

# VISION 2020



Andria



Barletta



Bisceglie



Canosa di  
Puglia



Margherita  
di Savoia



Minervino  
Murge



San Ferdinando  
di Puglia



Spinazzola



Trani



Trinitapoli

## **METAPLAN**

### **Piano Strategico e PUM di Area Vasta**

#### **Volume 1**

#### **Macro-Azioni Strategiche e criteri per la valutazione dei Progetti**

Il Sottoprocesso – Linee Guida Regione Puglia, BURP, n. 104, 20.07.2007

**aprile 2010** [rev. Agosto 2012]

Comuni proponenti

**Barletta** (capofila), **Andria**, **Bisceglie**, **Canosa di Puglia**, **Margherita di Savoia**, **Minervino Murge**, **San Ferdinando di Puglia**, **Spinazzola**, **Trani**, **Trinitapoli**

**Piano strategico territoriale di area vasta**  
**Vision 2020**

**METAPLAN**  
**Piano Strategico e PUM di Area Vasta**  
Volume 1  
**Macro-Azioni Strategiche e criteri per valutazione dei Progetti**  
Rel. 3.3

*Il Sottoprocesso – Linee Guida Regione Puglia, BURP, n. 104, 20.07.2007*

**aprile 2010** [rev. Agosto 2012]

## **PIANO STRATEGICO DI AREA VASTA DEL NORD BARESE-OFANTINO**

**Responsabile scientifico e coordinatore**  
prof. arch. Maurizio Carta

**Responsabile unico del procedimento**  
dott. Alessandro Attolico

**Comitato Politico Istituzionale dei Sindaci**  
Nicola Maffei, Barletta, *Presidente*  
Vincenzo Zaccaro, Andria  
Francesco Carlo Spina, Bisceglie  
Francesco Ventola, Canosa di Puglia  
Raffaele Bufo, Margherita di Savoia  
Luigi Roccotelli, Minervino Murge  
Salvatore Puttilli, San Ferdinando di Puglia  
Carlo Giuseppe Scelzi, Spinazzola  
Giuseppe Tarantini, Trani  
Ruggero Di Gennaro, Trinitapoli

**Comitato Tecnico Scientifico**  
prof. Roberto Camagni, *Presidente*  
prof.ssa Francesca Calace  
prof. Francesco Contò  
arch. Gaetano Fontana  
prof. Giovanni Fuzio  
prof. Matteo Ieva  
prof. Francesco Karrer  
prof. Nicola Martinelli  
arch. Francesca Onesti  
prof. Gaetano Piepoli

**Piano Urbano delle Mobilità di area vasta**  
ing. Stefano Ciurnelli

**Valutazione Ambientale Strategica**  
arch. Mauro Iacoviello (Agenzia per l'Ambiente NBO)

**Ufficio del Piano**  
arch. Giacomo Losapio, *Responsabile tecnico*  
ing. Giovanni Tondolo  
ing. Ernesto Bernardini  
ing. Sabino Germinario  
dott. Maurizio Guadagno  
arch. Rosario Sarcinelli  
geom. Marcello Rondinone  
arch. Vincenza Rotondella  
ing. Giuseppe Affatato  
arch. Salvatore Grieco

**Officina del Piano**  
arch. Stefania Cascella  
arch. Biagio D'Ambra  
dott. Francesco Delfino  
dott. Valentina Di Vietro  
dott. Alessandro Lorizzo  
dott. Giovanni Mennea  
dott. Rossella Palermo  
dott. Carmen Pedico  
dott. Donato Piccinino  
dott. Silvano Rizzi  
arch. Giuseppe Francesco Rociola  
ing. Domenico Vaccanio  
ing. Maria Rosaria Visaggio

**Staff di segreteria**  
dott. Nunzio Calò  
dott.ssa Rosa Di Palma  
p.i. Mariano Gagliardi  
dott.ssa Angela Lattanzio  
dott.ssa Santa Scommegna

**Collaboratori**  
arch. Daniele Gagliano, *Plandifferent*  
arch. Daniele Ronsivale, *Plandifferent*

## Indice

<b>1</b>	<b>Il percorso di pianificazione strategica per il territorio Nord Barese Ofantino nell'ambito della governance multilivello della Regione Puglia</b>	<b>7</b>
<b>2</b>	<b>Il Piano Strategico del Nord Barese Ofantino come potenziatore delle strategie regionali</b>	<b>8</b>
2.1	Le macro-fasi per la costruzione dello scenario al 2020	9
<b>3</b>	<b>La vision: sette città creative</b>	<b>12</b>
3.1	Il processo di riallineamento con le strategie regionali	13
3.2	I quattro pilastri del NBO per lo sviluppo regionale	17
3.3	L'integrazione delle componenti per lo sviluppo	19
<b>4</b>	<b>Le fasi del processo di pianificazione strategica e il cronogramma generale</b>	<b>20</b>
<b>5</b>	<b>Il Network istituzionale, professionale e partenariale del Piano Strategico del Nord Barese Ofantino</b>	<b>22</b>
5.1	Il Protocollo Quadro per la costituzione del Partenariato	24
5.2	Il Protocollo Operativo con il CNEL	28
5.3	Il Protocollo Operativo per attività di assistenza tecnica da parte dell'Agenzia per l'occupazione e lo sviluppo dell'area Nord Barese Ofantina	31
<b>6</b>	<b>L'analisi di contesto del sistema Nord Barese-Ofantino</b>	<b>34</b>
6.1	Il contesto sovralocale	34
6.2	Il contributo alle politiche di assetto del territorio nazionale al 2020	38
6.3	Il contributo e le coerenze con le Proiezioni Territoriali del DSR Puglia 2007-2013	40
6.4	Il territorio della nuova provincia: 10 vocazioni per una nuova identità comune	41
6.5	Il Contesto del patrimonio naturale	49
6.6	Il Contesto del patrimonio culturale	52
6.6.1	Il patrimonio Archeologico	52
6.6.2	Il Patrimonio Architettonico-Monumentale	53
6.6.3	Il patrimonio naturale	54
6.7	Il Contesto infrastrutturale e insediativo	57
6.7.1	Il sistema insediativo sud-ofantino	60
6.7.2	Il sistema insediativo nord-ofantino	61
6.8	Il Contesto delle trasformazioni in atto	64
6.8.1	Quadro della pianificazione nel NBO	64
6.8.2	Quadro della programmazione nel NBO	66
6.9	Il Contesto economico	69
6.9.1	Imprese e servizi	69
6.9.2	Agricoltura	73
6.9.3	Turismo	75
6.10	Il Contesto normativo	80
6.10.1	Le Zone a Protezione Speciale	80
6.10.2	I Siti di Interesse Comunitario	80
6.10.3	I vincoli ambientali e paesaggistici	80
6.10.4	Il Piano di Assetto Idrogeologico (Pai)	83
6.10.5	Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P)	83
<b>7</b>	<b>Gli obiettivi strategici dei 4 pilastri</b>	<b>86</b>
7.1	Gli obiettivi del pilastro ambientale e territoriale	86
7.2	Gli obiettivi del pilastro economico	89
7.3	Gli obiettivi del pilastro sociale	89

7.4	Gli obiettivi del pilastro istituzionale	90
<b>8</b>	<b>Dalle Visioni guida alle Azioni Strategiche: risorse, criticità e immagini di territorio al futuro derivanti dai Tavoli Tematici</b>	<b>92</b>
8.1	La Città della Ruralità	92
8.2	La Città del Mare	94
8.3	La Città della Produzione Tipica	96
8.4	La Città della Cultura	98
8.5	La Città della Moda	100
8.6	La Città dello Spettacolo	102
<b>9</b>	<b>Gli scenari di sviluppo del Nord Barese Ofantino</b>	<b>104</b>
9.1	Scenario 1. Barletta città-cerniera	104
9.2	Scenario 2. Andria città-territorio	105
9.3	Scenario 3. Trani città-hub	106
9.4	Lo Scenario delle interdipendenze selettive. Sette Città Creative per un territorio-rete	106
<b>10</b>	<b>Azioni strategiche e progetti prioritari per la competitività e la coesione del Nord Barese Ofantino e contributo alla Programmazione Regionale 2007-13</b>	<b>108</b>
10.1	Asse I – “Formazione”	108
10.2	Asse II - “Ricerca e innovazione”	108
10.3	Asse III - “Ambiente ed energia”	111
10.4	Asse IV - “Inclusione sociale e qualità della vita”	114
10.5	Asse V - “Risorse naturali e culturali”	116
10.6	Asse VI - “Mobilità”	119
10.7	Asse VII - “Competitività e sistemi produttivi”	122
10.8	Asse VIII - “Città e sistemi urbani”	125
10.9	Asse IX - “Internazionalizzazione”	127
10.10	Asse X - “Governance e AT”	129
10.11	Il contributo delle Macro-Azioni Strategiche alla realizzazione delle Sette Città Creative	130
10.11.1	La Città Creativa della Ruralità	130
10.11.2	La Città Creativa della Produzione Tipica	131
10.11.3	La Città Creativa della Cultura	132
10.11.4	La Città Creativa del Mare	133
10.11.5	La Città Creativa della Moda	133
10.11.6	La Città Creativa dello Spettacolo	134
10.11.7	La Città Creativa del Governo	134
<b>11</b>	<b>Il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta</b>	<b>136</b>
11.1	Obiettivi e strategie di progetto del PUMAV	136
11.2	Linee di intervento per il trasporto persone	137
11.2.1	Apertura verso l'esterno: il collegamento con l'aeroporto	137
11.2.2	Apertura verso l'esterno: accesso ai servizi della rete AC e connessione con la rete autostradale	139
11.2.3	Ferrovia come matrice di coesione e sviluppo: il servizio ferroviario territoriale	140
11.2.4	Città in rete: accessibilità, sicurezza e interconnessione della rete principale	144
11.2.5	Mettere in rete le eccellenze del territorio e territorializzare il turismo: trasporto pubblico locale e rete della mobilità lenta	147
11.3	Linee di intervento per il trasporto merci	153
11.3.1	Sistema logistico integrato a supporto dell'intermodalità ferro-strada-mare	155
11.3.2	Poli logistici a supporto della competitività comprensoriale	157
<b>12</b>	<b>Prima verifica di coerenza dei programmi comunali con le Strategie di Area Vasta</b>	<b>158</b>
<b>13</b>	<b>Il processo valutativo per l'attuazione delle Macro-Azioni</b>	<b>162</b>
13.1	Prima fase: valutazione della coerenza con il PSAV e gli obiettivi regionali	162
13.2	Seconda fase: valutazione della rilevanza ambientale	163
13.3	Terza fase: valutazione del merito tecnico	164
13.4	Quarta fase: valutazione sintetica di rilevanza strategica	164
13.5	Quinta fase: sintesi gerarchica e cantierabilità.	165
13.6	La Scheda per la manifestazione di interesse	169
<b>14</b>	<b>Il processo di Valutazione Ambientale Strategica</b>	<b>171</b>
14.1	Il quadro di riferimento normativo	171

14.2	I riferimenti metodologici	172
14.3	Mission	173
14.4	Obiettivi generali della VAS della VISION 2020	173
14.5	Obiettivi specifici	173
14.6	Le fasi della VAS del piano VISION 2020	174
14.7	Approfondimenti della VAS	175
<b>15</b>	<b>La Valutazione ex ante</b>	<b>176</b>
15.1	Valutazione dell'analisi socio-economico e della rispondenza della strategia rispetto ai bisogni identificati	177
15.1.1	Contesto patrimonio naturale e culturale	177
15.1.2	Contesto infrastrutturale ed insediativo	178
15.1.3	Contesto delle trasformazioni in atto	178
15.1.4	Contesto economico	179
15.2	Valutazione della logica e della coerenza interna della strategia	181
15.2.1	Analisi SWOT dell'Area Vasta e verifica di coerenza tra i risultati dell' Analisi e gli obiettivi di sviluppo del Piano	181
15.2.2	Valutazione della coerenza interna della Strategia	188
15.3	Valutazione della coerenza della Strategia con le politiche nazionali e regionali e con le Linee guida strategiche comunitarie	192
15.3.1	Analisi del Piano in relazione alla coerenza con il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013	192
15.4	Analisi del Piano in relazione alla coerenza con il Documento Strategico Regionale Puglia 2007-2013	207
15.5	Analisi del Piano in relazione alla coerenza con il Piano di Sviluppo Rurale, il Fondo Sociale Europeo, il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e il Fondo per le Aree Sottoutilizzate	210
15.6	Coerenza della Pianificazione Strategica di Area Vasta con gli obiettivi e le politiche regionali di settore	229
15.6.1	Coerenza con il Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG)	229
15.6.2	Coerenza con il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)	229
15.6.3	Coerenza con il Piano Paesistico Territoriale Tematico della Regione Puglia (PPTR)	229
15.7	Valutazione dei risultati attesi e degli impatti	231
15.8	Sintesi del processo di valutazione ex-ante e dei principali risultati raggiunti	237
<b>16</b>	<b>Il processo di monitoraggio e valutazione degli effetti del PSAV</b>	<b>240</b>
16.1	Valutazione, monitoraggio e previsione dei fattori di criticità e approntamento di misure per rimuoverli o minimizzarli	240
16.1.1	Gli indicatori di qualità e sostenibilità	240
16.2	Gli indicatori territoriali di primo impianto	242
16.2.1	Indicatori di stato (IS)	243
16.2.2	Indicatori di pressione (IP)	244
16.2.3	Indicatori di risposta (IR)	245
16.2.4	Indicatori di centralità riferiti alle aree sub-urbane (IC)	245

## 1 Il percorso di pianificazione strategica per il territorio Nord Barese Ofantino nell'ambito della governance multilivello della Regione Puglia

Il primo Documento Strategico di Inquadramento prodotto nel maggio 2005 finalizzato alla definizione della *vision* del Piano Strategico del Nord Barese Ofantino ha individuato per il territorio in esame tutti gli elementi necessari all'inquadramento delle questioni strategiche da affrontare nella strutturazione delle scelte di sviluppo dei territori comunali coinvolti, anche nell'ottica del "valore aggiunto" prodotto dalla nuova Provincia policentrica di Barletta-Andria-Trani.

Il primo documento *Vision 2020* è stato aggiornato successivamente rispetto al mutamento delle politiche di sviluppo nazionali e regionali generate dalla programmazione 2007-2013.

Si è quindi ravvisata la necessità di produrre azioni strategiche locali di riposizionamento competitivo del Nord Barese Ofantino all'interno del mutato contesto regionale e nazionale e nel quadro del nuovo punto di vista assunto dalla programmazione 2007-13 e dalla Regione Puglia per la sua attuazione.

Se, infatti, la *Vision 2020* interpreta le azioni strategiche come occasione di sviluppo locale nella ricerca dell'unicità competitiva, nel nuovo contesto di pianificazione strategica **multiscala e multiattore** varato dall'Amministrazione Centrale dello Stato (cfr. QSN 2007-2013), il piano strategico territoriale del Nord Barese Ofantino deve guardare alla **comune convergenza verso obiettivi di sviluppo** del sistema nazionale e regionale con contributi originali di strategie, politiche e azioni di sviluppo.

In virtù della nuova visione integrata delle politiche europee e della politica nazionale aggiuntiva i piani strategici di area vasta che sono in corso di redazione in Puglia dovranno provvedere a mettere a sistema tutte le risorse finanziarie a disposizione attraverso una integrazione delle linee strategiche.

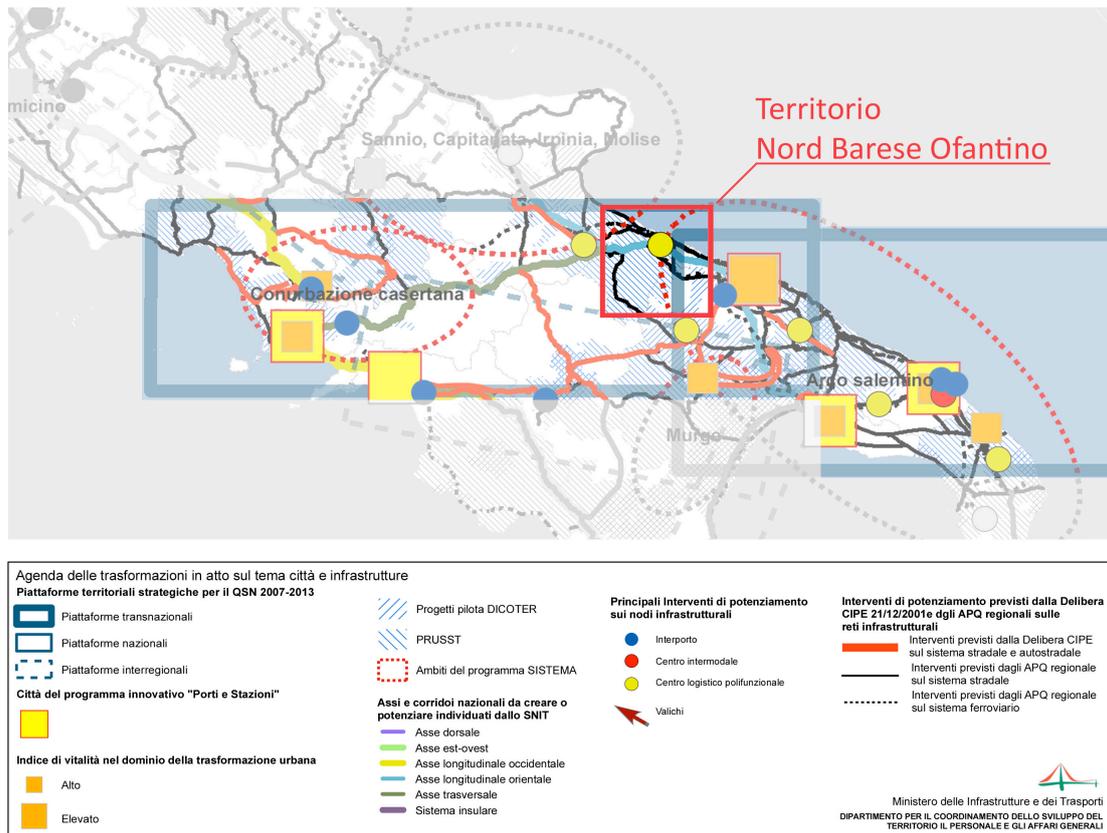
Il DSR Puglia 2007-2013 esprime chiaramente le scelte della Regione di lavorare sul piano della *governance* multilivello e multiattore e la composizione dei 9+1 raggruppamenti di area vasta per la redazione dei Piani strategici dimostra la necessità di creare **coalizioni attive** per la costruzione degli *asset* di sviluppo al nell'orizzonte ventennale.

In questo contesto, i 10 Comuni sottoscrittori della Convenzione (Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia, Margherita di Savoia, Minervino Murge, San Ferdinando di Puglia, Spinazzola, Trani, Trinitapoli) e la nuova Provincia policentrica giocano, insieme alla Regione e al partenariato, un ruolo innovativo di integrazione delle politiche e si propongono come luogo del confronto e di verifica delle vocazioni e delle opportunità in atto, insieme al partenariato istituzionale e socio-economico.

Nella logica dei *Progetti di Territorio* promossi sia al livello nazionale dal Dipartimento per il Coordinamento delle Politiche Territoriali del Ministero delle Infrastrutture, sia al livello regionale degli strumenti di programmazione - in particolare delle Linee Guida per il Piani Strategici di Area Vasta - il **Piano Strategico Territoriale del Nord Barese Ofantino** si aggiorna alle nuove visioni nazionali e regionali condivise lavorando su quattro aspetti fondamentali:

- la visione al futuro;
- la volontà collettiva;
- un sistema di valori condiviso (il capitale fisso territoriale);
- le direttrici di sviluppo a medio termine.

La nuova filiera della programmazione integrata delle politiche comunitarie e delle politiche nazionali (QSN – DSR – PO – Linee Guida per la Pianificazione territoriale strategica di area vasta) richiede di aggiornare le relazioni tra il sistema locale e quello sovralocale e, in particolare, consente di cogliere l'importante occasione per il NBO di contribuire alla definizione delle politiche regionali e nazionali con contributi originali. L'importante novità sta, quindi, nella presenza di comuni regole di approccio alle metodologie per la redazione dei PS e alla condivisione di visioni nazionali e sovralocali che dovranno costituire la cornice per la redazione e l'attuazione di PS di area vasta.



## 2 Il Piano Strategico del Nord Barese Ofantino come potenziatore delle strategie regionali

All'interno del quadro già definito in premessa, il ruolo che il PS dovrà giocare attiene alle attuali dinamiche di sviluppo territoriale che la Regione Puglia ha promosso attraverso il QSR 2007-13 e le sue Proiezioni Territoriali. Tale ruolo perseguirà una logica duale:

- declinare le strategie regionali sui territori di area vasta nell'orizzonte di medio termine al 2013;
- proporsi come attivatore di ulteriori evoluzioni delle politiche di sviluppo territoriale e acceleratore del processo di sviluppo nell'orizzonte di lungo periodo del 2020.

Questa opportunità per il PS del NBO discende dal fatto che la visione proposta per il Nord Barese Ofantino nel 2005 è già in gran parte coerente con gli indirizzi della

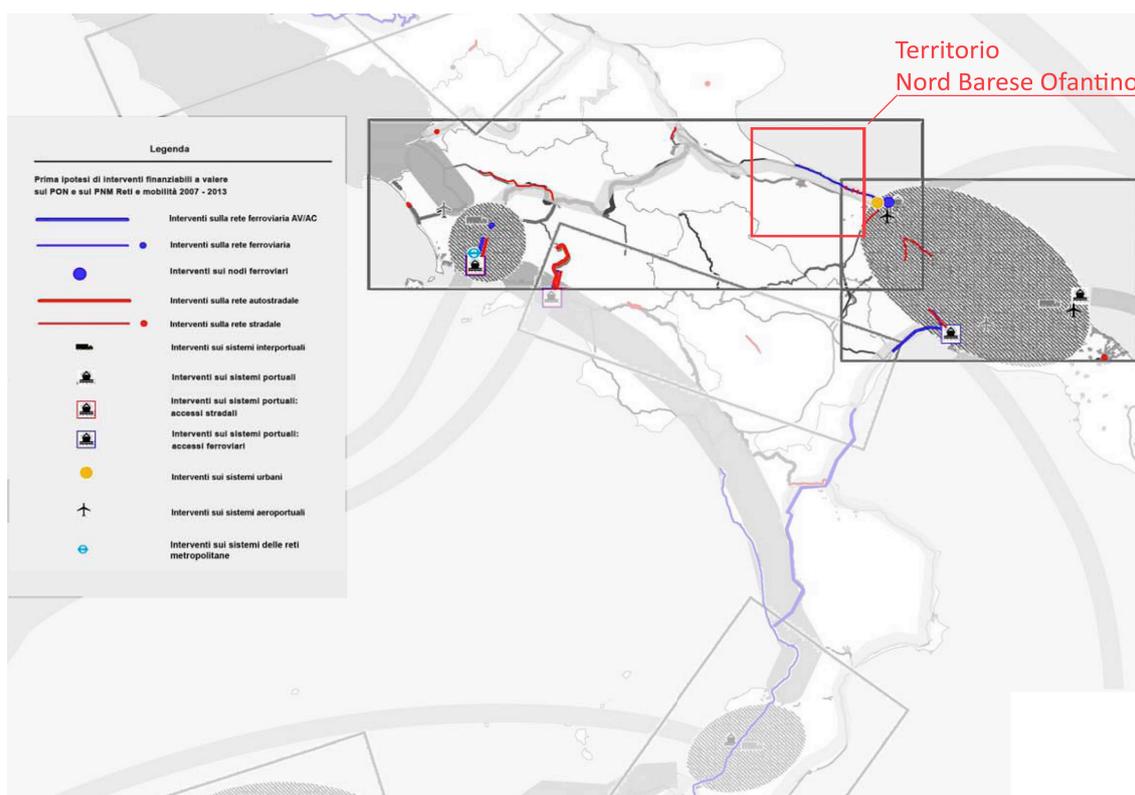
Regione Puglia e consente di individuare i due ruoli chiave che il PS del NBO potrà giocare:

- **ruolo strategico del NBO rispetto agli obiettivi regionali** attraverso la declinazione locale delle strategie regionali;
- **contributo alle nuove strategie regionali** laddove per costruire le politiche di sviluppo locale saranno necessarie delle strategie sovralocali.

Il risultato finale sarà quello di creare questo doppio scenario di sviluppo generale:

- uno scenario al 2013 in cui si immagina la piena realizzazione degli obiettivi già definiti per il periodo di programmazione 2007-2013;
- uno scenario al 2020 in cui convergono le politiche nazionali di lungo periodo, le strategie regionali per lo *spin off* della Regione Puglia rispetto alle regioni di obiettivo 1 e la “perturbazione sovralocale” determinata dal contributo del PS del NBO.

A partire dalla assunzione delle strette relazioni tra le strategie regionali e quelle del Nord Barese-Ofantino alla macro-scala regionale, la *vision* del PS del territorio NBO troverà nella successiva fase di costruzione e consultazione del partenariato (cfr. Capitolo 5) la verifica della congruenza delle scelte con le volontà espresse dalla comunità e dai portatori di interessi. Tale fase di focalizzazione della strategia – sia a livello di scala che a livello di portatori di interessi – è necessaria per individuare gli accordi o coalizioni per la realizzazione concreta delle strategie individuate dal PSAV.



## 2.1 Le macro-fasi per la costruzione dello scenario al 2020

Poiché i Piani Strategici di area vasta, nel nuovo contesto di pianificazione e programmazione regionale, sono gli strumenti per attuare i macro-obiettivi di sviluppo al 2013, la funzione dei PS è quella di attuare le strategie sui territori locali,

selezionando quali progetti bandiera saranno in grado più di altri di contribuire allo sviluppo equilibrato del territorio regionale.

Questa parte del processo di pianificazione strategica si fonderà sui **quattro pilastri** definiti dal documento di Vision 2020 del PS del NBO del 2005 come chiavi di lettura, interpretazione e valutazione delle scelte strategiche che il piano dovrà prendere, valuterà la piena coerenza e compatibilità con le strategie regionali e selezionerà quali delle *6 città creative* potrà meglio essere attivata per la strutturazione degli obiettivi, delle azioni e dei processi decisionali. I quattro pilastri sono:

- il pilastro **economico**;
- il pilastro **sociale**;
- il pilastro **ambientale e territoriale**;
- il pilastro **istituzionale**.

In questa fase gli obiettivi strategici regionali verranno proiettati sul territorio locale in modo da consentire l'attuazione del processo di crescita proposto per il 2013.

Nel momento in cui i macro-obiettivi verranno declinati e i progetti bandiera avviati, lo scenario che il PS del NBO proporrà per lo sviluppo regionale sarà una forma di perturbazione positiva dello scenario iniziale e costituirà una base importante per lo scenario a lungo termine.

Un ruolo fondamentale giocheranno i “**progetti bandiera**” che, appositamente selezionati in accordo con il partenariato, condizioneranno lo scenario finale e daranno vita a specifici contributi alla Puglia del 2020: possiamo infatti dire che si potranno innescare processi di *swing power*, ovvero di incremento del processo di crescita regionale attraverso l'immissione degli effetti e degli impatti positivi che i progetti e le strategie avranno sul contesto regionale.

Solo in una fase successiva, tuttavia, sarà possibile capire nel dettaglio in che termini le azioni pilota determinate dai preventivati **quattro pilastri del Piano strategico** contribuiranno all'aggiornamento dello scenario e al ridisegno degli obiettivi di sviluppo regionale per il 2020.

Questo approccio incrementale e propositivo al contributo che il PS del NBO dà alla Regione, si può in sintesi rappresentare nello schema seguente, in cui si evidenzia il modo in cui i **quattro pilastri** giocano un ruolo di cerniera tra i macro-obiettivi attuali e quelli che declineranno la visione regionale al 2020.



### 3 La vision: sette città creative

Il territorio del Nord Barese-Ofantino presenta una complessità territoriale e socio-economica e manifesta una intrinseca multipolarità, non solo dal punto di vista dell'evoluzione storica della sua formazione, ma anche per il recente processo di costituzione di una nuova provincia (BAT) per separazione da due province esistenti, di cui i 10 comuni costituivano componenti periferiche. In questo scenario strutturale ed istituzionale, lo sviluppo del NBO non chiede l'individuazione di una *vision* unica ed omologante, la quale tenderebbe a radicalizzare l'attrattività dei tre capoluoghi e ad accentuare i fenomeni di condensazione dell'insediamento e della produzione sull'area centrale. Il rischio è anche quello di innescare fenomeni di saturazione dell'area interclusa tra i tre capoluoghi con ulteriore erosione di suolo e fenomeni di città diffusa periurbana che appesantirebbero le criticità dell'area e sarebbero incoerenti con le politiche regionali mirate alla salvaguardia e valorizzazione del territorio e del paesaggio. Già contenute nel DSR e recentemente tradotte nell'avvio di processi e strumenti di pianificazione.

La scelta della declinazione in 6+1 "città creative" delle visioni-guida del PSAV consente, quindi, di preparare il terreno, selezionare le politiche e orientare gli investimenti per un vero policentrismo non solo figlio della retorica dello sviluppo locale, ma costruito attorno ad alcune specializzazioni settoriali che si trasformano in specializzazioni territoriali. Nella fase attuativa del PSAV la specializzazione territoriale diventa matrice della coerenza delle azioni con le identità strutturali assegnate ad ognuna delle 6+1 città. Naturalmente un discorso a parte merita la "città della governance", che – in linea con l'attenzione regionale verso la questione – viene proposta come una *vision* che serve ad alimentare la decisione verso un organismo gestionale di area vasta per guidare, progettare e controllare il processo evolutivo messo in moto dalla sinergia tra DSR e PSAV.

Si riportano di seguito le caratteristiche delle città creative nell'intento di sottolineare come esse fungano proprio da elementi di selezione e di orientamento delle successive scelte in termini di macro-azioni strategiche e di progetti.

- la **Città della Ruralità**, orientata a promuovere lo sviluppo rurale, la formazione di distretti rurali, la diversificazione produttiva e il mantenimento dei paesaggi rurali nell'ambito del *capitalismo di territorio*;
- la **Città della Produzione tipica**, mirata alla promozione della produzione tipica come fattore di eccellenza territoriale, alla costituzione dei distretti agroalimentari di qualità e dei marchi delle aree locali di pregio nell'ambito della *soft economy*;
- la **Città della Cultura**, fondata sulla valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio, sulla costituzione di distretti culturali e turistici, sulla promozione dell'identità e sull'attivazione di forti filiere di formazione, ricerca e produzione culturale nell'ambito dell'*economia della cultura*;
- la **Città del Mare**, che a partire dalla fruizione del mare e dalla valorizzazione integrata delle risorse costiere ecologiche, turistiche, infrastrutturali e produttive è in grado di produrre nuovi *progetti di territorio*;
- la **Città della Moda**, mirata al potenziamento, alla riqualificazione e alla innovazione competitiva del distretto della moda, del tessile e del calzaturiero, incrementando le azioni di marketing e di internazionalizzazione sui *mercati di qualità*;
- la **Città dello Spettacolo**, orientata alla produzione di eventi culturali di rilevanza internazionale, alla infrastrutturazione del territorio orientata al *loisir* e all'*edutainment* nell'ambito della *experience economy*;
- la **Città del Governo**, costituita attorno all'armatura dell'amministrazione e dei processi decisionali, orientata a rafforzare la città metropolitana in un'ottica di

*sviluppo reticolare policentrico* ed attraverso processi di gestione integrata delle risorse e dei piani.

Le Sette Città, quindi, si configurano non solo come luoghi fisici in cui realizzare specifici progetti di trasformazione, ma come modi di interpretare la *multipolarità del territorio Nord Barese Ofantino* e, come tali, potranno essere reinterpretate e definite nelle fasi di definizione, approfondimento ed attuazione del PSAV.

La capacità delle Sette Città di essere commutatori per l'intero NBO, consente di immaginare le nuove polarità come "elementi aggregatori" negli obiettivi strategici dei settori di intervento e delle azioni che verranno posti in essere a partire dalle fasi operative del PS, svolgendo tre ruoli fondamentali:

- **aggregazione di azioni settoriali** già in corso di programmazione o con progettazione in atto o da attivare nel prossimo periodo di programmazione al fine di catalizzare le scelte su tematiche condivise;
- **focalizzazione delle strategie** del Piano Strategico di area vasta con lo scopo di definire le sub-strategie;
- **selezione del partenariato** attivo a partire dal quale definire le coalizioni di soggetti per l'azione.

Le risorse presenti consentono a questo territorio di svolgere ruoli di rilievo su gran parte dello scacchiere dell'economia regionale, tuttavia, per ciascuna delle sette città del NBO bisogna verificare quale tipo di contributo operativo può apportare allo sviluppo regionale, definendo:

- contributi *strategici imprescindibili* per lo sviluppo equilibrato del sistema regionale e nazionale;
- contributi *strategici di spessore sovralocale* che contribuiscono alla formazione dello sviluppo regionale;
- contributi *strategici di livello locale* che potranno diventare utili per l'individuazione di mercati di nicchia o per la creazione di liquidità e la definizione di nuove economie territoriali.

In virtù della varietà di contributi del piano strategico del NBO (regionale, sovralocale, locale) la visione al futuro è fondata su una indispensabile ottica multilivello e multiattore, capace di tenere in considerazione tutti gli elementi di valore che attengono alle specializzazioni delle "città creative" agendo ai vari livelli di competenza e intercettando gli interessi e le capacità dei diversi soggetti.

### **3.1 Il processo di riallineamento con le strategie regionali**

La prima fase del PS è consistita nel "riallineamento" alle strategie regionali.

Il "riallineamento" del PS è stato interpretato come un processo in cui sono state verificate le reciproche compatibilità e interazioni tra le politiche locali espresse dalla comunità insediata attraverso il PS e le politiche di livello sovralocale.

Si possono, infatti, verificare due condizioni:

1. il PS **esprime** contributi fondamentali alle politiche regionali senza il quale il quadro di sviluppo regionale al 2020 potrebbe apparire monco;
2. il PS **riceve** contributi significativi dalle politiche regionali e sovraregionali che modificano il quadro di sviluppo locale determinando la necessità di riallineare il livello di strategicità delle politiche locali nel contesto sovralocale.

I temi principali su cui il PS del territorio Nord Barese Ofantino sono, quindi, generati da questa feconda interazione che vede al centro delle riflessioni sette grandi questioni:

- la realizzazione degli hub luoghi del trasporto e della tecnologia come luoghi di interscambio per l'accesso ai mercati internazionali;

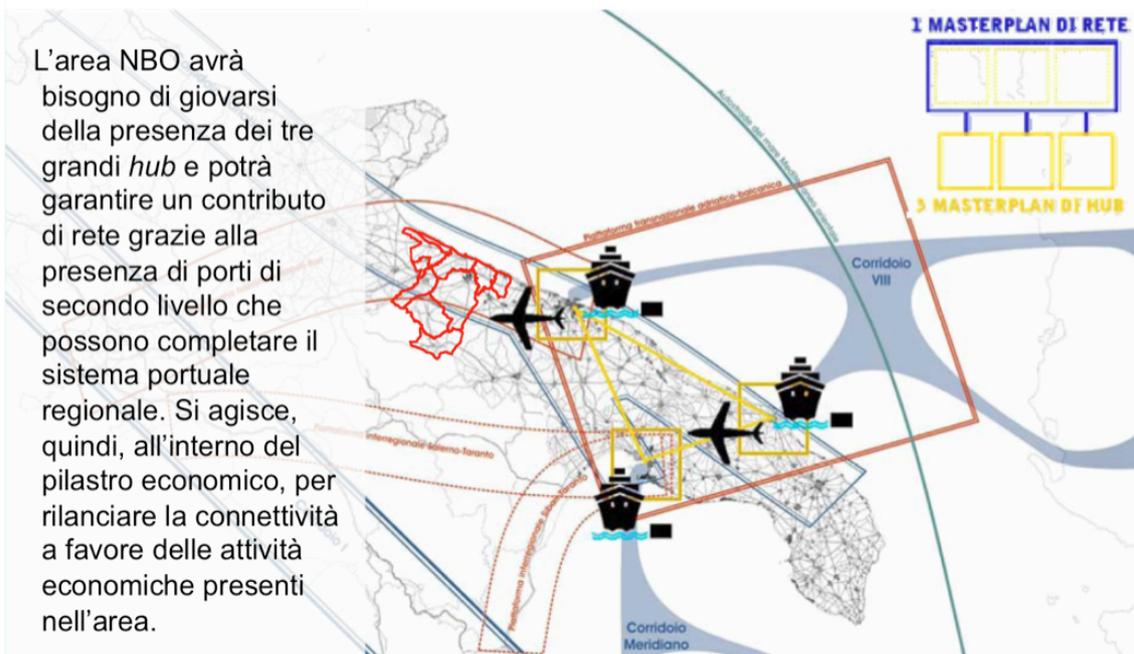
- la riqualificazione della ferrovia come linea di coesione e sviluppo e come strumento per incrementare la compatibilità ambientale della mobilità locale;
- il potenziamento delle reti di città per l'incremento della qualità urbana;
- la territorializzazione del turismo e il rafforzamento delle reti di fruizione;
- la sfida ambientale e la questione energetica;
- il rafforzamento della competitività integrale dei distretti;
- la promozione sul mercato internazionale del territorio NBO.

Il processo di riallineamento è stato condotto, quindi, attraverso le seguenti fasi di lavoro:

1. individuazione delle strategie messe in campo dalla prima edizione del Piano Strategico per il Territorio NBO;
2. individuazione degli assi di sviluppo prioritario del PS NBO;
3. selezione dei futuri obiettivi di scala regionale e sovra-regionale che intercettano gli assi di sviluppo;
4. valutazione del contributo del PS NBO alle strategie regionali e sovra-regionali;
5. individuazione degli assi strategici di sviluppo che modificano le politiche di sviluppo del territorio NBO;
6. definizione della **vision** in relazione al nuovo quadro delle politiche regionali e sovra-regionali;
7. costruzione degli scenari multiscala e multiattore del contesto nazionale e regionale al 2020;
8. declinazione locale delle **strategie regionali** in cui le linee strategiche di sviluppo del PS NBO vengono orientate dalle politiche territoriali che la regione sta mettendo in campo per il periodo 2007-2013.

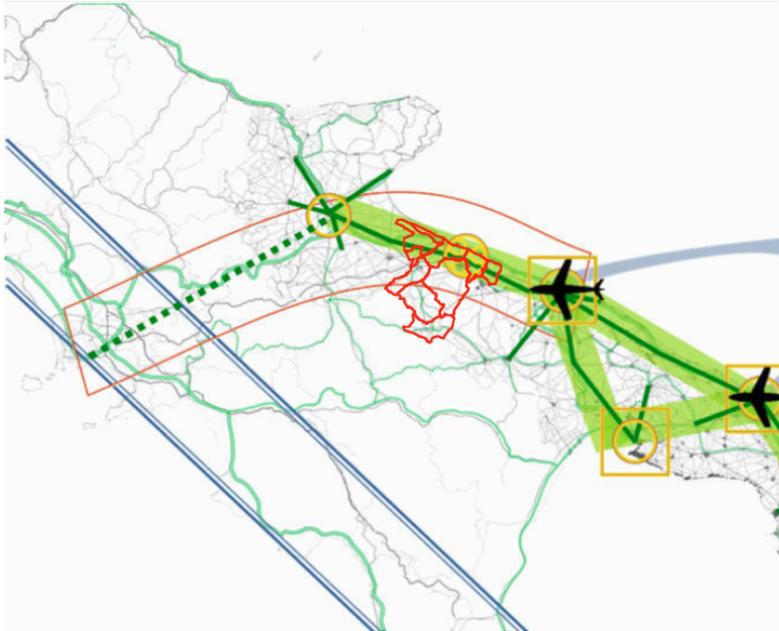
## Linea strategica 1.

### Gli hub luoghi del trasporto e della tecnologia



## Linea strategica 2.

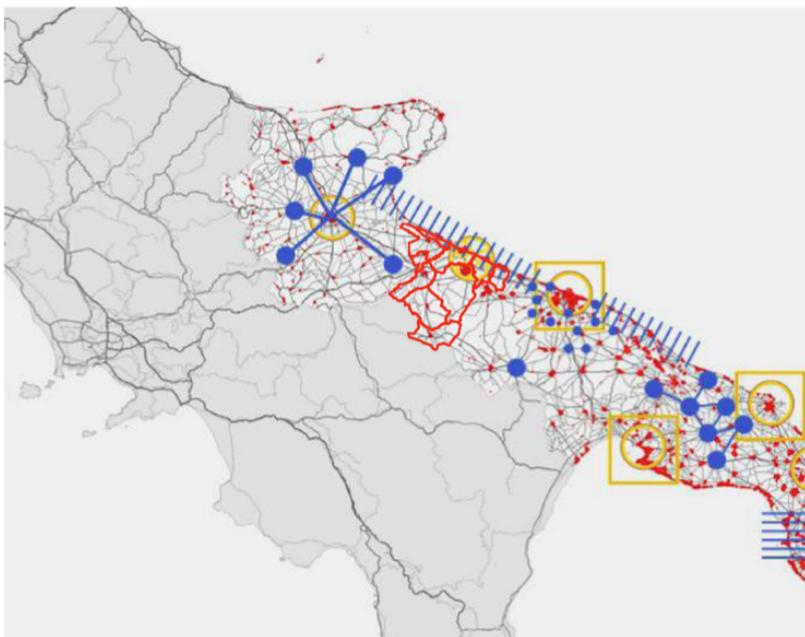
### La ferrovia matrice di coesione e sviluppo territoriale



Per quel che attiene al NBO, quindi, il potenziamento del ferro in relazione alla necessità di incrementare la compatibilità ambientale della mobilità è un elemento imprescindibile che consentirà di incrementare il collegamento tra i poli di commutazione di secondo livello e garantirà l'incremento della connettività tra le direttrici segnate al livello nazionale ed europeo.

## Linea strategica 3.

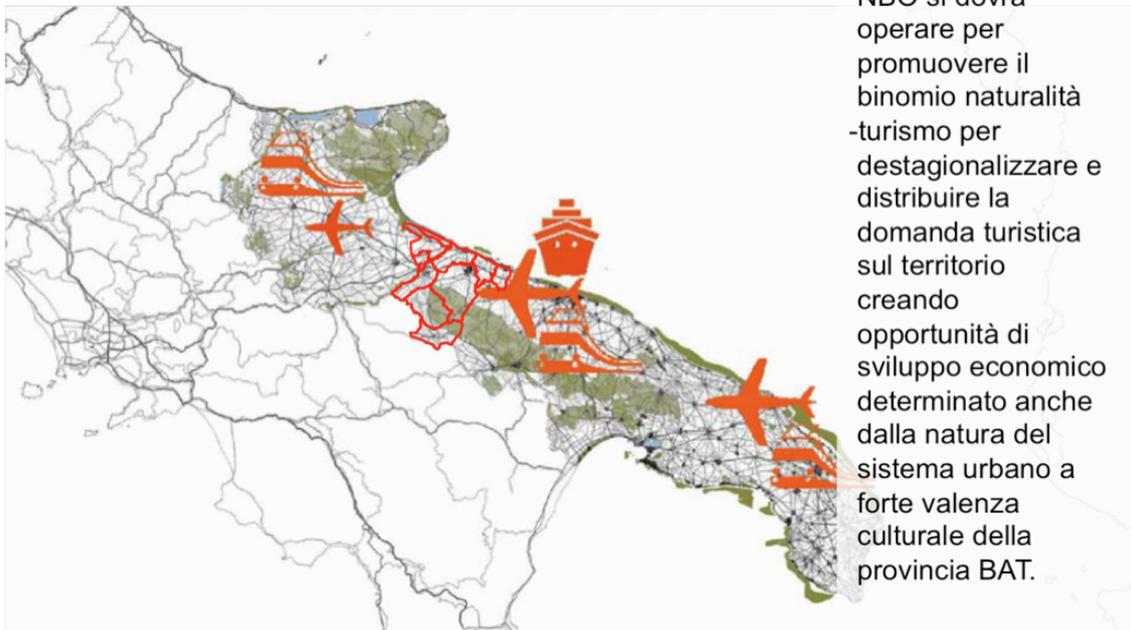
### Città in rete e qualità urbana



La declinazione locale della linea strategica 3 prevede la valorizzazione dell'armatura insediativa del Nord Barese Ofantino in relazione alla nascita del nuovo ente territoriale BAT e della creazione di più stretti legami funzionali tra le dieci città della provincia Barletta-Andria-Trani

## Linea strategica 4.

### Puglia in itinere: territorializzare il turismo



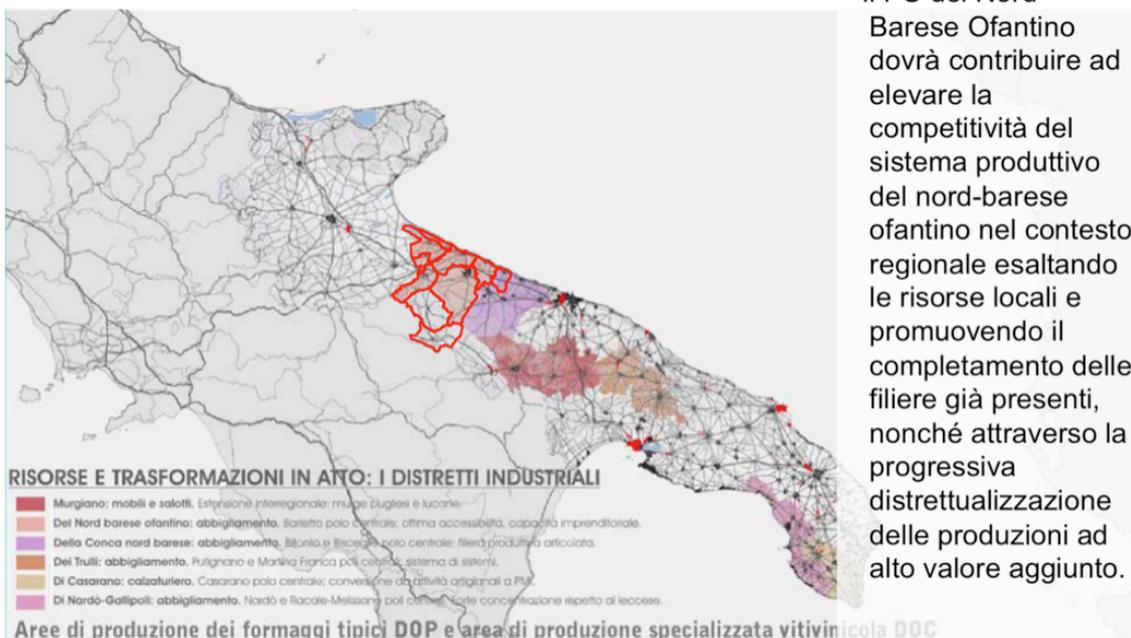
Nel contesto del NBO si dovrà operare per promuovere il binomio naturalità-turismo per destagionalizzare e distribuire la domanda turistica sul territorio creando opportunità di sviluppo economico determinato anche dalla natura del sistema urbano a forte valenza culturale della provincia BAT.

