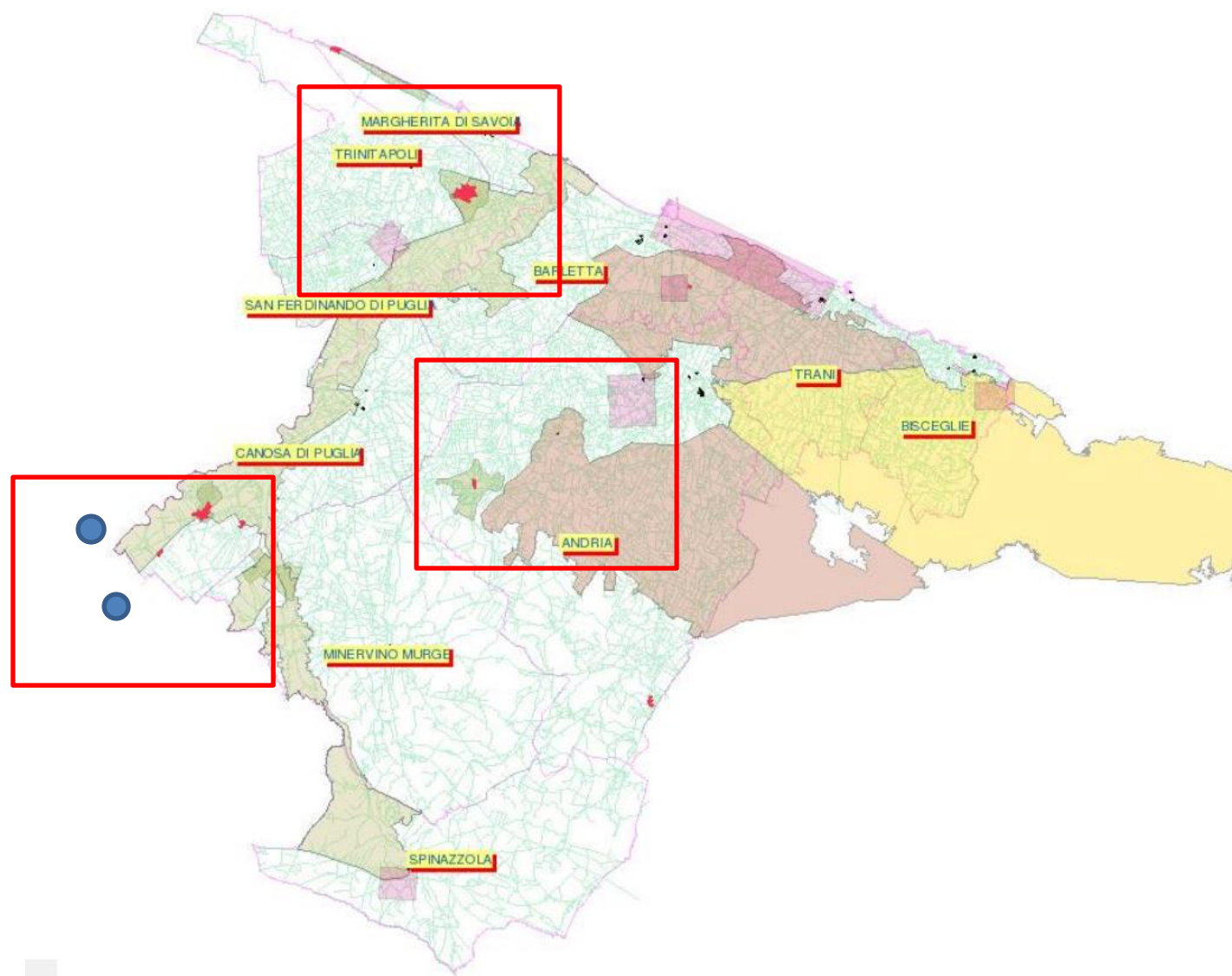


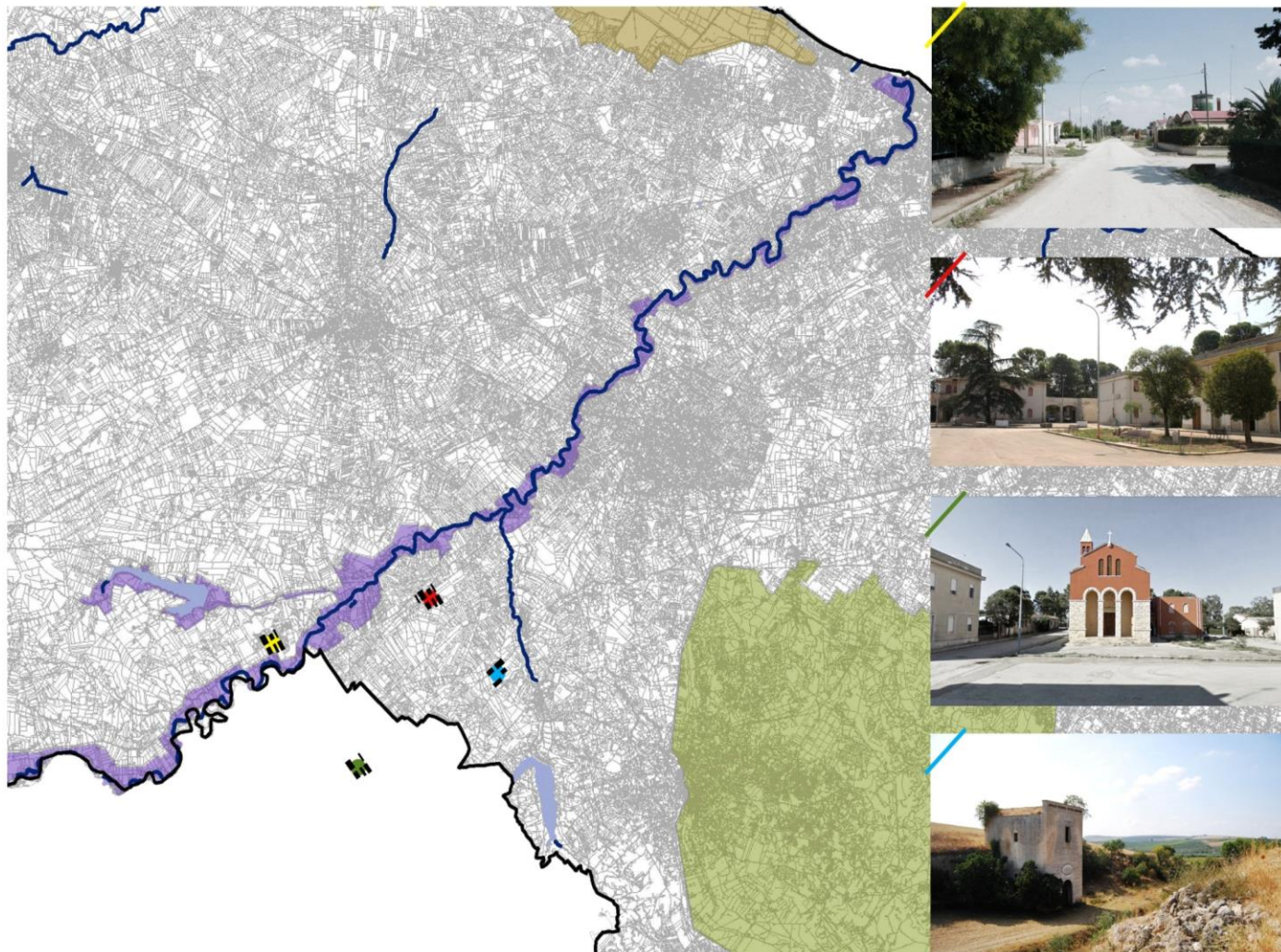
PST9agricoltura ...recupero acque uso irriguo



PST9agricoltura ...recupero acque uso irriguo







IDEEN CITY

patto VALLE DELL'OFANTO | area12