### Linea strategica 5. La sfida di ambiente ed energia

La linea strategica delle proiezioni territoriali ha corrispondenza diretta con il pilastro ambientale del PS del NBO e, quindi, si propone come strumento di declinazione locale diretto delle indicazioni di livello regionale e per la promozione della cultura ambientale e del risparmio energetico sul territorio locale.

## Linea strategica 6.

### La competitività integrale dei distretti



### Linea strategica 7. Promuovere la Puglia sul mercato internazionale

Il PS contribuirà allo sviluppo regionale attraverso il potenziamento della visibilità, attrattività, accessibilità e competitività del Nord Barese Ofantino nel contesto regionale, tenendo conto degli interventi previsti dall'APQ per l'*e-government* e società dell'informazione che prevede interventi a sostegno dell'internazionalizzazione del calzaturiero e, in generale, la realizzazione di piani integrati per la formazione dei cittadini e delle imprese all'utilizzo della società dell'informazione

#### 3.2 I quattro pilastri del NBO per lo sviluppo regionale

A partire dalle strategie regionali di sviluppo si è prodotto un primo quadro programmatico delle strategie del PSAV direttamente discendenti dalle azioni regionali, articolato attraverso i **4 pilastri** per lo sviluppo della nuova Provincia BAT. Per ogni pilastro è stata definita la *mission*:

- **Pilastro economico:** Rilanciare la competitività dell'economia locale, sia puntando sulle nuove attività dell'alimentazione, della moda, del turismo culturale, dello spettacolo, dei contesti rurali, sia sostenendo le strategie per le attività in declino (tessile-abbigliamento-calzature) o necessarie di valorizzazione (pietra), in linea con la strategia di Lisbona.
- **Pilastro sociale:** Promuovere l'inclusione sociale, attraverso la società del benessere, la qualificazione del lavoro, la qualità della vita sociale, l'economia sociale, in linea con l'Agenda Sociale Europea.
- **Pilastro ambientale e territoriale:** Promuovere la rete ecologica del territorio, compresa la mobilità, e le sue integrazioni di frontiera (area metropolitana di Bari, Murgia, medio ofantino, basso tavoliere), in linea con la strategia di Goteborg.

- **Pilastro istituzionale:** Promuovere i processi di *government/governance*, legati ai programmi europei della società dell'informazione, e i processi di *governance* legati al libro bianco sulla nuova *governance* europea.

La tabella seguente mostra le corrispondenze tra le 7 Linee strategiche generali delle proiezioni territoriali del DSR ed i pilastri delle strategie del PS BAT.

Linee strategiche generali delle proiezioni territoriali del DSR e coerenze con i pilastri delle strategie del PS BAT							
Pilastri della strategia del PSAV NBO	Gli hub luoghi del trasporto e della tecnologia	La ferrovia matrice di coesione e sviluppo territoriale	Città in rete e qualità urbana	Puglia in itinere: territorializzare il turismo	La sfida di ambiente ed energia	La competitività integrale dei distretti	Promuovere la Puglia sul mercato internazionale
<b>Pilastro economico</b>	Necessità di rilanciare la connettività a favore delle attività economiche presenti nell'area			Promuovere il binomio naturalità-turismo per destagionalizzare e distribuire la domanda turistica sul territorio creando opportunità di sviluppo economico		Elevare la competitività del sistema produttivo del nord-barese ofantino nel contesto regionale esaltando le risorse locali	Potenziamento della visibilità, attrattività, accessibilità e competitività del Nord Barese Ofantino nel contesto regionale
<b>Pilastro sociale</b>			Valorizzazione e dell'armatura insediativa del Nord Barese Ofantino in relazione alla nascita del nuovo ente territoriale BAT e della creazione di più stretti legami funzionali				
<b>Pilastro ambientale e territoriale</b>		Potenziamento del ferro in relazione alla necessità di incrementare la compatibilità ambientale della mobilità			Promozione della cultura ambientale e del risparmio energetico		
<b>Pilastro istituzionale</b>			Valorizzazione e dell'armatura insediativa del Nord Barese Ofantino in relazione alla nascita del nuovo ente territoriale BAT e della creazione di più stretti legami funzionali				

### 3.3 L'integrazione delle componenti per lo sviluppo

L'articolazione del Metaplan è frutto di una stretta integrazione delle componenti di sviluppo sopra individuate e descritte, secondo un ben preciso percorso di significati e i ruoli che ognuna di esse esercita. In particolare:

**Le 7 linee strategiche** sono le linee strategiche del DSR 2007-13 della Regione Puglia, così come declinate nelle "Proiezioni territoriali". Esse fungono da quadro di coerenza generale entro cui si muove la declinazione del NBO.

**I 4 pilastri** sono chiavi di lettura, interpretazione e valutazione delle scelte strategiche del piano: essi servono inoltre a valutare la coerenza e compatibilità con le strategie regionali e permettono di verificare che le azioni strategiche siano in equilibrio rispetto agli elementi cardine dello sviluppo. Per ognuno dei pilastri vengono individuati gli "obiettivi strategici" (rif. Capitolo 7).

**Le 7 città creative** fungono da visioni-guida e da metafore territoriali per la selezione delle strategie attuative dello sviluppo policentrico del NBO. Per ognuna delle "città creative" vengono individuati i principali punti di forza e di debolezza e le conseguenti "sfide" che si traducono in obiettivi di sviluppo ed azioni di sistema e di rete (rif. Capitolo 8).

**I 4 scenari di sviluppo** sono il frutto del processo di costruzione delle strategie regionali, il quale è stato avviato attraverso la simulazione di 3 *Scenari Tenzionali* che caratterizzano le città capoluogo del sistema NBO (Barletta, Andria e Trani) e le loro relazioni con gli altri Comuni (anche a livello sovralocale), a cui è stato aggiunto lo *Scenario Programmatico* delle "interdipendenze selettive", cioè dell'azione di sistema dei contesti territoriali in una logica cooperativa di area vasta (rif. Capitolo 9).

Il quadro complessivo degli obiettivi generali del Piano è delineato dalle **sfide** (rif. Capitolo 8) come emerse dai Tavoli Tematici che hanno declinato la *vision* delle città creative, traducendole in **obiettivi**. Ognuno degli obiettivi legati alla Vision viene quindi tradotto in **Macro-Azioni Strategiche** (rif. Capitolo 10), le quali sono articolate in funzione degli Assi del DSR 2007-13 in modo da agevolare il finanziamento da parte della Regione Puglia, nell'ottica cooperativa che la pianificazione strategica richiede. Per ognuno degli Assi delle Macro-Azioni di sistema e di rete viene indicato il contributo offerto alla realizzazione delle 7 Città Creative.

## 4 Le fasi del processo di pianificazione strategica e il cronogramma generale

Per quanto riguarda l'organizzazione e la redazione operativa del Piano Strategico di Area Vasta del Nord Barese Ofantino, in coerenza con le indicazioni delle Linee Guida regionali, si è assunta una metodologia guidata dal “modello reticolare della pianificazione strategica” che prevede che le attività relative al **2° Sottoprocesso** siano articolate nelle seguenti Macro-fasi e Sub-fasi, le quali per necessità esplicativa vengono rappresentate in maniera diacronica consapevoli del fatto che invece ognuna di esse produce un *feedback* indispensabile al successo del piano strategico. Le fasi finora completate sono:

**FASE A. ORGANIZZAZIONE DEL PROCESSO DI PIANIFICAZIONE STRATEGICA**, articolata nelle seguenti sub-fasi:

- costruzione del *network* istituzionale, professionale e partenariale del piano strategico:
  - definizione degli assetti del Comitato Politico-Istituzionale attraverso la sottoscrizione di apposita convenzione;
  - definizione degli assetti del Tavolo di Concertazione Interistituzionale e della Cabina di Regia per le azioni sovralocali;
  - avvio della costituzione degli organismi tecnico-scientifici (Ufficio del Piano e Officina del Piano).
  - mappatura della programmazione/progettazione in essere sul territorio del NBO;
  - riallineamento del dossier di candidatura e dei progetti pilota con il DSR e i relativi PO, nonché con gli altri strumenti di programmazione regionale;
  - istituzione del Partenariato Economico Sociale attraverso la sottoscrizione di un Protocollo Quadro e un Protocollo Operativo;
  - istituzione del Comitato Tecnico Scientifico;
  - istituzione dell'Ufficio di Piano e nomina del Coordinatore Tecnico dell'Ufficio di Piano
  - nomina del *pool* di consulenti per la redazione dei documenti di pianificazione:
    - consulente per la pianificazione strategica con funzioni di coordinatore scientifico (Prof. Maurizio Carta),
    - consulente per il PUM (Ing. Stefano Ciurnelli),
    - consulente per la VAS (in fase di definizione un accordo operativo con l'Agenzia per l'Ambiente),
- promozione della governance territoriale, in particolare attraverso la implementazione della cooperazione interistituzionale e del partenariato socio-economico;

**FASE B. ANALISI DI CONTESTO E INDIVIDUAZIONE DEGLI SCENARI**, redatte dell'Ufficio di Piano in interazione con il Comitato Scientifico, attraverso:

- la lettura degli scenari derivati dal nuovo ruolo delle città pugliesi come commutatori territoriali e, in particolare, definizione del ruolo territoriale della città policentrica BAT all'interno del contesto regionale;
- la costruzione di un quadro di conoscenze e valutazioni territoriali del sistema territoriale NBO attraverso la redazione di Atlanti territoriali.

**FASE C. DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI E ESPLICITAZIONE DELLE STRATEGIE**, la quale

rappresenta il nucleo centrale del processo di redazione del Piano Strategico di Area Vasta. Si tratta di individuare gli obiettivi a medio-lungo termine rispetto a cui si ricerca il consenso operativo dei principali attori, e inoltre l'adesione dei decisori esterni (nuova Provincia BAT, Regione, Stato, Unione Europea, etc.). **La definizione degli obiettivi ha avuto luogo prima entro lo staff di pianificazione strategica, poi nei forum e nei tavoli più allargati, più rappresentativi della domanda sociale e degli interessi.** La definizione degli obiettivi strategici per la riqualificazione del sistema territoriale si ottiene a partire da:

- esplicitazione delle strategie generali di sviluppo, definizione delle priorità di intervento e redazione del **Documento Intermedio del Piano Strategico**;
- individuazione dei piani e delle politiche necessari per il loro consolidamento con la produzione del **quadro degli interventi** e delle **schede progetto**;
- individuazione delle Macro-Strategie attraverso la definizione delle azioni di sistema e di rete e loro focalizzazione tematica intorno alle *sei+una città creative* del territorio NBO;
- selezione dei progetti per l'attuazione e avvio dei relativi **studi di fattibilità**;
- emanazione delle norme e delle regole per il raggiungimento dei risultati e per la garanzia della qualità e per la definizione dei **meccanismi di monitoraggio** (*in corso di definizione*);
- avvio di una azione di marketing territoriale necessaria per la redazione del **Piano di Informazione e Comunicazione** attraverso la realizzazione di un sito web ([www.vision2020.bt.it](http://www.vision2020.bt.it)).

#### **FASE D. REDAZIONE DEL METAPLAN DEL PIANO STRATEGICO DI AREA VASTA.**

**FASE E. PIANO URBANO DELLA MOBILITÀ** dell'area vasta e relativi piani operativi urbani.

Nelle prossime settimane saranno avviate e portate a termine le seguenti fasi:

**FASE F. INDIVIDUAZIONE DI AREE PRIORITARIE DI INTERVENTO** da utilizzare come progetti bandiera per la temporalizzazione delle azioni del piano e per l'attuazione della visione strategica.

**FASE G. STIPULA DEL PATTO PER LO SVILUPPO DELL'AREA VASTA NBO E L'ATTUAZIONE DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI** e definizione dell'**Organismo Intermedio** per la pianificazione strategica del NBO.

**H. IMPLEMENTAZIONE E AVVIO OPERATIVO** articolato in:

- **attivazione delle procedure e dei partenariati** attraverso la sperimentazione di pratiche di partecipazione e attivazione di processi di co-pianificazione e coinvolgimento dei cittadini, delle imprese, delle istituzioni locali e del tessuto culturale e sociale;
- **mobilitazione** e mantenimento dell'attenzione;
- **valutazione, monitoraggio e previsione** dei fattori di criticità e approntamento di misure per rimuoverli o minimizzarli, in termini di efficacia e di efficienza da produrre *ex ante, in itinere ed ex post*.

## 5 Il Network istituzionale, professionale e partenariale del Piano Strategico del Nord Barese Ofantino

Il piano strategico è preminentemente il *disegno politico* dello sviluppo, di medio-lungo periodo, urbano e di area vasta, che persegue la competitività in chiave sovra-locale, attraverso la costruzione di patti tra gli attori istituzionali, sociali ed economici e la promozione di reti di alleanze, nazionali e transnazionali, tra città e tra territori. In quest'ottica i comuni hanno costituito il **Comitato Politico Istituzionale** come organo territoriale di *governo* delle trasformazioni dei territori coinvolti, con funzioni di promozione, coordinamento orizzontale e verticale e controllo del Piano Strategico, il quale costituisce il fondamento dell'azione decisionale attraverso l'assunzione di responsabilità dei Sindaci in un binomio *government-governance* che nel promuovere l'indispensabilità della seconda non deprime il fondamento del primo.

Nella fase di avvio del PSAV e per la sua operatività istituzione, scientifica e tecnica sono state costituite le seguenti strutture di governance e di produzione:

- **il Tavolo di Concertazione Interistituzionale e Cabina di Regia:** formato dal CPI, dalla Regione Puglia, dalle Province di Bari e Foggia per il relativo raccordo istituzionale delle attività, dalle Università e Centri di Ricerca che agiscono nell'area e dai soggetti istituzionali che concorrono al governo del territorio (Autorità Portuale del Levante, Ato Rifiuti e Idrico, Parco Nazionale dell'Alta Murgia, Confindustria, Patto territoriale NBO, Fiera del Levante, etc.).
- **il Comitato Tecnico Scientifico**, formato da esperti e professori universitari e concorre alla elaborazione di scenari ed analisi territoriali e assume una funzione di merito nella validazione dei prodotti del Piano<sup>1</sup>. Il CTS è articolato in un Comitato Esecutivo presieduto da Roberto Camagni del Politecnico di Milano. Il Comitato Tecnico-Scientifico ha il compito di:
  - costruire scenari ed analisi territoriali, integrate e di settore, che costituiscano la base di conoscenze condivise per l'avvio dei processi di orientamento strategico ed operativo del Piano;
  - istruire e validare la programmazione di linee di intervento sotto il profilo della coerenza con gli indirizzi strategici sostenibili e garantirne l'impostazione;
  - validare i rapporti di monitoraggio e valutazione;
  - validare il *Metaplan del Piano Strategico* e il Piano Operativo.
- **l'Ufficio di Piano Strategico**, nelle forme di "Ufficio comune" delle amministrazioni è formato da dirigenti di ogni Comune, e fornisce supporto tecnico al CPI ed al CTS in riferimento alle progettuali e risorse finanziarie di ogni Ente elabora la comunicazione esterna e concorre all'attivazione di forum ed altri strumenti di partecipazione. E' coordinato dal punto di vista scientifico da Maurizio Carta dell'Università di Palermo, e dal punto di vista amministrativo da Alessandro Attolico del Comune di Barletta, con la responsabilità tecnica di Giacomo Losapio del Comune di Bisceglie. La struttura operativa, chiamata "**Officina del Piano**" è composta da quattordici giovani professionisti locali nei settori della pianificazione, dell'economia, della governance e della comunicazione, ed ha il ruolo di elaborazione dati, segreteria tecnica e supporto all'alimentazione del partenariato.

Anche nei confronti dei rapporti con il partenariato economico e sociale, il PSAV del NBO chiarisce il ruolo dei soggetti e la finalità da perseguire. L'attività di consultazione del partenariato, infatti, per essere efficace non solo deve prevedere il coinvolgimento degli

---

<sup>1</sup> Il CTS è composto da 10 membri: Francesca Calace, Roberto Camagni, Francesco Contò, Gaetano Fontana, Giovanni Fuzio, Matteo Ieva, Franco Karrer, Nicola Martinelli, Francesca Onesti, Gaetano Piepoli, i cui profili e competenze sono in grado di garantire la copertura scientifica dei diversi domini di cui è composto il piano.

attori e dei portatori di interesse nella fase di elaborazione delle linee strategiche, contribuendo alla formulazione degli obiettivi, ma deve stimolare soprattutto la **corresponsabilizzazione del partenariato** nella individuazione delle modalità per perseguire gli obiettivi, nelle azioni concrete da attuare e nell'attribuzione di competenze, e nella valutazione costante dei fattori di rendimento.

A tal fine, è stato predisposto un apposito Protocollo Quadro per la costituzione di un **Comitato di Concertazione** per rendere attiva la partecipazione del Partenariato Economico Sociale (PES) alla redazione del Piano Strategico Territoriale Vision 2020<sup>2</sup>. Il Comitato è composto da organizzazioni imprenditoriali e sindacali, sociali e culturali e da portatori di interessi e decisioni e collabora attivamente con l'Ufficio del Piano per le attività di confronto e partecipazione alla pianificazione strategica.

Nella visione "attiva" e "progettuale" delle partnership (pubblico-privato e privato-privato, locale-locale e locale-globale) che il Piano intende promuovere, l'attività di concertazione non si esaurisce nella fase analitica e diagnostica (limitandosi spesso ad una sterile attività di segnalazione di criticità e bulimica richiesta di intervento), ma persegue alcuni obiettivi concreti, tra i quali contribuire ad individuare gli obiettivi riferiti alle diverse iniziative inserite nel PSAV anche al fine di promuovere l'associazionismo e l'integrazione funzionale tra soggetti e istituzioni preposti al loro perseguimento. Il PES, inoltre, collabora ad attrarre investimenti produttivi nel territorio di riferimento, al fine di favorire la cooperazione tra imprese interne ed esterne all'area, anche attraverso la creazione di un *milieu creativo* favorevole alle imprese nell'ambito del sistema produttivo generale.

Nel processo strategico che i Comuni del NBO hanno deciso di intraprendere – *aggregatore, integratore e selezionatore* – un ruolo fondamentale del partenariato è quello di promuovere la qualificazione e l'aggiornamento professionale del sistema produttivo e professionale, nonché assumere iniziative per modernizzare e sviluppare le imprese, per potenziarne la produttività in termini di qualità e favorire il collocamento dei prodotti sui mercati. I processi di pianificazione strategica mirano infatti ad incrementare l'*empowerment* sociale ed imprenditoriale del territorio su cui agiscono, elevando il livello della domanda e qualificando le capacità di risposta.

A seguito della costituzione del Partenariato Economico e Sociale con la stipula del Protocollo Quadro e dei successivi Protocolli Operativi, si è proceduto alla organizzazione dei Tavoli Tematici dedicati alle Città Creative. I Tavoli sono stati organizzati secondo il seguente calendario:

1. Tavolo sulla *Città della Ruralità*, tenutosi a Canosa di Puglia il 17 giugno;
2. Tavolo sulla *Città del Mare*, tenutosi a Trani il 18 giugno;
3. Tavolo sulla *Città della Produzione Tipica*, tenutosi ad Andria il 26 giugno;
4. Tavolo sulla *Città della Cultura*, tenutosi a Barletta il 27 giugno;
5. Tavolo sulla *Città della Moda*, tenutosi a Margherita di Savoia il 15 luglio;
6. Tavolo sulla *Città dello Spettacolo*, tenutosi ad Andria il 16 luglio

Per ognuno dei Tavoli Tematici è stato redatto un documento che contiene le prime diagnosi e prospettive di sviluppo così come emergono dalle analisi di settore effettuate dall'Ufficio di Piano, dal CTS e dal PES. Per ognuno dei temi sono stati individuati i "punti di forza" e i "punti di debolezza" di livello sovralocale, nonché sono state individuate le "Sfide", cioè i primi obiettivi di sviluppo e le azioni di sistema e di rete derivanti dalle analisi e dalla diagnosi. Il documento descrittivo è accompagnato da

---

<sup>2</sup> La costituzione del Partenariato è stata avviata attraverso incontri di presentazione e di animazione territoriale (a Trani il 15 febbraio 2008 e a Barletta il 20 marzo 2008), pervenendo alla presentazione e sottoscrizione del Protocollo Quadro del PES da parte di una trentina di associazioni e di confederazioni datoriali e sindacali (Andria, 23 maggio 2008). Il Protocollo ha visto in seguito anche la sottoscrizione di un Protocollo Operativo con le associazioni datoriali e sindacali aderenti al CNEL (Barletta, 04 giugno 2008).

una **sintesi cartografica** che consente di “territorializzare” le risorse strategiche e le criticità e di individuare l’impatto territoriale delle azioni di sistema.

A seguito della redazione del quadro delle **Macro-Azioni di sistema e di rete** che compongono le strategie e le priorità del PSAV, si è avviato il processo di costruzione del partenariato attivo per l’attuazione di azioni, interventi e progetti attuativi del PSAV. La consultazione del PES, sia con incontri formali che con incontri tecnici, ha raggiunto la validazione delle Macro-Azioni di sistema e di rete, completando il processo partecipativo e di convergenza verso la selezione degli **obiettivi prioritari** per la competitività, la coesione e lo sviluppo del Nord Barese Ofantino.

## 5.1 Il Protocollo Quadro per la costituzione del Partenariato

### PREMESSO

Che i comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa, Margherita, Minervino, San Ferdinando, Spinazzola, Trani e Trinitapoli, in data 3 settembre 2007 hanno sottoscritto la convenzione per la redazione, l’implementazione e l’attuazione del “Piano Strategico Territoriale Vision 2020”, che prevede la costituzione del **Comitato Politico Istituzionale** come organo territoriale di governo delle trasformazioni dei territori coinvolti, con funzioni di promozione, coordinamento orizzontale e verticale e controllo del Piano Strategico;

Che il suddetto Comitato Politico Istituzionale si è dotato di organismi scientifici e tecnici (**Ufficio di Piano e Comitato Tecnico Scientifico**) per la costruzione degli inquadramenti sovralocali, degli scenari, delle analisi di contesto e per la predisposizione del Metaplan del Piano Strategico;

Che le Linee guida regionali per la elaborazione dei piani strategici territoriali di Area Vasta (pubblicate sul BUR Puglia n104 del 20 luglio 2007) prevedono in ogni Area Vasta la istituzionalizzazione del Partenariato Economico e Sociale (PES) , nella fase di avvio del percorso di pianificazione strategica” con lo strumento del **“Tavolo della Concertazione”**, *“quale metodo di lavoro istituzionale e permanente che rappresenta uno spazio di mediazione economico-sociale necessario per le analisi territoriali del fabbisogno territoriale, al fine di definire priorità territoriali e settoriali del programma con la condivisione dei progetti strategici di qualità”* (punto 4 .3 Il metodo di coinvolgimento del partenariato economico-sociale);

Che la suddetta convenzione prevede *“la istituzione del Partenariato Economico e Sociale che si doterà di un regolamento di funzionamento al fine di svolgere azione di impulso per tutte le attività di partecipazione curate dall’Ufficio del Piano”* (art. 7);

Che secondo la suddetta convenzione (art. 4) il Comitato Politico Istituzionale *“dovrà promuovere la istituzionalizzazione del Partenariato Economico e Sociale (PES) che comprenderà i principali rappresentanti degli interessi privati presenti sul territorio,”* ed avrà il compito di *“partecipare attivamente a tutto il ciclo programmatico del Piano Strategico Territoriale (programmazione, attuazione, sorveglianza e valutazione)”* (art. 7);

Che il Piano strategico è preminentemente il **disegno politico** dello sviluppo, di medio-lungo periodo, urbano e di area vasta, che persegue la competitività in chiave sovra-locale, tramite la costruzione di patti tra gli attori istituzionali, sociali ed economici nella città e nel suo territorio e tramite la promozione di reti di alleanze, nazionali e transnazionali, tra città e tra territori;

Che il Piano strategico è, contestualmente, lo strumento che, potendo anche superare le barriere dei confini amministrativi, offre alle città l’opportunità di affrontare le dicotomie tra le aree di concentrazione dello sviluppo e dell’attrattività e le aree della marginalità sociale e del degrado urbano, riposizionandone le prospettive di rigenerazione fisica, economica e sociale all’interno di una scala territoriale di area vasta, promuovendo anche politiche di “corridoio” e di “piattaforma”, così come definite dal Quadro Strategico Nazionale 2007-13;

Che il Piano strategico individua e promuove le strategie di sviluppo locale in un’ottica del sistema con le opportunità offerte dalle politiche infrastrutturali europee, nazionali e regionali, per coglierne le esternalità in termini di: riduzione delle distanze spazio-temporali tra città e tra territori; superamento delle perifericità; costruzioni di reti di città motivate e sostenute da strategie di sviluppo complementare praticabili, anche in

termini di accessibilità;

Che il Piano strategico deve poter identificare alcune importanti tipologie di domanda: a) domanda di marketing territoriale; b) il riposizionamento competitivo nei confronti di altri territori; c) domanda di cooperazione e gli attori sociali, economici, culturali per fare rete nella definizione ed attuazione delle iniziative; d) domanda di regolazione dei processi, delle relazioni funzionali ed economiche del sistema produttivo locale;

Che al fine di avviare in maniera efficace le attività di *governance* del Piano previste dall'art. 3 della Convenzione "occorre potenziare l'area di confronto e sviluppo comprendente il Comitato Tecnico Scientifico, l'Ufficio del Piano ed il partenariato Economico Sociale".

#### **SI STABILISCE**

che l'attività di consultazione del partenariato economico sociale per essere efficace, debba prevedere il coinvolgimento ampio e partecipato degli attori e dei portatori di interesse nella fase di elaborazione delle linee strategiche, contribuendo alla formulazione degli obiettivi, alle modalità per perseguirli, sui fattori di rendimento;

di costituire apposito **Comitato di Concertazione** per rendere attiva la partecipazione del Partenariato Economico Sociale (PES) alla redazione del Piano Strategico Territoriale Vision 2020. Il Comitato di Concertazione collaborerà con l'Ufficio del Piano per le attività di confronto e partecipazione alla pianificazione strategica, così come previsto dalla Convenzione Intercomunale per il Piano strategico territoriale Vision 2020;

che il suddetto Comitato dovrà partecipare attivamente a tutto il ciclo programmatico del Piano Strategico Territoriale (programmazione, progettazione, attuazione, sorveglianza e valutazione) contribuendo alla individuazione degli obiettivi e delle azioni concrete;

di redigere le linee guida del regolamento di funzionamento del Partenariato Economico e Sociale (PES), previsto dall'art. 7 della Convenzione del Piano;

di attivare, a valle del presente Protocollo Quadro, alcuni protocolli operativi con le diverse categorie del PES mirati all'attivazione di accordi specifici in funzione di differenti competenze e ruoli finalizzati alla definizione della "coalizione attiva" necessaria all'efficacia del Piano Strategico.

#### **TUTTO CIÒ PREMESSO E STABILITO LE PARTI CONCORDANO QUANTO SEGUE:**

##### **ARTICOLO 1 (PREMESSA)**

La premessa costituisce parte integrante e sostanziale del presente Protocollo Quadro.

##### **ARTICOLO 2 (OGGETTO E FINALITÀ DELL'INTESA)**

Il presente Protocollo Quadro ha per oggetto - nel quadro complessivo delle iniziative tese a concretizzare le procedure analitiche, interpretative, attuative ed operative previste nel Piano Strategico di Area Vasta "Vision 2020" - lo scopo di creare le migliori condizioni per la valorizzazione delle iniziative di sviluppo del territorio, dal punto di vista ambientale, infrastrutturale, insediativo, produttivo, culturale e sociale.

Si propone, inoltre, di incentivare, strategie di pianificazione territoriale e programmazione economica con carattere integrato che vanno dalla promozione territoriale alle politiche attive del lavoro e della formazione, alla pianificazione strategica idonea con uno sviluppo sostenibile.

Al fine di dare completa attuazione alle diverse componenti che ne caratterizzeranno i contenuti progettuali, tale Protocollo Quadro intende promuovere accordi operativi tra le amministrazioni pubbliche promotrici della pianificazione strategica e le associazioni con finalità ambientali, sociali, culturali ed economiche, tesi a contribuire alla definizione degli obiettivi strategici mirati ad incrementare la competitività territoriale e l'occupazione, a favorire l'integrazione sociale e a potenziare la coesione territoriale.

##### **ARTICOLO 3 (OBIETTIVI DEL PROTOCOLLO QUADRO)**

In relazione al suddetto scopo, le Associazioni presenti sul territorio, intendono concorrere a promuovere con il Comitato Politico-Istituzionale del PS, con l'Ufficio del Piano, con il Comitato Scientifico e con tutte le Istituzioni, Enti ed organizzazioni economiche, sociali e culturali interessate alle strategie, forme di collaborazione, nel perseguimento di obiettivi di progresso civile e di sviluppo, quindi:

a) contribuire ad individuare gli obiettivi riferiti alle diverse iniziative inserite nel PS anche al fine di

- promuovere l'associazionismo e l'integrazione funzionale tra soggetti e istituzioni preposti al loro perseguimento;
- b) collaborare ad attrarre investimenti produttivi nel territorio di riferimento, al fine di favorire la cooperazione tra imprese interne ed esterne all'area;
- c) contribuire ad individuare linee d'azione strategiche, tra loro interattive e sinergiche e dedicate agli abitanti delle città e dell'area vasta, prevedendo politiche e interventi, materiali e immateriali, capaci di incrementare l'offerta di qualità della vita, alimentando uno sviluppo inclusivo sostenibile, in favore, prima di tutto, delle fasce di popolazione più deboli e marginali; e creando opportunità finalizzate a conservare e incrementare il capitale umano;
- d) promuovere iniziative tese a incrementare lo sviluppo territoriale al fine di creare un ambiente favorevole alle imprese nell'ambito del sistema produttivo generale (seminari di studio, ricerche, convegni su temi economici e sociali di interesse generale);
- e) promuovere la qualificazione e l'aggiornamento professionale delle imprenditrici e degli imprenditori e dei loro addetti;
- f) promuovere accordi ed iniziative di carattere economico a valle delle strategie di Piano e coerenti con il "Piano d'azione";
- g) individuare i bisogni delle associazioni, nella relazione con il territorio e con l'ambiente territoriale e per la relativa progettazione e realizzazione dei servizi necessari ad uno sviluppo equilibrato.

Le associazioni e gli Enti sottoscrittori del presente Protocollo Quadro s'impegnano, inoltre, a collaborare con il Comitato Politico Istituzionale e i suoi organi scientifici e tecnici coinvolti nel progetto al fine di contribuire al perseguimento degli obiettivi generali del Piano, riassumibili in:

- garantire un'efficace cooperazione interistituzionale, per affrontare la sfida per la crescita e la competitività dell'area territoriale identificata nella nuova programmazione Europea 2007-2013 e dei futuri rapporti con le aree dei Balcani e del Mediterraneo nell'ottica della nuova politica di prossimità;
- contribuire a costruire una visione strategica dello sviluppo basata su di un processo di ascolto, di alleanze, di partenariati politici, istituzionali, socio-economico, rispetto al quale le città coinvolte hanno un ruolo centrale di promotori e motori, in favore dei territori di riferimento e per contribuire allo sviluppo e alla coesione regionale, nazionale ed europea;
- produrre buone prassi, ad elevato grado di innovatività e di patrimonializzare diffusamente nuove consapevolezze, nuovi criteri di approccio al governo delle trasformazioni urbane e territoriali, aprendo le porte alla cooperazione, alla partecipazione, alla concertazione, al partenariato interistituzionale e pubblico-privato, alla propensione a "fare sistema", a "fare rete";
- individuare, con il piano strategico, elementi strutturali attraverso i quali leggere gli assetti della città e del territorio ed indagare le potenzialità e i detrattori presenti, ai fini della predisposizione delle proposte di linee strategiche di sviluppo;
- attivare un processo di comunicazione finalizzato a coinvolgere la molteplicità degli attori istituzionali, sociali, economici e culturali locali, che compongono il sistema di riferimento della città e dell'area vasta, per concorrere alla elaborazione delle linee strategiche di sviluppo proposte dal Comitato Politico-Istituzionale, per declinarle ed articularle, di concerto, nei contenuti, nelle priorità di intervento e nelle reciproche interazioni, assumendo, ciascun soggetto coinvolto, responsabilità individuali all'interno di assetti partenariali;
- attivare coalizioni attive con il Partenariato Economico e Sociale finalizzate alla individuazione delle più idonee procedure di "co-pianificazione strategica". Tali coalizioni attive, disciplinate da appositi protocolli operativi, concorreranno alla definizione degli obiettivi strategici e alla loro implementazione.

#### ARTICOLO 4

##### (ISTITUZIONE DEI FORUM E DEI TAVOLI TECNICI)

Il ruolo del partenariato così individuato partecipa alle seguenti fasi:

- definizione attraverso la condivisione delle scelte delle politiche di sviluppo, obiettivi e priorità;
- attuazione attraverso l'attività di disseminazione nei confronti delle parti rappresentate;
- monitoraggio attraverso l'analisi del grado di efficienza e di efficacia degli strumenti.

In particolare la partecipazione del partenariato si concretizzerà nel contributo attivo nelle seguenti forme del processo di partecipazione:

- **Forum**, quali momenti di ascolto e di partecipazione attraverso cui raccogliere e valorizzare il contributo di tutte le espressioni e sensibilità sociali del territorio.
  - **Tavoli Tecnici tematici**, quali organismi tecnici del network decisionale e operativo del PS, luogo principe in cui si esprime il partenariato economico sociale e istituzionale e si articola la proposta concertativa che deve contribuire alla formazione dei documenti preparatori e del piano.
- Nella fase di avvio del PS i Tavoli Tecnici saranno articolati secondo le visioni guida e le aggregazioni tematiche composte dalle "sei città creative" preliminari della Vision 2020 a cui se ne aggiunge una trasversale dedicata al "governo del territorio": a. **La città della Ruralità** (Sviluppo rurale, distretti rurali, diversificazione produttiva e mantenimento dei paesaggi rurali); b. **La città della Produzione tipica** (Promozione della produzione tipica, dei distretti agroalimentari di qualità e dei marchi delle aree locali di

pregio); c. **La città dell'Arte** (Valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio, distretti culturali e turistici, promozione dell'identità e della produzione culturale); d. **La città del Mare** (Fruizione del mare e valorizzazione delle risorse costiere ecologiche, turistiche, infrastrutturali e produttive); e. **La città della Moda** (Potenziamento e riqualificazione del distretto della moda, marketing e internazionalizzazione); f. **La città dello Spettacolo** (Produzione della cultura e degli eventi, economia della multimedialità); g. **La città del Governo** (Amministrazione e processi decisionali, la città metropolitana policentrica).

Per ognuno dei 7 Tavoli Tecnici verrà costituito un gruppo di lavoro, composto dagli esperti del CTS e dell'Ufficio del Piano, e dagli esperti tecnici del PES per i diversi settori di intervento che dovranno convergere nell'attuazione della "visione guida". A titolo esemplificativo i settori di intervento da connettere nel progetto strategico sono: Servizi direzionali, Mobilità e logistica, Energia, Commercio, Produzione, Finanza e credito, Residenza, Salute, Servizi sociali, Lavoro, Cultura, Tempo libero, Ricettività, Internazionalizzazione, Ambiente, Sicurezza, Innovazione tecnologica, Governance, Multiethnia, Formazione e Ricerca.

Al termine dei workshop ogni gruppo di lavoro sarà in grado di verificare se esista consenso sufficiente (a maggioranza) su un certo numero di azioni settoriali, fra loro coerenti, da perseguire come obiettivi operativi di una linea strategica e che formeranno, con la supervisione del Coordinatore, il primo "Parco progetti" da sottoporre a verifica, integrazione e fattibilità. Per ogni azione, descritta e motivata, si fisseranno le tappe e i termini della sua attuazione; saranno individuati i soggetti pubblici e privati che, con interventi diversi, concorreranno alla realizzazione; sarà fornita una valutazione delle risorse finanziarie necessarie e indicazioni sui modi di reperirle, eventualmente con iniziative unitarie; si indicheranno i gruppi-obiettivo, vale a dire i settori economici e sociali che trarranno benefici. Le schede preparate dai gruppi saranno trasmesse al Comitato Politico-Istituzionale, al Coordinatore, al Comitato Scientifico e all'Ufficio di Piano che ne valuteranno la coerenza e le rielaboreranno in una ipotesi complessiva di Piano strategico da sottomettere nuovamente a verifica pubblica ed istituzionale, per pervenire alla stipula di "patti strategici di attuazione".

#### **ARTICOLO 5 (REFERENTI DEL PROGETTO)**

Ciascun soggetto sottoscrittore del PES si impegna ad individuare, all'interno delle sue strutture, un Responsabile Tecnico per ognuno dei Tavoli Tecnici Tematici, al quale sarà demandato il compito di curare i rapporti e collaborare con l'Ufficio del Piano Strategico per la costruzione delle analisi strutturali e di scenario.

Ciascun soggetto sottoscrittore del presente Protocollo Quadro comunicherà il nominativo del Responsabile Tecnico nominato – impegnandosi altresì a garantire la presenza dello stesso con continuità al gruppo di lavoro individuato per ogni Tavolo Tecnico - con recapiti telefonici ed e-mail, al Comune capofila entro e non oltre 15 giorni dalla sottoscrizione del presente Protocollo Quadro.

#### **ARTICOLO 6 (RAPPORTI TRA LE PARTI)**

La disciplina dei rapporti amministrativi, finanziari, relazionali e di garanzia che intercorrono tra le parti è regolata dalle leggi vigenti e dal Codice Civile.

Ai fini dell'attuazione del presente Protocollo Quadro, le Associazioni che sottoscrivono il presente protocollo provvederanno, infine, ad attuare, nel rispetto delle specifiche autonomie e competenze, una piena e costante collaborazione e si impegnano a sostenere le azioni previste e a partecipare all'attività operativa al fine di contribuire al buon successo dell'iniziativa e creare le condizioni per lo sviluppo di una rete culturale nel Nord Barese Ofantino.

Inoltre, le Associazioni attiveranno tutte le iniziative necessarie al conseguimento degli scopi comuni, all'uopo sviluppando tutte le possibili sinergie ed integrazioni anche con Enti ed Istituzioni.

#### **ARTICOLO 7 (NORMA DI RINVIO)**

Per quanto non espressamente previsto nella presente Protocollo Quadro si rimanda a specifiche intese di volta in volta raggiunte fra le parti, con adozione, se e quando necessario, di atti da parte degli organi competenti.

#### **ARTICOLO 8 (VALIDITA' E DURATA)**

Il presente Protocollo Quadro ha validità fino alla completa realizzazione di ogni fase prevista, con decorrenza dalla data della firma di sottoscrizione dello stesso.

Il Protocollo Quadro è stato sottoscritto dai seguenti soggetti:

- IRSEA
- Ente Acli Istruzione Professionale
- Unione Nazionale di Imprese
- Comitato per la Legalità
- Studio Commercialistico V.zo Sinisi
- Collegio geometri BAT
- Confcooperative Puglia BAT
- Unione Sindacati Autonomi Europa
- Sommier s.r.l.
- Doc Media Comunicazione e Marketing
- F.Ili Ferrara sas
- S. Tommaso azienda agricola
- Con.Sud società consortile a r.l.
- Dedalo s.c.r.l.
- Fidapa (sezione Canosa di Puglia)
- Fondazione Archeologica Canosina
- Ordine Ingegneri BAT
- Ordine Geologi Puglia
- Apulia s.c.edilizia r.l.
- Casa del Consumatore
- Arcidiocesi Trani Barletta Bisceglie
- Agenzia per l'innovazione ... PTNBO
- Ordine Dottori Commercialisti Trani
- Ordine Architetti Bari
- Archeoclub d'Italia
- Studio di Architettura Domenico Tangaro
- Comitato Italiano Pro Canne della Battaglia
- Unione Cristiana Imprenditori e Dirigenti
- Di.Gi.Esse Service S.c.a r.l.
- CGIL BAT
- UIL BARI
- CONFAPI
- LEGA COOP PUGLIA
- Confcommercio Bari
- Confindustria Bari
- Confederazione Italiana Agricoltori Bari
- Confesercenti BAT
- Confederazione Nazionale Artigiani
- Banca Federiciana S.p.a.
- UST CISL BARI
- Confartigianato
- Confagricoltura
- Ass.O.Oli. Andria
- Coop. Sociale "Isola" Andria
- Codacons
- Lega del Consumatore
- Unione Giovani Commercialisti Trani
- Editrice Rotas
- Asso.Pro.Oli.
- Cooperativa Sociale L'Arca
- Small Editions s.n.c.
- Istituto Biomembrane ... CNR
- Terme di Margherita di Savoia s.r.l.
- Società di Storia Patria per la Puglia
- Circolo "L'Airone" Legambiente Trinitapoli
- Associazione Giovani Architetti BAT

## 5.2 Il Protocollo Operativo con il CNEL

### PREMESSO

Che i comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa, Margherita, Minervino, San Ferdinando, Spinazzola, Trani e Trinitapoli, in data 3 settembre 2007 hanno sottoscritto la convenzione per la redazione, l'implementazione e l'attuazione del "Piano Strategico Territoriale Vision 2020", che prevede la costituzione del **Comitato Politico Istituzionale** come organo territoriale di governo delle trasformazioni dei territori coinvolti, con funzioni di promozione, coordinamento orizzontale e verticale e controllo del

Piano Strategico;

Che con apposito Protocollo Quadro (siglato il ..... ) è stato istituito il **Partnership Economico e Sociale** (PES), finalizzato a partecipare attivamente a tutto il ciclo programmatico del Piano Strategico Territoriale (programmazione, attuazione, sorveglianza e valutazione);

che il suddetto Protocollo Quadro ha costituito il **Comitato di Concertazione** per rendere attiva la partecipazione del Partnership Economico Sociale (PES) alla redazione del Piano Strategico Territoriale Vision 2020. Il Comitato di Concertazione collabora con l'Ufficio del Piano per le attività di confronto e partecipazione alla pianificazione strategica, così come previsto dalla Convenzione Intercomunale per il Piano strategico territoriale Vision 2020;

che il suddetto Protocollo Quadro prevede la stipula di protocolli operativi con le diverse categorie del PES mirati all'attivazione di accordi specifici in funzione di differenti competenze e ruoli, finalizzati alla definizione della "coalizione attiva" necessaria all'efficacia del Piano Strategico;

che le associazioni datoriali e sindacali che sono presenti nel CNEL rivestono un preminente ruolo di responsabilità sociale e posseggono una preminente capacità di partnership attivo per il perseguimento concreto degli obiettivi strategici del PS;

che le associazioni datoriali e sindacali che sono presenti nel CNEL intendono identificare precise procedure e azioni di loro diretta competenza necessarie al perseguimento degli obiettivi strategici del PS.

### **TUTTO CIÒ PREMESSO E STABILITO LE PARTI CONCORDANO QUANTO SEGUE:**

#### **ARTICOLO 1 (PREMESSA)**

La premessa costituisce parte integrante e sostanziale del presente Protocollo Operativo.

#### **ARTICOLO 2 (OGGETTO E FINALITÀ DELL'INTESA)**

Il presente Protocollo Operativo ha per oggetto - nel quadro complessivo delle iniziative tese a concretizzare le procedure analitiche, interpretative, attuative ed operative previste nel Piano Strategico di Area Vasta "Vision 2020" - lo scopo di creare condizioni operative per la valorizzazione delle iniziative di sviluppo del territorio, dal punto di vista ambientale, infrastrutturale, insediativo, produttivo, culturale e sociale.

Si propone, inoltre, di incentivare, strategie di pianificazione territoriale e programmazione economica con carattere integrato che vanno dalla promozione territoriale alle politiche attive del lavoro e della formazione, alla pianificazione strategica idonea con uno sviluppo sostenibile.

#### **ARTICOLO 3 (OBIETTIVI DEL PROTOCOLLO)**

In relazione al suddetto scopo, le Associazioni presenti nel CNEL, intendono concorrere a promuovere con il Comitato Politico-Istituzionale del PS, con l'Ufficio del Piano, con il Comitato Scientifico e con tutte le Istituzioni, Enti ed organizzazioni economiche, sociali e culturali interessate alle strategie, forme di corresponsabilità e compartecipazione al perseguimento degli obiettivi di qualità, competitività e sviluppo già espressi nel Protocollo Quadro e qui di seguito dettagliati:

- a) contribuire a selezionare gli obiettivi riferiti alle diverse iniziative inserite nel PS anche al fine di promuovere l'integrazione funzionale tra soggetti e istituzioni preposti al loro perseguimento;
- b) mettere a disposizione le proprie competenze per attrarre investimenti produttivi nel territorio di riferimento, al fine di favorire la cooperazione tra imprese interne ed esterne all'area;
- c) contribuire ad individuare linee d'azione strategiche, tra loro interattive e sinergiche e dedicate agli abitanti delle città e dell'area vasta, prevedendo politiche e interventi, materiali e immateriali, capaci di incrementare l'offerta di qualità della vita, alimentando uno sviluppo inclusivo sostenibile, in favore, prima di tutto, delle fasce di popolazione più deboli e marginali; e creando opportunità finalizzate a conservare e incrementare il capitale umano;
- d) contribuire allo sviluppo del territorio emergente del Mezzogiorno, attraverso il potenziamento delle città e dei territori capaci di generare effetti significativi di moltiplicazione delle economie nelle aree in difficoltà, anche attraverso politiche di livello interregionale e nazionale;
- e) contribuire al rafforzamento dell'armatura urbana e territoriale tramite interventi migliorativi dell'assetto fisico, funzionale e ambientale della città e dell'area vasta che valorizzino i punti di forza ed abbattano i fattori di debolezza, allo scopo di rompere condizioni che decretano la perifericità territoriale; invertire tendenze di sviluppo duale all'interno della città e dell'area vasta, intervenendo sulla riqualificazione delle aree fisicamente e socialmente degradate per sviluppare, a partire dal sistema locale, processi di riequilibrio e di coesione;
- f) collaborare ad incrementare l'attrattività del sistema locale verso investimenti orientati a sostenere l'innovazione e la sostenibilità dello sviluppo, promuovendo e sostenendo le imprese artigiane, le piccole e

- medie imprese, le relative società e forme di associazione;
- g) promuovere iniziative tese incrementare lo sviluppo territoriale al fine di creare un ambiente favorevole alle imprese nell'ambito del sistema produttivo generale (seminari di studio, ricerche, convegni su temi economici e sociali di interesse generale);
- h) promuovere la qualificazione e l'aggiornamento professionale delle imprenditrici e degli imprenditori e dei loro addetti;
- i) promuovere accordi ed iniziative di carattere economico a valle delle strategie di Piano e coerenti con il "Piano d'azione";
- l) assumere iniziative atte ad ammodernare e sviluppare le imprese, a potenziarne la produttività in termini di qualità, a favorirne il collocamento dei loro prodotti sui mercati;
- m) individuare i bisogni delle associazioni, nella relazione con il territorio e con l'ambiente territoriale e per la relativa progettazione e realizzazione dei servizi necessari ad uno sviluppo equilibrato.

#### **ARTICOLO 4 (ISTITUZIONE DEL TAVOLO DI CO-PIANIFICAZIONE)**

In relazione agli obiettivi operativo del presente Protocollo viene costituito un **Comitato di Co-pianificazione** per rendere attiva e collaborativa sia redazione del Piano Strategico Territoriale Vision 2020, ma soprattutto l'implementazione delle sue linee strategiche. Il Comitato di Co-pianificazione collaborerà con l'Ufficio del Piano per le attività di valutazione e sintesi delle concertazioni e delle diagnosi.

I sottoscrittori del presente Protocollo Operativo s'impegnano, quindi, a collaborare attivamente con il Comitato Politico Istituzionale e i suoi organi scientifici e tecnici coinvolti nel progetto al fine di contribuire al perseguimento degli obiettivi generali del Piano, riassumibili in:

- garantire un'efficace cooperazione interistituzionale, per affrontare la sfida per la crescita e la competitività dell'area territoriale identificata nella nuova programmazione Europea 2007-2013 e dei futuri rapporti con le aree dei Balcani, del Mediterraneo e dell'Europa continentale nell'ottica della nuova politica di prossimità;
- contribuire a costruire una visione strategica dello sviluppo basata su di un processo di ascolto, di alleanze, di partenariati politici, istituzionali, socio-economico, rispetto al quale le città coinvolte hanno un ruolo centrale di promotori e motori, in favore dei territori di riferimento e per contribuire allo sviluppo e alla coesione regionale, nazionale ed europea;
- produrre buone prassi, ad elevato grado di innovazione e di patrimonializzare diffusamente nuove consapevolezze, nuovi criteri di approccio al governo delle trasformazioni urbane e territoriali, aprendo le porte alla cooperazione, alla partecipazione, alla concertazione, al partenariato interistituzionale e pubblico-privato, alla propensione a "fare sistema", a "fare rete";
- individuare, con il piano strategico, elementi strutturali attraverso i quali leggere gli assetti della città e del territorio ed indagare le potenzialità e i detrattori presenti, ai fini della predisposizione delle proposte di linee strategiche di sviluppo;
- attivare un processo di comunicazione finalizzato a coinvolgere la molteplicità degli attori istituzionali, sociali, economici e culturali locali, che compongono il sistema di riferimento della città e dell'area vasta, per concorrere alla elaborazione delle linee strategiche di sviluppo proposte dal Comitato Politico-Istituzionale, per declinarle ed articolarle, di concerto, nei contenuti, nelle priorità di intervento e nelle reciproche interazioni, assumendo, ciascun soggetto coinvolto, responsabilità individuali all'interno di assetti partenariali;

#### **ARTICOLO 5 (REFERENTI DEL PROGETTO)**

Le associazioni sottoscrittrici del Protocollo si impegnano ad individuare, all'interno delle loro strutture, un Referente al quale sarà demandato il compito di curare i rapporti e collaborare con l'Ufficio del Piano Strategico per la costruzione delle diagnosi di sintesi e l'elaborazione delle strategie.

Ciascun soggetto sottoscrittore del presente Protocollo Operativo comunicherà il nominativo del Referente nominato – impegnandosi altresì a garantire la presenza dello stesso con continuità al gruppo di lavoro - con recapiti telefonici ed e-mail, al Comune capofila entro e non oltre 15 giorni dalla sottoscrizione del presente Protocollo.

#### **ARTICOLO 6 (RAPPORTI TRA LE PARTI)**

La disciplina dei rapporti amministrativi, finanziari, relazionali e di garanzia che intercorrono tra le parti è regolata dalle leggi vigenti e dal Codice Civile.

Ai fini dell'attuazione del presente Protocollo Operativo, le Associazioni che sottoscrivono il presente protocollo provvederanno, infine, ad attuare, nel rispetto delle specifiche autonomie e competenze, una piena e costante collaborazione e si impegnano a sostenere le azioni previste e a partecipare all'attività operativa al fine di contribuire al buon successo dell'iniziativa e creare le condizioni per lo sviluppo di una rete culturale nel Nord Barese Ofantino.

Inoltre, le Associazioni attiveranno tutte le iniziative necessarie al conseguimento degli scopi comuni, all'uopo sviluppando tutte le possibili sinergie ed integrazioni anche con Enti ed Istituzioni.

**ARTICOLO 7  
(NORMA DI RINVIO)**

Per quanto non espressamente previsto nella presente Protocollo Operativo si rimanda a specifiche intese di volta in volta raggiunte fra le parti, con adozione, se e quando necessario, di atti da parte degli organi competenti.

**ARTICOLO 8  
(VALIDITA' E DURATA)**

Il presente Protocollo Operativo ha validità fino alla completa realizzazione di ogni fase prevista, con decorrenza dalla data della firma di sottoscrizione dello stesso.

Il Protocollo Operativo è stato sottoscritto dai seguenti soggetti:

- CGIL BAT
- UIL BARI
- CONFAPI
- LEGA COOP PUGLIA
- Confcooperative Puglia BAT
- Confcommercio Bari
- Confindustria Bari
- Confederazione Italiana Agricoltori Bari
- Confesercenti BAT
- Confederazione Nazionale Artigiani
- UST CISL BARI
- Confartigianato
- Confagricoltura

**5.3 Il Protocollo Operativo per attività di assistenza tecnica da parte dell'Agenzia per l'occupazione e lo sviluppo dell'area Nord Barese Ofantina**

**PREMESSO**

Che i comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa, Margherita, Minervino, San Ferdinando, Spinazzola, Trani e Trinitapoli, in data 3 settembre 2007 hanno sottoscritto la convenzione per la redazione, l'implementazione e l'attuazione del "Piano Strategico Territoriale Vision 2020", che prevede la costituzione del **Comitato Politico Istituzionale** come organo territoriale di governo delle trasformazioni dei territori coinvolti, con funzioni di promozione, coordinamento orizzontale e verticale e controllo del Piano Strategico;

Che il suddetto Comitato Politico Istituzionale si è dotato di organismi scientifici e tecnici (**Ufficio di Piano** e **Comitato Tecnico Scientifico**) per la costruzione degli inquadramenti sovralocali, degli scenari, delle analisi di contesto e per la predisposizione del Metaplan del Piano Strategico;

Che le Linee guida regionali per la elaborazione dei piani strategici territoriali di Area Vasta (pubblicate sul BUR Puglia n.104 del 20 luglio 2007) prevedono in ogni Area Vasta la istituzionalizzazione di forme di partnership sociale, economica e progettuale, nella fase di avvio del percorso di pianificazione strategica "quale metodo di lavoro istituzionale e permanente che rappresenta uno spazio di mediazione economico-sociale necessario per le analisi territoriali del fabbisogno territoriale, al fine di definire priorità territoriali e settoriali del programma con la condivisione dei progetti strategici di qualità";

Che il Piano strategico è preminentemente il **disegno politico** dello sviluppo, di medio-lungo periodo, urbano e di area vasta, che persegue la competitività in chiave sovra-locale, tramite la costruzione di patti tra gli attori istituzionali, sociali ed economici nella città e nel suo territorio e tramite la promozione di reti di alleanze, nazionali e transnazionali, tra città e tra territori;

Che negli anni della sua attività l'Agenzia per l'occupazione e lo sviluppo dell'area nord barese ofantina ha prodotto numerosi studi e ricerche sull'area vasta e sugli scenari sovralocali, sia direttamente che attraverso le sue agenzie operative (Agenzia per l'innovazione e l'internazionalizzazione, Agenzia Puglia Imperiale Turismo, Agenzia per l'Inclusione Sociale, Agenzia per l'Ambiente) i quali costituiscono documenti rilevanti per le analisi alla base del Piano Strategico;

Che l'Agenzia per l'occupazione e lo sviluppo dell'area nord barese ofantina ha collaborato, per conto dei Comuni, alla redazione del primo documento relativo al Piano Strategico di Area Vasta Vision 2020, successivamente selezionato e finanziato dalla Regione Puglia;

Che l'Agenzia per l'occupazione e lo sviluppo dell'area nord barese ofantina condivide la visione generale del suddetto Piano Strategico di Area Vasta Vision 2020 e riconosce come base di partenza i documenti prodotti;

Che le attività di assistenza tecnica che l'Agenzia NBO può fornire all'Ufficio del Piano Strategico del Comune di Barletta devono essere definite, sia nei contenuti che nei tempi, rispetto al programma già comunicato alla Regione.

Che l'Agenzia NBO, attraverso la rete delle altre Agenzie partecipate, può fornire attività specifiche, sia di analisi che di elaborazione del Piano, in relazione ai quattro pilastri in cui è articolato il Piano.

#### **SI STABILISCE**

Che l'Agenzia NBO possa offrire Assistenza tecnica di carattere generale, ovvero per attività trasversali ai quattro pilastri in cui è organizzato il Piano. In particolare:

- Collaborazione all'animazione del partenariato istituzionale e socio economico, relativamente sia all'organizzazione e la gestione dei "forum" e dei "tavoli tematici", sia all'organizzazione e gestione di incontri su temi particolarmente rilevanti per il Piano, concordati con l'Ufficio del Piano.

#### **TUTTO CIÒ PREMESSO E STABILITO LE PARTI CONCORDANO QUANTO SEGUE:**

##### **Articolo 1 (PREMESSA)**

La premessa costituisce parte integrante e sostanziale del presente protocollo d'intesa.

##### **Articolo 2 (OGGETTO E FINALITÀ DELL'INTESA)**

Il presente protocollo d'intesa ha per oggetto - nel quadro complessivo delle iniziative tese a concretizzare le procedure analitiche, interpretative, attuative ed operative previste nel Piano Strategico di Area Vasta "Vision 2020" - lo scopo di creare le migliori condizioni per la valorizzazione delle iniziative di sviluppo del territorio, dal punto di vista ambientale, infrastrutturale, insediativo, produttivo, culturale e sociale.

Al fine di dare completa attuazione alle diverse componenti che caratterizzeranno i contenuti analitici e progettuali, tale protocollo intende promuovere un accordo operativo tra il Comitato Politico Istituzionale promotore della pianificazione strategica, l'Ufficio di Piano, organo operativo, e l'Agenzia NBO teso a contribuire alla definizione degli obiettivi strategici mirati ad incrementare la competitività territoriale e l'occupazione, a favorire l'integrazione sociale e a potenziare la coesione territoriale.

##### **Articolo 3 (OBIETTIVI DEL PROTOCOLLO D'INTESA)**

L'Agenzia NBO si impegna ad offrire assistenza tecnica di carattere specifico attraverso il contributo delle 5 (cinque) Agenzie operative nei settori dell'Internazionalizzazione, Turismo, Ambiente, Inclusione Sociale e Servizi di Interesse Generale, implementando le analisi già disponibili da parte delle Agenzie di settore.

In particolare, per quanto riguarda il *Pilastro Ambientale-territoriale* l'Agenzia potrà fornire:

- supporto operativo alle analisi di base del Piano, mettendo a disposizione ed implementando le analisi già disponibili da parte dell'Agenzia per l'Ambiente (Rapporto sullo stato dell'Ambiente),
- supporto operativo alla progettazione del Piano, sia delle linee di intervento, che dei progetti bandiera, da parte dell'Agenzia per l'Ambiente, valorizzando le indicazioni contenute nel Piano di azione ambientale;
- redazione, in accordo e sincronizzazione con l'Ufficio di Piano, della Valutazione Ambientale Strategica del Piano ad opera dell'Agenzia per l'Ambiente, implementando la metodologia già utilizzata dalla stessa per il piano di azione ambientale, già adottato dai Sindaci dei Comuni aderenti al Piano strategico;
- analisi di base e proiezioni strategiche del Piano Urbano della Mobilità, ad opera dell'Agenzia per l'Ambiente, implementando le analisi dalla stessa già avviate sul territorio.

##### **Articolo 4 (REFERENTI DEL PROGETTO)**

L'Agenzia NBO si impegna ad individuare un Responsabile Tecnico per i diversi gruppi di lavoro tematici del Piano Strategico Vision 2020, ed al quale sarà demandato il compito di curare i rapporti e collaborare con l'Ufficio del Piano Strategico per la costruzione delle analisi strutturali e di scenario e per la redazione e la presentazione della proposta progettuale.

##### **Articolo 5 (RAPPORTI TRA LE PARTI)**

La disciplina dei rapporti amministrativi, finanziari, relazionali e di garanzia che intercorrono tra le parti è

regolata dalle leggi vigenti e dal Codice Civile.

Ai fini dell'attuazione del presente protocollo d'intesa, le Associazioni che sottoscrivono il presente protocollo provvederanno, infine, ad attuare, nel rispetto delle specifiche autonomie e competenze e in considerazione dei ruoli di responsabilità afferenti ad ognuno, una piena e costante collaborazione e si impegnano a sostenere le azioni previste e a partecipare all'attività operativa al fine di contribuire al buon successo dell'iniziativa e creare le condizioni per lo sviluppo di una rete culturale nel Nord Barese Ofantino.

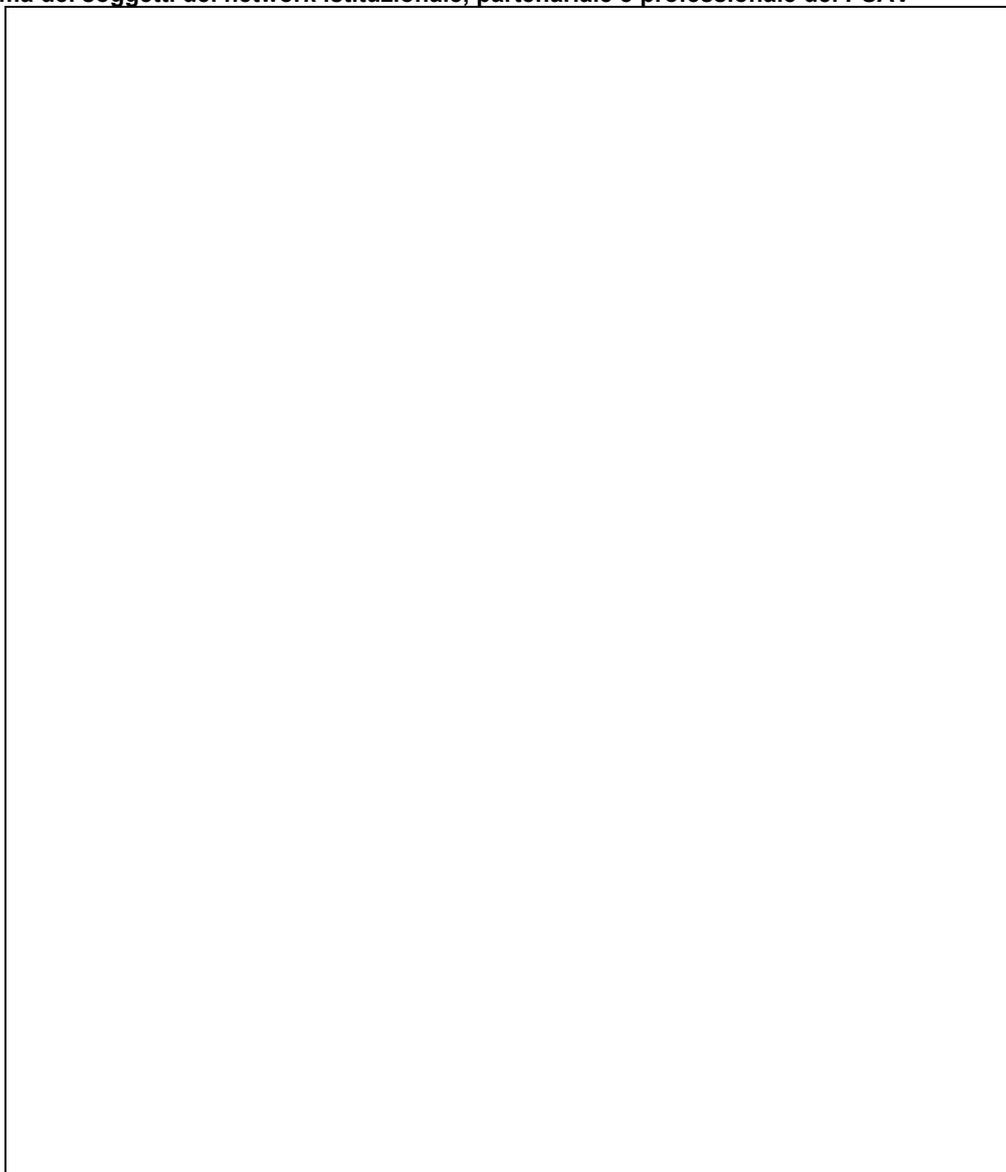
**Articolo 6  
(NORMA DI RINVIO)**

Per quanto non espressamente previsto nella presente protocollo si rimanda a specifiche intese di volta in volta raggiunte fra le parti, con adozione, se e quando necessario, di atti da parte degli organi competenti.

**Articolo 7  
(VALIDITA' E DURATA)**

Il presente protocollo ha validità fino alla completa realizzazione di ogni fase prevista, con decorrenza dalla data della firma di sottoscrizione dello stesso.

**Schema dei soggetti del network istituzionale, partenariale e professionale del PSAV**



## **6 L'analisi di contesto del sistema Nord Barese-Ofantino**

Appare utile sottolineare che l'analisi di contesto, oltre che descritta nel testo seguente, è accompagnata da un album di carte tematiche in cui è mostrato il lavoro indispensabile di "territorializzazione" dell'analisi, per evitare il rischio che la pianificazione strategica perda il suo dominio territoriale, andando verso la deriva della programmazione socio-economica (rilevante ma non assimilabile per approccio e per modalità esecutive alla pianificazione strategica).

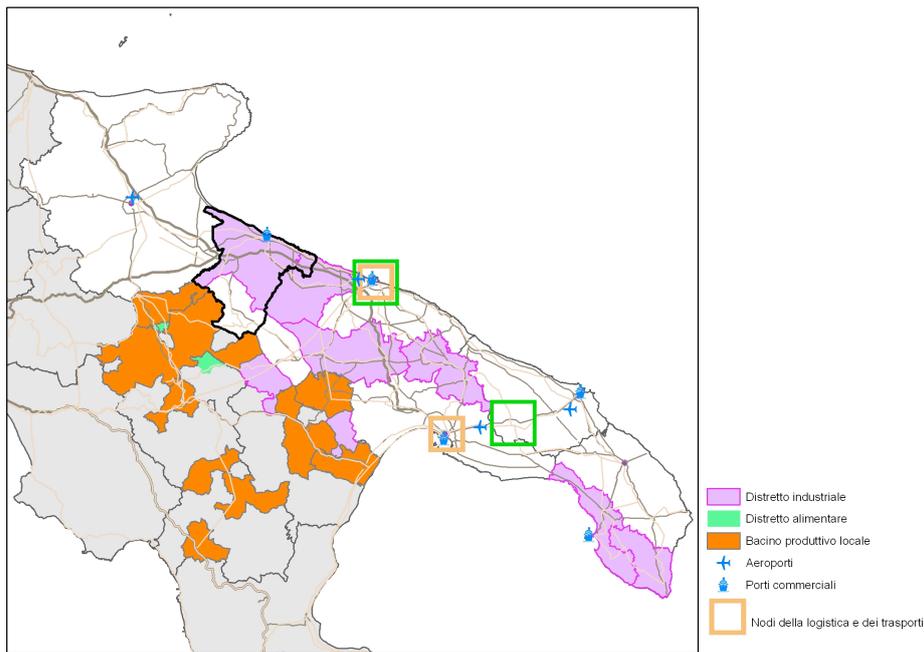
Il territorio del NBO, inoltre, da più di dieci anni è oggetto delle analisi e delle diagnosi dell'*Agenzia per l'occupazione e lo sviluppo* del NBO e delle sue Agenzie tecniche, le quali sono confermate nel Metaplan ed approfondite in termini di traduzione di azioni di sviluppo.

La sintetica descrizione delle caratteristiche salienti del territorio attraverso simbologie cartografate (riferite anche naturalmente alle specializzazioni produttive e alle vocazioni) costituisce a nostro parere comunque una modalità efficace e innovativa di comunicare analisi senza tediare il lettore (ricordiamo che secondo l'impianto delle Linee Guida regionali i PS non devono essere ricerche e descrizioni fini a sé stesse, ma devono essere concorrenti alla strategia regionale di sviluppo).

### **6.1 Il contesto sovralocale**

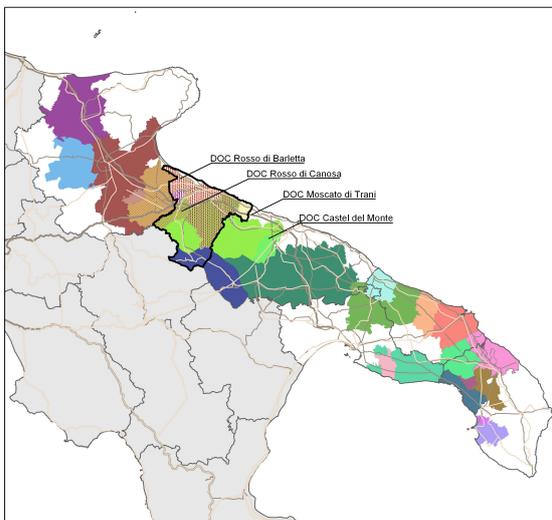
Una sintetica analisi del sistema territoriale del NBO rivela, come detto, la presenza di un sistema di risorse che supportano la visione del Piano strategico.

Di seguito si riporta la sintesi delle valutazioni già condotte in merito dal Ministero delle Infrastrutture (2007) in cui si evince un primo quadro della consistenza delle risorse territoriale e dei nodi urbani che potranno giocare un ruolo di primo piano nel posizionamento del NBO nel contesto regionale e sovraregionale e che dovranno ulteriormente essere valutate e approfondite.

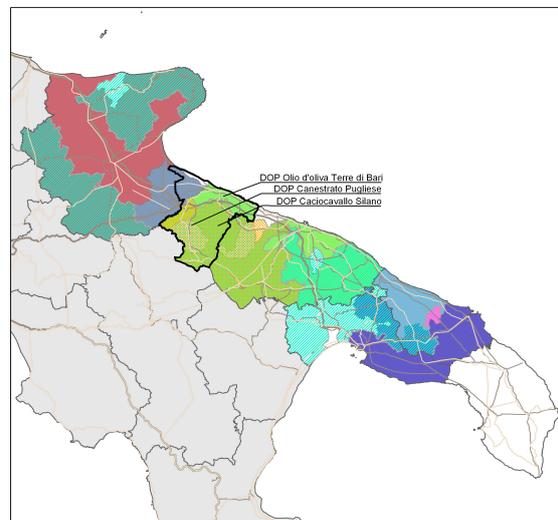


**Distretti produttivi specializzati dell'area apulo-lucana** (estratto da: MIITT- IZI, 2006)

Come mostrano le figure successive, non meno rilevanti sono le questioni relative alla produzione agroindustriale e alla varietà delle produzioni tipiche, DOP e DOC, in cui il territorio NBO si distingue per diversificazione e qualità dell'offerta di prodotto.



**Produzioni vitivinicole DOC del NBO nel contesto regionale** (estratto da: MIITT- IZI - M., 2006)

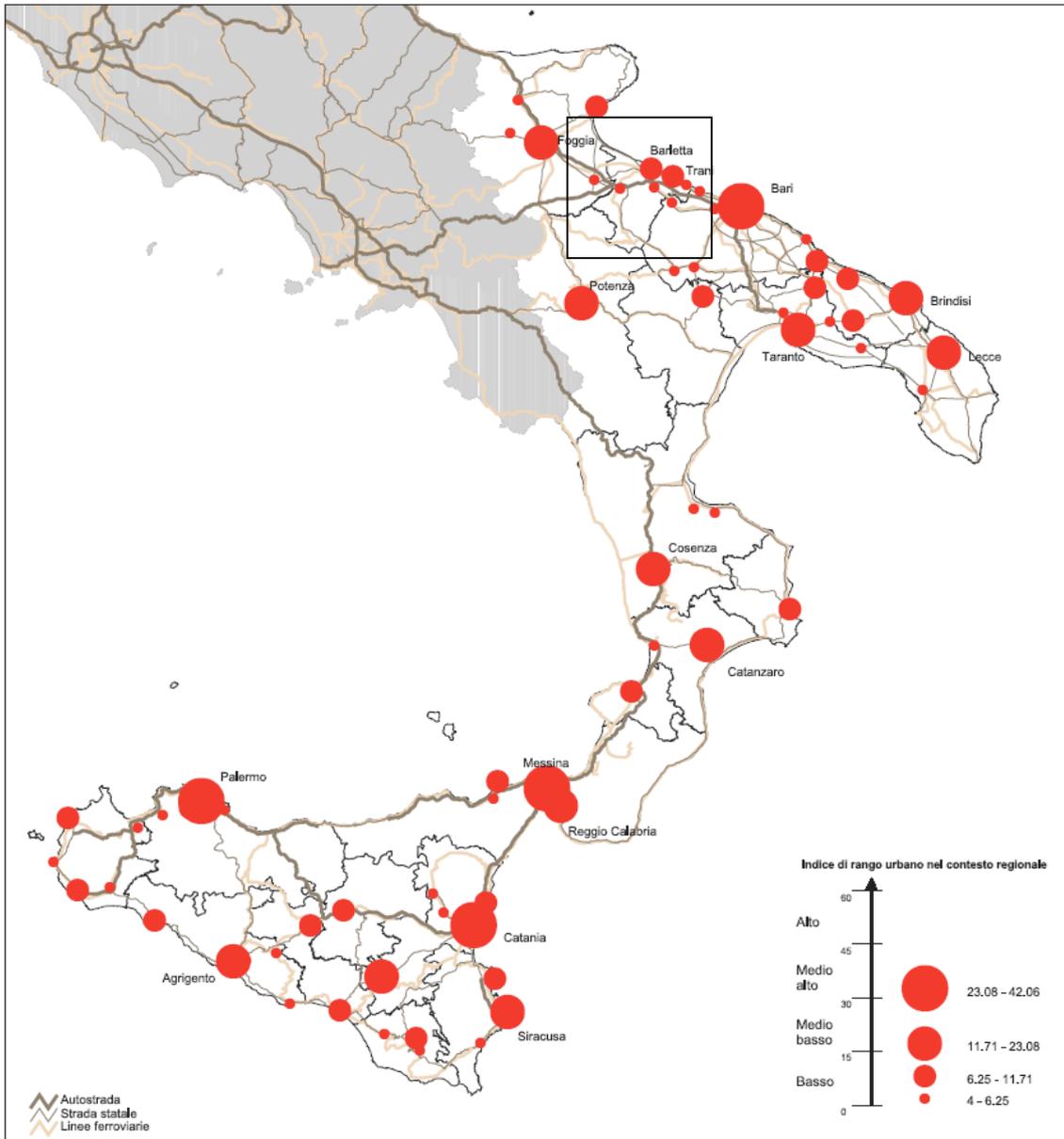


**Produzione DOP del territorio NBO nel contesto regionale** (estratto da: MIITT- IZI, 2006)

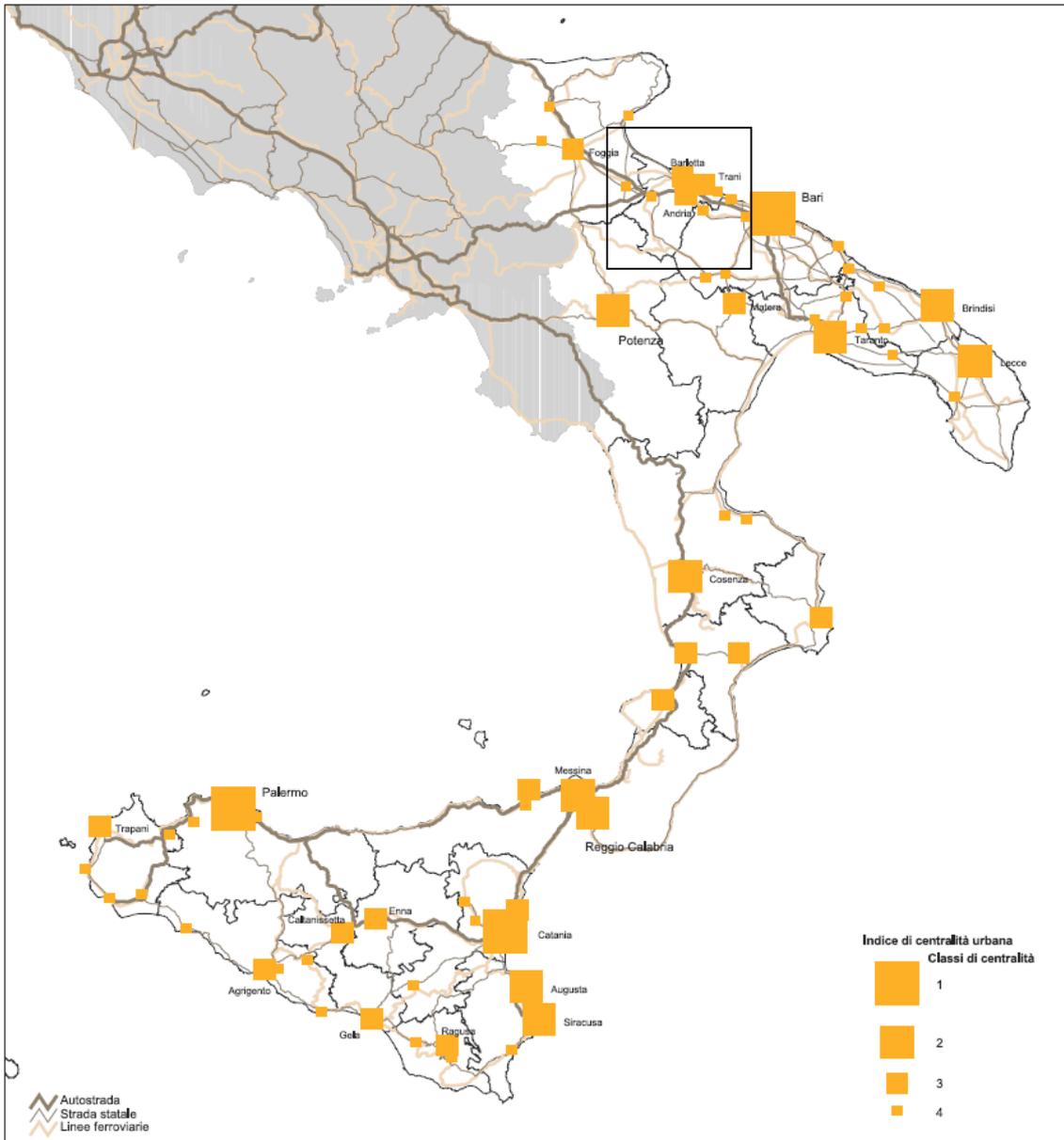
Lo stesso vale se consideriamo il rango e le centralità dei centri urbani: il carattere multipolare del NBO costituisce un importante punto di forza rispetto ai temi della visione al futuro.

Dall'analisi del rango dei capoluoghi di provincia e dei centri medi di seguito riportata (> di 50.000 abitanti) si evince che il complesso urbano di Barletta-Andria-Trani presenta elevate capacità di attrazione turistica e una importante massa critica demografica determinata dalla sua natura "trigemina". L'analisi, proprio in relazione alla valenza

sovraregionale del ragionamento condotto dal PS del NBO, inquadra il contesto locale nel sistema del Mezzogiorno e, in particolare, evidenzia la natura policentrica della provincia BAT come elemento di vantaggio competitivo e di potenzialità di specializzazione rispetto al contesto della macroarea di riferimento.



Indice di rango urbano nel contesto regionale (fonte MIITT - IZI, 2006)



Indice composto di centralità urbana (fonte MIITT - IZI, 2006)

A partire dalla lettura dei documenti del progetto interministeriale MEF-MAP per l'internazionalizzazione delle produzioni delle regioni di obiettivo 1, si evince che il tasso di attività all'interno dell'area del distretto si attesta sul 40% circa e risulta essere in linea con la media regionale<sup>3</sup>, anche se si segnalano fenomeni di disoccupazione preoccupanti (circa il 25%), soprattutto tra la popolazione giovanile.

La composizione dell'attività economica dell'area del distretto è caratterizzata dalla presenza dei settori tradizionali dell'agricoltura e della pesca, fortemente legati ai fattori endogeni del territorio, nonché dell'industria e del commercio che, nel corso degli anni, hanno subito una maggiore influenza dei fattori esogeni, dimostrando una certa ricettività a sistemi produttivi, tecnologie e modelli di sviluppo non congeniti. Il settore primario consta numerose micro-imprese agricole, tipicamente a conduzione familiare. In base ai dati dell'ultimo censimento condotto dall'ISTAT<sup>44</sup>, vi contano oltre 25.900

<sup>3</sup> In base ai dati ISTAT, il tasso di attività media in Puglia risulta il 43,4%.

imprese agricole attive nel distretto, mentre la superficie agricola disponibile incide per il 55% dell'intera area distrettuale che viene utilizzata nella misura del 97%. Ne consegue la diffusione sul territorio anche di diverse attività di lavorazione e trasformazione dei prodotti agricoli ed ittici. Il comparto agroalimentare è, infatti, fortemente collegato alle produzioni agricole locali. Nella mappatura locale, le produzioni più significative, anche in considerazione delle rispettive dimensioni occupazionali, sono:

- la produzione olearia;
- le attività enologiche;
- le lavorazioni e trasformazioni ortofrutticole;
- la pesca e la lavorazione dei prodotti ittici nei Comuni costieri;
- la lavorazione lattiero-casearia.

Si segnala inoltre la persistenza dell'attività estrattiva (marmi, graniti e sali), seppure le relative riserve naturali sono in costante calo, a cui si è affiancata una fiorente industria di trasformazione e lavorazione del marmo e della pietra. Tra le produzioni locali più importanti, vanno ricordati la pietra di Trani ed il sale delle saline di Margherita di Savoia. Un utile approfondimento sulla relativa importanza dei settori industriali e terziari viene proposto dai dati del recente censimento ISTAT che evidenziano la presenza di 19.492 unità locali, le quali occupano complessivamente 72.865 addetti, così distribuite:

- il settore del commercio, sia all'ingrosso sia al dettaglio, si colloca al primo posto in termini di unità locali con il 39% bensì occupa solo il 20% degli addetti;
- il settore manifatturiero invece genera maggiore occupazione con il 35% degli addetti, rispetto al 33% delle unità locali attive;
- il settore dei servizi privati è attivo con il 24% delle unità locali ed il 23% degli addetti;
- il settore delle istituzioni e dei servizi pubblici conta infine il 4% delle unità locali, mentre occupa il 22% degli addetti.

Esaminando più nel dettaglio il settore manifatturiero, si rileva l'importante presenza dei settori tessile-abbigliamento e calzaturiero che contano complessivamente il 37% delle unità produttive locali ed occupano 60% degli addetti locali, denotando l'evidente vocazione produttiva del territorio.

Complessivamente, il Distretto industriale Nord Barese Ofantino si caratterizza per una imprenditorialità diffusa: la presenza di un ampio sistema di imprese di piccole dimensioni nei vari settori economici contribuisce a configurare la zona come una delle più dinamiche della Puglia, improntata soprattutto su iniziative di origine locale.

In particolar modo, il livello di industrializzazione dell'area si colloca su posizioni medio-alte, con un indice di industrializzazione pari al 33% contro il 24% a livello regionale. Di pari grado, la relativa vocazione imprenditoriale è particolarmente spiccata se si considera il numero di unità manifatturiere attive in relazione alla popolazione.

Su questa base economica, il piano strategico del NBO opererà in modo da completare le filiere e di produrre un più alto livello di distrettualizzazione.

## **6.2 Il contributo alle politiche di assetto del territorio nazionale al 2020**

La Piattaforma Strategica Transnazionale Adriatica Meridionale (denominata anche Adriatico-Balcanica o Meridionale Peninsulare), individuata dagli studi preliminari alla redazione del Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 del Dicoter, ha il suo focus orientale nella Puglia centrale ed estende le sue propaggini sino alla Basilicata, alla Calabria e alla Campania, connettendo, in stretta sinergia con la Piattaforma Nazionale

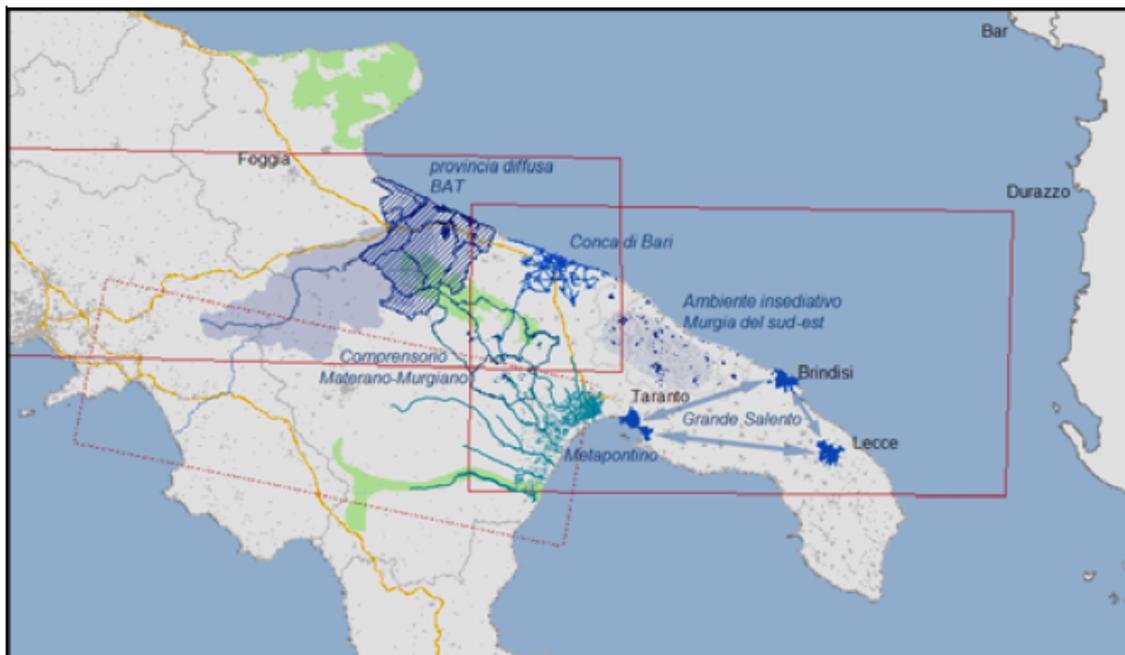
Campano-Pugliese, queste regioni con i Balcani. In virtù della geografia, da sempre tale area, con le sue strutture portuali, ha ricoperto nell'immaginario collettivo il ruolo di avamposto dell'Europa verso il Mediterraneo Sud-Orientale, una sorta di ponte proteso tra il continente europeo e l'oriente. Gli endemismi botanici, le architetture, le opere d'arte e le culture di questo territorio sono testimonianze delle intense relazioni ambientali, culturali ed economiche intercorse nei secoli con i territori balcanici, ellenici e medio-orientali, relazioni di prossimità che hanno determinato l'identità stessa dei luoghi, e nuovamente oggi, nella era della "globalizzazione", offrono interessanti opzioni di sviluppo territoriale.

All'interno di questo contesto, il territorio della nuova provincia BAT viene individuato come nuovo Territorio Identitario Locale che, in virtù delle risorse e delle potenzialità descritte al paragrafo precedente, rappresenta un importante snodo all'interno della **Piattaforma Territoriale Transnazionale Adriatica** e della **Piattaforma Territoriale Nazionale dell'asse trasversale Napoli-Bari**.

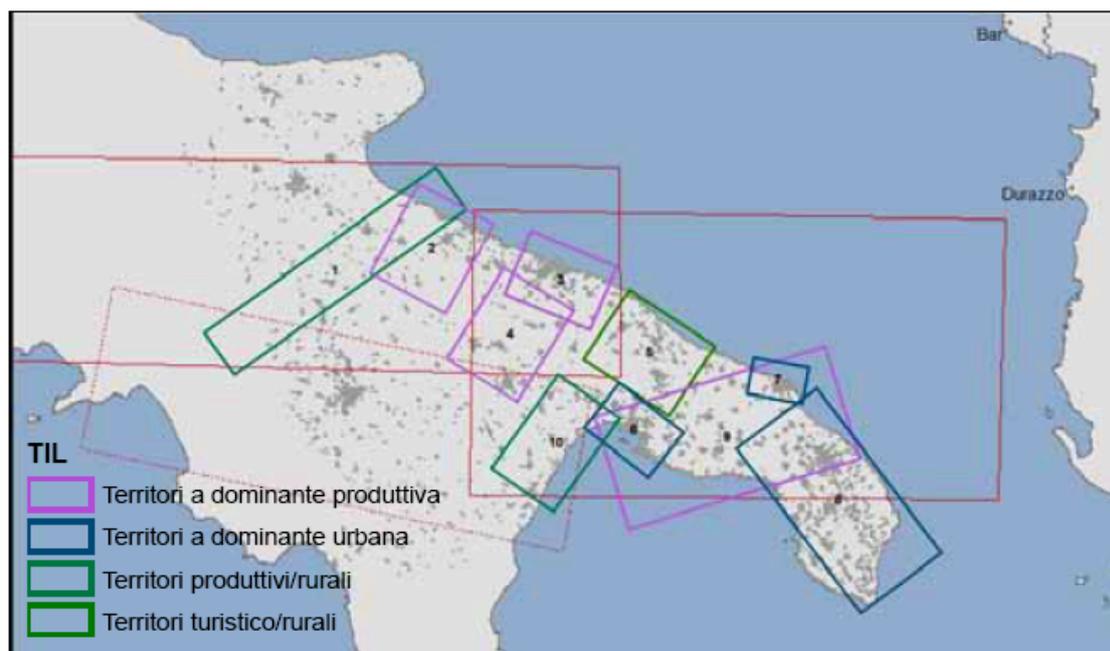
La provincia BAT rappresenta, quindi, il territorio in cui i flussi provenienti dalle reti lunghe possono essere commutati e ridistribuiti sulle direttrici nazionali, lungo l'asse ofantino e lungo la dorsale adriatica.

Il nord-barese ofantino, quindi, sullo scacchiere nazionale potrà giocare – nell'orizzonte 2020 – un ruolo fondamentale per ridistribuire i flussi e per creare valore aggiunto sui flussi in transito.

Il territorio della provincia BAT potrà trarre indubbi vantaggi da queste sue potenzialità, in relazione alla qualità della sua produzione e delle sue risorse identitarie: la posizione di BAT nel contesto nazionale, infatti, fa sì che il nodo nord-barese ofantino è cruciale per il completamento del quadro delle strategie sovraregionali e per lo sviluppo equilibrato della regione.



Gli ambienti insediativi della Puglia nel contesto delle Piattaforme strategiche (fonte SIU - MIIT, 2007)



**Territori insediativi locali articolati in base al carattere prevalente delle economie locali** (fonte SIU – MIITT, 2007)

### 6.3 Il contributo e le coerenze con le Proiezioni Territoriali del DSR Puglia 2007-2013

In virtù delle indicazioni delle Linee Guida Regionali per la Pianificazione Strategica, il documento di Vision 2020 presentato nel maggio del 2005 trova nelle politiche regionali e nazionali per il periodo 2007-2013 nuove ragioni di coerenza generale e di condivisione delle precedenti visioni.

Le Proiezioni Territoriali, in virtù del quadro attuale degli strumenti attivati e delle risorse esistenti, precisano le vocazioni del territorio Nord Barese e Ofantino e consentono in questa fase operativa di riconoscere – rafforzandone la coerenza – la validità delle strategie adottate dal PS BAT.

Nel quadro regionale, le Proiezioni territoriali riconoscono al Nord Barese e all’Ofantino una spiccata funzione di territorio cerniera tanto da indicarne la rilevante centralità nel nord della Puglia e, allo stesso tempo, individuano la possibilità che la pianificazione strategica dei due ambiti si concentri su tutte le linee strategiche di livello regionale.

	Hub	Ferrovia	Città	Turismo	Ambiente ed Energia	Distretti	Promozione
Gargano		X	X	X			X
Tavoliere	X	X	X		X		X
Subappennino dauno		X	X		X		
<b>Ofantino</b>	<b>X</b>			<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>	
<b>Nord barese</b>			<b>X</b>		<b>X</b>	<b>X</b>	<b>X</b>
Bari e Hinterland barese	X	X	X				
Città della Murgia interna barese				X	X	X	X
Murgia sud barese			X	X		X	X
Murgia tarantina e area urbana di Taranto	X	X	X		X		

Salento occidentale	X	X	X	X	X
Piana brindisina	X	X	X		
Piana leccese		X	X	X	X
Salento leccese meridionale		X	X	X	X

La valutazione qualitativa delle Proiezioni Territoriali inoltre evidenzia l'attuale stato delle vocazioni territoriali del Nord Barese e dell'Ofantino **come sistemi separati** a partire dai programmi che sono in corso di attuazione e delle dotazioni in stock territoriale presenti nei due ambiti che costituiscono il sistema territoriale nord-barese ofantino.

Poiché, quindi, l'area vasta Nord Barese Ofantino è **cerniera tra due sistemi**, in questa fase vengono riportati di seguito gli elementi qualitativi di valutazione delle vocazioni territoriali del Nord Barese e dell'Ofantino così come definiti dalle proiezioni territoriali in modo da chiarire **eventuali criticità marginali** che il PS dovrà avere cura di risolvere nella costruzione dei partenariati di scala sovralocale.

Si può evincere che il sistema territoriale BAT presenta un vasto set di risorse in atto, alcuni nodi critici da risolvere e una importante progettualità che può essere orientata verso la focalizzazione delle strategie del Piano Strategico.

Già al livello regionale le Proiezioni territoriali del DSR 2007-13 hanno individuato come parola chiave dello sviluppo del contesto NBO la creazione di politiche di **marketing territoriale e qualificazione dell'offerta turistica** a partire da un vasto stock di risorse e di una elevata capacità progettuale in atto (cfr. il PIS12 dell'Itinerario turistico-culturale normanno-svevo-angioino).

Per quel che attiene alle questioni del sistema insediativo e della possibilità di produrre un sistema urbano come luogo della qualità, le Proiezioni territoriali individuano nel NBO un'importante occasione di sperimentazione a partire dai fenomeni di terziarizzazione accompagnati da un elevato livello di infrastrutturazione. L'identificazione della provincia BAT come Territorio Identitario Locale da parte del Ministero delle Infrastrutture (cfr. SIU-MIITT- N. Martinelli, Reti e territori al futuro, 2007), inoltre, rafforza la rilevanza transcalare dell'area vasta NBO.

Per le questioni relative alle vocazioni produttive, anche nelle Proiezioni territoriali del DSR si sottolinea il valore chiave dell'internazionalizzazione e innovazione nel settore manifatturiero e del rilancio del settore agroalimentare per aprire nuove prospettive di sviluppo al territorio del NBO. A partire da questi temi e attraverso un approfondimento successivo che verrà condotto nel corso delle attività di conoscenza e valutazione del contesto territoriale si provvederà a verificare in che termini le singole realtà contribuiranno alla esplicitazione dei temi delle **sei città** del PS e come contribuiranno a incrementare lo sviluppo regionale.

#### **6.4 Il territorio della nuova provincia: 10 vocazioni per una nuova identità comune**

La prima fase elaborativa del PSAV ha riguardato la costruzione di un quadro di conoscenze e valutazioni territoriali del sistema territoriale NBO attraverso la redazione di Atlanti territoriali articolati per categorie di contesto. Tali analisi hanno consentito di produrre una prima rappresentazione sintetica del territorio in termini di risorse di area vasta, prescindendo dai localismi e dalla semplice sommatoria delle risorse dei Comuni. La visione strategica multiscalare e multiattore che caratterizza il PSAV richiede che esso si faccia interprete di visioni, diagnosi e azioni di sistema, le quali in seguito

saranno riportate nei contesti locali per essere attuate dagli strumenti regolativi e di settore vigenti o in corso. Le analisi di contesto prodotte riguardano<sup>4</sup>:

- il contesto fisico e ambientale;
- il contesto culturale e paesaggistico, formato dal patrimonio naturale e dal patrimonio culturale e dalle loro interrelazioni;
- il contesto infrastrutturale e insediativo;
- il contesto territoriale degli usi e delle specializzazioni;
- il contesto dei servizi e dei ranghi urbani;
- il contesto delle trasformazioni in atto e tendenziali;
- il contesto delle economie, della produzione e del commercio;
- il contesto normativo e dei vincoli.

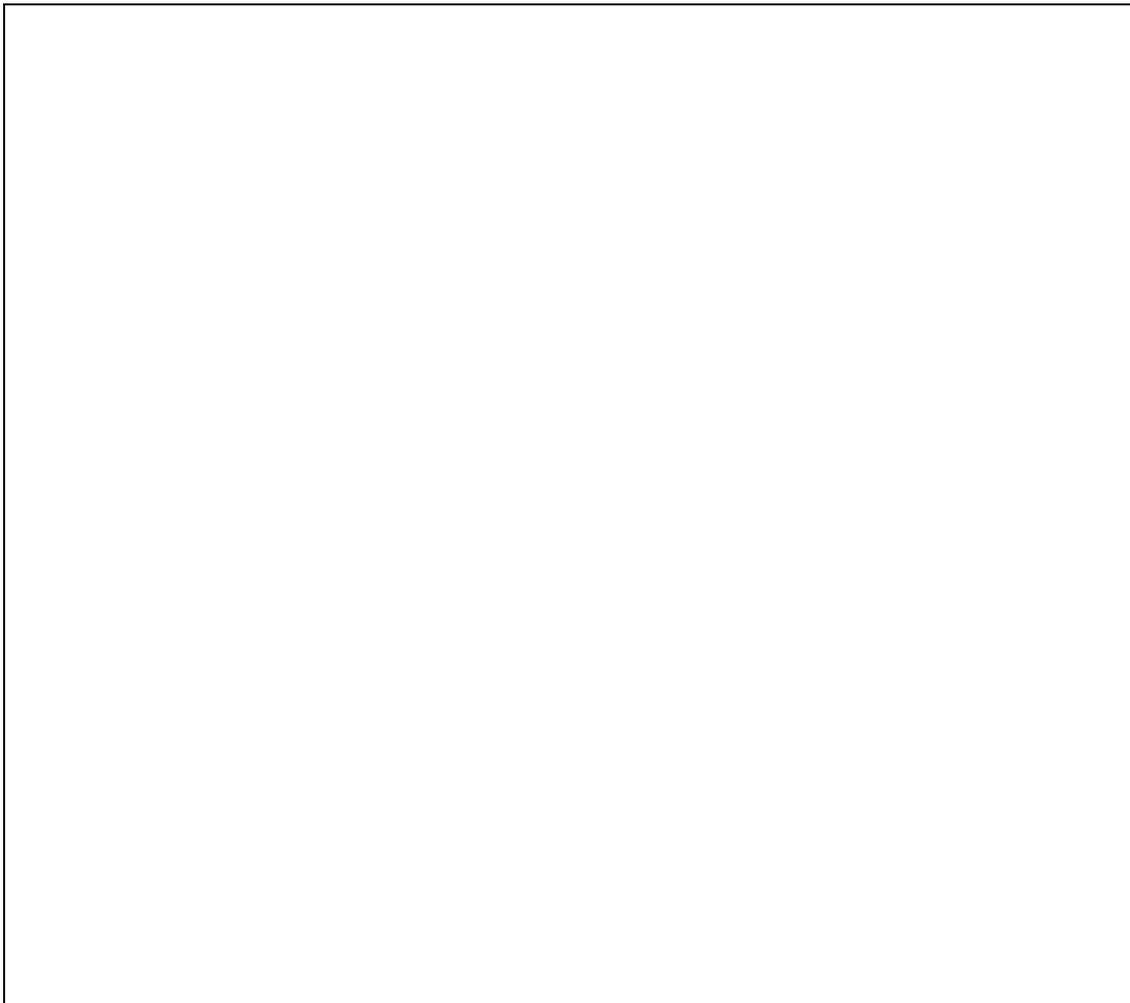
Il territorio della costituita nuova provincia mostra, ad un primo rapido sguardo, una rilevante complessità dipendente da una molteplicità di fattori concorrenti, conseguenza delle diversità delle parti costituenti.

Alla peculiare e variegata strutturazione naturale (colli, valli, fiume, emergenze orografiche, mare, ecc.), cui si associano le condizioni climatiche e la differente produttività dei suoli, fa seguito una più o meno coerente, meno o più valida strutturazione antropica che ha “segnato” profondamente le vicende di questo territorio. Vale la pena di evidenziare alcuni dei momenti salienti della storia di questo luogo, punti eutettici di un continuo di trasformazioni, mediante i quali “rileggere” alcune “**vocazioni**” che andrebbero identificate come *valori* imprescindibili sui quali impernare possibili ragionamenti di pianificazione strategica. Valori che implicano, evidentemente, il riconoscimento della reale complessità del territorio, proiettato in questo terzo millennio in cui elementi nuovi interagiscono coi caratteri del luogo, ma anche riconoscimento di una storia millenaria dalla quale non si può affatto prescindere. Obiettivo che consegue il fine di cercare una realistica *visione* di programmazione a breve, medio e lungo termine, in un mondo profondamente cambiato ed in attesa di adeguate risposte sulla pianificazione di area vasta.

Premesso che la corretta ricostruzione storico-processuale non può non essere estesa ad un territorio in cui sono riconoscibili omogenei caratteri della strutturazione naturale e, di conseguenza, dove si è formata una altrettanto omogenea *koinè* culturale, si avvanzeranno le seguenti considerazioni riferite tuttavia all’area geografica sottesa dalla BAT.

---

<sup>4</sup> Le tavole dell’analisi di contesto sono state elaborate utilizzando numerosi fonti di informazioni e rilevati diretti, in particolare una delle fonti consultate è stato



Un primo elemento di distinzione che ha generato una differente dinamica insediativa va riconosciuto, ovviamente, nella totale diversità di condizioni ambientali del territorio. L'agro attuale di **Spinazzola**, ad esempio, rientra in una vasta area geografico-culturale che ha visto il formarsi, già nelle fasi pre-protostoriche, di una pletora di insediamenti a prevalente economia pastorale. La conformazione territoriale costituita da emergenze orografiche e colli che scartano strette valli fluviali, di grande valore paesaggistico, ha di fatto "condizionato" le vicende evolutive del centro di crinale (crocevia di percorsi territoriali importanti), le quali evidenziano una pressoché totale specializzazione dell'attività agricolo-pastorale in fase odierna, ben evidenziata dalle cartografie del PSAV. Si vedano ad esempio il *Contesto fisico*, con cospicue aree a seminativo e con residui di aree ad uliveto ed una parte prossima all'Alta Murgia costituita da boschi utilizzati a pascolo; il *Contesto patrimonio naturale*, con biotopi, grotte (di grandissimo valore ambientale) habitat delle Murge avifaunistico; il *Contesto patrimonio culturale*, con masserie destinate alla produzione e trasformazione agricola e con l'inclusione nel Parco dell'Alta Murgia.

Discorso a parte merita la rete infrastrutturale poiché la conformazione naturale, cui si accennava, non ha consentito di attraversare l'agro con una viabilità a scorrimento veloce; solamente oggi in fase di miglioramento con la programmata strada R6.

Per ciò che riguarda i servizi e le attività produttive e commerciali, la città non presenta grandi specializzazioni ma neppure grandi attese. Come in precedenza indicato, l'economia locale sembra basarsi essenzialmente sull'attività agricola la quale deve essere ulteriormente rafforzata e migliorata.

L'agro di **Minervino Murge**, con caratteri del sistema strutturale-territoriale ed antropico per alcuni versi differenti da quelli spinazzolesi, partecipa più direttamente, sebbene meno consistentemente degli altri insediamenti di valle, alle vicende del territorio della media e bassa valle dell'Ofanto.

Storicamente, la città stabilisce uno stretto rapporto di relazione con la vicina Canosa e da questa dipende fino alla conquista di una autonomia propria a partire dall'età alto-medievale e medievale. Strutturatasi come centro di promontorio su un crinale relativamente basso, si avvantaggia della dominante posizione nell'ampia valle ofantina (soprattutto nell'invaso del Locone, principale affluente dell'Ofanto) per il controllo della viabilità a grande scala ed anche per la rete tratturale che la investe fin dall'antichità. Inoltre, essendo l'agro esteso alle prime propaggini murgiane e nella valle del principale fiume della Puglia, l'economia della città è da sempre stata di tipo agricolo e pastorale.

Dalle tavole di PSAV emerge immediatamente tale rilevante peculiarità che lo identifica nella sua qualità di territorio in cui sono specificamente presenti entrambi i sistemi: basso collinare e medio montano. Ne consegue una vocazione agricola con produzione intensiva di frumento (similmente a Spinazzola), ma anche di vino ed uva di ottima qualità. L'estensione dell'agro verso l'Alta Murgia, dove peraltro insiste il vincolo a Parco, pur riducendo la superficie utile per lo sfruttamento agricolo, si avvantaggia della interessante costituzione del paesaggio in cui non mancano scorci decisamente suggestivi.

Anche in questo caso la rete infrastrutturale risente delle condizioni di acclività dei suoli e resta fedelmente ancorata, ancorché parzialmente mutata, a quella viabilità nata in età pre-protostorica e potenziata nel Medioevo. La costruenda SR6 potrebbe favorire il più diretto e rapido collegamento con il nodo autostradale di Canosa.

Vicende certamente differenti e più implicate hanno riguardato il territorio di **Canosa di Puglia**. La città mostra il suo ruolo guida già al consolidarsi della compagine daunia diventando, con il processo di romanizzazione della regione, una delle principali città della *Regio II Apulia et Calabria*.

Molti fattori concomitanti giustificano la sua crescita ed il dominio esercitato in gran parte dell'attuale territorio della BAT, in antico incluso nell'agro della importante *Canusium*. La posizione acrocorica a ridosso dell'attraversamento dell'*Aufidus* e la collocazione pressoché intermedia nel territorio compreso tra la costa adriatica e la Murgia, dunque all'incirca baricentrica ma anche piuttosto elevata rispetto all'intorno, avviano la città verso una supremazia politico-culturale rimasta praticamente ininterrotta a partire dalla fase daunia fino al Medioevo. Testimonianze cospicue dell'antico splendore sono tuttora evidenti nella città attuale. Poco, al confronto delle limitrofe città di Minervino, Andria, Barletta, Trani, resta invece della ricostruita città medievale sull'arx Santi Quaranta Martiri in cui, ormai ridotto a rudere, è posto uno fra i più antichi castelli di Puglia.

Dalla tavola del contesto territoriale si colgono le attività principali di sfruttamento del suolo agricolo: uliveti, vigneti e seminativo risultano essere, ad oggi, gli assi trainanti dell'agricoltura locale. Pure di discreto valore appaiono i risultati sulle indagini del contesto delle economie dove gli addetti nel commercio, nelle costruzioni e altri servizi sono in percentuale piuttosto elevata. Contrariamente a questa tendenza, i risultati non appaiono altrettanto entusiasmanti nell'industria. Alcuni fenomeni possono giustificare questa tendenza; la ragione è da attribuirsi, anche, alla mancata attuazione del piano per la zona industriale causata dalla coincidenza della tipizzazione ad industria di un'area di interesse archeologico che ha indotto la Soprintendenza Archeologica a congelare l'attività edificatoria.

Aspetto sul quale il programma di pianificazione strategica deve interrogarsi valutando le differenti opportunità che la comunità canosina ha, nel frattempo, ricercato.

Riguardo al sistema infrastrutturale, la città sin dall'epoca antica è stata crocevia di arterie di grande sviluppo. Lo dimostra la viabilità di epoca daunia, in seguito confermata dai romani attraverso la realizzazione della Traiana che, deviando gradualmente verso la costa, giungeva ad una *stazio* nei pressi di Andria. Lungo la valle dell'Ofanto, il cosiddetto fondovalle ofantino metteva in connessione la costa adriatica e quella tirrenica mediante la rivierasca del Sele. Condizione, questa, che ha determinato un incremento dei traffici commerciali sin dall'antichità anche per il trasporto del sale che dalle attuali saline di Margherita di Savoia giungeva a rifornire, tra l'altro, molti centri della Campania. Tale vocazione (dimostrata dalla confluenza di più percorsi diversamente gerarchizzati) è oggi confermata dall'attuale rete infrastrutturale che l'attraversa. In particolare del nodo autostradale in cui convergono le autostrade A14 e A16 e da cui si origina la realizzanda SR6.

Degna di nota è anche l'attività estrattiva della calcarenite, similmente a Minervino Murge sebbene di differente natura geologica, che vede ancora la presenza di cave attive nella zona cosiddetta c.da Tufarelle. Zona in cui numerose cave spente, in gran quantità rispetto a quelle in uso, fa da "cornice astratta" al paesaggio collinare, della tipica campagna pugliese in cui profonde lacerazioni nel ventre della terra restano in attesa di risarcimento. Anche l'abitato presenta numerosissime cave scavate in galleria a profondità di circa 10/20 mt. che intercettano lo strato della calcarenite passibile di sfruttamento. Molte di esse in totale degrado ed irrecuperabili sono state colmate. Si evidenzia, comunque, l'esistenza di alcune gallerie in cui compaiono simboli cristiani o esoterici scolpiti direttamente nel banco tufaceo che potrebbero essere recuperate ed integrate ai percorsi turistici di visita alle testimonianze archeologiche archeologici presenti. Da questo punto di vista si fa osservare che assai carenti appaiono (v. le tavole di Piano) le condizioni di ricettività turistica.

La città di **Barletta** nasce sul luogo di approdo portuale dell'antica *Canusium*. La fortuna del suo successo nel corso dei secoli, ma soprattutto al momento del consolidarsi della città medievale, scaturisce principalmente dalla sua integrazione con l'area interna. Già subordinata al sito di Canne della Battaglia, nel corso della dominazione normanna prima e svevo-angioina dopo potenzia sempre più la sua posizione fino a diventare uno dei principali scali portuali medievali della regione, anche grazie alla specifica collocazione che le consentiva il controllo della foce dell'Ofanto. Un castello molte volte trasformato ed ampliato giustifica la sua grandezza nel corso dei secoli cruciali in cui si consolida la rete di strutture difensive-insediamenti del nord barese.

In crescita esponenziale dopo l'abbandono della vicina Canne e il declino della vicina Canosa, Barletta finisce col potenziare alcune attività lavorative in relazione al sistematico aumento di importanza e grandezza del suo porto. Ciò ha determinato una crescita inusuale della città non solo nei secoli successivi al Medioevo, ma anche nel corso dell'Ottocento; crescita pressoché ininterrotta fino all'epoca contemporanea.

Attualmente risulta essere la città in cui è maggiormente sviluppata l'industria che produce anche prodotti di qualità e di alta moda.

La cartografia di base evidenzia, a questo proposito, la più alta percentuale degli addetti nell'industria sul totale comunale. Pure di non trascurabile valenza appare la produzione agricola, specializzata soprattutto nello sfruttamento a vigneto; mentre la dotazione dei servizi è la più alta di tutti i centri della provincia BAT.

La rete infrastrutturale risulta essere, come la gran parte dei centri costieri o di bassa valle, particolarmente efficiente. Infatti, alla SS93 di collegamento con Canosa e Lavello ed alla SS16 proveniente dal nord della Puglia, si associa una notevole quantità di altre strade che connettono la città con l'entroterra. Grande rilevanza

assume la linea ferroviaria che collega il nord Italia con la Puglia nel tratto adriatico e, nello stesso tempo, con l'altra direttrice proveniente dal Tirreno. Tale comportamento confermerebbe la particolare attitudine di questi territori di essere suscettibili di trasformazione, condizione peraltro evidente già con le modificazioni intervenute al momento della massiva fase di romanizzazione del territorio.

**Andria**, come noto la città più grande della provincia, e non solo, trova la sua origine nella probabile presenza di una struttura di servizio romana lungo la nuova viabilità organizzata nel II secolo d.C.

La sua collocazione, su un'ampia terrazza naturale delle primissime propaggini murgiane, la fa appartenere al sistema di insediamenti di mezzacosta estesi in tutta l'area a sud dell'Ofanto. Insediamenti originati nei pressi di una lama e su lieve rialzo di terreno rispetto all'intorno che hanno risentito, a distanza di molti secoli, del processo di progressiva riduzione della risorsa idrica determinato dal totale prosciugamento dei piccoli corsi d'acqua superficiali. È questo, ancora oggi, uno dei principali problemi della Regione che si accompagna, per l'area in argomento, alla difficoltà di reperire acqua per l'irrigazione dei campi al fine di ottenere una più efficiente produzione.

La presenza di un insediamento organizzato deve, tuttavia, farsi risalire al Medioevo con l'organizzazione di una importante diocesi. Anche Andria ha visto attuare un notevole incremento del costruito nel corso dei secoli, che ha raggiunto limiti scarsamente sostenibili con gli anni del boom economico. Tale crescita, talvolta spontanea, ha di fatto compromesso in una certa misura le intenzioni di pianificazione urbana e la città si è trovata, e ancora oggi si trova, a risentire di quegli effetti. Negli anni recenti si assiste, invece, ad una volontà della collettività di recuperare i guasti della inefficace politica di pianificazione mentre si avvia, lentamente ma sistematicamente, una concreta riorganizzazione del sistema urbano.

Decisamente ricca è la produzione agricola con la specializzazione di estese aree ad uliveti e la realizzazione di olio di ottima qualità tutelato dal marchio d.o.p. Prova ne sia, a questo proposito, anche la diffusa presenza di frantoi in cui la lavorazione avviene ancora con l'impiego di tecniche tradizionali.

Un richiamo necessario alla testimonianza storica più nota della città: Castel del Monte. Attualmente tappa obbligata dei circuiti turistici, il complesso monumentale incluso nel Parco dell'Alta Murgia, si avvantaggia di un contesto ambientale di grandissimo valore paesaggistico che andrebbe ulteriormente tutelato soprattutto attraverso il contenimento di strutture abitative (seconde case, ville, ecc.) destinate alla cultura dell'*otium*, da qualche anno proliferate in modo esponenziale.

Non trascurabile la produzione industriale, e soprattutto quella commerciale (della manifattura di capi di abbigliamento e di alta moda), che si giova tra l'altro della zona industriale interna verso il Parco e lungo la SP 231 (ex SS 98). Strada che, in qualche modo, ricalca l'antica Traiana, confermandone la vocazione di asse territoriale di mezzacosta, ma che oggi non trova congrua relazione con il suo ruolo, e principalmente con la sua sezione, giacché priva di viabilità gerarchizzata di servizio che la rende una delle strade più pericolose della regione pugliese.

**Trani**, l'antica *Turenum* è diventata, negli ultimi tempi, l'emblema del tipico paesaggio costiero pugliese. Estesa sul lieve promontorio e sulla darsena naturale del porto, la città definisce, nell'immaginario collettivo della pubblicistica giornalistica, il luogo più rappresentativo della Regione e dei caratteri della costruzione in pietra portante. La Cattedrale, il castello e il Palazzo Torres (attuale sede del Tribunale) costituiscono un *unicum* di edifici specializzati strettamente relazionati che esprimono un rilevante valore architettonico. Nato con ogni probabilità in età romana, l'insediamento tranese si attesta subito nel suo ruolo di importante scalo marittimo dei vicini nuclei abitati dell'entroterra. Il consolidamento longobardo prima ed il cospicuo sviluppo medievale

dopo incrementeranno il suo ruolo di città marinara che si dota di “statuti marittimi” (i primi fino a questo momento noti) ed instaura estesi scambi commerciali con molte fiorenti città italiane ed europee. Ciò porterà nei secoli successivi a potenziare le residenze dei ricchi commercianti i quali costruiranno palazzi lungo l’attuale via Beltrani, strada tutta di palazzi simile a via Garibaldi a Genova, e sulla darsena portuale.

Ne consegue che uno degli aspetti trainanti dell’economia tranese riguarda proprio il riconoscimento del valore del suo patrimonio architettonico che ha favorito la proliferazione di alberghi e di attività di ristorazione e che fanno di Trani la città con la più alta percentuale di strutture ricettive. Pertanto, oltre l’industria della lavorazione di pietre e marmi (la quale, pur essendo in verità essenziale per l’economia locale devasta alcune parti del paesaggio costiero), grande rilievo va attribuito, quale ulteriore ricaduta economica, all’unanime riconoscimento del patrimonio architettonico della città (necessitante di un rapido e controllato recupero), che induce una forte concentrazione di un turismo di massa concentrato il fine settimana. Altra peculiarità, l’utilizzazione della darsena per la sosta di imbarcazioni da diporto oltre che per l’attracco di pescherecci.

Alcuni elementi di similarità con Trani sono da riconoscersi nella vicina **Bisceglie**. Anch’essa scalo portuale, già in antico legata da rapporto di reciprocità con l’entroterra, si colloca lungo l’asse della via Litoranea che dal II secolo d.C. riorganizza gli approdi lungo la costa adriatica.

La costruzione in muratura portante di pietra di Trani e calcarenite connota anche in questo caso il panorama architettonico della città. Tuttavia il patrimonio abitativo del nucleo antico, pur di elevato valore, non sembra aver raggiunto il successo della vicina Trani. Contrariamente, con la realizzazione di recenti servizi, il porto ha trovato maggiore gradimento specialmente da parte degli appassionati del mezzo nautico che sempre più numerosi sembrano rivolgersi all’offerta di servizio del porto di Bisceglie a discapito delle vicine Trani e Margherita di Savoia.

Una discreta produzione olivicola, che si accompagna anche all’attività industriale e commerciale, sostiene l’economia locale priva di consistenti servizi.

Senza dubbio consistente la rete infrastrutturale da cui è servita. La linea ferroviaria e la SS 16 bis permettono un rapido spostamento nel territorio.

Discorso a parte, ma solo dal punto di vista della origine dell’insediamento, meritano i centri della sponda nord dell’Ofanto.

**Margherita di Savoia** nasce con l’organizzazione sistematica dell’attività di produzione del sale concomitantemente alla previsione di un sistema di residenza stanziale. Assetto urbano molto semplice, di vanvitelliana struttura, costituito di isolati seriali e percorsi perpendicolari al fronte mare per favorire la penetrazione dei venti e l’evaporazione dell’acqua dei massini al fine di produrre la cristallizzazione del sale. La città, nel cui agro è compresa la foce dell’Ofanto, presenta gran parte del suo territorio occupato dai bacini saliferi. Pur essendo la sua struttura fondamentalmente ottocentesca, essa si colloca nel luogo in cui già in antico sorgeva l’antica laguna di Salpi che aveva tra le principali attività proprio quella della produzione del sale. Condizione, questa, che ha determinato un avvicendamento di domini sull’area ed anche di eventi storici di straordinaria rilevanza. Si ricordi, ad esempio, la temporanea conquista della zona da parte di Annibale nel III sec. A.C.

Altra risorsa importante della città è la presenza di strutture balneari ben organizzate, sebbene troppo invasive e ancora peggio inamovibili, che si accompagna alla organizzazione di un impianto termale che presenta un vasto bacino di influenza.

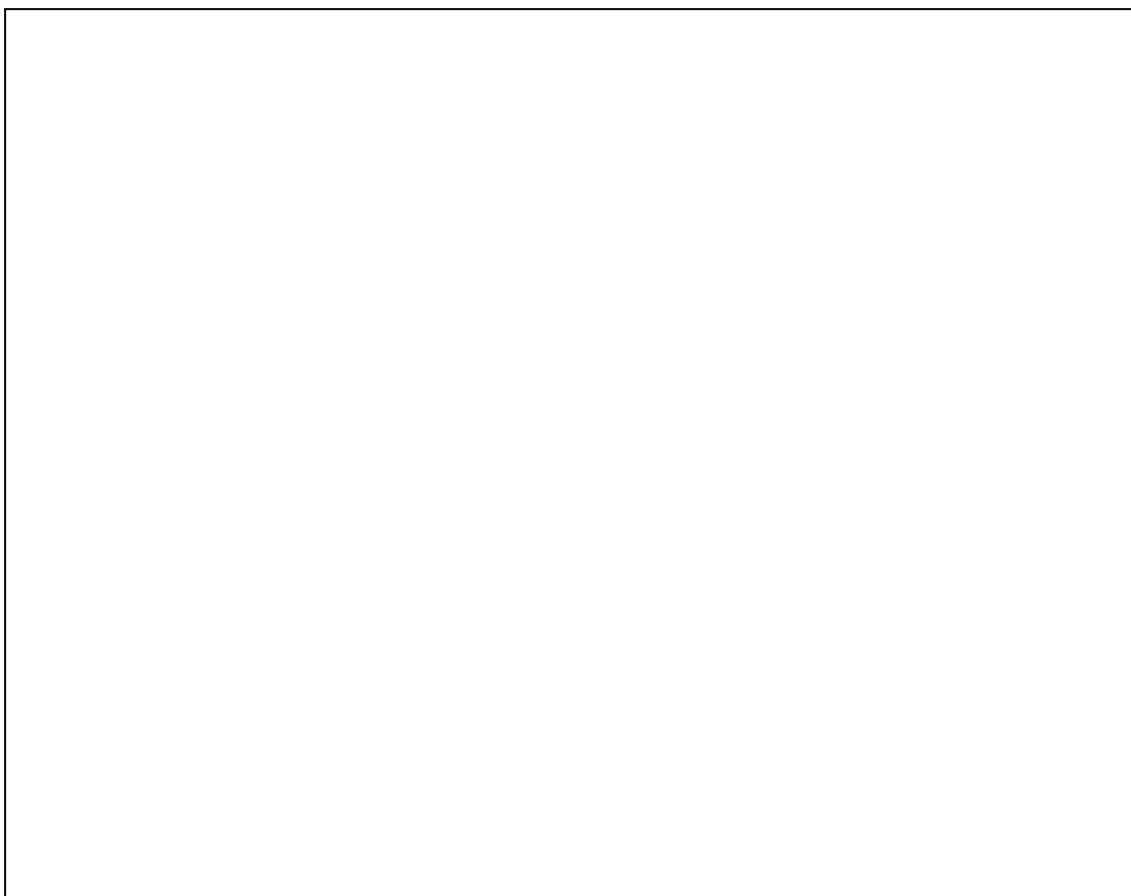
Contiguo a quest'ultima città, il centro di **Trinitapoli** si forma nel XI secolo intorno alla Chiesa della SS. Trinità – di fondazione benedettina – e si accresce in seguito al trasferimento degli abitanti della città di Salpi come casale (Casale della Trinità) pienamente attestato nel XVII secolo come Commenda Magistrale dell'Ordine dei Cavalieri di Malta. Trattandosi del centro più vicino alla linea di margine dell'antica laguna, esso presenta testimonianze di insediamento organizzato fin dall'età protostorica. Una vasta area esterna alla città, in direzione Margherita di Savoia, è attualmente destinata a parco archeologico.

L'attività produttiva prevalente è naturalmente quella agricola. Il vantaggio di trovarsi in un luogo pianeggiante favorisce la produzione di uva da vino e da tavola e di colture annuali. Dei servizi attualmente esistenti, si evidenzia la presenza di istituti di istruzione secondaria ed in particolare di un rinomato liceo classico.

Infine, **San Ferdinando** che nasce, anch'esso, nel XIX secolo sul luogo del piccolo borgo di San Cassano al momento della parziale bonifica di queste aree e la riorganizzazione del territorio nord dell'Ofanto a ridosso del Tavoliere.

Tale antico borgo, il cui nome è da riferirsi ad un prediale romano, sorgeva lungo una strada romana di collegamento tra la *statio* a nord dell'*Aufidus* (Cerignola?) ed il ponte di attraversamento del fiume nei pressi di Canne.

Come Trinitapoli, anche qui l'economia è prevalentemente basata sull'agricoltura, segnatamente sulla produzione di vino, olio ed ortaggi. Particolarmente importante la coltivazione di carciofi che ogni anno promuove una importante fiera. Scarse le infrastrutture ed i servizi. La percentuale che rispecchia la commercializzazione del prodotto agricolo è invece piuttosto elevata.



## 6.5 Il Contesto del patrimonio naturale

Il patrimonio naturale dell'area vasta Nord-barese Ofantino è caratterizzato da tre principali sistemi: la Valle fluviale dell'Ofanto, l'area interna dell'Alta Murgia e il sistema marino costiero. Tra questi sistemi principali si inseriscono, con funzione di interconnessione, dei sotto sistemi ambientali: lame e solchi erosivi delle acque superficiali, che collegano l'altopiano carsico della Murgia con la costa; le acque salmastre di transizione dell'area umida del lago Salpi, adiacenti alle saline di Margherita di Savoia, che collegano la piana alluvionale dell'Ofanto e il sistema marino costiero. Tali sistemi sono caratterizzati da un'elevata biodiversità e costituiscono perciò l'habitat naturale per differenti biotipi.

**Il fiume Ofanto** nasce in località "Fontana che bolle" da una sorgente posta a quota 650 m s.l.m. nei pressi di Torella dei Lombardi (Av); il fiume scorre attraversando Campania Puglia e Basilicata, ossia le Province di Avellino, Potenza, Foggia e BAT. L'asta fluviale si sviluppa per circa 171 km e interessa una superficie idrografica pari a circa 2778 kmq con una particolare forma a fusoide, ampia a monte e stretta a valle. Grazie alla presenza di numerose sorgenti la forma del reticolo idrografico è particolarmente ramificata e gerarchizzata.

Anticamente la foce dell'Ofanto si protendeva nel mare per circa un chilometro con una conformazione a delta; oggi invece questa si presenta deturpata dall'azione antropica e dell'antica foce rimane solo la presenza di piccoli laghetti. Con la Legge Regionale n.19/97 è stata individuata l'area protetta "Foce Ofanto", ubicata presso i Comuni di Barletta e Margherita di Savoia, che comprende un territorio insieme terrestre, fluviale e costiero di notevole pregio naturalistico e ambientale e che pertanto necessita di interventi di protezione e tutela delle biodiversità.

Lungo il fiume Ofanto coesistono specie animali e vegetali molto diverse, dato che il fiume attraversa il territorio per molti chilometri prima di sfociare nel Mar Adriatico.

In particolare si riscontrano alcuni habitat con vegetazioni tipiche:

- **l'habitat delle steppe salate mediterranee**, che per il pregevole aspetto naturalistico è stato inserito nell'elenco degli "Habitat prioritari" della direttiva CEE 92/43 e in seguito nell'elenco dei pSIC e nel relativo progetto Rete Natura 2000;
- **l'habitat della facies halophila**, anch'esso inserito tra quelli di interesse comunitario della Direttiva CEE 92/43;
- **l'habitat degli orti costieri**, i quali, impiantati sui terreni precedentemente disboscati, sono responsabili del depauperamento delle biodiversità della foce e del fiume e conferiscono all'ambiente un aspetto monotono e in alcuni casi di degrado;
- **l'habitat del bosco ripariale**, costituito inizialmente da foreste di salici, pioppo bianco e nero e frassino, oggi gravemente minacciato di estinzione.

L'**Alta Murgia** costituisce la parte più alta e rocciosa dell'altopiano murgiano. Dal punto di vista geologico è costituita da rocce carbonatiche riferibili al Cretaceo, formatesi in seguito a processi di sedimentazione in ambiente marino. La natura carsica del sottosuolo rende particolarmente diffuse forme sotterranee, quali pozzi, inghiottitoi, voragini o gravi (cavità naturali di forme e dimensioni variabili che consentono alle acque superficiali di penetrare in profondità fino a raggiungere la falda freatica), e grotte, in cui si riscontrano le suggestive formazioni calcaree di stalattiti e stalagmiti. Le forme carsiche di superficie consistono invece in vallecole, depressioni, conche carsiche e campi solcati; l'idrografia di superficie risulta, in quest'area, molto povera. L'area è sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del RD 3267/1923 e succ.

Il paesaggio murgiano, se pur apparentemente arido e inospitale, rappresenta un sistema ambientale di notevole importanza naturalistica, per l'elevata biodiversità per

la presenza di alcuni habitat molto rari. In particolare si possono individuare tre principali unità ecosistemiche:

- le formazioni erbacee naturali e seminaturali substeppeiche;
- i boschi con dominanza di roverella
- i rimboschimenti di conifere.

Le formazioni erbacee naturali e seminaturali substeppeiche caratterizzano il pianoro sopra i 400 metri e costituiscono, per la loro notevole estensione e per la connotazione fisionomico-strutturale, l'ultimo esempio di pseudo-steppe mediterranea presente in Italia e uno dei più importanti del Mediterraneo, in cui si riscontrano numerosissime specie vegetali spontanee. Tale habitat della pseudosteppa mediterranea è stato dapprima definito prioritario ai sensi della Direttiva 92/43/CEE e in seguito, per la presenza di numerose specie animali di rilevanza nazionale ed internazionale, che presentano un elevato valore conservazionistico – scientifico (tra cui il Grillaio, il Lanario e la Gallina Prataiola), è stato riconosciuto Sito di Importanza Comunitaria (pSIC) – Zona di Protezione Speciale (ZPS) “Murgia Alta”.

I boschi con dominanza di roverella, localizzati tra i 300 e i 500 m s.l.m. in zone con substrato pedologico maggiormente sviluppato, rappresentano i residui di una fitta ed estesa vegetazione che copriva anticamente i rilievi murgiani e che lo sfruttamento non razionale della riserva legnosa, gli incendi, l'aggressione antropica hanno progressivamente disgregato. Nel territorio dell'area vasta si possono individuare:

- il Bosco di Sant'Agostino tra Andria e Spinazzola, caratterizzato da esemplari di grandi dimensioni e ben sviluppati;
- il Bosco Santo Spirito tra Castel del Monte e Andria, in località Monte Petroso, caratterizzato da esemplari di roverella alti più di dieci metri e con chiome folte tali da creare una copertura arborea piuttosto fitta. Un tempo tale bosco era molto più grande ed era denominato “Coda di Volpe”;
- Acquetta – Cavone: si tratta di un biotipo di pochi ettari tra Minervino Murge e Spinazzola ma molto importante per la presenza di cerro e roverella, esempi delle specie arboree che ricoprivano il territorio prima della trasformazione agricola;
- Bosco della Tenuta Cocevola – Masseria Sant'Agostino in territorio di Andria, ceduo matricinato di Roverella dall'alto fusto; il sottobosco è caratterizzato da piante sempreverdi, come il Leccio.

Infine i rimboschimenti a conifere sono stati concepiti con finalità di protezione contro i fenomeni erosivi e di difesa idrogeologica; sul piano ecologico infatti le specie introdotte appaiono decisamente estranee al paesaggio dell'Alta Murgia e determinano una riduzione delle superfici di pseudo steppe che rappresentano l'ambiente più idoneo alla fauna tipica di tali zone.

Il **sistema costiero** del territorio dell'area vasta è caratterizzato da dinamiche insediative comuni ai centri dell'entroterra. Il litorale è caratterizzato nella parte più settentrionale, che va da Margherita di Savoia a Trani, da spiagge lunghe e sabbiose; procedendo verso sud, fino a Bisceglie, esso si presenta invece più ripido, con piccole baie di ciottoli bianchi.

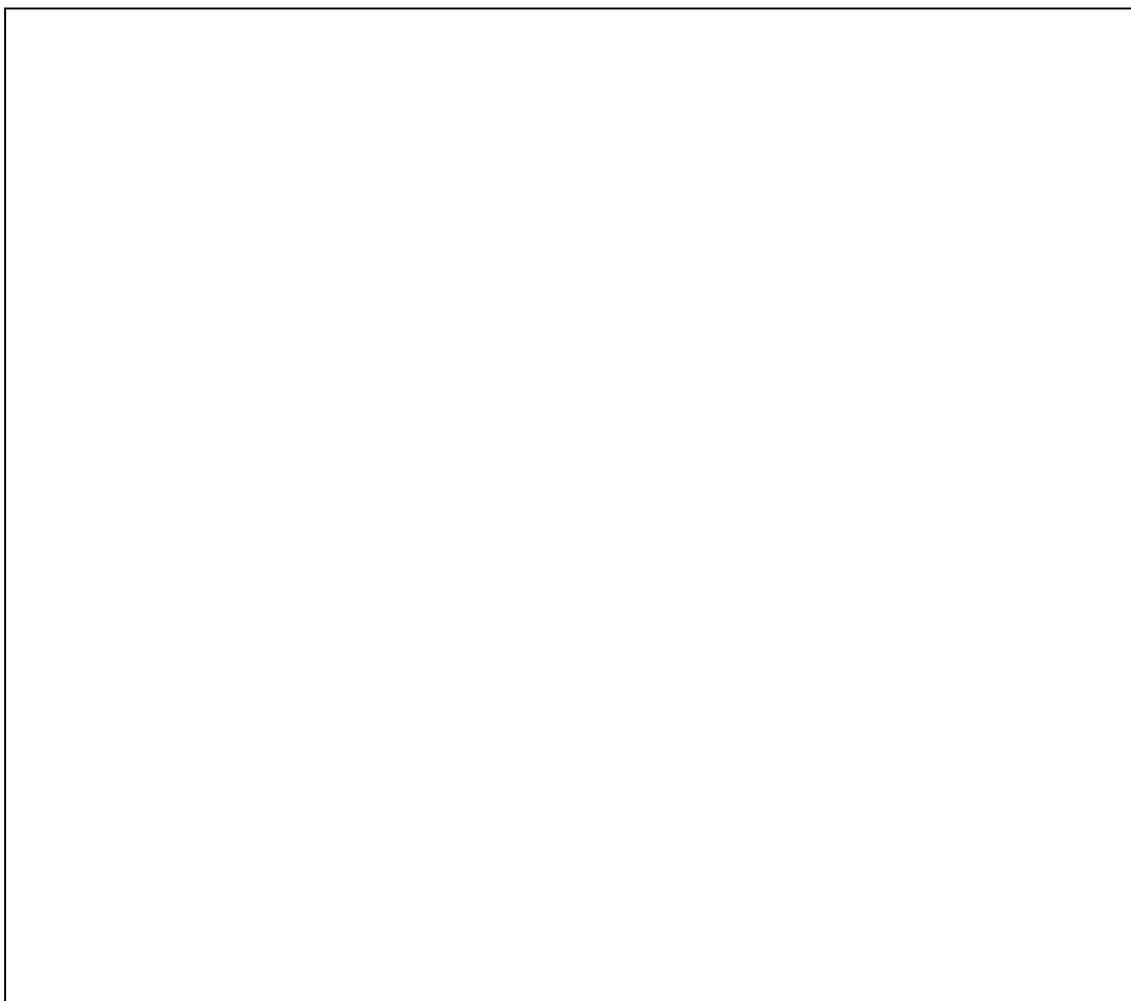
Nel corso degli ultimi anni il litorale nei pressi della foce dell'Ofanto ha subito un progressivo arretramento della linea di costa, dovuto oltre che alla variazione dell'apporto di sedimenti del fiume e a fattori dinamici (vento, onde, ecc.) anche alla forte antropizzazione dell'area. All'interno del sistema costiero si può individuare il sottosistema delle saline di Margherita di Savoia. Questa riserva naturale costituisce la salina marittima più estesa d'Italia, riconosciuta “zona protetta d'interesse internazionale” nel 1971 con la convenzione firmata a Ramsar (Iran).

In tale area sono presenti anche numerose specie di vegetazione idrofila ed igrofila, oltre che acquatica; la tipologia di vegetazione varia a seconda del grado di salinità

anche se esistono delle specie eurialine che possono colonizzare i diversi ambienti. In prossimità delle paludi costiere salmastre si riscontrano specie alofile, che hanno la caratteristica di essere basse e striscianti, con dominanza delle Chenopodiacee ed in particolare della Salicornia; negli arenili, tra il mare e i bacini saliferi, invece, si trova la vegetazione psammofila (ossia amante della sabbia); in corrispondenza degli acquitrini salmastri adiacenti alle vasche la vegetazione è ancora alofila.

Le vasche a salinità e profondità differenti, l'abbondanza del cibo, le enormi distese di fango e le praterie di salicornie consentono la conservazione di migliaia di specie animali protette, quali il Cavaliere d'Italia, l'Airone, il Germano Reale ed il bellissimo Fenicottero Rosa, presente con una colonia di migliaia di esemplari che rende la Salina l'area più importante Mediterraneo.

Nelle acque marine prospicienti i Comuni di Barletta, Trani e Bisceglie si riscontrano praterie di Posidonie, piante marine tipiche del Mediterraneo, che rivestono un ruolo fondamentale per l'equilibrio geomorfologico del litorale oltre che un patrimonio naturalistico d'eccezione. Tale sito è stato infatti riconosciuto Sito di Interesse Comunitario (pSIC Posidonieto San Vito – Barletta). Il Posidonieto, particolarmente sensibile alle variazioni di salinità, è attualmente un habitat fortemente a rischio, a causa delle attività antropiche nei pressi dei porti, degli scarichi fognari per anni riversati in mare senza alcun trattamento, dell'erosione costiera, delle attività di pesca sottocosta.



## **6.6 Il Contesto del patrimonio culturale**

Le rilevazioni del patrimonio artistico, architettonico e culturale presente sul territorio Nord Barese Ofantino ci permette di completare l'analisi di contesto riferita al paesaggio e alla cultura. In questa analisi sono stati individuate tutte quelle presenze e testimonianze lasciate dalla storia e dalla cultura che hanno attraversato il territorio dell'area vasta. E' un patrimonio molto ricco di segnali che si richiamo tra loro, a volte si distinguono, ma che compongono un mosaico variegato nelle forme, nelle epoche, nell'imponenza stilistica. Un patrimonio che spazia dai reperti di era preistorica, ai siti archeologici del periodo Dauno, alle forti testimonianze dell'epoca Romana, ai diversi influssi Bizantini, Longobardi e Normanni, alla ricca e peculiare presenza Sveva, alle contaminazioni Franco-Aragonesi, all'epoca moderna segnata dalla civiltà rurale, fino alle eredità culturali ed artistiche degli ultimi secoli. Un patrimonio che si inserisce in contesti naturali che rappresentano essi stessi un patrimonio definibile come "cultura". Un patrimonio grazie al quale si compone una offerta turistica di alto livello legata all'archeologia, alle strutture architettonico-monumentali di rilievo, alle attrattive di carattere storico-culturali, agli scenari di pregio naturalistico.

Attorno a questi caratteri distintivi saranno promosse quelle strategie progettuali che riguarderanno in maniera più specifica la città creativa dell'Arte e la città creativa dello Spettacolo. Sarà importante rilevare quelle connotazioni specifiche che offrono al territorio una identificazione chiara e immediata e queste sono sicuramente le testimonianze romane che hanno come fulcro l'area archeologica canosina e Canne della Battaglia, il patrimonio federiciano con al centro Caste del Monte, il patrimonio rurale dei parchi, boschi, borghi e masserie.

### **6.6.1 Il patrimonio Archeologico**

Possiamo distinguere le aree di interesse archeologico su due versanti: le zona attraversata dall'Ofanto, e l'area dei dolmen attorno a Bisceglie.

Città capitale dell'archeologia è sicuramente l'antica Canusium, probabilmente l'area in cui si sono sviluppate i primi insediamenti abitativi di tutto il territorio. La ricchezza dei suoi reperti ha portato recentemente il Ministero dei Beni Culturali ad individuare Canosa quale sede del Museo Archeologico Nazionale. Su Canosa sono presenti ipogei (ipogeo Lagrasta, del Cerbero, dell'Oplita) dell'era dauno-ellenistica, importanti ritrovamenti come quelli della Tomba degli ori, il complesso del tempio italico, dedicato alla dea Minerva. Testimonianze romane sono l'arco Traiano, il Ponte Romano sull'Ofanto della via Traiana, il Tempio di Giove Toro. Di età paleocristiana sono invece i resti della Basilica di San Leucio, il Battistero di San Giovanni, la necropoli di Santa Sofia.

Un secondo sito archeologico nella Valle dell'Ofanto lo ritroviamo in Canne della Battaglia, nella vicinanze di Barletta. Teatro della famosa battaglia durante la seconda guerra punica, tra Annibale e l'esercito romano, il sito rimase un importante insediamento fino al XI sec., distrutto poi dai Normanni. Oggi è possibile visitare i resti dell'antica cittadella, il campo di battaglia, l'Antiquarium, gli scavi delle Terme romane di San Mercurio. Di importanza strategica è la stazione ferroviaria, unica struttura in Italia che porta i passeggeri su rotaie direttamente su un sito archeologico. Questa fermata è prevista ogni giorno in tutte le corse nella tratta ferroviaria Barletta-Spinazzola.

Altra area archeologica di interesse regionale legata all'Ofanto è presente a Trinitapoli, con il Parco Archeologico degli ipogei. La struttura ipogeica, ampia e complessa, risale all'età del Bronzo. In essa sono state rinvenute circa 200 sepolture, con ricchi corredi funebri. La struttura è riconducibile agli ipogei micenei scoperti in Grecia della stessa epoca. Tali insediamenti devono essere ricondotti alle città sorte intorno all'antica

laguna di Salpi, riconducibile oggi alla zona umida delle saline, densamente popolata nell'età del Neolitico.

Fuori dall'Ofanto, ritroviamo siti archeologici di interesse regionale nel territorio più a sud dell'area vasta NBO, e precisamente tra Bisceglie e Corato, con le testimonianze lasciate dai dolmen e dai rinvenimenti della grotta di Santa Croce. Il dolmen della Chianca di Bisceglie costituisce un unicum: tra i più importanti d'Europa per dimensioni e bellezza di linee e ricchezza di reperti ritrovati, monumento identificativo della città di Bisceglie. Nell'intera area se ne contano quattro, mentre degli altri distrutti se ne rinvencono tracce.

Su tutto il resto del territorio possiamo sicuramente rilevare altri siti di importanza archeologica soprattutto di scoperte recenti, come quelle tra Minervino e Spinazzola, per le quali occorrerà dare opportuno approfondimento e tutela.

### **6.6.2 Il Patrimonio Architettonico-Monumentale**

La seconda parte dell'analisi di contesto tende ad individuare il patrimonio architettonico. Più che un elenco dei monumenti presenti, o una ricognizione appropriata degli stessi, in questo schema sarà opportuno capire su quali tipo di strutture occorrerà pianificare azioni di sistema che mettano in rete tali complessi, ovvero Cattedrali, Castelli, Torri, Casali, Masserie.

Il patrimonio monumentale per eccellenza di tutto il territorio NBO, simbolo dello stesso, è sicuramente il Castel del Monte, inserito nel patrimonio universale dell'UNESCO. Rappresenta l'eredità architettonico-monumentale più grande lasciata da Federico II di Svevia, detto il Barbarossa. Costruito nel 1240 ad opera dell'imperatore svevo, sorge su un colle solitario, immerso nel Parco della Murgia. Le sue forme ottagonali sono il segnale di riconoscibilità di tutta l'area e fanno del Castello una struttura unica al mondo per imponenza, razionalità dello stile, attrazione mistico-simbolica. Ogni anno è visitato da centinaia di migliaia di turisti, soprattutto tedeschi, per i quali occorrerà progettare sistemi di accoglienza per una maggiore permanenza sul territorio. L'intera sua area che lo circonda è sottoposta a vincolo paesaggistico.

Tra i castelli di origine normanno sveva annoveriamo il Castello di Barletta, il Castello di Trani, il Castello di Canosa, il Castello di Minervino Murge, il Castello di Bisceglie, la rocca del Garagnone. Ognuno di questi presenta un diverso stato di conservazione, imponenza, fruibilità e grandezza. E' importante ricordare il maniero barlettano per il suo ottimo stato di conservazione, per la collocazione nel centro cittadino e la sua imponenza data dalle mura e il fossato circostante. Al suo interno sono ospitate mostre, uffici del Patto NBO, Sala Convegni. E' molto utilizzato per le attività culturali della città. Il Castello di Trani, famoso per la celebrazione delle nozze di Re Manfredi, figlio di Federico II, è situato al margine di confine tra la città e il mare, così come la più famosa Cattedrale tranese, costituendo, insieme con essa, uno scenario affascinante. A pianta quadrangolare con 4 torri è tra più i classici castelli eretti in epoca federiciana. Accanto all'antica Torre Normanna è stato costruito invece il castello Biscegliese, sempre sotto la dominazione sveva. In cattivo stato di conservazione è invece il castello canosino, di origine normanna, crollato a seguito di un terremoto. A Minervino il Castello normanno, opera conclusa da Giovanni Pipino nel 1300, continua a svolgere la sua funzione di centro del potere della città, essendo sede del Municipio. Al suo interno, nella parte più antica, è presente la mostra Archeologica permanente "Quando l'Ofanto era color dell'Ambra". Meno conosciuta, ma non meno importante, è la rocca del Garagnone, situata nel territorio murgiano tra Spinazzola e Poggiorsini, vero tesoro da riscoprire. E' stato un castello di importanza strategica durante il periodo Normanno del regno degli Altavilla.

Dopo i Castelli è doverosa una rilevazione sul patrimonio architettonico di matrice religiosa, fortemente presente nel territorio, ricco di Cattedrali di origini medioevali,

santuari, chiese rupestri. Tra le Cattedrali ritroviamo tra i siti più importanti quella di Trani, famosa in tutto il mondo come la Cattedrale sul mare. Dedicata a S. Nicola Pellegrino è il più noto esempio di utilizzo della pietra tranese. Le sue origini sono nell'anno 1099, completata in seguito dal campanile che ne esalta ancor di più la sua maestosità. Anch'essa, come il Castel del Monte, rappresenta uno degli scenari identificativi del territorio e tra le mete più ambite. Cattedrale di origine bizantina è quella Canosina, dedicata al santo Patrono, San Sabino, Vescovo della città e nella cui sede sono custodite le spoglie. Annesso alla Chiesa un importante museo espositivo di arte sacra e il mausoleo dove è sepolto dal 1111 d.C. il principe Boemondo d'Altavilla. Altro santo venerato nel territorio è San Riccardo, il cui corpo è custodito nella romanica Cattedrale andriese. Dedicata all'Assunta, nella sua Cripta ospita le spoglie di 2 mogli di Federico II, Jolanda di Brienne e Isabella d'Inghilterra. A Bisceglie la Cattedrale di San Pietro rappresenta una delle più importanti chiese romaniche di Puglia. Fu eretta nel 1043 da Pietro II, all'interno sono stati conservati i suoi tratti originari di epoca normanno-sveva. Di origine normanna è anche la Cattedrale di Minervino, poi ricostruita interamente nel 1608, la sua facciata ricorda i tratti delle cattedrali romaniche pugliesi, facendo da fulcro al borgo antico del Balcone di Puglia. Resa importante dai pellegrini e i cavalieri in viaggio per la Terrasanta è la Cattedrale di Santa Maria Maggiore a Barletta che insieme con la Basilica del Santo Sepolcro, presentano una importante testimonianza del periodo delle crociate con forme, stili e bassorilievi tipici di Gerusalemme. Sono presenti anche lapidi e iscrizioni riferite alla famosa Disfida. Sullo stesso tema legato alle crociate è la chiesa di Ognissanti o dei Templari a Trani, costruita dall'Ordine dei cavalieri Templari nel XII sec.. Completano il vasto patrimonio architettonico-monumentale religioso, il Monastero di Colonna di Trani, la Grotta di San Michele a Minervino Murge, la Chiesa di S. Adeno a Bisceglie, la Chiesa Madre di San Pietro a Spinazzola.

Il patrimonio architettonico comprende anche i luoghi fuori dai centri abitati divenuti importanti centri di produzione agricola e residenziale, ovvero le ville signorili, i casali, le masserie. Nel corso degli ultimi decenni, queste sono state rivalutate come luoghi dedicati ai ricevimenti nuziali, altri restaurati come centri culturali, altri ancora hanno conservato la loro funzione di centro rurale di produzione agricola. Occorrerà mettere a sistema tali siti, in modo da progettare interventi e progettualità specifiche che si andranno a consolidare nelle città creative della Ruralità, o addirittura diventare dei punti di riferimento per la città creativa della Produzione Tipica. I casali vengono rilevati nell'agro di Bisceglie e Trani (Casale di San Nicola, di Zappino, di Sagina, di Pacciano, di Giano, di Navarrino) nei quali è presente un piccolo santuario, la cinta muraria sostenuta da una torre, cortile interno, depositi e camere per chi vi abitava. Gli edifici per la produzione e la trasformazione agricola sono presenti in agro di Spinazzola in pieno territorio murgiano, dedicati soprattutto alla trasformazione dei seminativi, e nell'area tra Barletta, San Ferdinando e Trinitapoli. Più presenti nell'entroterra sono le masserie, molte delle quali conservano il loro status con allevamenti, produzioni tipiche, soprattutto di derivazione lattiero-casearia; altre invece sono state trasformate in agriturismi, centri di ristoro e accoglienza, ristoranti, bed and breakfast. Altre ancora necessitano di un recupero strutturale o di una riqualificazione ambientale.

### **6.6.3 Il patrimonio naturale**

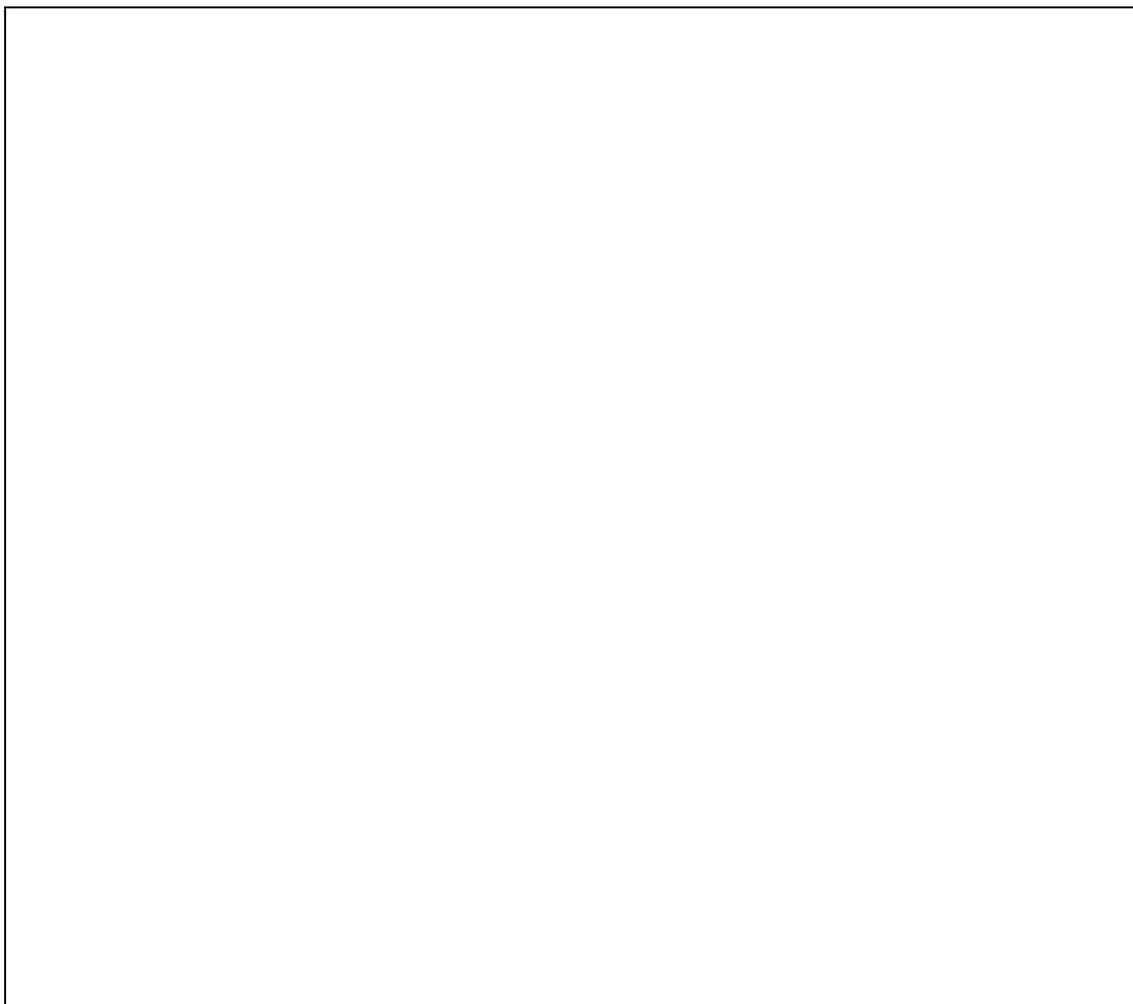
Terza fase dell'analisi è mirata alla ricognizione del patrimonio naturale protetto, da valorizzare nelle sue potenzialità. Ci riferiamo essenzialmente a tre aree: il Parco Nazionale della Murgia, il Parco Regionale del Fiume Ofanto, la Riserva Naturale Statale delle Saline Di Margherita di Savoia. Ci soffermeremo non tanto ad esaminare gli aspetti normativi quanto piuttosto le potenzialità di sviluppo legate all'ambiente.

Il Parco Nazionale dell'Alta Murgia, definito anche come Parco rurale, comprende una vasta e suggestiva regione plasmata per millenni dalle forze erosive della terra, e da coloro che l'hanno abitata. Il paesaggio che si mostra al visitatore è unico nel suo genere: **un** magnifico canyon. La flora del Parco è essenzialmente di tipo mediterraneo, anche se gran parte del territorio sembra avere una struttura arida e rocciosa, con fenomeni di carsismo. Suggestivo è il paesaggio primaverile che regala alla vista la fioritura di numerose specie di orchidee selvatiche. La bellezza evocativa di questi luoghi non fa dimenticare come questa terra sia stata in passato la più amata dall'illustre imperatore Federico II, che la elesse a sua dimora preferita. Il territorio dell'Alta Murgia protegge un notevole patrimonio biologico e naturalistico. Accanto al grillaio, il rapace simbolo del Parco, è facile ammirare uccelli rari come il **lanario**, l'**occhione**, il **passero solitario** e la **monachella**. L'area protetta è sede di tradizioni agricole e silvo pastorali, con peculiarità di produzioni tipiche quali formaggi canestrati, vini e oli di qualità. Al suo interno sono presenti diversi percorsi tematici, come la Strada del vino DOC Castel del Monte, la strada dell'Olio extravergine d'Oliva Castel del Monte. Il territorio NBO potrà fungere da "porta di accesso" al Parco, in una funzione di accoglienza dei flussi turistici provenienti dal Nord.

Il **Parco Regionale dell'Ofanto** è di recente costituzione e tende a salvaguardare l'unico corso pluviale pugliese che si possa chiamare fiume. Coinvolge quasi tutti i Comuni del Nord Barese (Canosa, Minervino, Spinazzola, Barletta, San Ferdinando, Trinitapoli, Margherita). Il suo scopo è quello di difendere l'habitat naturale di alcune specie marine, quali la lontra, e di uccelli, oltre alla vegetazione spontanea delle sue rive, evitando coltivazioni intensive che andrebbero a sfruttare il fertile terreno umido. La salvaguardia idrogeologica tenderà a rafforzare gli argini e ad impedire l'arretramento della foce. Il parco servirà a dare più lustro a questa via pluviale attraverso opportune azioni di educazione ambientale e fruizione turistica.

La **Riserva naturale della Saline di Margherita di Savoia** è stata istituita nel 1977, dal 1979 costituisce una "zona umida" di rilevanza internazionale. Questo delicato ecosistema risulta favorevole per alcune piante e organismi acquatici che costituiscono la base alimentare di una serie di uccelli migratori. Per quanto riguarda i volatili, la Salina Margherita di Savoia ospita, fra le altre, le popolazioni svernanti di avocette e volpoche, fischioni e anatre, e offre un luogo di nidificazione per specie rare come il fenicottero rosa; si incontrano anche aironi cinerini, cavalieri d'Italia, garzette, mignattai e chiurli. Salicornie, tife, canne e giunchi completano il paesaggio con i loro fusti ondeggianti nel vento. La vita nella riserva è strettamente legata alla presenza delle saline, già utilizzate in epoca romana, quando si raccoglieva il sale che si depositava nell'antico lago di Salpi grazie all'alta marea. Le saline di Margherita di Savoia sono le più grandi d'Italia e producono circa la metà del sale marino nazionale (più di 500.000 tonnellate annue), ma soprattutto costituiscono un paesaggio affascinante, che crea con le sue bianche distese di sale e i colori dell'acqua effetti luminosi di rara bellezza.

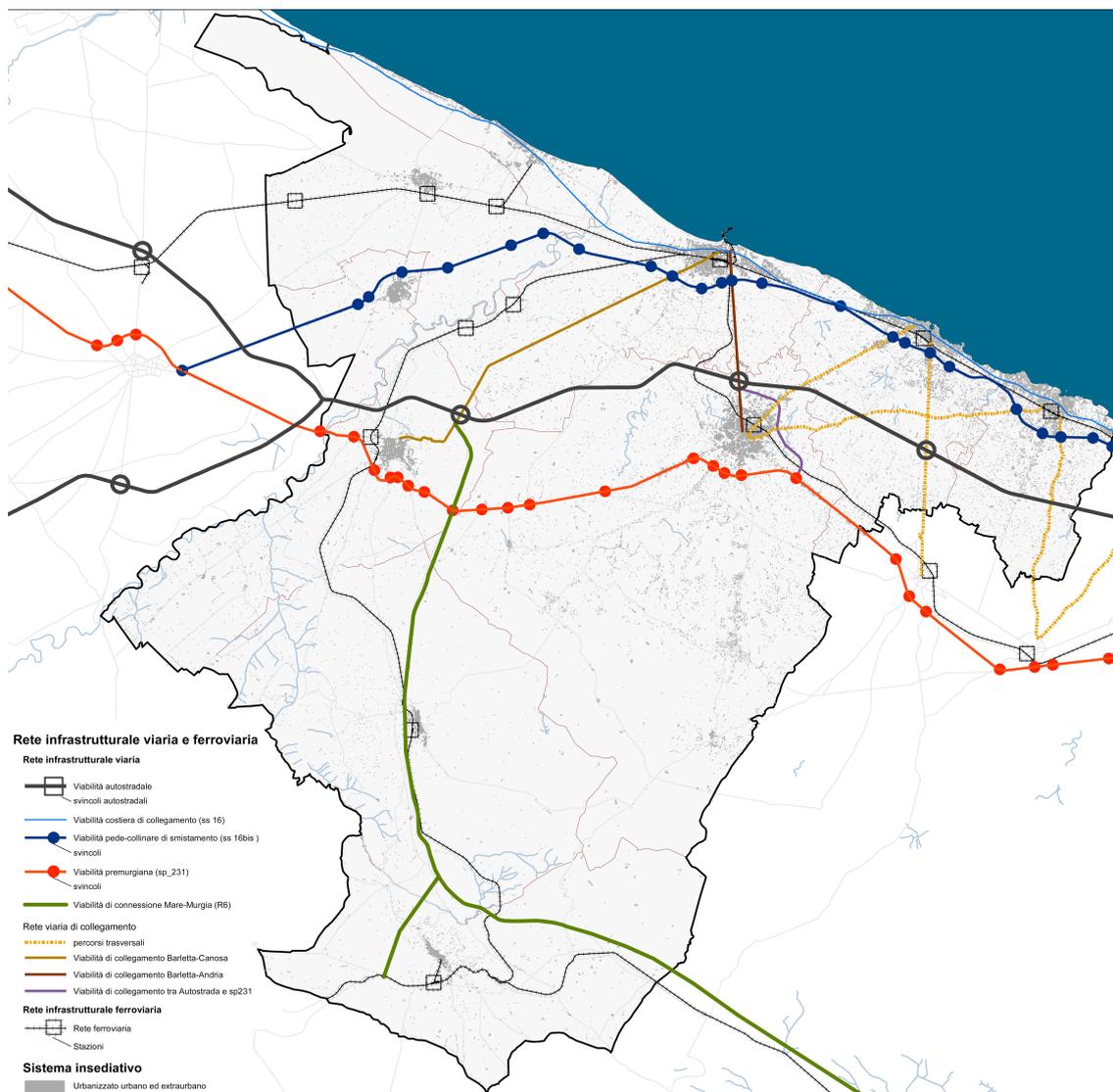
A completamento della tav. 4, sono inseriti anche i tratturi regi, così come definiti dal PUTT della Regione Puglia, che possono rappresentare assi di sviluppo legati alla transumanza e dunque al tema comune della Ruralità, di importanza sia storica culturale, che naturalistica ambientale. Le vie di snodo si concentrano su Canosa e Trinitapoli collegando il Tavoliere foggiano con la Murgia barese.



## 6.7 Il Contesto infrastrutturale e insediativo

Il territorio nord barese ofantino fa parte di un ambito più vasto compreso fra la pianura daunia del Basso Tavoliere, i crinali murgiani e la fascia costiera. L'ambito territoriale così definito è caratterizzato da un sistema infrastrutturale e insediativo prevalentemente organizzato rispetto alle principali e più antiche direttrici di percorrenza, spontaneamente strutturate in coerenza con i caratteri geo-morfologici del territorio. Nell'area nord ofantina, in particolare, la presenza dell'altopiano calcareo pre-murgiano e della laguna salina definiscono le principali macro-invarianti territoriali, comprendenti a loro volta il sistema idrografico costituito dal fiume Ofanto e da corsi d'acqua minori più a nord, il Carapelle, il Cervaro e il Candelaro. La presenza di questi vincoli è alla base del sistema viario preistorico e dauno, rispetto al quale le attuali direttrici di percorrenza si strutturano. Una di queste è la direttrice costiera corrispondente all'odierna ss.16, che recupera parte del tracciato consolidato dai romani e denominato *via Litoranea* o *Traiana marittima*, collegante i principali centri della costa adriatica da *Sipontum* fino a *Brundisium*. L'importanza di questo percorso nella storia del territorio pre-murgiano nord ofantino è evidente se si considera il ruolo che esso ha sempre avuto nelle dinamiche trasformative e insediative, a partire dall'originaria funzione di collegamento fra Salapia e gli approdi costieri di Barduli, Terenum e Bisceglie, proseguendo verso Brindisi e collegandosi alla *via Traiana* in corrispondenza di Egnatia. L'attuale ss.16 si pone in continuità funzionale con la *via Litoranea*, connettendo gli insediamenti costieri sud-ofantini di Bisceglie, Trani e Barletta per proseguire verso nord, attraversando l'insediamento "salino" di Margherita di Savoia. La realizzazione della ss.16-bis ha reiterato verso l'interno il percorso costiero, raddoppiando di fatto la percorrenza costiera. Il nuovo tracciato ha consentito il rapido collegamento dei centri sulla costa, rafforzando il ruolo di questa direttrice nelle dinamiche di sviluppo del territorio e permettendo di mettere rapidamente in comunicazione gli insediamenti costieri con la s.p. 231 verso nord in prossimità di Cerignola.

La seconda direttrice di percorrenza territoriale è quella pre-murgiana, costituita dall'attuale s.p.231. Essa riprende in parte l'originario tracciato della *via Traiana*, che pur seguendo un percorso leggermente diverso, passava in corrispondenza dei attuali Ortona, Canosa, Andria, Corato, Ruvo, Terlizzi e Bitonto, fino a ricongiungersi alla *via Litoranea* in corrispondenza di Egnatia. La s.p. 231 ha recuperato parte di quel tracciato, collegando i principali centri urbani allineati lungo il versante pre-murgiano del territorio nord barese ofantino e proseguendo verso nord-ovest in direzione Foggia. Un sistema secondario di percorsi locali interseca trasversalmente quello principale, rapportando gli insediamenti costieri con quelli pre-murgiani o, più a nord, con i centri urbani del Basso Tavoliere. In particolare è possibile individuare una prima maglia di percorsi paralleli fra loro e ortogonali alla linea di costa che, coerentemente con la struttura fisica del territorio, seguono la linea di massima pendenza da monte a valle; una seconda maglia di percorsi unisce in diagonale i centri più interni con le città costiere più distanti.

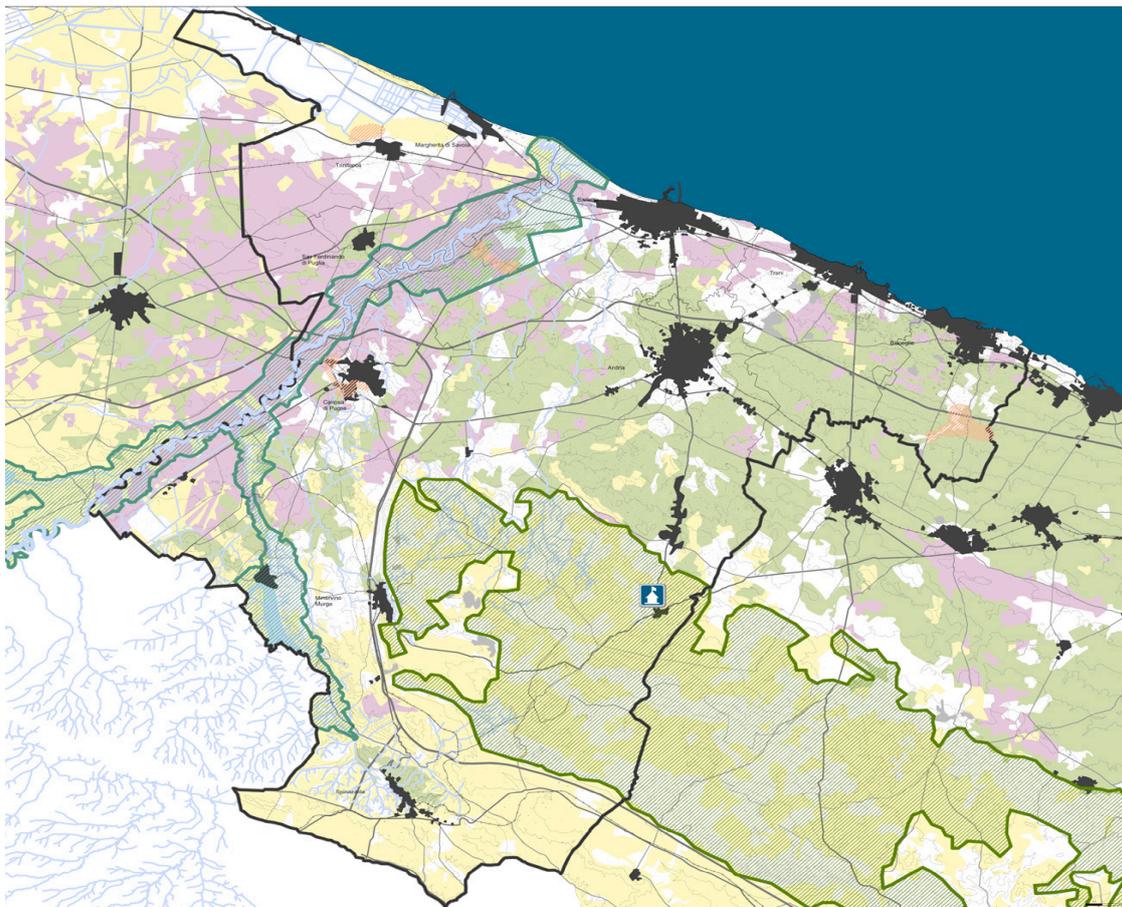


I due percorsi territoriali principali est-ovest con i percorsi trasversali locali “da monte a valle” definiscono quindi l’ossatura portante infrastrutturale che innerva il territorio nord barese ofantino. Posta in posizione baricentrica fra la strada statale 16 e la strada provinciale 231, l’autostrada A14 costituisce un collegamento fra il territorio nord barese ofantino e le direttrici viarie nazionali ed internazionali, individuando un elemento infrastrutturale di spina fra la direttrice viario-insediativa costiera e la direttrice viario-insediativa pre-murgiana. Il suo tracciato interseca il sistema infrastrutturale più antico, individuando con gli svincoli di uscita e i caselli di Trani, Andria-Barletta e Canosa punti di nodalità fra la grande viabilità e i percorsi trasversali nord-sud, che fungono da collegamento fra l’autostrada stessa e le due direttrici principali est-ovest. Il suo ruolo nelle dinamiche trasformative è tuttavia limitato alla sola funzione viaria, diversamente da quanto accade per le due direttrici portanti, organizzate come veri e propri assi attrezzati lungo i quali sono localizzate le attività e i quartieri industriali e artigianali.

La strada regionale n.6, in fase di realizzazione, permetterà di connettere agevolmente la fascia costiera e pre-murgiana con gli insediamenti di crinale di Minervino e Spinazzola, attraversando il nascente “parco dell’Alta Murgia” per proseguire verso sud collegandosi alla Basentana per raggiungere le regioni ioniche.

La rete ferroviaria che attraversa il territorio nord barese ofantino segue le stesse direttrici principali dei percorsi terrestri, confermando l'originaria vocazione territoriale che vede nelle due direttrici est-ovest l'ossatura portante del sistema infrastrutturale. Procedendo "da valle a monte" è possibile distinguere la linea ferroviaria costiera, parallela e prossima per molti tratti alla ss.16 e le due linee che percorrono l'altopiano pre-murgiano e murgiano: la ferrovia Bari-Nord, che collega Barletta a Bari attraversando i centri interni di Andria, Corato, Ruvo, Terlizzi e Bitonto e la linea Barletta-Spinazzola che percorre il fondovalle ofantino fino a Canosa, per poi inerparsi sui rilievi dell'Alta Murgia fino a Minervino e Spinazzola. Il tipo di trasporto effettuato, unitamente al volume dei movimenti passeggeri o merci delle rispettive linee consente di attribuire loro un differente grado gerarchico. In tal senso la direttrice ferroviaria costiera costituisce senza dubbio la principale linea di trasporto su rotaia, collegandosi a nord con la diramazione per Napoli e a sud con la diramazione per Taranto – Reggio Calabria. La ferrovia Bari-Nord è impiegata soprattutto dai pendolari in transito verso Bari o dai viaggiatori che si recano nella stazione di Barletta per viaggi a lunga percorrenza. Diversa è la valenza della linea ferroviaria Barletta-Spinazzola, sempre più spesso al centro di ipotesi che ne vorrebbero la dismissione a favore del trasporto pubblico su gomma, soprattutto in rapporto alla nuova strada regionale R6 che dovrebbe, in breve tempo, collegare le città murgiane ai centri costieri. Barletta rappresenta il principale nodo ferroviario nord barese ofantino, essendo capolinea delle altre due direttrici e potenziale nodo di interscambio con il porto commerciale e i principali percorsi terrestri.

Organicamente connesso al sistema infrastrutturale, il sistema insediativo è coerente con i caratteri emersi dall'analisi delle infrastrutture nord barese ofantine, costituendone anzi l'imprescindibile complemento strutturale e funzionale, essendo le problematiche insediative di un territorio intimamente connesse alla possibilità di percorrerlo. In base a questo principio antropico, i nuclei insediativi si sono storicamente sviluppati in corrispondenza delle principali direttrici di percorrenza territoriale ed è possibile, a riguardo, distinguerne due sub-sistemi: quello sud-ofantino e quello nord-ofantino.



#### 6.7.1 Il sistema insediativo sud-ofantino

La parte di territorio a sud del fiume Ofanto compresa fra la costa e l'altopiano pre-murgiano è contraddistinta dai nuclei urbani maggiormente strutturati e consolidati. L'ubicazione degli insediamenti sud-ofantini costieri e pre-murgiani risponde ad una specifica logica insediativa da monte a valle: i centri di Andria, Corato, Ruvo e Terlizzi, localizzati lungo la strada provinciale 231, rappresentano dei nodi territoriali fondamentali tra il fondovalle costiero e l'Alta Murgia, ai quali corrispondono, ortogonalmente rispetto al sistema murgiano-costiero, i centri di Barletta, Trani, Bisceglie e Molfetta, poli territoriali a mare dei crinali secondari locali che connettono la costa all'entroterra. Questa corrispondenza fra percorsi e centri urbani è senza dubbio legata alla particolare struttura morfologica del territorio, contraddistinto dalle "lame" ortogonali alla linea di costa, che hanno condizionato fin dall'antichità lo sviluppo insediativo stanziale: lungo i loro compluvi, infatti, furono probabilmente organizzati i collegamenti commerciali fra i luoghi di approdo e i centri interni. La fascia costiera sud-ofantina fa parte di un sistema urbanizzato più ampio che prosegue verso Giovinazzo e la conurbazione di S.Spirito-Palese-Bari ed esprime, attraverso la stretta relazione fra centri urbani, lame, darsene naturali e promontori, un legame dialettico molto stretto fra la conformazione oro-idrografica del territorio e l'opera di trasformazione dell'uomo.

All'interno di questo sistema duplice di strutture insediative equidistanti è possibile individuarne alcune che per la particolare ubicazione assumono un diverso ruolo gerarchico. In tal senso, Barletta e Andria fungono da insediamenti "cerniera" fra il sistema sud-ofantino e quello nord-ofantino, ma con alcune differenze: Barletta rappresenta un nodo costiero in prossimità dell'alveo ofantino che introduce al paesaggio del Basso Tavoliere e dell'area umida; Andria funge da cerniera intermedia

fra i centri urbani sud ofantini e gli insediamenti più interni di Canosa, Minervino e Spinazzola, compreso Castel del Monte, un elemento di crinale fortemente identificativo del territorio nord barese ofantino.

Canosa di Puglia è un altro importante nodo a scala territoriale, posto in corrispondenza di un guado sull'Ofanto lungo il margine che separa il paesaggio sud-ofantino dal paesaggio dauno del Basso Tavoliere verso Cerignola e dall'area umida costiera a nord del fiume.

La distanza regolare fra le diverse strutture urbane sud-ofantine e la costante presenza di percorsi radiali che, a partire dal nucleo antico, si diramano all'interno del paesaggio agricolo, trova probabile giustificazione nella preponderante attività rurale che vi si svolgeva soprattutto durante l'Alto Medioevo: la distanza limite che poteva percorrersi per raggiungere i poderi coltivati e la grande concentrazione di masserie in un raggio doppio di 6 o 12 chilometri, corrisponde alla distanza media che separa gli insediamenti.

Delle strutture urbane prese in esame è possibile riconoscerne il nucleo antico consolidato in epoca medievale, con il preesistente limite delle mura difensive che, come in molti altri casi analoghi, ha isolato il nucleo urbano più antico dalle addizioni sette-ottocentesche. Queste ultime, pur riferibili a caratteri insediativi e aggregativi differenti, hanno mantenuto una logica unitaria e organica sia nelle gerarchie urbane che nella formazione del tessuto edilizio, principi che le espansioni a partire dalla seconda metà del XX secolo sovente contraddicono, non essendo più legate alla struttura della città e alle sue leggi formative.

Un recente fenomeno che sta contribuendo a modificare la struttura del territorio è costituito dalle conurbazioni determinate dalla saldatura fra differenti e contigue strutture insediative a seguito della progressiva annessione di aree agricole. La fascia costiera fra Trani e Bisceglie rappresenta in maniera emblematica la contrazione del paesaggio agricolo a favore di attrezzature residenziali e turistico-ricettive che ne stanno cambiando i caratteri; lungo i percorsi che collegano Barletta ad Andria e Andria con Trani si intensificano gli interventi di edificazione legati al settore industriale-artigianale, trasformando i percorsi stessi in veri e propri assi attrezzati.

La tendenza in atto è confermata da quanto sta accadendo lungo la strada statale 234 che collega Andria con Castel del Monte, che in virtù del ruolo accentratore svolto da questo importante monumento, ha visto svilupparsi in pochi anni un tessuto diffuso di seconde case.

Completano il sistema insediativo sud-ofantino alcuni borghi: Loconia, edificata durante il fascismo nell'agro di Canosa in prossimità dell'affluenza tra l'Ofanto e il torrente Locone per ospitare una colonia di agricoltori, Montegrosso, edificato nello stesso periodo nell'agro di Andria e in prossimità di Canosa per ospitare gli ex combattenti reduci dal fronte, il borgo S.Chiera, sito nell'agro di Trinitapoli e Montaltino, villaggio rurale a sud di Barletta. I quattro borghi esprimono caratteri specifici, sia per il diverso periodo di costruzione, a parte Loconia e Montegrosso, sia per le ragioni funzionali che ne hanno determinato la fondazione. In particolare Montaltino, che con il suo aggregato di case a schiera, il palazzo ducale e la chiesa del XVIII secolo, rappresenta uno dei borghi rurali più antichi e meglio conservati nel nostro territorio.

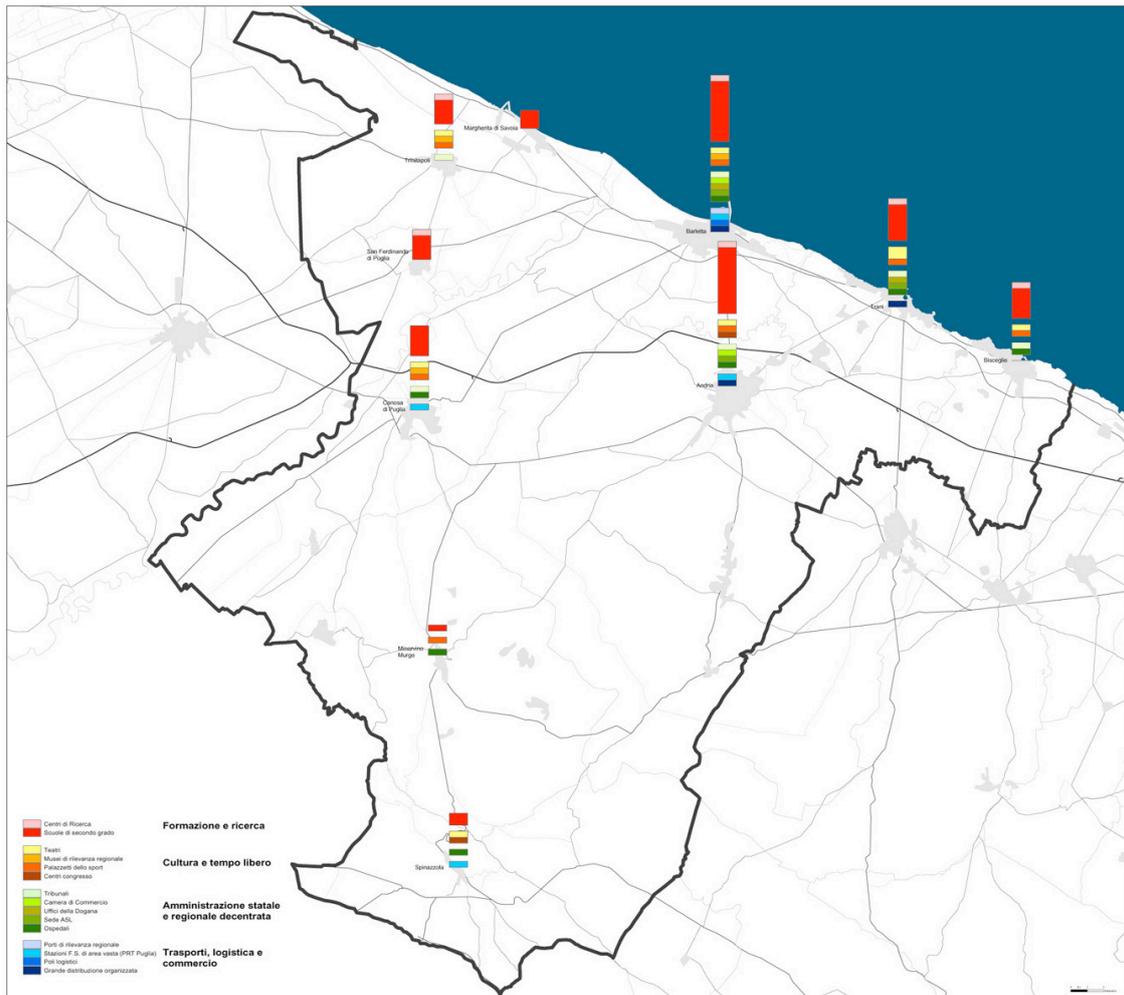
#### **6.7.2 Il sistema insediativo nord-ofantino**

Il territorio nord barese ofantino a nord del fiume comprende gli insediamenti di Margherita di Savoia, Trinitapoli e S.Ferdinando, dotati di caratteri e dimensioni distinti rispetto alle strutture urbane sin qui analizzate. Diversamente dai palinsesti consolidati dei centri sud-ofantini, progressivamente sviluppati nell'arco di molti secoli coerentemente alle caratteristiche di un territorio complessivamente omogeneo, i tre nuclei urbani che segnano la soglia di passaggio verso la pianura daunia e la laguna salina esprimono, infatti, un diverso e più recente approccio trasformativo sul territorio.

Margherita di Savoia nasce da un iniziale aggregato di pagliai, che fino alla fine del XVIII secolo ospitavano i salinatori lungo i bordi delle vasche di salificazione. Il tessuto seriale di case a schiera, sorte a seguito di un grave incendio che distrusse le rudimentali capanne, ha ripreso le originarie logiche insediative empiricamente messe a punto per favorire il passaggio dei venti verso i bacini, manifestando l'adattamento dell'uomo ai caratteri specifici del paesaggio salino. Trinitapoli e S.Ferdinando, con Cerignola, strutturano il margine meridionale insediato del Basso Tavoliere. S.Ferdinando si configura come centro pienamente appartenente al Basso Tavoliere, mentre Trinitapoli si attesta come cerniera fra il limite meridionale della salina e dell'area umida e la pianura daunia.

Per concludere, si cercherà ora di delineare in sintesi i principali caratteri del sistema infrastrutturale e insediativo che identificano il territorio nord barese ofantino.

- È importante sottolineare lo stretto legame tra il duplice e antico sistema di percorsi (costituito dalla strada statale 16 – 16 bis e dalla strada provinciale 231) con lo sviluppo dei nuclei urbani localizzati lungo di essi in rapporto agli elementi primari della struttura geo-morfologica del territorio. Sono questi gli insediamenti maggiormente consolidati nei quali sono primariamente svolte le attività umane e le trasformazioni del territorio nord barese ofantino.
- La struttura costiera è quella caratterizzata dalle maggiori pressioni trasformative e infrastrutturali, soprattutto per quel che riguarda i margini agricoli fra gli insediamenti, sempre più frequentemente utilizzati come aree edificabili turistico-ricettive o per localizzarvi attività industriali o artigianali.
- Le attività trasformative nell'area interna pre-murgiana sono concentrate soprattutto lungo la strada provinciale 231, con funzione di vero e proprio asse attrezzato.
- Gli insediamenti di crinale dell'Alta Murgia sono indissolubilmente legati all'identità di quella parte di territorio, associato sia ai suoi valori tradizionali, sia alle potenziali prospettive di sviluppo che il nascente parco dell'Alta Murgia e le produzioni rurali potranno determinare.
- Lo sviluppo delle conurbazioni fra Barletta e Andria, fra Andria e Trani e fra Trani e Bisceglie sta determinando la saldatura fra insediamenti contigui, ponendo quesiti cruciali in merito allo sviluppo futuro delle città e alla valenza da attribuire alle aree agricole, sempre più considerate margini periurbani "in attesa".
- La triplice polarità determinata dalla particolare ubicazione di Barletta, Andria e Trani, oltre a configurare il capoluogo policentrico della nascente provincia, si propone come importante nodo accentratore per l'intero territorio nord barese ofantino, essendovi concentrate in massima parte le attività produttive e le potenzialità legate ai sistemi di trasporto.
- I borghi rurali a sud dell'Ofanto rappresentano presidi territoriali le cui origini, legate alla creazione di piccole comunità agricole autosufficienti, si stanno lentamente trasformando in nuclei ricettivi alternativi o complementari alla città.
- Il sistema antropico nord-ofantino risente della diversa conformazione morfologica del suo territorio e dalle specifiche vicende storiche, espresse dalla differente identità degli insediamenti di Margherita di Savoia, Trinitapoli e S.Ferdinando.
- Il corso dell'Ofanto costituisce un'invariante di fondamentale importanza nel descrivere i caratteri del sistema infrastrutturale e insediativo. Esso rappresenta nel contempo la soglia fra due realtà territoriali e insediative profondamente diverse e l'elemento cardine che contribuisce alla loro sintesi.



## 6.8 Il Contesto delle trasformazioni in atto

### 6.8.1 Quadro della pianificazione nel NBO

Lo Stato della Pianificazione e della Programmazione del NBO restituisce l'immagine di un territorio in trasformazione, tanto a livello di Area Vasta quanto a livello comunale.

L'ambito territoriale del NBO è difatti diffusamente interessato dai diversi strumenti di pianificazione settoriale regionali; dal *Piano Regionale dei Trasporti e dei Servizi* (LR 23 giugno 2008, n. 16), con la previsione del potenziamento tecnologico della linea ferroviaria Bari-Foggia e della ferrotranviaria Bari Nord e il potenziamento della SS 97 e della SP 130 "Trani-Andria", al *Piano Regionale per le Attività Estrattive* (DGR n. 580/2007 e s.m.i.) che, accanto a piccoli bacini di completamento, individua tre bacini di estrazione importanti per peculiarità dei giacimenti e/o per valore ambientale.

Sul territorio ricadono, inoltre, due parchi naturali di recente istituzione ai quali faranno seguito i rispettivi strumenti di gestione e pianificazione, il Parco Regionale del Fiume Ofanto e il Parco Nazionale dell'Alta Murgia.

**Il Parco naturale del fiume Ofanto**, istituito con legge della Regione Puglia n° 37 del 14 dicembre 2007, interessa undici comuni compresi tra le province di Bari e Foggia, di cui 7 ricadenti nel territorio del Nord Barese Ofantino (Barletta, Margherita di Savoia, Trinitapoli, San Ferdinando di Puglia, Canosa di Puglia, Minervino Murge e Spinazzola) per un'estensione superficiale complessiva di 24.884 ettari.

Dal punto di vista naturalistico, il fiume Ofanto rappresenta ancora un ecosistema con un alto grado di biodiversità, ovvero con un elevato numero di differenti specie animali e vegetali, questo nonostante un'intensa attività antropica sul fiume che, soprattutto negli ultimi decenni, lo ha profondamente mutato. La presenza di cinque invasi in attività lungo il suo corso ne ha infatti sensibilmente ridotto la portata idrica, con la conseguente riduzione della superficie boschiva e l'arretramento della foce. Anni di totale indifferenza hanno inoltre consentito fenomeni di lottizzazione abusiva dei terreni demaniali lungo l'alveo, la contaminazione delle acque da reflui di natura urbana, industriale e agricola, nonché l'occupazione abusiva per scopi agricoli.

Sebbene i più rilevanti fenomeni di degrado siano riconoscibili lungo l'asta fluviale principale del fiume, risulta tuttavia compromessa l'intera valle e il bacino idrografico di riferimento dell'Ofanto, con un maggiore interessamento delle aree di pianura, dove la portata idrica giunge tanto ridotta da poter considerare il corso d'acqua e i suoi derivati principali come canali di irrigazione agricola, e di fatto le più colpite dagli interventi abusivi a scopi agricoli ed edilizio.

In questo scenario, il Parco naturale del fiume Ofanto ha come obiettivo primario la conservazione e il recupero degli equilibri ecologici del fiume, fortemente compromessi da anni di degrado e di abbandono. Pur tuttavia, l'Ofanto rimane ancora oggi una delle poche aree di rilievo della Puglia dal punto di vista naturalistico, un corridoio ecologico di connessione trasversale tra il sistema marino-costiero e quello dell'Alta Murgia e di cerniera tra gli habitat delle Murge, dell'Ofanto e delle Saline.

Le finalità istitutive del Parco non sono circoscritte alle caratteristiche naturalistiche dell'Ofanto, piuttosto tendono alla sua qualificazione complessiva quale vero e proprio bene culturale, in quanto espressione non solo di una dimensione ambientale importante ma anche della storia millenaria di questo territorio.

**Il Parco nazionale dell'Alta Murgia** istituito con DPR n°18 del 10 marzo 2004 ricade nel territorio di tredici comuni, tre dei quali, Andria, Spinazzola e Minervino Murge, compresi nell'Area Vasta del NBO. Il Parco, che comprende parte della più estesa Zona di Protezione Speciale "Murgia Alta", è stato istituito con finalità di salvaguardia di un ecosistema ambientale di grande importanza naturalistica, rappresentando l'ultimo esempio di pseudo-steppe mediterranea presente nell'Italia peninsulare ed uno dei più importanti del Mediterraneo. L'Alta Murgia è inoltre un sistema ambientale caratterizzato da un elevato grado di biodiversità, è infatti un territorio ricco di nicchie

ambientali che favoriscono la presenza di diverse specie della flora e della fauna selvatica.

Storicamente vocato alle attività di agricoltura e pastorizia, il territorio murgiano mostra ancora i segni della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa e delle tecniche di conduzione agricola con cui per secoli l'uomo lo ha modellato (villaggi ipogei e necropoli, chiese rupestri e cappelle rurali, masserie e iazzi, neviere, reticoli di muri a secco) e che, insieme al sistema ambientale, rientrano negli obiettivi di protezione, conservazione e riqualificazione integrata del Parco dell'Alta Murgia.

Compreso fra i due territori provinciali di Foggia e Bari, sul NBO ricadono parzialmente due *strumenti di pianificazione territoriale di livello provinciale* con funzioni di definizione di autocoordinamento del territorio provinciale, di indirizzo per gli enti locali subordinati e soprattutto di definizione delle scelte strategiche per lo sviluppo del proprio territorio.

Mentre il **PTCP di Foggia** è attualmente in fase di adozione da parte della Giunta Provinciale, il **PTCP di Bari** solo negli ultimi anni ha ripreso il suo iter formativo, sollecitato dall'azione regionale di promozione di accordi e tavoli di concertazione Regione-Provincia.

Entrambi i Piani dovranno comunque confrontarsi nei prossimi anni con la nascente realtà politico-istituzionale della *sesta provincia pugliese di Barletta-Andria-Trani*, coincidente con il territorio di Area Vasta del NBO, che comprende tre comuni attualmente ricadenti nella provincia di Foggia (Margherita di Savoia, San Ferdinando di Puglia e Trinitapoli) e sette nella provincia di Bari (Barletta, Trani, Bisceglie, Canosa di Puglia, Andria, Minervino Murge, Spinazzola) e la quale, naturalmente, dovrà dar seguito ad un proprio Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Per quanto attiene la dimensione comunale, tutta l'Area Vasta risulta coperta dalla pianificazione generale comunale prevista dalla vecchia legge urbanistica regionale n. 56 del 1980 (ad eccezione del comune di Minervino dove, in attesa dell'approvazione definitiva del PUG, vige ancora un Piano di Fabbricazione); in sei dei 10 comuni dell'area vasta, inoltre, risulta in fase di redazione il Piano Urbanistico Generale (PUG) adeguato alla nuova legge urbanistica regionale (L.R. 20/2001).

Guardando al **mosaico degli strumenti di pianificazione generale comunale** attualmente vigenti, si può osservare, in particolare, che le ipotesi di espansione in essi contenute confermano sostanzialmente l'assetto compatto tipico dei centri urbani di questo territorio, ad eccezione dei centri costieri in cui le espansioni residenziali, prevalentemente di tipo turistico, e quelle produttive e commerciali, sono state localizzate lungo e a ridosso della fascia costiera. La realizzazione delle previsioni di Piano ha in tal modo generato un continuum urbano lungo la fascia costiera, particolarmente sentito tra Bisceglie e Barletta, che esercita un forte carico antropico sul sistema ambientale costiero, mettendone a rischio il delicato equilibrio ed interrompendo la virtuosa alternanza tra spazi vuoti e spazi pieni, che caratterizza invece l'ossatura territoriale policentrica dell'intero Nord Barese.

Tra i comuni interni del territorio NBO una ulteriore e significativa eccezione alla compattezza delle previsioni comunali di sviluppo urbanistico, è rappresentata nella città di Andria dall'estesa zona produttiva, destinata dal PRG ad attività secondarie e terziarie specificatamente di tipo turistico, separata dal centro urbano e localizzata lungo la SS 170 direzione Castel del Monte. Tale zona ha una superficie di oltre 2000 ha, ovvero il 47% della superficie complessivamente destinata ad attività produttive nell'intera Area Vasta.

Alla scala di Area Vasta, valutando nel complesso le ipotesi di sviluppo dei singoli piani regolatori comunali, si stima una copertura delle aree di espansione pari a 1580 ha, ovvero pari al 93% della superficie complessivamente occupata dalle aree di edificazione consolidata (centri storici e zone di completamento). Almeno nelle

previsioni di questi strumenti urbanistici, metà dei quali approvati agli inizi degli anni 2000, il NBO si presenta ancora una volta come un territorio in considerevole espansione, ovvero in trasformazione.

Un altro dato ugualmente significativo per la realtà territoriale riguarda l'incidenza delle aree comprese in parchi territoriali e aree naturali protette che si concentrano intorno alle tre grandi emergenze ambientali del territorio: le saline di Margherita di Savoia, il fiume Ofanto e la zona di Castel del Monte; all'incirca il 30% del territorio del NBO ricade infatti in aree naturali protette.

Sotto la spinta della legislazione regionale di settore, la pianificazione comunale, per alcune città dell'Area Vasta, va arricchendosi di altri due strumenti di pianificazione, il **Piano Comunale dei Tratturi (PCT)** e il **Piano Regolatore per gli Impianti Eolici (PRIE)**

Il primo viene redatto in adempimento della LR n° 29 del 2003 "Disciplina delle funzioni amministrative in materia di tratturi", con la quale la Regione Puglia ha inteso valorizzare le connessioni culturali e naturali della rete infrastrutturale regionale ed interregionale e degli altri paesi europei, al fine di identificare e veicolare i valori culturali, ambientali ed antropici della civiltà della transumanza, e che quindi obbliga i Comuni nel cui territorio ricadono tratturi e loro diramazioni a redigere il PCT. La rete tratturale e i servizi ad essa annessi sono stati per secoli catalizzatori di economie e culture locali che hanno contribuito significativamente a definire l'identità storica e culturale dei territori attraversati, e non solo, data la naturale struttura reticolare e le notevoli caratteristiche di naturalità e diversità biologica dei tratturi, questi offrono un significativo contributo alla costituzione della Rete ecologica europea. Il sempre più vivo interesse che ad oggi è manifestato intorno alla rete tratturale e al suo riutilizzo è indirizzato quindi da un lato a sfruttarne le potenzialità turistico-culturali, dall'altro ad amplificarne il valore ambientale nel sistema della Rete ecologica nazionale ed europea.

La rete tratturale è fortemente diffusa su quasi tutto il territorio del NBO; ad oggi in tutti i comuni del territorio interessati sono in fase di redazione i PCT.

Il settore della produzione di energia elettrica da fonti rinnovabili nella Regione Puglia fino ad oggi ha interessato, con la realizzazione e la richiesta di impianti eolici, principalmente le aree del Sub Appennino Dauno e quelle a confine con il Molise, l'area tra Brindisi e Lecce con propaggini verso la costa ionica e in tono molto minore il Sud-Est barese. La volontà espressa dai Comuni di Canosa, Spinazzola e Minervino Murge tramite la redazione di Piani Regolatori per Impianti Eolici di investire nella produzione di energia pulita da vento, fa sì quindi che il NBO si presenti anche sullo scenario regionale come la nuova realtà territoriale per la produzione di energia da fonte eolica.

#### **6.8.2 Quadro della programmazione nel NBO**

Tra gli strumenti di programmazione per lo sviluppo territoriale il **Patto Territoriale Nord Barese Ofantino (PTNBO)** costituisce una delle esperienze di sviluppo locale più rappresentative. Nato nell'ambito dell'azione pilota "*Patti per l'occupazione*" voluta dalla Commissione Europea nel 1997 per sperimentare a livello locale la nuova Strategia Europea per l'Occupazione, è stato lo strumento mediante il quale nell'ultimo decennio i comuni che vi hanno aderito hanno agito sinergicamente in un'ottica di sviluppo di scala territoriale piuttosto che comunale. Tale approccio ha consentito la concreta realizzazione di programmi di sviluppo integrato del territorio, l'ottimizzazione del ciclo di programmazione, la messa in atto e il monitoraggio degli interventi e soprattutto la crescita del partenariato pubblico-privato.

Non va dimenticato inoltre che, includendo tutti i comuni che oggi formano la provincia di Barletta-Andria-Trani (ad eccezione del comune di Corato), il PTNBO è stata anche

un'esperienza che ha favorito la coesione di un territorio che è divenuto altresì una realtà e un soggetto politico-istituzionale.

Dal *Piano di Azione Strategico* del Patto, tra il 1998 e il 2006 sono scaturiti 14 *Programmi* i cui contenuti spaziano dalla formazione, alla cooperazione, alla internazionalizzazione, allo sviluppo sostenibile del territorio, al sostegno dell'occupazione. Tra questi in particolare menzioniamo il *PRUSST*, programma mediante il quale sul territorio del NBO si è potuto adottare, pur nelle specifiche individualità comunali, una strategia complessiva per affrontare deficit infrastrutturali, politiche di recupero e valorizzazione del patrimonio ambientale, politiche sociali, di partenariato e concertazione; il *Progetto Evolution 2020* che individua nei settori dell'internazionalizzazione delle imprese, turismo, inclusione sociale, ambiente, le questioni rilevanti per la costruzione della vision al 2020, e il *Progetto Sistema Museale Puglia Imperiale*.

Dagli esiti del Progetto Evolution e dalla rimodulazione del Programma Aggiuntivo, il PTNBO, a partire dal 2004 ha creato quattro Agenzie, ciascuna corrispondente ai settori di intervento segnalati dal Progetto evolution: *Agenzia per la qualità ambientale*, *Agenzia per l'inclusione sociale*, *Agenzia per la promozione turistica Puglia Imperiale*, *Agenzia per i servizi di interesse regionale*, *Agenzia per l'innovazione e l'internazionalizzazione delle imprese*.

Nel sestennio di programmazione comunitaria 2000-2006 appena trascorso, la novità più importante introdotta dai Programmi Operativi è consistita nella proposizione dei **Progetti Integrati Territoriali** (PIT) finalizzati a promuovere interventi concentrati su azioni dirette a migliorare il contesto socioeconomico e i sistemi imprenditoriali di precisi ambiti territoriali, e caratterizzati dalla integrazione progettuale tra interventi di incentivazione, infrastrutturazione, formazione e servizi. In Puglia sono stati individuati 10 principali sistemi produttivi locali, punti di forza dell'intera economia regionale nei diversi ambiti di specializzazione; in funzione dei quali sono stati attivati altrettanti PIT. Sul NBO ricadono parzialmente due dei sistemi produttivi individuati a livello regionale, e di conseguenza due Progetti Integrati, il PIT n 2 – Area del Nord Barese, comprendente i comuni di Andria (comune capofila), Barletta, Trani, Bisceglie, Margherita di Savoia, San Ferdinando di Puglia e Trinitapoli; e il PIT n. 4- Area della Murgia comprendente i comuni di Minervino Murge e Spinazzola. Come già il Patto Territoriale NBO, anche i PIT hanno richiesto un impegno rilevante delle autonomie locali ad agire come sistema che aggrega idealità e interessi in grado di esprimere una visione condivisa di sviluppo a medio e lungo termine e di orientare risorse ed opportunità verso tale obiettivo.

Altri strumenti di programmazione integrata sono stati attuati a livello comunale su iniziativa dei singoli comuni; fra questi i **Programmi Integrati per la Riqualficazione delle periferie** (PIRP), promossi dai comuni in risposta ad un bando regionale (BURP-n. 81 del 29-6-2006).

I PIRP sono finalizzati alla rigenerazione delle periferie urbane, fisicamente esterne o interne alla città consolidata, marginalizzate e afflitte da gravi problemi di degrado fisico, sociale ed economico. Mediante questi strumenti si è cercato dunque di dare sostegno alla riqualficazione urbana e di rilanciare l'Edilizia residenziale pubblica, destinataria degli interventi, cercando di rendere gli abitanti dei quartieri periferici interessati parte attiva del processo. Sei comuni del NBO hanno risposto al bando regionale presentando complessivamente 8 progetti, ad oggi in attesa di essere valutati dall'ente regionale.

Comuni	Strumento regolativo comunale vigente	Piano Urbanistico Generale in redazione	Programmi Integrati di Recupero delle Periferie	Piani regolatori per gli Impianti Eolici	Piani Comunali dei Tratturi
Andria	PRG	si	2		1
Barletta	PRG	si	2		1
Bisceglie	PRG	si	1		
Canosa di Puglia	PRG	si	1	1	1
Margherita di Savoia	PRG	si	1		
Minervino Murge	PdF	si		1	1
San Ferdinando di Puglia	PUG	si			
Spinazzola	PRG	si		1	
Trani	PRG	si			
Trinitapoli	PRG		1		1

Comuni	Agenda 21 Locale	Partecipazione a Progetti Integrati Territoriali	Partecipazione a Progetti Integrati Settoriali	Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale
Andria	si	PIT 2	PIS Normanno Svevo Angioino	Bari
Barletta	si	PIT 2	PIS Normanno Svevo Angioino	Bari
Bisceglie	NO	PIT 2	PIS Normanno Svevo Angioino	Bari
Canosa di Puglia	si	PIT 2	PIS Normanno Svevo Angioino	Bari
Margherita di Savoia	si	PIT 2	PIS Normanno Svevo Angioino	Foggia
Minervino Murge	si	PIT 4	PIS Normanno Svevo Angioino	Bari
San Ferdinando di Puglia	si	PIT 2	PIS Normanno Svevo Angioino	Foggia
Spinazzola	si	PIT 4	PIS Normanno Svevo Angioino	Bari
Trani	si	PIT 2	PIS Normanno Svevo Angioino	Bari
Trinitapoli	si	PIT 2	PIS Normanno Svevo Angioino	Foggia

## 6.9 Il Contesto economico

### 6.9.1 Imprese e servizi

Il tessuto economico dell'area nord barese ofantino si regge in modo particolare sulla realtà della piccola-media impresa. Se si evidenzia uno sviluppo complessivo del settore terziario e la contrazione di quello primario appare opportuno tracciare un'analisi che tenga in considerazione il contesto delle imprese e dei servizi che già nel 2003 faceva registrare il maggior numero di attività (45 % circa rispetto al 31% del settore primario).

Per descrivere lo sviluppo del settore delle imprese e dei servizi nei comuni interessati al Piano Strategico Vision 2020 è stata presa in esame la struttura e la dimensione delle unità locali delle imprese e i relativi addetti in riferimento ai dati IPRES pubblicati in "Puglia in cifre 2007". Le informazioni permettono una proiezione territoriale dei dati d'impresa e coprono tutte le attività industriali, commerciali e dei servizi con una localizzazione a livello comunale.

Per unità locale, in conformità al regolamento del Consiglio Europeo n.696 del 15 marzo 1993, si intende *un'impresa o ad una parte di impresa situata in una località topograficamente identificata. In tale località, una o più persone svolgono (lavorando eventualmente a tempo parziale) delle attività economiche per conto di una stessa impresa*. Nel caso di un'impresa plurilocalizzata le attività dell'impresa stessa vengono svolte in più luoghi, ciascuno dei quali costituisce un'unità locale dell'impresa.

#### Addetti alle dipendenze per settore di attività economica e comune del nord barese ofantino – anno 2006 (Valori assoluti)

Comune	Agricoltura	Industria	Costruzioni	Alberghi e Ristoranti	Commercio	Altre Attività	Totale
Andria	1.577	3.452	1.491	244	3.514	2.111	12.389
Barletta	1.057	5.498	1.007	333	2.763	2.107	12.853
Bisceglie	353	1.765	409	284	1.679	1.066	5.556
Canosa di Puglia	785	556	239	108	734	498	2.920
Margherita di S.	35	115	122	31	177	248	728
Minervino	205	252	55	7	156	92	767
San Ferdinando di Puglia	319	135	80	29	174	77	814
Spinazzola	90	287	105	30	126	153	791
Trani	243	2.992	843	262	1.701	1.109	7.150
Trinitapoli	313	205	83	20	232	92	945
<b>Area Vasta</b>	<b>4.995</b>	<b>15.257</b>	<b>4.504</b>	<b>1.348</b>	<b>11.256</b>	<b>7.553</b>	<b>44.913</b>

[Fonte:elaborazione Officina del Piano Vision 2020 su dati IPRES ]

Nel 2006 le unità locali nei settori delle attività economiche individuate (agricoltura, industria, costruzioni, commercio, alberghi e ristoranti, altri servizi) sono state 41.046

Il commercio è il settore trainante con 12.710 unità locali presenti, pari al 30%. Anche l'agricoltura si conferma come uno dei fattori principali dell'economia locale: le unità locali che si contano nell'area vasta sono 11.436. L'industria rispetto al 2001 è in contrazione e rappresenta solo il 13% circa del totale di unità locali.

Analizzando i dati per comune, nella città di Andria si concentrano 10.847 unità locali pari al 27% circa del totale di tutta l'Area Vasta. La concentrazione delle unità locali dei tre comuni capoluogo dell'Area Vasta è molto alta ed è pari al 64%.

A differenza di Andria, il comune di Barletta vede impegnate la metà delle proprie unità locali in due settori strategici come il commercio e l'agricoltura. Anche il settore industriale presenta un numero maggiore di u.l. rispetto alla città andriese che, invece, mostra una sensibile crescita nel settore del commercio ed è l'unica realtà comunale che supera le mille unità nell'ambito delle costruzioni.

Ad eccezione di Margherita di Savoia, tutti gli altri comuni con popolazione inferiore ai 15.000 abitanti, hanno una percentuale maggiore di unità locali occupate nel settore dell'agricoltura, dal 40% circa di Spinazzola fino al 59% di San Ferdinando di Puglia.

Delle 1.434 unità locali della categoria alberghi e ristoranti, il 68% ricade nei comuni costieri del territorio nord barese ofantino, in stretta connessione con la vocazione turistica di questi centri. Nel comune di Trani si trova il maggior numero di imprese operanti in questo settore (327 in valore assoluto) che però rappresentano solo il 6% della proprie unità locali. Complessivamente il comparto turistico risulta essere in crescita ma, ancora oggi, rappresenta una piccola percentuale dell'intero tessuto economico dell'area interessata dal Piano Strategico Vision 2020.

Passando all'analisi per addetti dell'unità locale (intendendo per addetto una persona occupata a tempo pieno, o a tempo parziale anche se temporaneamente assente) e considerando gli ultimi dati disponibili al 2006 pubblicati dall'IPRES (Istituto Pugliese di Ricerche Economiche e Sociali) in "Puglia in cifre 2007", è importante sottolineare che gli addetti complessivi nell'area in esame, raggiungono in valore assoluto quota 44.913. Nel dettaglio si può stimare che il 34% degli stessi è occupato nel settore dell'industria, il 25% in quello del commercio, mentre nella classificazione "altri servizi" rientra il 16% degli addetti. Sono solo 4.995 gli impiegati nel settore dell'agricoltura.

**Unità locali delle imprese per settore di attività economica e comune del nord barese ofantino-anno 2006 (Valori assoluti)**

Comune	Agricoltura	Industria	Costruzioni	Alberghi e Ristoranti	Commercio	Altre Attività	Totale
Andria	2.647	1.429	1.175	246	3.898	1.479	10.874
Barletta	2.806	1.841	789	317	2.765	1.617	10.135
Bisceglie	912	647	368	252	1.813	779	4.771
Canosa di Puglia	1.601	314	283	76	932	488	3.694
Margherita di S.	207	87	109	80	287	222	992
Minervino	471	103	89	34	222	111	1.030
San Ferdinando di Puglia	1.137	146	125	33	405	140	1.986
Spinazzola	347	85	101	21	173	112	839
Trani	550	912	488	327	1.859	1.007	5.143
Trinitapoli	758	144	123	48	356	153	1.582
<b>Area Vasta</b>	<b>11.436</b>	<b>5.708</b>	<b>3.650</b>	<b>1.434</b>	<b>12.710</b>	<b>6.108</b>	<b>41.046</b>

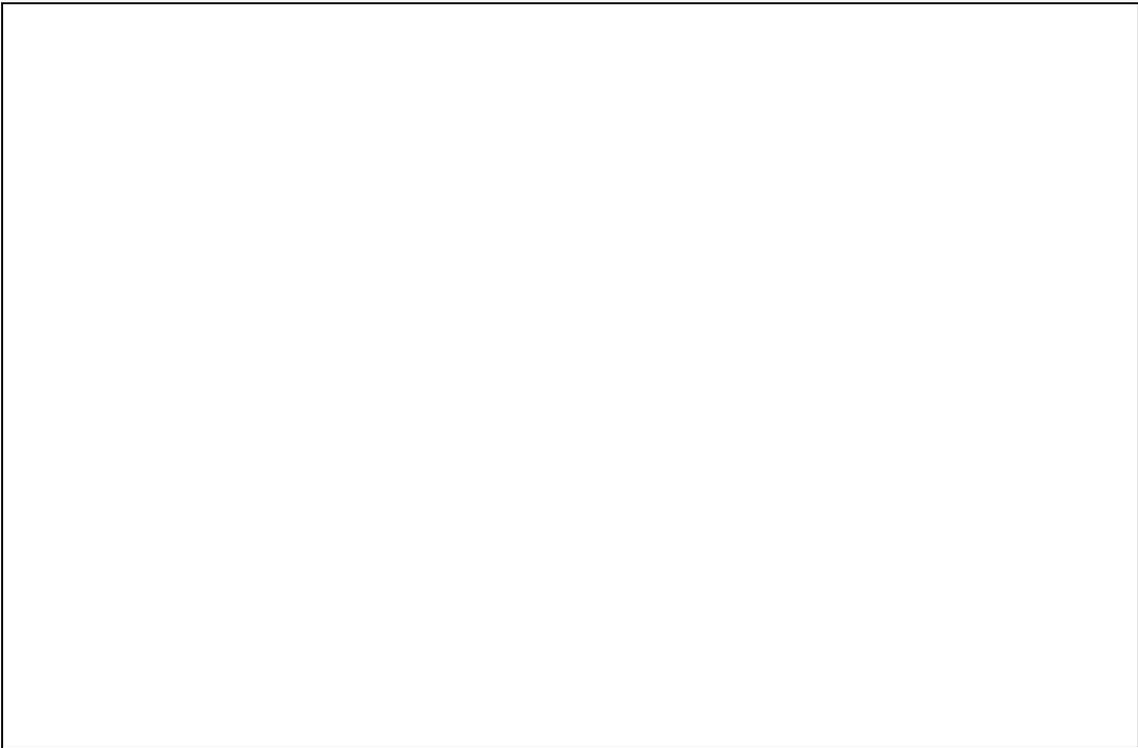
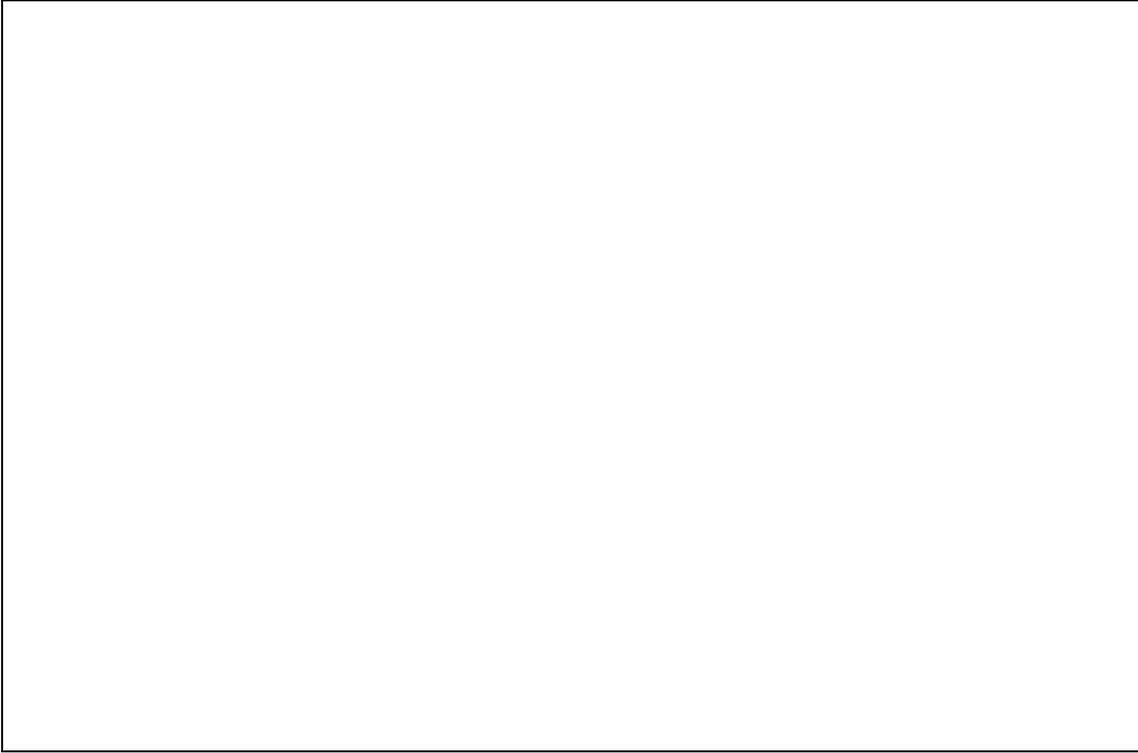
[Fonte:elaborazione Officina del Piano Vision 2020 su dati IPRES ]

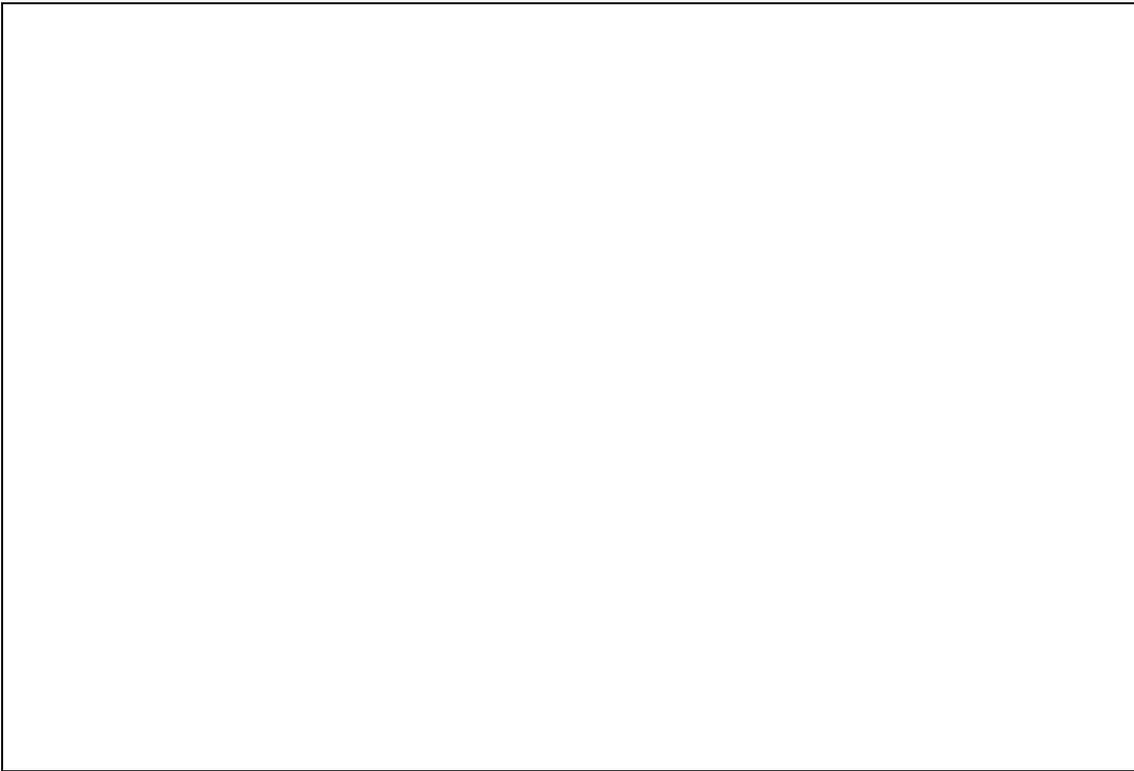
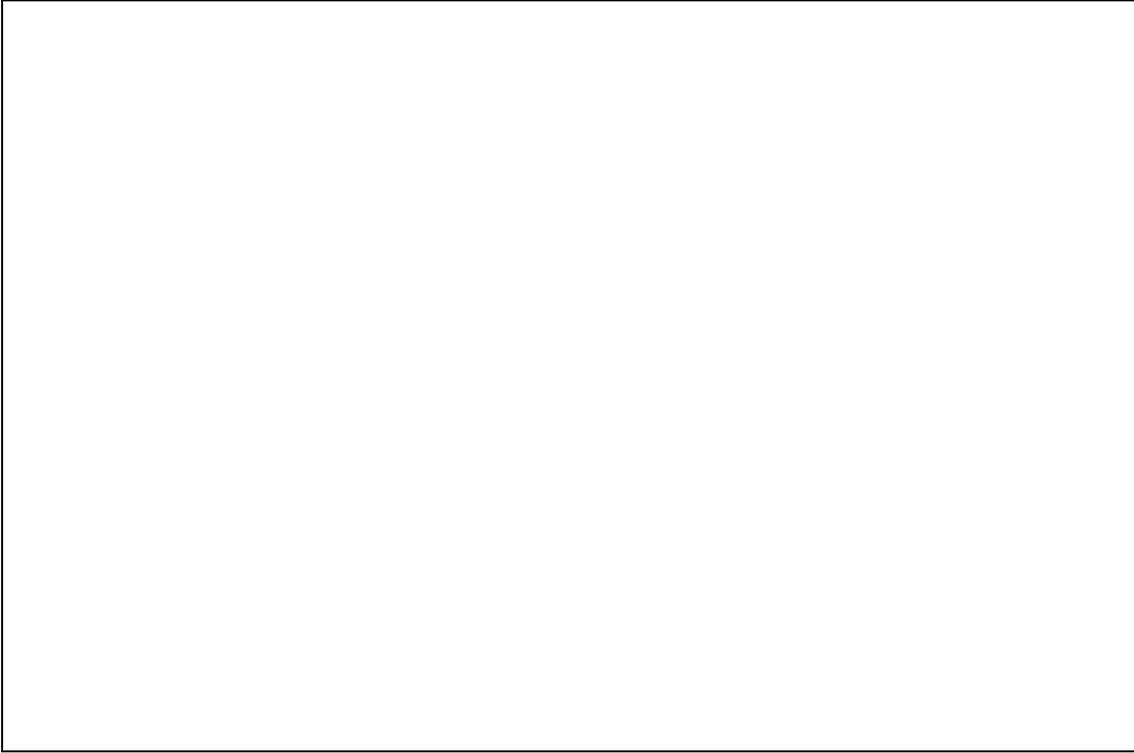
Su base territoriale Barletta ed Andria hanno un numero simile di addetti: rispettivamente in valori assoluti 12.853 a Barletta contro i 12.389 di Andria.

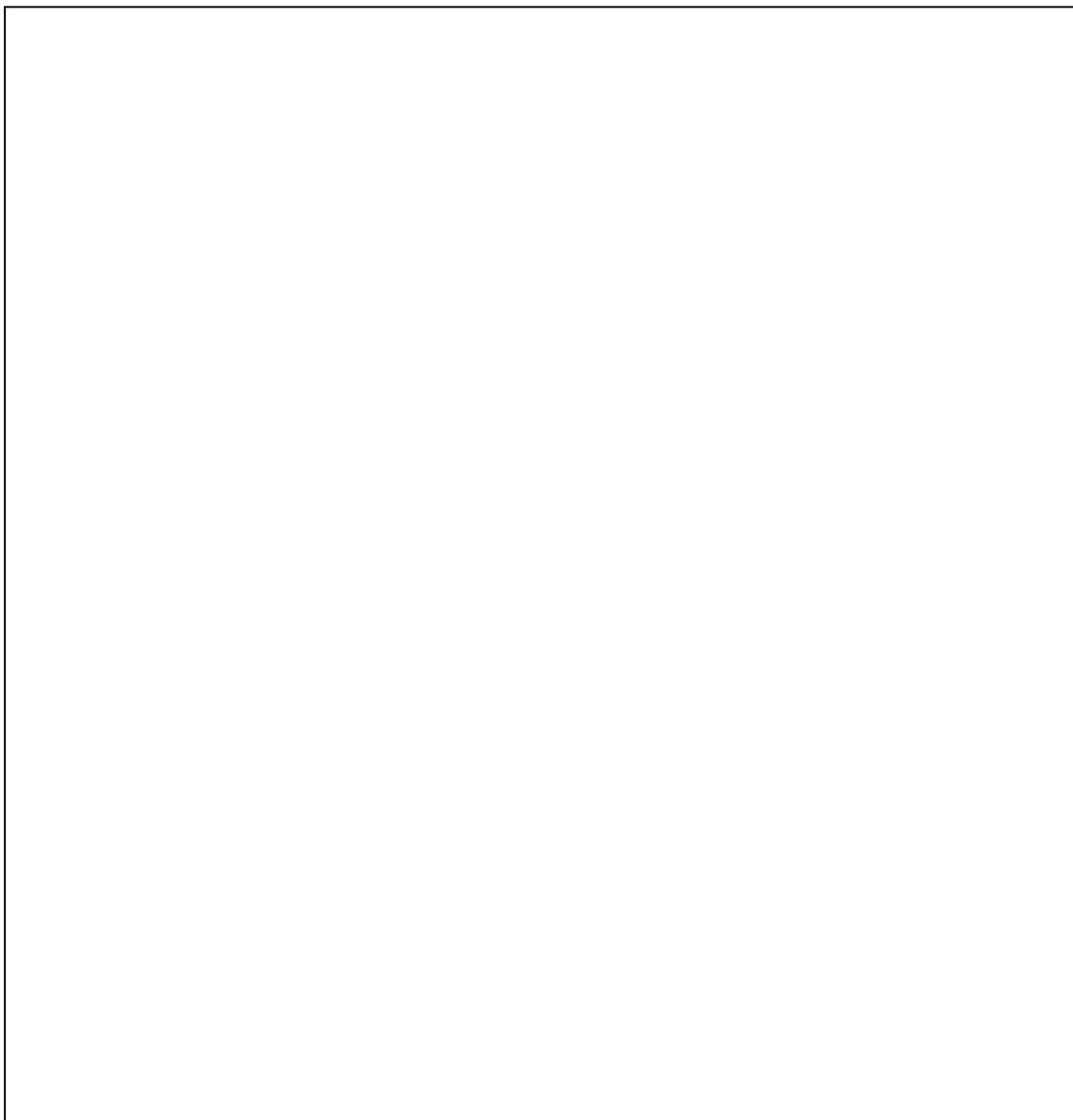
Sintetizzando i dati finora analizzati, emerge che le tre città capoluogo della sesta provincia pugliese rappresentano, considerato il dato unitario, ben il 72 % dell'intera realtà territoriale per addetti dell'unità locale, vero e proprio motore economico e occupazionale.

Il 42% degli addetti nel comune di Barletta è occupato nel settore industriale che complessivamente nel nord barese ofantino conta 15.257 impiegati. Stessa percentuale per la città di Trani.

Prevalgono, invece, gli addetti nel ramo del commercio ad Andria e Bisceglie. Trinitapoli e San Ferdinando vedono confermata la loro vocazione agricola rispettivamente con 313 e 319 addetti che rappresentano circa un terzo degli impiegati totali.







### 6.9.2 Agricoltura

L'agricoltura pugliese ha sia in ambito nazionale che nell'economia regionale un peso rilevante. L'area del nord barese ofantino, in tale contesto, rappresenta una realtà di considerevole importanza soprattutto se pesata nel contesto regionale.

Il paesaggio agrario del nord barese ofantino si presenta particolarmente variegato; ciò in considerazione della forte azione antropica che, nel corso del tempo, ha contribuito a disegnarlo e definirlo, anche e soprattutto in funzione delle mutevoli esigenze produttive.

Sono prevalenti, ad oggi, quattro tipologie di paesaggio agrario: gli oliveti estensivi della Murgia, l'Alta Murgia caratterizzata dal latifondo cerealicolo e pascolivo, l'area del barese coltivata ad uva, e il paesaggio sterminato delle piantagioni intensive di olivo.

Coerentemente con la varietà paesaggistica anche la produttività si presenta ricca e variegata a seconda delle aree in esame; se da un lato, infatti, la Murgia è

caratterizzata da una agricoltura estensiva, il Tavoliere e la Valle dell' Ofanto, terre più ricche e fertili, sono sfruttate per le coltivazioni intensive di tipo irriguo.

Più in particolare, è possibile dapprima effettuare una distinzione dell'area del comprensorio nord barese ofantino, in tre zone omogenee sulla base delle caratteristiche del territorio:

- 1) Area della Valle dell'Ofanto (Comuni di Canosa di Puglia, San Ferdinando, Trinitapoli e Margherita di Savoia) prevalentemente pianeggiante e, come accennato, caratterizzata da coltivazioni intensive ed irrigue, frammentazioni delle superfici agricole aziendali.
- 2) Area costiera e sub costiera (Comuni di Andria, Barletta, Bisceglie e Trani) con una altimetria che cresce progressivamente dalla costa verso l'entroterra, presenta terreni di buona fertilità caratterizzati dal tipico colore rosso; le coltivazioni sono intensive ed irrigue;
- 3) Area dell'Alta Murgia (Comuni di Minervino Murge e Spinazzola), collinare, dove il terreno è tendenzialmente poco fertile ed è prevalentemente coltivato a cereali. Significativa la presenza di attività zootecnica bovina e ovicaprina.

Allo stesso modo in cui è stato possibile suddividere il territorio in esame in base alle sue produzioni caratteristiche, è possibile fare una distinzione in funzione dei differenti usi del suolo agricolo. Dalla Tavola in esame, elaborata secondo i dati Istat del 2001, si può osservare che i comuni con una maggiore superficie agraria utilizzata (SUA), valore calcolato sul totale della superficie comunale, sono quelli di Spinazzola, Bisceglie e San Ferdinando di Puglia che raggiungono una percentuale di SUA superiore al 90%, a seguire il comune di Minervino Murge con percentuali che si aggirano tra il 70% e il 90%, Andria, Barletta, Trani, Canosa di Puglia e Trinitapoli con il 50-70% circa di SUA ed infine il comune di Margherita di Savoia, fanalino di coda, in cui si stima una percentuale massima del 50% di superficie agraria utilizzata. Per quanto riguarda invece la densità delle aziende agricole, sempre in funzione della SUA, è importante sottolineare che quest'ultime si trovano principalmente nei comuni di Margherita di Savoia, e Bisceglie (oltre l'80%) e in quelli di Barletta, San Ferdinando di Puglia e Trani (dal 60 all'80%), mentre i comuni meno popolate da aziende sono Spinazzola e Minervino Murge (sino al 40%).

Entrando nel dettaglio delle singole coltivazioni praticate sul territorio del nord barese ofantino è utile sottolineare che la superficie coltivata a cereali copre il 15,20% della superficie cerealicola regionale<sup>5</sup>, la maggior parte è destinata a frumento duro e la restante anche se minima ad avena ed orzo.

Per quanto concerne i seminativi un primo dato utile riguarda la superficie coltivata in riferimento alla SAU (Superficie Agricola Utile) comunale. In tal senso, si nota come i Comuni di Barletta, Trani San Ferdinando e Bisceglie presentino il dato meno rilevante (fino al 10%) con coltivazioni prevalentemente orientate agli ortaggi ed ai cereali. Ciò accade in ragione del fatto che in dette aree prevale la coltura di olio e vino.

All'estremo opposto si trovano le aree dell' Alta Murgia con oltre il 50 % della SAU comunale coltivata con seminativi. Nei Comuni di Minervino Murge e Spinazzola, infatti, prevale la coltura di cereali, con una presenza più ridotta di ortaggi e foraggi; ciò in ragione delle caratteristiche del terreno (meno fertile).

Nel mezzo si registra la situazione del Comune di Margherita di Savoia che presenta un dato compreso tra il 30 ed il 50% con coltivazioni prevalentemente di ortaggi, mentre meno interessanti sono i dati di Comuni come Andria, Canosa di Puglia e Trinitapoli (SAU coltivata con seminativi tra il 10 ed il 30%) con una prevalenza di coltivazioni di cereali nelle aree comunali situate nella Valle dell'Ofanto, mentre nel comune di Andria si registra una prevalenza di aree coltivate con ortaggi rispetto a quelle destinate ai cereali e ai foraggi.

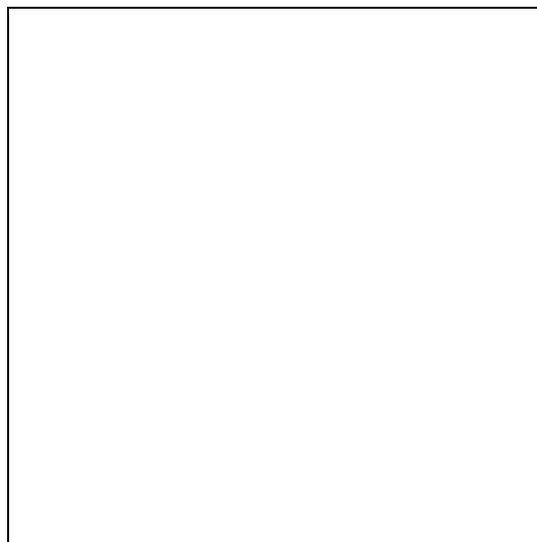
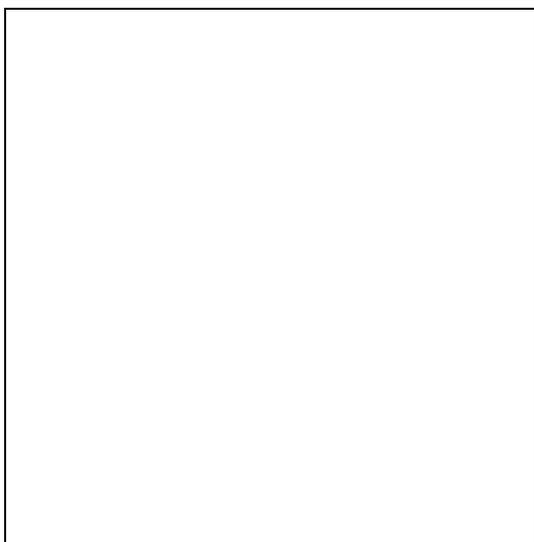
---

<sup>5</sup> Rapporto sullo Stato dell'Ambiente del territorio nord barese ofantino.

Le coltivazioni legnose, nel dettaglio olio, vite, frutteti (pesco, susino, albicocco, ciliegio, mandorlo, ecc.) e gli agrumi sono presenti maggiormente nei comuni di San Ferdinando di Puglia, Barletta, Trani e Bisceglie, a seguire in quelli di Andria e Canosa di Puglia.

L'olivicoltura nel territorio del nord barese ofantino è molto presente: rappresenta l'11,15% della superficie olivetata regionale e l'area maggiormente vocata all'olivicoltura è quella costiera e sub costiera. I comuni con maggiore superficie coltivata ad olio sono Andria, Barletta, Trani, Bisceglie Canosa di Puglia e Spinazzola.

Per quanto riguarda invece la viticoltura questa è maggiormente rappresentativa nei comuni di Barletta, Margherita di Savoia, Trinitapoli, San Ferdinando di Puglia e Canosa di Puglia. Infine tra le coltivazioni presenti sul territorio è da considerare quella dei frutteti presente per lo più nei comuni di Bisceglie e San Ferdinando di Puglia. In questo caso è fondamentale soffermarsi sulla coltivazione delle ciliegie – cerasicoltura. La Puglia è la regione maggiore produttrice di ciliegie a livello nazionale. Nell'area in esame la produzione è quasi tutta concentrata nel territorio del comune di Bisceglie, dove sono diffuse le cultivar Ferrovia, Bigarreau Burlat, ecc.



### 6.9.3 Turismo

Il territorio interessato dal Piano Strategico Vision 2020, ha assunto negli ultimi anni un'identità specifica nei sistemi turistici locali riconosciuta nel marchio "Puglia Imperiale". Diversamente dal contesto turistico regionale pugliese, questo sistema denota una vocazione particolare verso un'offerta turistica di livello medio-alto, con una significativa presenza internazionale e con tendenza alla destagionalizzazione.

L'intera offerta turistica e ricettiva del nord barese ofantino si snoda lungo alcuni percorsi storici, culturali e naturalistici: dai castelli di Federico II agli ipogei del bronzo di Trinitapoli, dai dolmen di Bisceglie ai resti di civiltà arcaiche a Canosa, passando per la valle dell'Ofanto, le aree protette e le riserve naturali.

In linea generale i dieci comuni dell'area presentano caratteristiche differenti in ordine alla vocazione turistica. I comuni costieri di Trani, Bisceglie e Margherita di Savoia investono sul turismo come principale attrattore economico, mentre in altri comuni come San Ferdinando, Minervino e Spinazzola il fatturato legato a quest'attività è molto limitato.

L'analisi prende in considerazione alcuni aspetti legati all'offerta turistica: come strutture ricettive vengono considerate sia le attività alberghiere (da 1 a 5 stelle) che quelle extralberghiere nelle quali sono inclusi nelle quali sono incluse campeggi e villaggi turistici, agriturismi, bed & breakfast e affittacamere, motel.

Le strutture ricettive delle città del territorio nord barese ofantino sono oltre un centinaio per un totale di 2.867 posti letto. Quasi il 70% delle strutture si riferisce a esercizi di tipo alberghiero (1.974 posti letto totali) a fronte di circa 73 esercizi extralberghieri con una capacità ricettiva di quasi 900 posti letto.

Margherita di Savoia è, con il 22%, il comune con una disponibilità maggiore di posti letto (dato che rispecchia la forte vocazione turistico-balneare con una presenza significativa di strutture extralberghiere).

A seguire Trani (541 posti letto, 19%), Andria, Bisceglie e Barletta. Arrancano, invece, tre dei comuni più interni, Minervino, Spinazzola e San Ferdinando che complessivamente rappresentano solo circa il 5% dell'offerta ricettiva territoriale.

I quattro comuni che si affacciano sul litorale Adriatico (Margherita, Barletta, Trani, Bisceglie) includono i 2/3 dell'intera capacità ricettiva misurata in posti letto.

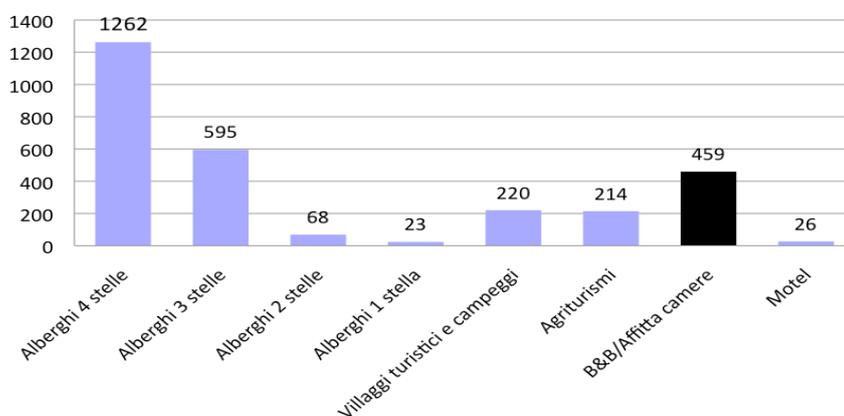
Circa il 50% dei posti letto totali si trova nelle tre città capoluogo.

Quasi l'intera offerta ricettiva della città di Barletta (97%) è costituita da strutture alberghiere, ben 327 posti letto su complessivi 337. Sulla stessa lunghezza d'onda Bisceglie (88%) e Canosa di Puglia (86,5%). Nei comuni minori per abitanti invece è superiore l'offerta di strutture extralberghiere: Spinazzola, Minervino e Trinitapoli (la città ofantina dispone di 70 posti letto suddivisi in due agriturismi e in una nuova struttura alberghiera a 3 stelle). Più equa la distribuzione ricettiva a Margherita di Savoia (circa il 56% dei posti letto in strutture alberghiere) e ad Andria in cui il 40% è rappresentato da agriturismi e bed & breakfast.

La caratterizzazione medio-alta delle strutture alberghiere emerge dall'analisi nel dettaglio delle tipologie di albergo prevalenti nel territorio NBO. Pur non essendoci strutture a 5 stelle e di lusso il 44% appartiene alla categoria 4 stelle e il 42% degli alberghi è a 3 stelle (la tipologia prevalente a livello regionale). Ancor più chiaro è il prospetto se si legge il dato in riferimento ai posti letto: il 64% si riferisce a esercizi a 4 stelle e solo il 5% circa a strutture alberghiere a 2 e 1 stella.

In valori assoluti Trani ha ben 7 alberghi seguita da Andria e Canosa con 6. Solo Spinazzola, tra i dieci comuni del NBO, non possiede strutture alberghiere. In riferimento alla capacità ricettiva è invece Margherita di Savoia ha detenere il primato con 350 posti letto suddivisi in 5 esercizi (18% circa dell'intero territorio NBO), poi Trani, Bisceglie e Barletta (con 327 posti letto).

### NUMERO POSTI LETTO PER TIPOLOGIA DI STRUTTURA

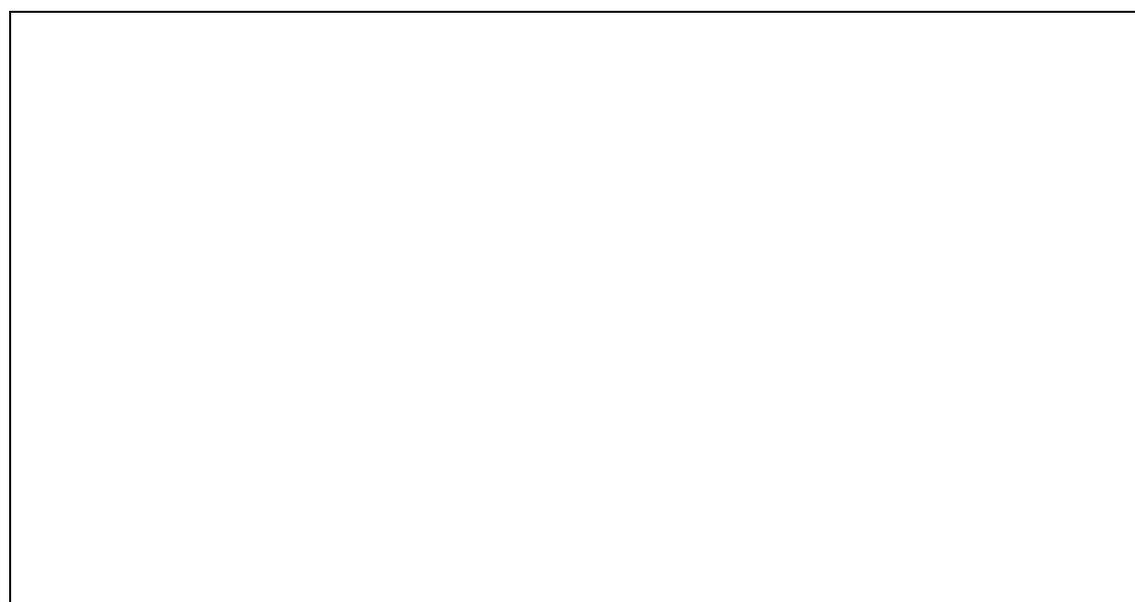
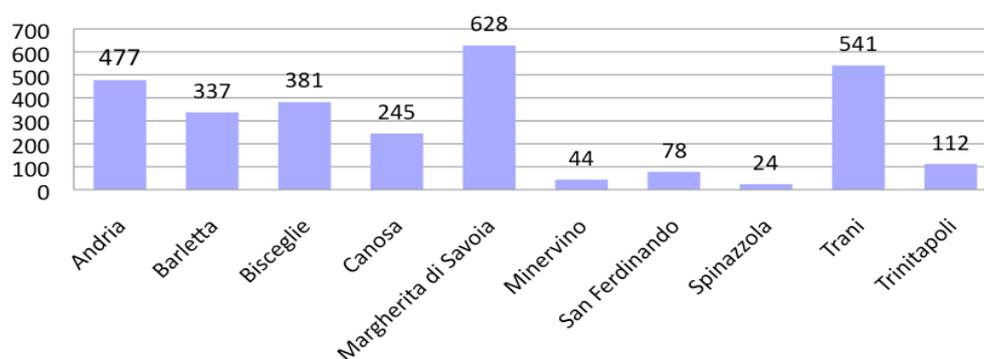


### Numero di posti letto per tipologia sul totale posti letto delle categorie alberghiera ed extralberghiera

Comuni	Strutture alberghiere (posti letto)				Strutture extralberghiere (posti letto)					
	4 stelle	3 stelle	2 stelle	1 stella	Villaggi turistici	Agriturismi	Motel	Camping/Area camper	Motel	Totale
ANDRIA	234	24				78	26		26	477
BARLETTA	256	48		23						337
BISCEGLIE	321	15				9		35*		381
CANOSA	116	96				33				245
MARGHERITA DI SAVOIA	128	198	24		220			12*		628
MINERVINO		8						50*		44
SAN FERDINANDO		54	24							78
SPINAZZOLA						24				24
TRANI	165	152	20							541
TRINITAPOLI		42				70		30*		112
<b>Totale</b>	<b>1262</b>	<b>595</b>	<b>68</b>	<b>23</b>	<b>220</b>	<b>214</b>	<b>26</b>		<b>26</b>	<b>2867</b>
	44%	20,8%	2,4%	0,8%	7,7%	7,4%	0,9%		11,40%	100,0%

[Fonte:elaborazione Officina del Piano Vision 2020]

### CAPACITA' RICETTIVA TOTALE DEI COMUNI



### Ricettività alberghiera dei Comuni – Articolazione per tipologia

COMUNI	QUATTRO STELLE		TRE STELLE		DUE STELLE		UNA STELLA		TOTALE	
	Valore assoluto	%								
Andria	4	23%	1	6%	1	25%			6	15%
Barletta	3	18%	1	6%					4	11%
Bisceglie	3	18%	1	6%			1	100%	5	13%
Canosa	3	18%	3	19%					6	16%
Margherita di savoia	1	5%	3	19%	1	25%			5	13%
Minervino			1	6%					1	3%
San ferdinando			2	13%	1	25%			3	8%
Spinazzola										
Trani	3	18%	3	19%	1	25%			7	18%
Trinitapoli			1	6%					1	3%
<b>TOTALE</b>	<b>17</b>	<b>100%</b>	<b>16</b>	<b>100%</b>	<b>4</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>	<b>38</b>	<b>100%</b>

[Fonte:elaborazione Officina del Piano Vision 2020 su dati Puglia Imperiale]

### Ricettività extra-alberghiera dei Comuni – Articolazione per tipologia

COMUNI	Villaggi turistici	Agriturismo	B&B/Affittacamere	Camping/Area camper	Motel

	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%	Valore assoluto	%		%	Valore assoluto	%
Andria			5	46%	12	21%			1	100%
Barletta					1	2%				
Bisceglie			1	9%	5	9%	1	33%		
Canosa			2	18%						
Margherita di savoia	2	100%			6	11%				
Minervino					4	7%	1	33%		
San ferdinando										
Spinazzola			1	9%						
Trani					28	50%				
Trinitapoli			2	18%			1	33%		
<b>TOTALE</b>	<b>2</b>	<b>100%</b>	<b>11</b>	<b>100%</b>	<b>56</b>	<b>100%</b>	<b>4</b>	<b>100%</b>	<b>1</b>	<b>100%</b>

[Fonte:elaborazione Officina del Piano Vision 2020 su dati Puglia Imperiale]

## 6.10 Il Contesto normativo

La tavola del contesto normativo individua le zone all'interno dell'area vasta sottoposte a vincoli e leggi speciali che ne tutelano e valorizzano la propria fattispecie. In queste aree andranno individuate azioni volte alla tutela ambientale e allo sviluppo sostenibile, con una opportuna integrazione tra le città creative della Ruralità, della Produzione Tipica e dell'Arte.

Un primo regime vincolistico riguarda la protezione ambientale di carattere comunitario. Tra queste si segnalano le aree protette SIC (Sito di Importanza Comunitaria) e ZPS (Zone di Protezione Speciale) per la conservazione delle biodiversità. Queste fanno riferimento alle aree protette anche da altre forme di tutela, quali l'istituzione di Parchi Nazionali, Regionali, Riserve statali.

### 6.10.1 Le Zone a Protezione Speciale

Le zone di protezione speciali (ZPS), sono aree designate dagli stati membri dell'Unione Europea, idonee per numero e superficie a garantire, ad alcune specie d'uccelli selvatici, condizioni favorevoli in tutta l'area di distribuzione. Le ZPS sono state assegnate con il Decreto del Ministero dell'Ambiente del 25 Marzo 2005, che recepiva la direttiva n. 79/409/CEE del 2 aprile 1979 che disciplinava la materia concernente la conservazione degli uccelli selvatici. Per quanto riguarda il territorio della BAT, le zone di protezione speciale sono le Saline di Margherita e la zona di Murgia Alta. In queste aree, corrispondenti essenzialmente al Parco Nazionale dell'Alta Murgia e alla Riserva Nazionale delle Saline di Margherita, le norme della ZPS tendono a salvaguardare gli habitat naturali di uccelli protetti e in via di estinzione. Per la Murgia, ad esempio, le specie individuate sono il Grillaio, il Lanario, l'Occhione, la Ghiandaia Marina, la Calandra, l'Averna Cenerina, il Biancone, la Calandrella.

La ZPS delle Saline di Margherita è tesa a salvaguardare l'habitat migratorio avicolo favorito dalla zona umida.

### 6.10.2 I Siti di Interesse Comunitario

Il sito d'importanza comunitaria (SIC) è un sito che contribuisce in modo efficace a mantenere, o a ripristinare, un tipo di habitat naturale in uno stato di conservazione soddisfacente e che contribuisce, in modo rilevante, al mantenimento della diversità biologica nella regione biogeografia segnalata. Per le specie animali, che occupano ampi territori, i siti di importanza comunitaria corrispondono ai luoghi, all'interno dell'area di ripartizione naturale di tali specie, che presentano gli elementi fisici o biologici essenziali alla loro vita e riproduzione. Nel territorio del NBO i SIC fanno riferimento al Parco dell'Alta Murgia, a protezione della steppa a graminacee, alla zona umida delle Saline, habitat naturale per l'avifauna acquatica in modo particolare del fenicottero rosa e di altre specie di migratori e pesci, alle rive dell'Ofanto e del lago Capacciotti, che oggi fanno parte del Parco Regionale, a protezione della lontra. Mentre il Sic del Posidonieto è localizzato nel fondale marino tra Barletta e Trani, con la presenza dei erbari di posidonie (Alghe incrostanti, Poriferi, Cnidari, Briozoi, Anellidi, Ascidiacei, ecc.).

### 6.10.3 I vincoli ambientali e paesaggistici

Il **vincolo idrogeologico** interessa diverse zone dell'entroterra soprattutto quelle ricadenti nei fenomeni carsici della Murgia, o zone a rischio frana e inondazioni per mancanze di argini o di pendenze tra Spinazzola e Minervino. Quelle ricavate nella tav. 10 sono individuate dal PAI (Piano di Assetto Idrogeologico) elaborato dall'Autorità d'ambito di Bacino della Puglia.

Un regime vincolistico del legislatore nazionale, in materia di tutela del paesaggio, è il decreto legislativo 42/2004, meglio noto come "Codice dei beni culturali e del

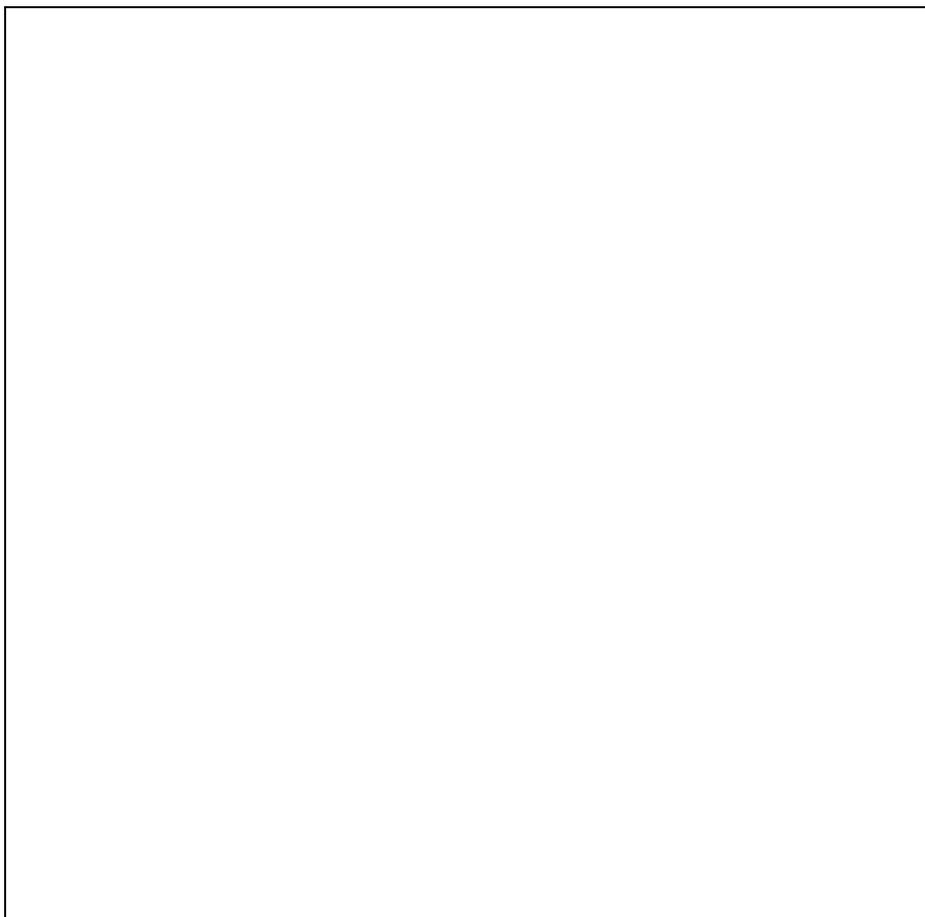
paesaggio”. L’art. 136 e ss. del Codice sottopone a **vincolo di tutela paesaggistica** tutti gli immobili e beni del patrimonio culturale di notevole interesse. Nel territorio della BAT questa risorsa è costituita dal suo bene patrimoniale per eccellenza, ovvero il Castel del Monte. Tutta l’area circostante è sottoposta a vincolo, poiché lo scenario murgiano nel quale è collocato forma un “unicum” con il monumento.

L’art. 142 invece individua tutte le **aree tutelate per legge** quale patrimonio paesaggistico e naturale.

- *i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;*
- *b) i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;*
- *c) i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna.* Nel nostro contesto ritroviamo come territorio costiero tutta la sponda est bagnata dal mare Adriatico che interessa i comuni di Margherita di Savoia, Barletta, Trani, Bisceglie. Come corso d’acqua è presente il fiume Ofanto e l’invaso della diga del Locone a Minervino Murge. Questi terreni fino a 150 m dalla battigia sono vincolati anche dalla legge regionale di istituzione del parco dell’Ofanto.
- *f) i parchi e le riserve nazionali e regionali.* All’interno della BAT sono presenti il Parco Nazionale dell’Alta Murgia, il Parco Regionale del fiume Ofanto, la Riserva Naturale Statale delle Saline di Margherita. Il Parco dell’Alta Murgia è stato istituito con Decreto del Presidente della Repubblica del 10 marzo 2004 n.152, e reca tutta la disciplina di carattere vincolistico sul territorio del Parco, i diversi tipi di zonizzazione, gli organi di government dell’Ente, le discipline per la salvaguardia e lo sviluppo sostenibile. I comuni della BAT ricadenti nel Parco sono Andria, Minervino e Spinazzola. Il Parco Regionale dell’Ofanto, è stato istituito con legge regionale n. 37 del 14 dicembre 2007 i cui confini ricadono nel territorio dei Comuni di Barletta, Canosa di Puglia, Margherita di Savoia, Minervino Murge, San Ferdinando di Puglia, Spinazzola, Trinitapoli. Le norme istitutive delle aree protette mirano prevalentemente al recupero e alla difesa degli habitat naturali riferiti a particolari specie di animali e vegetali e alla valorizzazione dei beni patrimoniali paesaggistici, nel tentativo, tra l’altro, di favorire lo sviluppo di attività turistico-ambientali e sportive. I comuni stanno portando avanti azioni tese alla ripermetrazione del parco e alla revisione del regime vincolistico. La Riserva Naturale Statale delle Saline di Margherita è stata istituita con i decreti del Ministero dell’Agricoltura e Foreste del 10 ottobre 1977 e 30 maggio 1979. Di proprietà dello Stato, è diventata una zona vietata alla caccia, e la sua amministrazione è affidata al Ministero dell’Agricoltura e Foreste. La riserva comprende uno dei vari residui di quella che fu la grande palude di Salpi, allagata stagionalmente dalle piene dei corsi d’acqua che l’attraversano, per gettarsi nell’Adriatico. L’area in esame è costituita, in particolare, da un complesso di bacini di acque salate fra loro interconnessi da una rete di canali che li mettono in comunicazione con il mare.
- *g) i territori coperti da foreste e da boschi.* I boschi si individuano principalmente nell’area murgiana tra Minervino, Spinazzola e Andria, tra i quali ricordiamo il più significativo bosco di Acquatetta. Il bosco, con i suoi 1083 ettari, è il secondo per estensione nella Provincia di Bari nonché uno dei più grandi di Puglia. Nel bosco si è verificato uno sviluppo spontaneo di esemplari di roverella e di specie tipicamente Mediterranee come la quercia spinosa o il leccio.

- h) le *aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici*. Terreni compresi principalmente nell'area a valle del costone murciano in prossimità dei comuni di Minervino e Spinazzola.
- *le zone umide*. Queste sono ricadenti nel territorio tutelato come riserva naturale. La zona umida delle saline di Margherita dal 1979 è inserita nell'elenco delle zone umide d'importanza internazionale secondo la convenzione di Ramsar.
- *m) le zone di interesse archeologico*. Nel territorio dell'area vasta NBO riconosciamo diverse zone di particolare interesse archeologico. La più importante è costituita dal sito della vecchia Canusium, presso il quale sono presenti testimonianze che partono dagli ipogei di era dauna, ai templi ellenistici, al grande patrimonio risalente all'età repubblicana di Roma, fino alle basiliche paleocristiane. Collegata dal fiume Ofanto con Canusium è Canne della Battaglia, scenario della celeberrima lotta tra Annibale e l'esercito romano, durante la seconda guerra punica. In questo sito è possibile rivedere il campo di battaglia, le rovine dell'antica città, l'Antiquarium. Poco più a nord di Canne, legato alla civiltà nata intorno alla vecchia laguna di Salpi, oggi zona umida delle saline, vi troviamo il parco archeologico degli ipogei di Trinitapoli. E infine ricordiamo i dolmen, antiche costruzioni dell'età del Bronzo Medio (XVI - XIV sec. a.C.), custoditi nel territorio tra Bisceglie e Corato.

A completamento del contesto normativo, sono segnalati i beni immobili di notevole interesse pubblico per i quali sono prescritti particolari vincoli architettonici; le fasce di rispetto degli assi stradali e della rete ferroviaria; le vie rientranti nei Piani Comunali dei Tratturi.

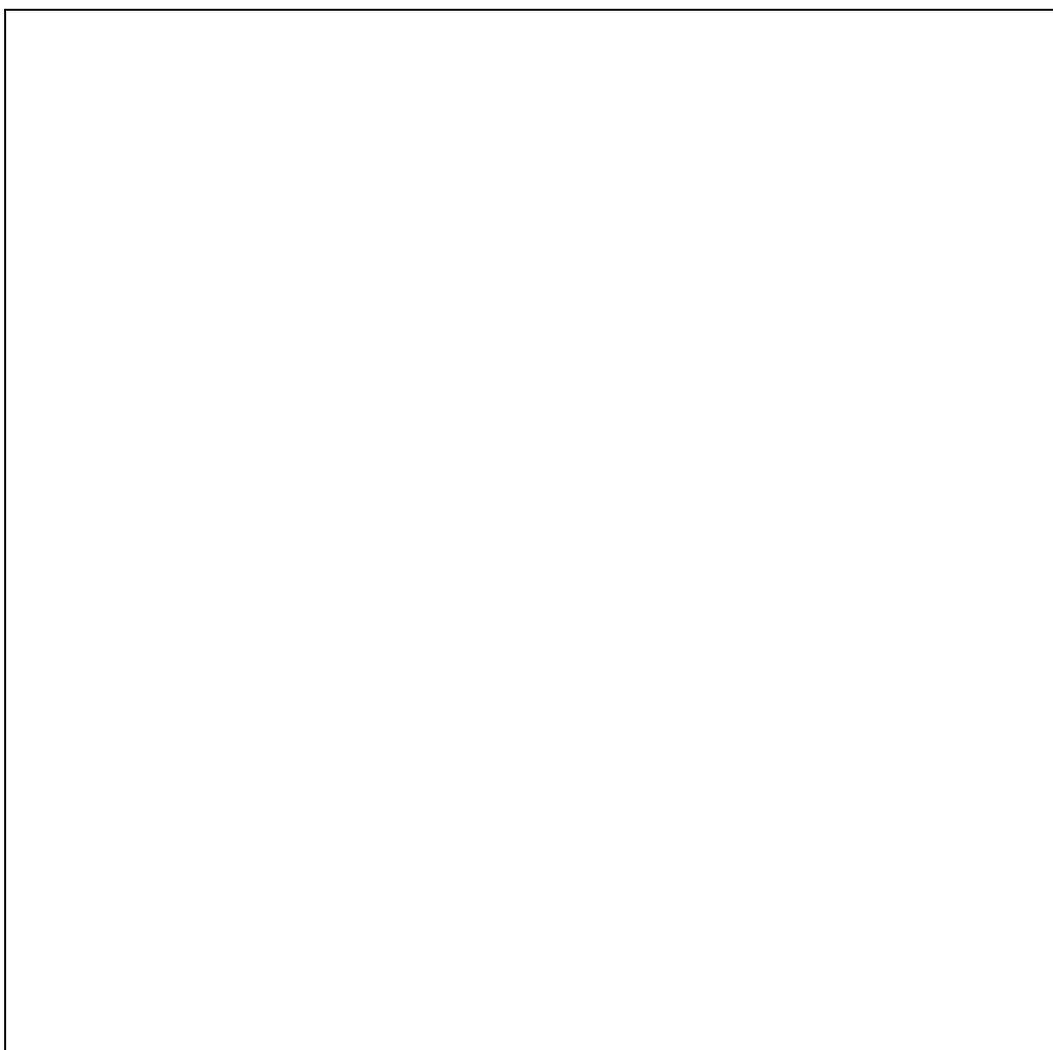


#### **6.10.4 Il Piano di Assetto Idrogeologico (Pai)**

Il PAI costituisce il Piano stralcio dei piani di bacino per l'assetto idrogeologico, ai sensi dell'articolo 17, comma 6 ter della legge n. 183 del 18 "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo"; ha valore di piano territoriale di settore ed è lo strumento conoscitivo, normativo e tecnico-operativo mediante il quale sono pianificate e programmate le azioni e le norme d'uso finalizzate alla conservazione, alla difesa e alla valorizzazione del suolo ricadente nel territorio di competenza dell'Autorità di bacino della Puglia.

In relazione alle condizioni idrauliche, alla tutela dell'ambiente e alla prevenzione di presumibili effetti dannosi prodotti dagli interventi antropici, così come risultanti dallo stato delle conoscenze, le norme tecniche del PAI distinguono e disciplinano gli interventi in riferimento alla presenza di:

- alveo fluviale in modellamento attivo e aree golenali (art. 6 delle NTA);
- aree ad alta pericolosità di inondazione - AP (art. 9 della NTA);
- aree a media pericolosità di inondazione – MP (art. 10 della NTA);
- aree a bassa pericolosità di inondazione – BP (art. 11 della NTA);
- fasce di pertinenza fluviale (art. 12 delle NTA).



#### **6.10.5 Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P)**

Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/P) è stato adottato con DCR del 25.07.1994 e definitivamente approvato con DGR n. 1748 del

15.12.2000, pubblicata sul BURP n. 6 dell'11.01.2001. Il PUTT/P disciplina i processi di trasformazione fisica e d'uso del territorio allo scopo di tutelarne l'identità storica e culturale, rendere compatibili a qualità del paesaggio, delle sue componenti strutturanti, e il suo uso sociale, promuovere la salvaguardia e valorizzazione delle risorse territoriali.

Con riferimento ai caratteri strutturanti la forma e i contenuti paesistici e storico-culturali, con l'obiettivo di verificare la compatibilità delle trasformazioni proposte, esso si articola in:

- a. sistema delle aree omogenee per l'assetto idrogeologico, geomorfologico e idrogeologico;
- b. sistema delle aree omogenee per la copertura botanico-vegetazionale e colturale e del contesto faunistico attuale e potenziale che queste determinano;
- c. sistema delle aree omogenee per i caratteri della stratificazione storica dell'organizzazione insediativa;
- d. individuazione e classificazione degli ordinamenti vincolistici esistenti, esplicitandone per ciascuno le componenti paesistiche.

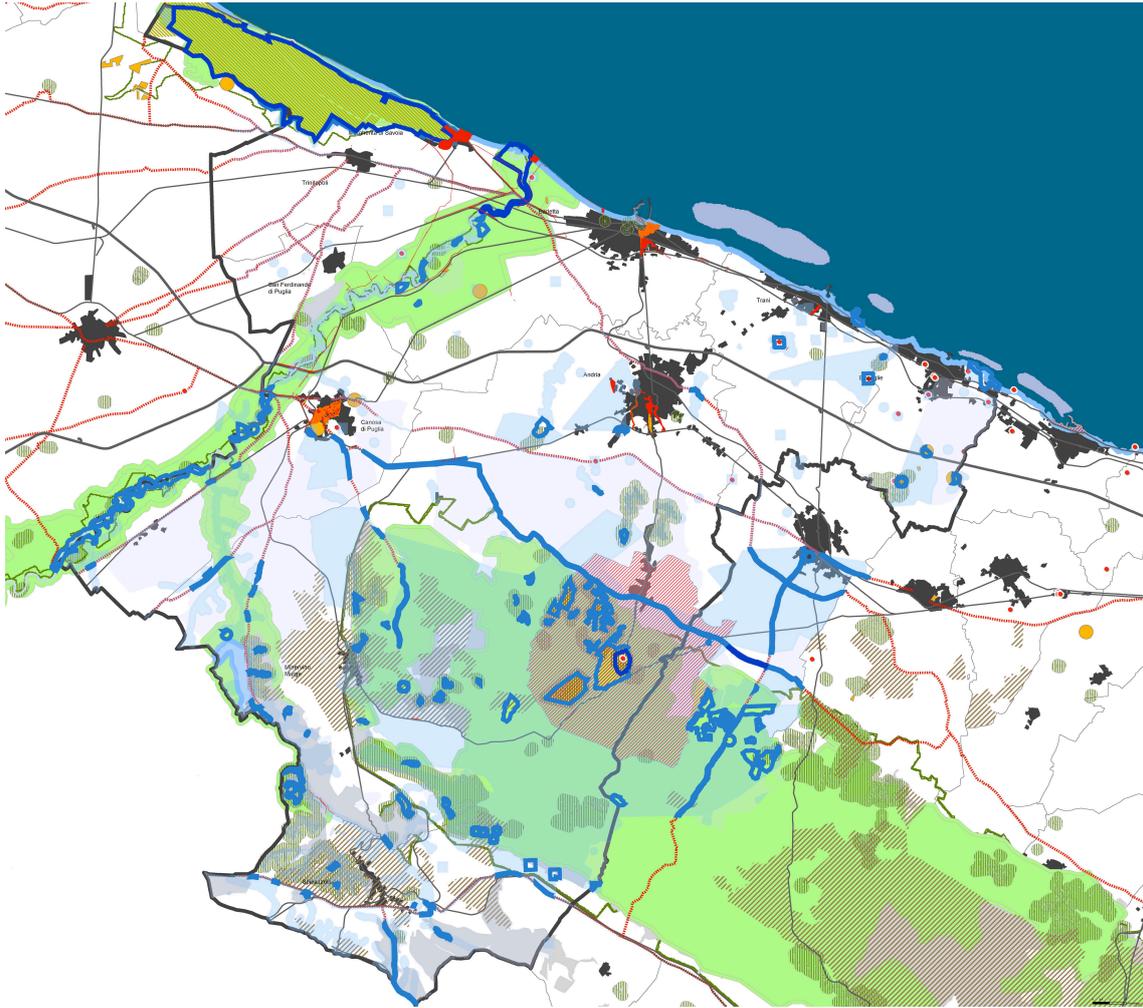
Tali ordinamenti vincolistici esistenti sono tutti elencati e descritti al precedente punto 6.7.3 "I vincoli ambientali e paesaggistici".

Il Piano perimetra ambiti territoriali, con riferimento al livello dei valori paesaggistici:

- valore eccezionale ("A"), laddove sussistano condizioni di rappresentatività di almeno un bene costitutivo di riconosciuta unicità e/o singolarità, con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;
- valore rilevante ("B"), laddove sussistano condizioni di compresenza di più beni costitutivi con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;
- valore distinguibile ("C"), laddove sussistano condizioni di presenza di un bene costitutivo con o senza prescrizioni vincolistiche preesistenti;
- valore relativo ("D"), laddove pur sussistendo la presenza di un bene costitutivo, sussista la presenza di vincoli (diffusi) che ne individuino una significatività;
- valore normale ("E"), laddove non è direttamente dichiarabile un valore paesaggistico;

e rispetto a ciascuno di essi (a meno dell'ambito "E") individua e articola gli indirizzi di tutela, da perseguire attraverso la pianificazione paesaggistica subordinata, che comprende anche la strumentazione urbanistica conforme al Piano.

Il territorio dell'area vasta NBO è interessato dagli ATE del PUTT/P riportati nella tavola del "contesto normativo".



## 7 Gli obiettivi strategici dei 4 pilastri

Le analisi di contesto e il processo di co-pianificazione tra il CPI e il PES, avviato a partire dalla stipula del Protocollo Quadro, ha consentito di individuare gli obiettivi strategici che possono essere incardinati su ognuno dei 4 pilastri in modo da consentire di erigere una “**piattaforma integrata di sviluppo**” del NBO, come quadro generale delle strategie del PSAV. L’individuazione degli obiettivi è avvenuta attraverso la sintesi di documenti prodotti sia dall’Ufficio di Piano che dalle componenti tecniche del PES<sup>6</sup>.

### 7.1 Gli obiettivi del pilastro ambientale e territoriale

Il *Programma per le Infrastrutture di Trasporto e Logistica* costituisce il supporto territoriale e infrastrutturale per lo sviluppo policentrico ed equilibrato del territorio connesso con le grandi dorsali europee. Tale programma sarà declinato e precisato dal PUMAV per il NBO.

La Puglia deve rafforzare la sua posizione al centro dello spazio euromediterraneo, area destinata a diventare di libero scambio, che lascia intravedere nuove possibilità di sviluppo legate alla logistica e ai servizi commerciali e finanziari alle imprese.

Il territorio della nuova provincia BAT deve diventare un punto di riferimento fondamentale della proposta di collegamento dei corridoi I e VIII così come previsto dal progetto interregionale che interessa le Regioni Campania, Basilicata e Puglia : Asse Bari – Napoli.

La capacità del territorio regionale di giocare un ruolo importante nello scenario nazionale ed internazionale è pertanto funzione della disponibilità di un efficace ed integrato sistema logistico e di mobilità, articolato su due obiettivi primari :

migliorare l’offerta di mobilità interna nell’intera area della BAT rispetto ai flussi di persone e di merci in spostamento nel territorio;

migliorare l’interconnessione del sistema territoriale locale con il resto del territorio regionale, nazionale/europeo ed internazionale (accessibilità regionale).

Di conseguenza, le priorità di intervento per il nostro territorio sono necessariamente legate a:

- Ottimizzazione e razionalizzazione delle reti esistenti, viarie e ferroviarie sviluppando le connessioni carenti o mancanti.
- Sviluppo di forme di mobilità sostenibile in particolare nelle maggiori aree urbane attraverso il massiccio ricorso al Trasporto Pubblico Locale per la disincentivazione del traffico privato.
- Organizzazione dei servizi, sia intermodali (merci) che di mobilità (persone), in forme efficienti ed integrate tra differenti modalità di trasporto e di operatori, distribuita su una rete di presidi logistici coordinati e complementari.

Tali priorità di intervento avranno l’obiettivo di incidere sulla competitività territoriale ed in particolare delle aree urbane dove sono concentrate la maggior parte delle risorse funzionali, economiche, sociali, culturali, e dove le opportunità di relazione, tra individui, gruppi, imprese, sono massime. Obiettivi Primari per la mobilità extraurbana sono:

- Strutture retroportuali e rete della logistica

---

<sup>6</sup> Il contributo operativo del partenariato economico e sociale costituito dalle associazioni aderenti al CNEL è stato prodotto sia attraverso la partecipazione ai Tavoli Tematici, sia attraverso alcune riunioni tecniche ed è stato successivamente sintetizzato in un *Documento di Sintesi* del 29 ottobre 2008, il quale fa parte integrante degli elaborati tecnici del processo di pianificazione strategica.

- Rete metropolitana per la mobilità interna con il recupero e la riqualificazione delle reti ferroviarie locali (ferrovie concesse e regionali).
- La scelta del Ministero delle Infrastrutture e Trasporti di finanziare la redazione di Piani della Mobilità urbani ed extraurbani (area vasta) è stata senz'altro lungimirante perché occorre soprattutto una strategia di pianificazione ed integrazione delle funzioni di trasporto e movimentazione delle persone e delle merci.

Il *Programma per l'Ambiente ed il Risparmio Energetico* finalizzato ad una migliore gestione delle risorse naturali persegue l'obiettivo di proporre un modello di governance territoriale volontario che, comunemente associato alle aree protette, viene trasferito ad un comprensorio – il nord barese/ofantino - articolato e caratterizzato da una pluralità di funzioni: tutela dell'ambiente, crescita economica e inclusione sociale; tale modello di governance rappresenta il paradigma per una nuova vision del territorio ispirata a criteri concettuali di diversità (ecologica, produttiva, umana) e spaziali di riequilibrio (tra aree interne ed aree costiere, tra centri e periferie, tra ambienti naturali ed antropici). Tale processo sarà in grado di innescare processi di uso sostenibile delle risorse nei processi produttivi nelle PMI con riduzione/mitigazione degli impatti diretti ed indiretti esercitati sulle componenti ambientali, nonché di favorire l'occupazione nei settori emergenti, nel rispetto delle vocazioni territoriali, comunque nei settori che operano in un'ottica di sostenibilità e valorizzazione delle risorse materiale ed immateriali.

Il *Programma per lo Sviluppo Urbano Sostenibile* parte dalla consapevolezza che nel nuovo "secolo urbano" le città sono il motore dello sviluppo e della innovazione produttiva, sociale e culturale dell'intero territorio europeo. Le città delle reti del terzo millennio, nella visione europea dello sviluppo territoriale, diventeranno nel prossimo futuro: centri di produzione della conoscenza e dell'innovazione, nodi di connessione tra reti locali e reti globali, motori dello sviluppo economico e poli di attrazione dei flussi materiali ed immateriali (merci, investimenti, talenti, creativi).

Le città medie costituiscono la carta non ancora giocata dall'Italia per uscire dal declino. La cultura urbana è ciò che abbiamo di peculiare e di inimitabile nella competizione mondiale. In essa il filo della tradizione si intreccia con le opportunità del cambiamento. Infatti, la società della conoscenza trova nella città la sua nuova fabbrica, come luogo di condensazione della creatività, come nodo locale della rete globale del sapere. Realizzare nuove politiche urbane è quindi una leva decisiva per la rinascita civile ed economica del Paese.

Eppure le aree urbane e metropolitane pugliesi costituiscono una delle risorse meno sviluppate ed utilizzate della regione, come confermano le valutazioni ripetutamente negative che queste ricevono nelle analisi a livello nazionale.

Il nuovo modello di sviluppo portato avanti dal PSAV, guidato dalla Sette Città Creative, si fonda sulla funzione delle città come motori di *cultura* e *conoscenza*. La creatività di coloro che vivono, che usano o che attraversano le città determinerà il futuro successo delle metropoli, consentendo ad alcune città di diventare "città capitali", anche se non collocate in posizioni centrali rispetto ai flussi tradizionali o se non in possesso di elevate risorse primarie, ma in grado di intercettare le energie di flussi, di persone e di capitali che attraversano il pianeta. L'armatura urbana europea di secondo livello — le piccole capitali — si delinea come annodata attorno a "città della cultura", nel senso di città non solo detentrici di risorse culturali profonde lasciate dal palinsesto della storia, ma anche produttrici di nuova cultura: le *culture-based competition cities* saranno, infatti, quelle città in grado di competere nel panorama internazionale attraverso la valorizzazione e la promozione della propria identità culturale, sia consolidata che in evoluzione.

E' un dato di fatto, confermato da tante analisi recenti, che i luoghi più vitali di sviluppo corrispondono alle città più ricche di competenze, attrattive di cervelli, sedi di brillanti università, disponibili alla sperimentazione e aperte alla convivenza di diversi stili di vita. Nell'economia moderna non basta introdurre la tecnologia nei processi produttivi tradizionali per produrre innovazione. Occorre coltivare la creatività dei processi sociali che danno luogo all'innovazione.

Le città devono diventare i capoluoghi della ricerca avanzata. L'ambiente urbano si presta ad ospitare le attività connesse alle frontiere tecnologiche: biotecnologie, tecnologie della comunicazione, scienze ambientali sono settori all'avanguardia e stanno determinando nuovi fenomeni nell'organizzazione dell'attività di ricerca ed in particolare nelle sue relazioni con l'economia e la società.

Esse sono caratterizzate da forti integrazioni tra diverse discipline, connessioni più ravvicinate tra ricerca di base e applicata, opportunità nella creazione di nuove imprese, forte domanda di giovani cervelli, ambiente sociale creativo e aperto alla sperimentazione.

La presenza di una buona università e di istituti di ricerca è la risorsa più preziosa per lo sviluppo locale. La creazione di centri di servizi e di una rete di laboratori per la innovazione ed il trasferimento tecnologico permetterebbe di trasferire i risultati della ricerca verso il tessuto produttivo e di introdurre nel contesto urbano un'attitudine alla sperimentazione, all'invenzione ed al confronto di posizioni diverse.

Tramite le connessioni della comunità scientifica, per sua natura globalizzata, l'università è il veicolo più importante di internazionalizzazione del territorio circostante. E di ciò hanno tanto bisogno le città che si aprono alla competizione mondiale e alle reti lunghe dei saperi.

il pilastro ambientale e territoriale persegue anche obiettivi per la qualità architettonica, poiché la qualità dello spazio fisico determina degli impatti positivi sul capitale sociale in termini di sentimento di appartenenza e di comunità; disponibilità alla partecipazione alla vita civile e sociale; cura, rispetto e responsabilità sociale; maggiore coesione sociale, disponibilità alla cooperazione; fiducia nelle Istituzioni.

Infine, vanno perseguiti obiettivi per potenziare il ruolo della città come nodo della rete globale. "la nuova "città mondo" si alimenta della ricchezza delle relazioni planetarie trasferendola al suo locale, ma è anche capace di produrre globalizzazioni dal basso, che consentono ad alcuni paesi del mondo di sentirsi meno soli, che consentono ad alcune comunità di reclamare la democrazia, che consentono ad alcune identità comuni di fare rete, di potenziare i ruoli in un network di città globali.

Le città nodo e le città porta sono oggi identità potenti, ma esistono anche "città Lilliput": piccoli nodi di comunità capaci, se interconnessi, di diventare nuovi centri di irradiazione delle culture e della democrazia.

Per queste ragioni crediamo che il nostro impegno debba essere quello di agire perché le città siano crocevia di culture e polo di irradiazione di una rinnovata società urbana, motori della globalizzazione positiva e dello scambio. Non più città consumatrici di suolo e produttrici di rifiuti, non più città che si espandono in una unica declinazione della loro forma: l'edilizia. Ma città in sintonia con il territorio, città capaci di interpretare di nuove forme, funzioni e tempi della natura e di immetterli nel progetto di futuro. Città più eco-sostenibili a minore "impronta": città non solo capaci di riciclare l'energia, ma addirittura di produrla.

La sfida per ogni sistema territoriale, sulla base delle proprie caratteristiche e vocazioni, è di riuscire a progettare il proprio futuro creando condizioni urbanistiche, sociali ed economiche per ritagliarsi il proprio spazio di assoluta eccellenza, valorizzando la propria unicità per essere una "piccola capitale".

## **7.2 Gli obiettivi del pilastro economico**

Il *Programma per il Riposizionamento Produttivo* dell'Area Vasta BAT dovrà essere finalizzato al rafforzamento delle PMI quale spina dorsale della economia europea : politica dei distretti produttivi e progetti di innovazione industriale (Cfr. Industria 2015), formazione, ricerca, innovazione, internazionalizzazione, informatizzazione. La piattaforma territoriale strategica Napoli – Bari costituisce una direttrice trasversale di fondamentale importanza per lo sviluppo del Mezzogiorno, basti pensare che essa ricomprende due aree che, da sole, rappresentano oltre il 40% della produzione meridionale. Sull'asse geo-economico Martina Franca – Bari – Barletta, infatti, si concentra il 16% della produzione meridionale.

Il Distretto industriale Nord Barese Ofantino, complessivamente, si caratterizza per una imprenditorialità diffusa: la presenza di un ampio sistema di imprese di piccole dimensioni nei vari settori economici contribuisce a configurare la zona come una delle più dinamiche della Puglia.

Esaminando più nel dettaglio il settore manifatturiero, si rileva l'importante presenza dei settori tessile - abbigliamento e calzaturiero (TAC) che contano complessivamente il 37% delle unità produttive locali ed occupano 60% degli addetti locali, denotando l'evidente vocazione produttiva del territorio: il livello di industrializzazione dell'area si colloca su posizioni medio - alte, con un indice di industrializzazione pari al 33% contro il 24% a livello regionale.

Non si può comunque non rilevare la fase di declino economico che caratterizza il territorio negli ultimi anni, dovuta ai fenomeni di riconversione produttiva indotti dalla globalizzazione dei mercati, la crisi del settore manifatturiero ha colpito principalmente quei settori industriali del territorio a basso valore aggiunto nelle aree dotate di un settore terziario poco sviluppato.

Nell'ultimo decennio nel territorio Nordbarese, infatti, sono stati persi oltre 4.000 posti di lavoro ed il tasso di occupazione si pone oggi significativamente sotto la media regionale pugliese e quella delle regioni meridionali.

Il riposizionamento competitivo ed il rilancio produttivo del sistema manifatturiero della BAT, pertanto, deve necessariamente prevedere politiche di sviluppo produttivo coraggiose, che puntino a riqualificare i settori industriali in crisi puntando sulla formazione – ricerca – innovazione – internazionalizzazione – marketing e promozione - informatizzazione delle imprese; potranno così crearsi nuovi settori produttivi nei settori del terziario avanzato e del quaternario, promuovendo servizi qualificati ed infrastrutture di supporto adeguate, così da ricollocare questo territorio tra i sistemi produttivi più competitivi del Mezzogiorno.

## **7.3 Gli obiettivi del pilastro sociale**

Il *Programma per l'Inclusione Sociale* dovrà perseguire una maggiore occupabilità mediante le politiche della "flessicurezza", che rappresenta l'equilibrio, principalmente definito dalle parti sociali attraverso accordi contrattuali collettivi, tra la flessibilità e la sicurezza dell'occupazione sul mercato del lavoro.

La politica di coesione comunitaria per il periodo 2007-2013 prevede un approccio programmatico strategico e un raccordo organico della politica di coesione con le strategie nazionali degli Stati membri. A tal fine, l'Italia ha presentato all'Unione Europea un Quadro Strategico Nazionale con l'obiettivo di indirizzare le risorse che la politica di coesione destinerà al nostro Paese, sia nelle aree del Mezzogiorno sia in quelle del Centro-Nord. La proposta italiana di Quadro Strategico Nazionale identifica le dieci priorità tematiche che articolano in obiettivi e strumenti di intervento le finalità della programmazione 2007-2013.

Tra i macro-obiettivi e le priorità tematiche, identificate nel percorso partenariale di formulazione del Quadro di sicuro interesse per il tema in questione è il macro obiettivo Accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale nei territori condizionano la capacità di attrazione e il potenziale competitivo.

Le condizioni di vita dei cittadini e l'accessibilità dei servizi costituiscono oggi ovunque il metro dello sviluppo.

Il documento strategico regionale ha l'obiettivo primario porre rimedio a quelle definite come le tre fragilità del sistema Puglia: le fragilità del contesto territoriale, le fragilità del sistema delle imprese, le fragilità della solidarietà sociale.

Per la prima volta matura la concezione che lo sviluppo socio-economico dei territori si possa perseguire attraverso una politica di investimento al settore delle politiche sociali, complementare e integrato agli investimenti produttivi.

Particolare attenzione e risorse vengono rivolti ai temi dell'integrazione socio-sanitaria, dei progetti territoriali e della crescita delle capacità e conoscenze professionali nei settori, cosiddetti, svantaggiati della popolazione.

Si tratterà di riqualificare, per la prima volta nella nostra Regione, sia gli interventi direttamente finanziati dal FSE (che questa volta avrà una sua autonomia di gestione) che gli interventi sociali collegati all'attuazione degli obiettivi del FESR, dalla riqualificazione urbana alla qualità sociale dei contesti territoriali.

#### **7.4 Gli obiettivi del pilastro istituzionale**

Il *Programma per la Governance Territoriale e la Cooperazione Interistituzionale* dovrà perseguire con forza il principio della Sussidiarietà Orizzontale e della Governance Democratica.

La recente riforma della costituzione italiana dell'art 118 del titolo V ha stabilito il contenuto dell'applicazione di questo principio. Esso infatti stabilisce che:

Stato, Regioni, Città metropolitane, Province e Comuni favoriscono la autonoma iniziativa dei cittadini, singoli e associati, per l'esercizio di funzioni di interesse generale, sulla base del principio di sussidiarietà.

I soggetti promotori e attuatori del PSAV del NBO dovranno definire un efficace modello per la *governance* dell'area vasta con specifiche regole sulla partecipazione democratica e sulle procedure attuative dell'amministrazione condivisa, al fine di garantire il coinvolgimento dei cittadini affinché essi vengano investiti di precisi poteri e responsabilità, senza alcuna rinuncia delle istituzioni ai loro poteri e doveri.

A questo fine, dovrebbero essere stabiliti principi operativi in ogni fase del processo di pianificazione strategica:

- il principio della informazione tempestiva (degli atti e delle decisioni prese) e dell'accesso ai documenti (anche per via telematica) sin dalle prime fasi di elaborazione;
- il principio della comunicazione bilaterale con riguardo alla elaborazione dell'agenda e del reciproco scambio di informazioni tra cittadini, associazioni ed istituzioni;
- il principio della consultazione nelle due fasi della progettazione e della decisione delle politiche, con l'obbligo delle istituzioni di ascoltare le proposte delle organizzazioni dei cittadini e delle associazioni, di dare loro un supporto tecnico ed organizzativo su queste proposte, di consultarli prima di prendere ogni decisione e di motivare le loro decisioni se queste differiscono dalla opinione espressa;

- il principio della partnership bilaterale durante la implementazione, che significa che tutti i partner (cittadini, istituzioni e altri partner privati o sociali) siano pienamente responsabili e con pari dignità;
- il principio della valutazione condivisa, che comporta che i risultati dell'attività delle organizzazioni civiche devono essere considerati come strumenti di valutazione delle politiche pubbliche.

Uno dei passi fondamentali per l'esercizio della *good governance* dovrà essere la stipula del **Patto per lo sviluppo dell'Area Vasta NBO e l'attuazione degli obiettivi strategici** e la conseguente definizione dell'Organismo Intermedio per la pianificazione strategica del NBO. La prospettiva del Patto per lo Sviluppo si svilupperà su tre linee strategiche:

- un programma di interventi per rafforzare le specifiche vocazioni produttive territoriali (moda, pietra, agroalimentare, edilizia, meccanica leggera, chimica, energia.....) in risposta alla crisi del settore manifatturiero dovuta ai fenomeni della globalizzazione;
- promuovere la qualità e l'attrattività dell'area (cultura, turismo, reti collettive, servizi pubblici e infrastrutture) favorendo la creazione di nuove economie che puntano sul terziario avanzato e sul quaternario;
- la definizione di progetti concreti capaci di assicurare crescita economica, equità sociale e sostenibilità ambientale.

## 8 Dalle Visioni guida alle Azioni Strategiche: risorse, criticità e immagini di territorio al futuro derivanti dai Tavoli Tematici

A seguito della costituzione del Partenariato Economico e Sociale con la stipula del Protocollo Quadro e dei successivi Protocolli Operativi, si è proceduto alla organizzazione dei Tavoli Tematici dedicati alle Città Creative. I Tavoli sono stati organizzati secondo il seguente calendario:

7. Tavolo sulla *Città della Ruralità*, tenutosi a Canosa di Puglia il 17 giugno;
8. Tavolo sulla *Città del Mare*, tenutosi a Trani il 18 giugno;
9. Tavolo sulla *Città della Produzione Tipica*, tenutosi ad Andria il 26 giugno;
10. Tavolo sulla *Città della Cultura*, tenutosi a Barletta il 27 giugno;
11. Tavolo sulla *Città della Moda*, tenutosi a Margherita di Savoia il 15 luglio;
12. Tavolo sulla *Città dello Spettacolo*, tenutosi ad Andria il 16 luglio

Per ognuno dei Tavoli Tematici è stato redatto un documento che contiene le prime diagnosi e prospettive di sviluppo così come emergono dalle analisi di settore effettuate dall'Ufficio di Piano, dal CTS e dal PES. Per ognuno dei temi sono stati individuati i "punti di forza" e i "punti di debolezza" di livello sovralocale, nonché sono state individuate le "Sfide", cioè i primi obiettivi di sviluppo e le azioni di sistema e di rete derivanti dalle analisi e dalla diagnosi. Il documento descrittivo è accompagnato da una **sintesi cartografica** che consente di "territorializzare" le risorse strategiche e le criticità e di individuare l'impatto territoriale delle azioni di sistema.

### 8.1 La Città della Ruralità

Essa è orientata a promuovere lo sviluppo rurale, la formazione di distretti rurali, la diversificazione produttiva e il mantenimento dei paesaggi rurali nell'ambito del *capitalismo di territorio*.

#### Punti di forza

- *Matrice agricola* del NBO: presenza di colture specializzate sia come orditura che traccia le direttrici di configurazione del paesaggio agrario che come sistema produttivo di elevata qualità e quantità (sistemi agrari del vigneto della valle dell'Ofanto, dell'ulivo delle colline di Andria e del grano delle Murge)
- Parco del fiume Ofanto come componente connotante il paesaggio
- Parco delle Murge come elemento strutturante l'identità dei luoghi
- Tratturi come elementi del "paesaggio della transumanza" e come principali connettori nel territorio rurale.

#### Punti di debolezza

- Espansione dei centri urbani con fenomeni di diffusione dell'insediamento che provoca indebolimento dei sistemi rurali;
- processi di proliferazione delle seconde case in area agricola;
- progressivo inurbamento a favore dei centri urbani maggiori con fenomeni di abbandono e parcellizzazione degli agri produttivi.

#### Sfide: obiettivi di sviluppo e azioni di sistema e di rete

##### 1. Incremento della produttività e della competitività sui mercati dei prodotti agricoli, articolata in:

- politiche e azioni per l'incremento della produttività e potenziamento del sistema delle masserie e dei borghi rurali come nodi della produzione;

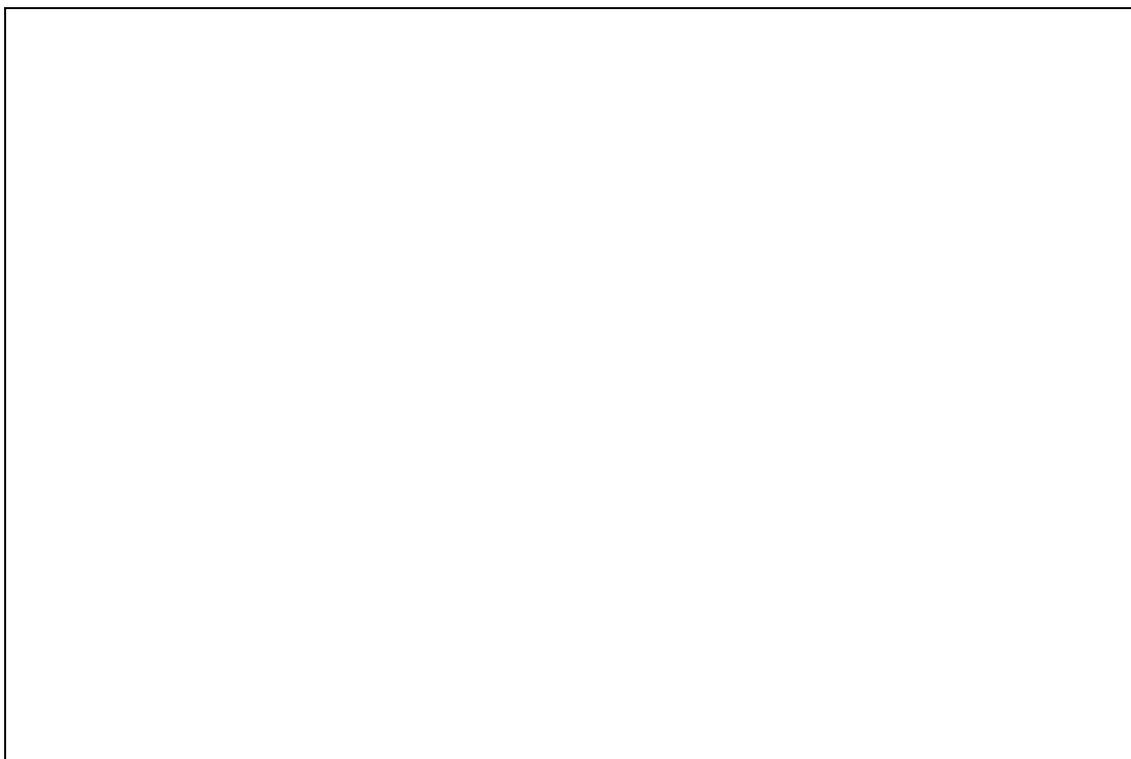
- politiche di incremento della competitività anche attraverso partenariati con l'Università e i centri di ricerca.

**2. Politiche per il mantenimento dei paesaggi rurali e integrazione delle scelte nel campo della tutela, valorizzazione e fruizione del patrimonio culturale territoriale**, articolate in:

- tutela, valorizzazione e comunicazione dei valori dei paesaggi rurali della vite, dell'ulivo e dei cereali;
- azioni di connessione e integrazione dei paesaggi protetti;
- fruibilità dei tratturi come elementi del "paesaggio della transumanza" e come principali connettori dei nodi del territorio rurale;
- azioni di sistema e specializzazione dei centri dell'incastellamento feudale Normanno-Svevo;
- potenziamento delle attività di studio e di ricerca sui temi della ruralità;
- fruizione dei paesaggi rurali attraverso la progettazione di tratte ferroviarie dedicate alla mobilità turistica.

**3. Promozione dello sviluppo rurale e formazione dei distretti**, articolate in:

- azioni per la realizzazione di un "Centro della ruralità" per la gestione e formazione dei distretti rurali anche attraverso partenariati con le Università e i centri di ricerca;
- incremento del regime di multifunzionalità dello spazio rurale anche in chiave turistica e di armatura di tutela e valorizzazione del territorio attraverso azioni per il potenziamento e la messa a sistema dei borghi rurali e delle masserie con i valori paesaggistici delle colture del grano della vite e dell'ulivo, la presenza dei centri normanno-svevi, etc.



## 8.2 La Città del Mare

Essa, a partire dalla fruizione del mare e dalla valorizzazione integrata delle risorse costiere ecologiche, turistiche, infrastrutturali e produttive, è in grado di produrre nuovi *progetti di territorio*.

### Punti di forza

- Posidonieti come sistemi ambientali marini protetti
- Paesaggio protetto delle saline come componente connotante l'identità dei luoghi
- Centri storici costieri di cultura normanno-sveva come attrattori turistici
- Bacino balneare e termale di Margherita di Savoia come attrattore specializzato per la fruizione turistica del mare
- Presenza di porti turistici molto prossimi ai centri storici e alle risorse ambientali di maggiore rilievo (Trani e Bisceglie) con specifico riconoscimento da parte del mondo del diporto velico per entrambe le strutture (Trani per l'ambiente urbano di riferimento, Bisceglie per i servizi offerti)
- Porto di Barletta come porta principale d'accesso del sistema delle reti transfrontaliere da Oriente
- Diffusione della marineria da pesca e presenza del mercato ittico a Bisceglie
- Corridoio multimodale di attraversamento del sistema costiero (rete viaria e ferroviaria principale).

### Punti di debolezza

- Pressione dei centri urbani e delle strutture turistico-ricettive con fenomeni di diffusione dell'insediamento che provoca pressione con conseguente indebolimento del sistema ambientale costiero;
- fenomeni di arretramento costiero diffuso che riducono le risorse territoriali disponibili;
- artificializzazione delle aree costiere (aree residenziali, commerciali, di servizio ed estrattive) nell'area compresa tra Trani e Barletta e tra Barletta e la foce dell'Ofanto;
- eccessiva compresenza di attività portuali commerciali e diportistiche nel porto di Barletta che rischia di ridurre ulteriormente la qualità dell'offerta

### Sfide: obiettivi di sviluppo e azioni di sistema e di rete

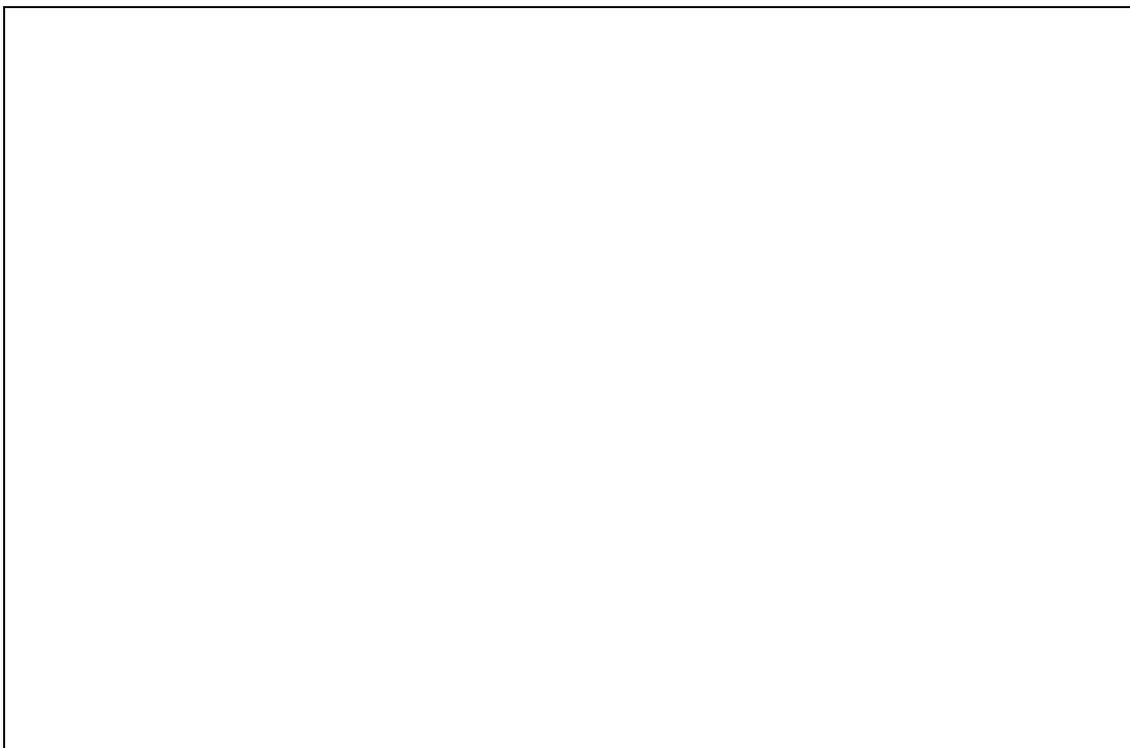
#### 1. Politiche di potenziamento dell'uso delle risorse del mare con l'incremento delle capacità di distrettualizzazione e di integrazione, articolate in:

- potenziamento delle attività tradizionali delle marinerie e azioni di sistema per la costruzione di un distretto della pesca;
- specializzazione e integrazione della filiera del sale;
- politiche di specializzazione dei singoli porti del sistema per la messa in rete dei porti commerciali regionali e dei porti turistici (commerciale e passeggeri a Barletta, diporto a Trani, Bisceglie, Margherita di Savoia, marineria commerciale diffusa con nodo commerciale a Bisceglie);
- potenziamento del sistema di connessione dei luoghi della produzione e del commercio e dei nodi di trasporto.

#### 2. Politiche di fruizione del mare attraverso la costruzione di un sistema a rete per la diversificazione dell'offerta turistica e per la costruzione di economie di scala nella realizzazione dei servizi al turismo, articolate in:

- riqualificazione delle coste e potenziamento delle attività balneari in un'ottica di sistema;
- fruizione compatibile dei posidonieti per l'elevato valore ambientale;

- conservazione e valorizzazione del paesaggio delle saline come alimentatore della qualità turistica;
- potenziamento e specializzazione dei porti turistici per l'accesso alle risorse e ai servizi del sistema anche attraverso i programmi di innovazione per i Servizi innovativi per la portualità turistica;
- incremento dei servizi turistici e della ricettività nei centri costieri di cultura normanno sveva;
- azioni per il potenziamento della specializzazione del porto di Barletta per il traffico passeggeri e politiche di sistema con i porti turistici;
- completamento e miglioramento della rete viaria principale per l'accessibilità alla costa e al mare;
- fruizione del mare attraverso la progettazione di tratte ferroviarie dedicate alla mobilità turistica.



### 8.3 La Città della Produzione Tipica

E' mirata alla promozione della produzione tipica come fattore di eccellenza territoriale, alla costituzione dei distretti agroalimentari di qualità e dei marchi delle aree locali di pregio nell'ambito della *soft economy*.

#### Punti di forza

- Elevata produzione di qualità nei settori vitivinicolo, olivicolo, e dei cereali
- Diffuse produzioni tipiche riconosciute con marchi di qualità (carciofo di San Ferdinando, percoca di Canosa, etc.)
- Saline di Margherita di Savoia tra le più importanti d'Italia per qualità e produttività
- Attività di estrazione e modellazione delle Pietre di Trani come attività radicata nel territorio e configurante i centri storici
- Attività di promozione e divulgazione svolte dalla Fiera Nazionale del Carciofo Mediterraneo che si svolge a San Ferdinando di Puglia

#### Punti di debolezza

- espansione dei centri urbani con fenomeni di diffusione dell'insediamento che provoca indebolimento dei sistemi agricoli tipici
- riduzione delle aree produttive a causa della diffusione della residenza in area agricola e dello spopolamento delle campagne
- parcellizzazione della proprietà agricola e indebolimento del mercato delle produzioni tipiche.

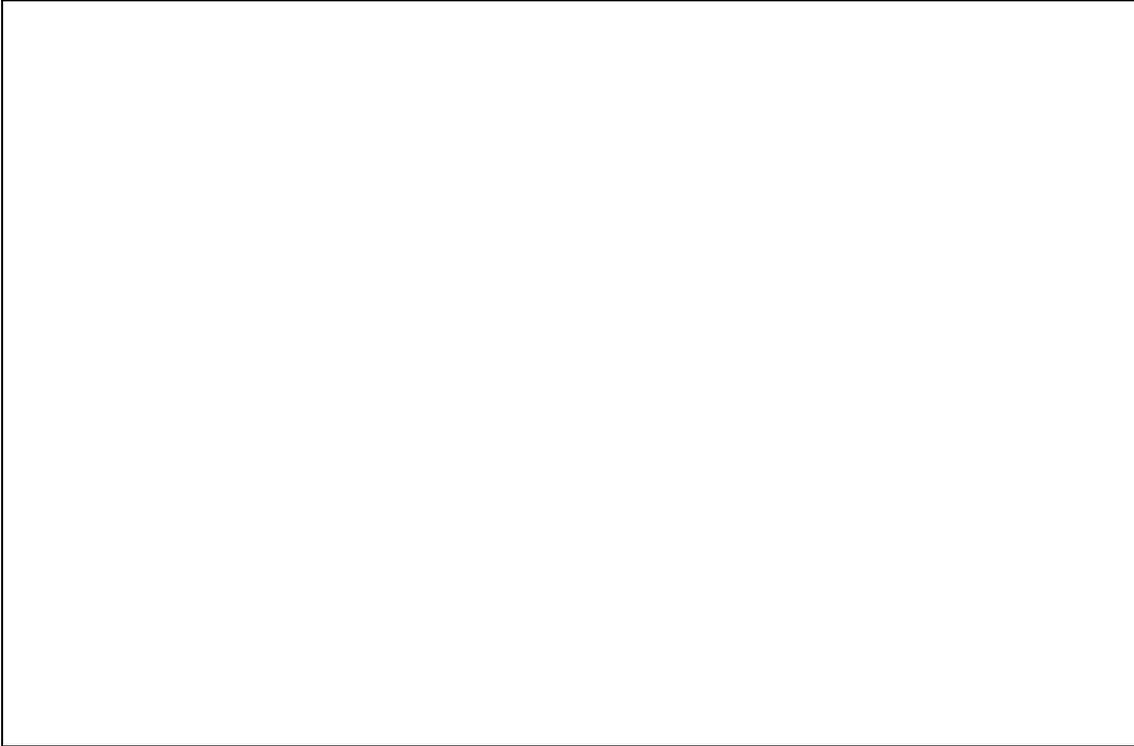
#### Sfide: obiettivi di sviluppo e azioni di sistema e di rete

##### 1. Promozione della produzione tipica attraverso politiche e azioni che contemplino il radicamento delle specializzazioni ai territori, articolate in:

- azioni di branding sulla produzione agricola e agroalimentare (vino, olio, pane, ortaggi, formaggi, conserve);
- azioni di branding sulle produzioni legate alle risorse dei luoghi (estrazione e lavorazione delle "pietre di Trani" e produzione delle saline di Margherita di Savoia);
- politiche per la formazione, lo studio e la ricerca per la valorizzazione dei prodotti tipici anche attraverso il trasferimento di nuove tecnologie;

##### 2. Politiche di distretto e di apertura internazionale, articolate in:

- internazionalizzazione delle produzioni tipiche agroalimentari e relative politiche di potenziamento locale dei sistemi produttivi (nodo di San Ferdinando di Puglia);
- azioni di gestione e promozione dei distretti agricoli mirate alle produzioni tipiche (cfr. "Centro di Ruralità" previsto dalla Città Creativa della Ruralità)
- potenziamento della rete viaria principale per l'interconnessione tra i centri per favorire politiche di distretto e di filiera.



## 8.4 La Città della Cultura

Essa è fondata sulla valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio, sulla costituzione di distretti culturali e turistici, sulla promozione dell'identità e sull'attivazione di forti filiere di formazione, ricerca e produzione culturale nell'ambito dell'*economia della cultura*.

### Punti di forza

- Castel del Monte come uno degli elementi focali della riconoscibilità culturale del territorio NBO (riconoscimento UNESCO)
- Territori a forte continuità storico-insediativa dalla preistoria all'età moderna come risorse per lo sviluppo culturale dell'area (dolmen di Bisceglie, aree archeologiche di Trinitapoli e Canosa, Trani e Canosa centri storici "a vita continua", luoghi delle battaglie dell'antichità, etc.)
- Centri storici come palinsesti complessi dell'insediamento storico del NBO
- Vitalità culturale di Barletta con forti proiezioni internazionali
- Parco fluviale dell'Ofanto come componente connotante il paesaggio culturale
- Parco delle Murge come elemento strutturante l'identità storica dei luoghi
- Riserva delle Saline di Margherita di Savoia come luogo dell'uso storico delle risorse del mare
- Tratturi come elementi della cultura rurale nell'ambito delle risorse "sociali e simboliche" del territorio
- Porto di Barletta come porta principale d'accesso del sistema delle reti transfrontaliere da Oriente

### Punti di debolezza

- Prossimità del patrimonio culturale ad infrastrutture di trasporto e ad aree in trasformazione con potenziale impatto negativo sulla conservazione del patrimonio stesso (in particolare dolmen di Bisceglie e autostrada, aree di trasformazione nei pressi del parco archeologico di Canosa, etc.)
- Grandi servizi invasivi per il divertimento e lo svago che possono snaturare l'identità rurale e culturale del paesaggio.

### Sfide: obiettivi di sviluppo e azioni di sistema e di rete

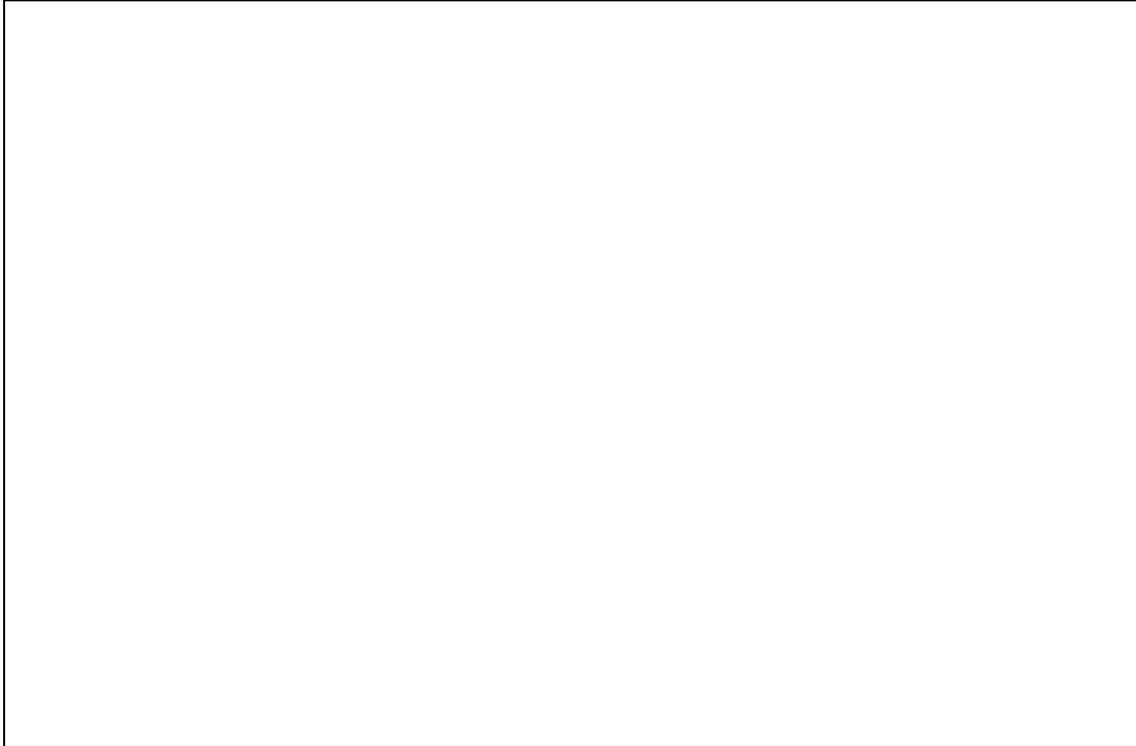
#### 1. Valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio attraverso azioni che mirino all'incremento della fruizione compatibile e del turismo relazionale, articolate in:

- tutela, valorizzazione, fruizione e comunicazione dei paesaggi protetti;
- tutela e potenziamento delle politiche di fruizione delle aree archeologiche di rilevanza regionale anche attraverso partenariati istituzionali e di ricerca e la prospettiva di un riconoscimento di livello nazionale e internazionale (UNESCO ad es.);
- fruizione e messa in rete dei tratturi come monumenti della storia economica e sociale;
- politiche per la formazione, lo studio e la ricerca per la valorizzazione del patrimonio culturale;
- realizzazione di parchi tematici per il tempo libero capaci di fungere anche da servizi di *edutainment* per le eccellenze culturali dell'area (es. parco tematico archeologico di Canosa), integrati con servizi alla residenza e ricettività.

#### 2. Politiche di distrettualizzazione culturale e turistica e di filiera per la promozione dell'identità e della produzione culturale, articolate in:

- potenziamento dei servizi per la fruizione turistica in un'ottica di rete con le risorse del mare (cfr. Tavolo Tematico Città Creativa del Mare);

- potenziamento degli itinerari della cultura Normanno-Sveva anche attraverso l'aumento della ricettività e la creazione di una rete di servizi per la fruizione di tutto il patrimonio "provinciale";
- fruizione dei luoghi dell'arte e delle risorse culturali locali attraverso l'incremento delle connessioni con il porto di Barletta e la progettazione di tratte ferroviarie dedicate alla mobilità turistica.
- Potenziamento della proiezione internazionale delle attività culturali delle città
- Azioni di potenziamento del *cultural branding* e del milieu creativo.



## 8.5 La Città della Moda

E' mirata al potenziamento, alla riqualificazione e alla innovazione competitiva del distretto della moda, del tessile e del calzaturiero, incrementando le azioni di marketing e di internazionalizzazione sui *mercati di qualità*.

### Punti di forza

- presenza di alcune specializzazioni (abiti da sposa, intimo e scarpe da lavoro) che resistono all'aggressione dei mercati emergenti
- produzioni industriali artigianali di Barletta di buona qualità e diffusione nazionale
- rilevanza dell'indotto dell'abbigliamento sui territori comunali prossimi a Barletta (in particolare Canosa di Puglia, Andria e Bisceglie).

### Punti di debolezza

- esternalizzazione del sistema produttivo a discapito dei processi di distrettualizzazione, introdotta per favorire la riduzione dei costi di produzione
- prodotti e processi a basso contenuto di innovazione
- situazioni di agglomerazione non supportati da politiche di distretto
- presenza di sacche di contraffazione di marchi di livello nazionale e di sommerso
- difficoltà sul mercato per i prodotti del tessile, della maglieria e delle scarpe di "mercato fino" di Trani
- competitività giocata solo sul basso costo dei prodotti e del lavoro
- basso livello del capitale umano e della formazione professionale

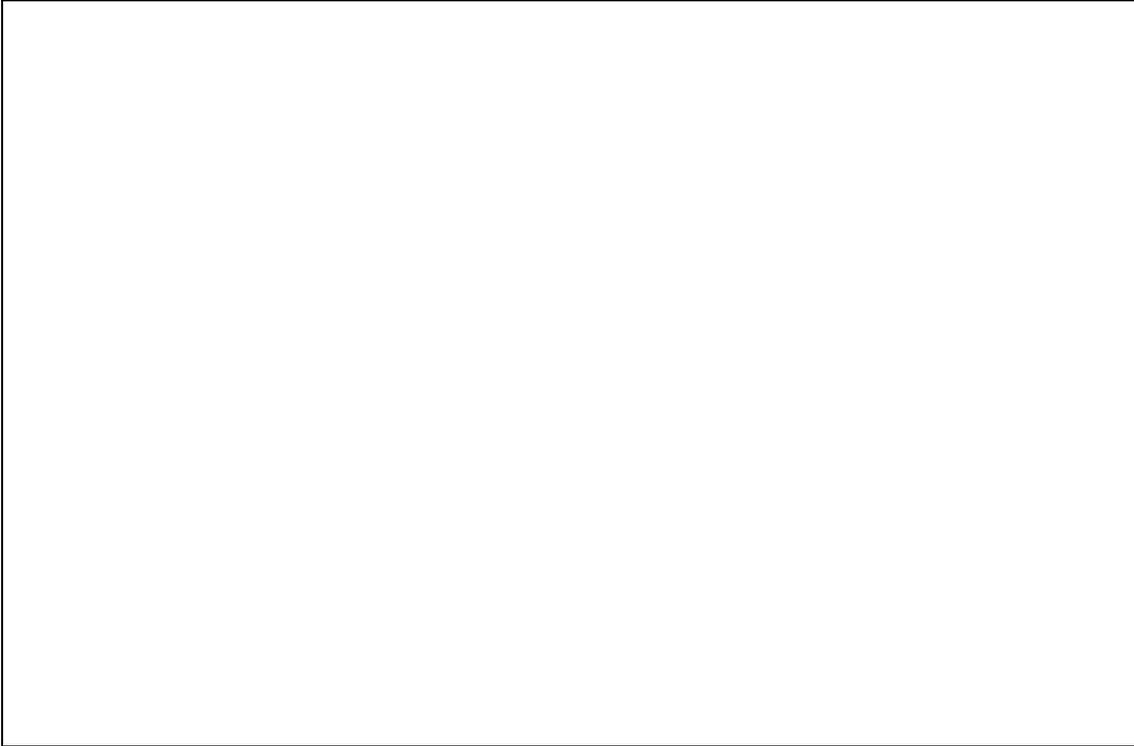
### Sfide: obiettivi di sviluppo e azioni di sistema e di rete

#### 1. Potenziamento del distretto della moda, attraverso politiche e azioni che leghino le attività produttive al contesto territoriale, articolate in:

- potenziamento e interconnessione delle filiere e delle specializzazioni produttive relative alla maglieria, all'intimo e alla lingerie
- interconnessione delle produzioni e delle filiere e potenziamento dei servizi per la promozione dell'intero distretto della moda
- attività di studio e di ricerca per l'innovazione, la valorizzazione e la promozione della produzione del distretto della moda
- porto di Barletta come Porta logistica per i prodotti dell'abbigliamento
- completamento e miglioramento della rete viaria principale per l'accessibilità del distretto produttivo ai mercati.

#### 2. Marketing e internazionalizzazione del prodotto locale, articolato in:

- servizi metropolitani per il branding, la promozione e l'internazionalizzazione del distretto con politiche diversificate in relazione alle singole tipologie di prodotto (scarpe, tessile, maglieria, intimo e lingerie, abiti da sposa)



## 8.6 La Città dello Spettacolo

E' orientata alla produzione di eventi culturali di rilevanza internazionale, alla infrastrutturazione del territorio orientata al *loisir* e all'*edutainment* nell'ambito della *experience economy*.

### Punti di forza

- eventi consolidati che si richiamano alla storia e alle tradizioni dei luoghi (Disfida di Barletta, ricostruzione storica della battaglia di Canne)
- eventi culturali connessi con luoghi specifici che sono diventati emblema dell'evento stesso (Festival dei Mondi a Andria e Castel del Monte, i Dialoghi di Trani)
- forte riconoscibilità delle identità medievali dei centri storici come premessa alla possibile localizzazione di spettacoli dal vivo e cinematografici supportata da buoni collegamenti viari

### Punti di debolezza

- *non rilevati in questa fase*

### Sfide: obiettivi di sviluppo e azioni di sistema e di rete

#### 1. Incremento della produzione di cultura in termini di rievocazioni storiche, eventi, location, festival, articolato in:

- branding e interconnessione del Festival "Castel dei Mondi" e della Disfida di Barletta e degli altri centri della cultura normanno-sveva;
- potenziamento degli approdi turistici e dei servizi a terra;
- specializzazione del porto di Barletta per il traffico passeggeri;
- completamento e miglioramento della rete viaria principale per l'accesso ai luoghi degli spettacoli;
- potenziamento della rete di mobilità per la connessione con gli hub aeroportuali.

#### 2. Costruzione di un programma per l'incremento della produzione multimediale, articolata in:

promozione e coordinamento delle iniziative presenti, ed eventualmente da progettare, attraverso l'istituzione di un organismo culturale preposto all'organizzazione, produzione, gestione delle iniziative che facciano dei siti storico artistici e archeologici della BAT sedi di manifestazioni di prestigio nazionale e internazionale.



## 9 Gli scenari di sviluppo del Nord Barese Ofantino

Ai fini del consolidamento della *vision* del Piano attraverso l'integrazione delle Sette Città Creative e dell'integrazione degli obiettivi strategici con la programmazione regionale 2007-13 si è proceduto alla definizione delle Macro-Azioni Strategiche riferite agli Assi del DSR 2007-13 della Regione Puglia in modo da "territorializzare" la strategia generale in esso contenuta.

La finalità è quella di anticipare la diagnosi in modo da contribuire in maniera operativa alla definizione del DUP regionale già nella fase di redazione del PSAV, in modo da avere fin dall'inizio dei *feed-back* operativi da parte degli organismi regionali e in sede di Tavolo Interistituzionale.

Il processo di costruzione delle strategie regionali è stato avviato attraverso la simulazione di **3 Scenari Tendenziali** che caratterizzano le città capoluogo del sistema NBO (Barletta, Andria e Trani) e le loro relazioni con gli altri Comuni (anche a livello sovralocale), a cui è stato aggiunto lo **Scenario Programmatico** delle "interdipendenze selettive", cioè dell'azione di sistema dei contesti territoriali in una logica cooperativa di area vasta.

### 9.1 Scenario 1. Barletta città-cerniera

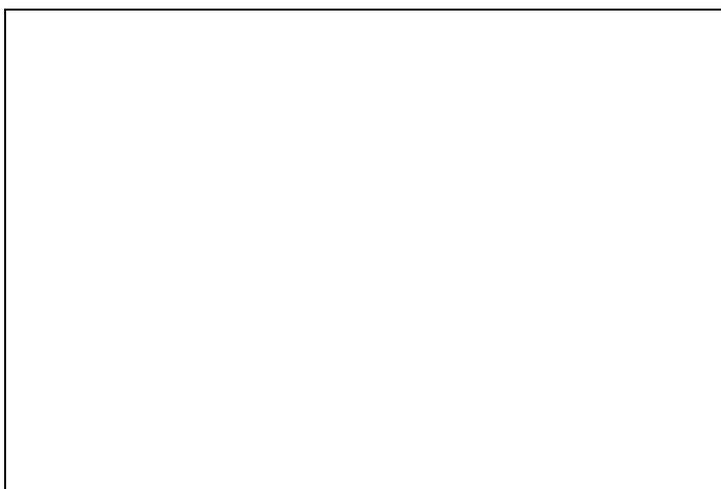


Il primo Scenario mostra il ruolo di Barletta come "città-cerniera" del sistema costiero che parte da Bari e si protende verso nord lungo il Corridoio Adriatico. L'adesione del Porto di Barletta all'Autorità Portuale del Levante rafforza tale ruolo di nodo di una armatura di mobilità costiera e chiede interventi che potenzino la funzione di *territorio urbano di snodo*, così come definiti dal Quadro Strategico Nazionale 2007-13. Barletta, quindi, nel nuovo sistema multipolare del Nord Barese Ofantino costituisce un sistema città-territorio che ha la capacità di fungere da "commutatore" tra i grandi flussi marittimi verso i Balcani e costieri lungo la costa adriatica e i territori locali, soprattutto nel raccordo con la direttrice Bari-Napoli. Tale funzione di commutatore di flussi deve tradursi nella localizzazione di aree attrezzate per tale scopo, anche attraverso politiche intercomunali per l'individuazione delle aree idonee. Di particolare rilevanza appare l'individuazione di una "piattaforma logistica" che coinvolga attraverso

opportune specializzazioni i territori di Barletta, Andria e Bisceglie con connessioni fino a Manfredonia a nord e Molfetta a sud.

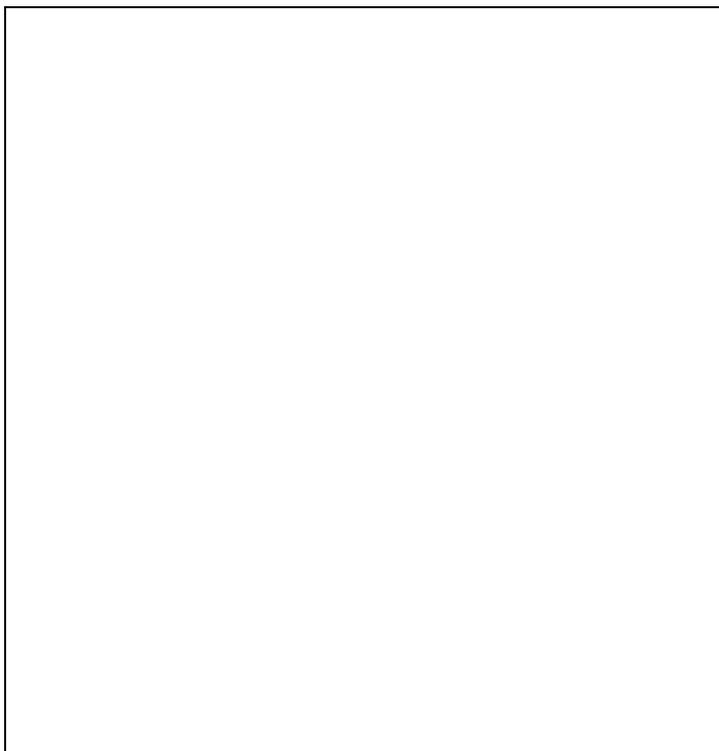
La stessa natura di città-snodo chiede di potenziare il ruolo di “ambiente innovatore” attraverso politiche di attrattività e innovazione, anche attraverso il potenziamento della ricerca.

## **9.2 Scenario 2. Andria città-territorio**



Lo scenario entro cui agisce Andria come elemento centrale e identitario è quello di nodo forte della città rurale a rete che coinvolge San Ferdinando, Canosa, Minervino e Spinazzola. Tale scenario non si limita a definire relazioni funzionali tra i centri legate all’attività agricola o alla presenza di potenti componenti del paesaggio naturalistico (Parco delle Murge e Ofanto), ma chiede interventi per il rafforzamento di un nuovo modello di sviluppo. I più recenti principi dello sviluppo rurale, infatti, guidano i territori locali a rivedere il modello insediativo dalla dispersione urbana verso una città-rete che mette in comune alcuni servizi rango superiore legati alle vocazioni e alle eccellenze. Anche nel settore dell’insediamento urbano, lo scenario richiede una forte innovazione del modello residenziale verso una stretta relazione con il territorio extra-urbano, assegnando funzioni residenziali e ricettive all’intero territorio nel rispetto della qualità del paesaggio e delle risorse culturali.

### 9.3 Scenario 3. Trani città-hub



Il terzo scenario mostra la vocazione di Trani di essere una centralità non centripeta che non si sviluppa per addensazione, ma per connessione di area vasta. La sua identità culturale, infatti, la candida ad essere un centro della nuova armatura culturale e di ricerca di cui la costituenda Provincia necessita. Non si tratta di replicare il modello di decentramento universitario fin qui realizzato nel Paese, ma di innovarlo profondamente nella direzione di un forte radicamento sul territorio attraverso le attività di ricerca e sviluppo, attraverso le attività di *spin-off* e di incubazione d'impresa.

La presenza di attività di formazione e ricerca non può essere distribuita sul territorio con un rapporto unidirezionale con le Università esistenti, disperdendo le forze e indebolendo gli effetti, ma deve poter contare sulla presenza di un *hub* che smisti tutte le relazioni, che faccia da centro di servizi e di spesa e che agevoli la localizzazione sul territorio delle attività, anche attraverso l'uso delle ICT. In questo modo Trani, piuttosto che agire nei confronti del suo territorio di prossimità, configgendo con gli altri centri, agisce sull'intero territorio dell'area vasta estendendo il suo ruolo attraverso la specializzazione della sua identità culturale e della sua attrattività turistica.

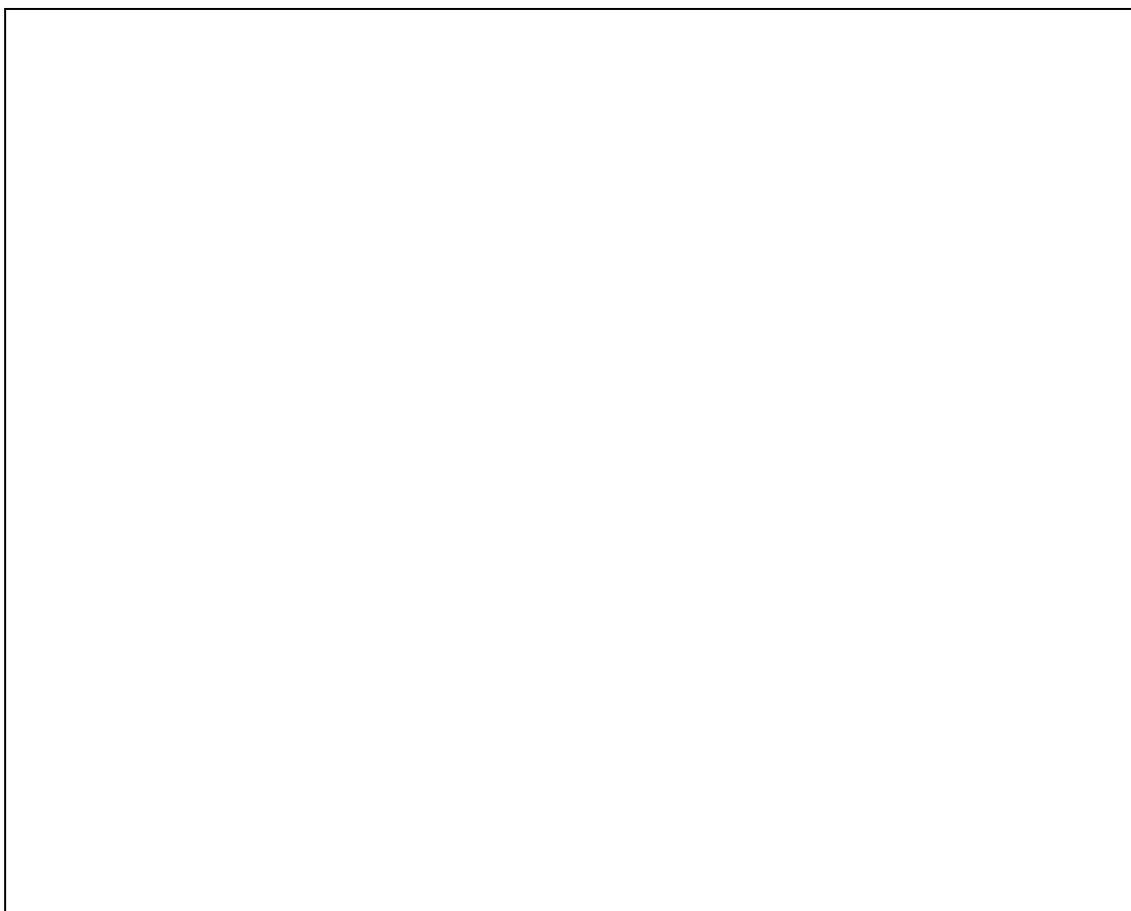
### 9.4 Lo Scenario delle interdipendenze selettive. Sette Città Creative per un territorio-rete

I tre Scenari non agiscono separatamente, ma si fondono nello “scenario programmatico” in cui dovranno agire le interdipendenze selettive tra le diverse “identità di città” che i tre capoluoghi mettono a servizio dell'intero territorio.

Lo Scenario programmatico del “**Territorio-Rete**” sorregge la *vision* del Piano Strategico di Area Vasta e funge da integratore delle funzioni e delle specializzazioni tra le città e da selettore delle politiche e degli interventi per perseguire gli obiettivi di competitività, coesione e connessione che la nuova provincia ambisce a perseguire.

Per l'area vasta del Nord Barese Ofantino e nello scenario della nuova Provincia BAT, una risorsa potente del progetto di futuro che il PSAV intende costruire è sicuramente la declinazione della nuova "**economia arcipelago**"<sup>7</sup>, in cui al conflitto tra la predominanza del locale e la regolamentazione – talvolta l'arroganza – del globale si sostituisce la coerenza e la potenza delle *interdipendenze*. Il PSAV "Vision 2020" fonda il proprio modello di sviluppo in maniera esplicita su un capitalismo fondato sul valore di un **territorio-rete** che coopera piuttosto che su un territorio-zone che confligge: competitività vs competizione, sviluppo e qualità vs crescita e consumo.

La questione centrale delle politiche di sviluppo integrato del PSAV, quindi, sarà orientata ad agire in termini di "messa a sistema" che possa garantire il rafforzamento – o la creazione – di reti e armature territoriali, a partire da *luoghi forti*, *cluster* e *piattaforme* attualmente esistenti nel Nord Barese Ofantino e sulle quali sono già state attivate politiche di valorizzazione e che necessitano di rafforzare le proprie reti di relazione locale e sovralocale, intercettando e rafforzando le filiere produttive, le filiere turistiche, i sistemi formativi e le reti di trasporto in un'ottica di area vasta.



---

<sup>7</sup> Sul valore territoriale di un'economia arcipelago a rete si veda P. Veltz, *Mondialiation, villes et territoires*, Paris, Puf, 1996, concetto poi ripreso anche in successivi volumi.

## 10 Azioni strategiche e progetti prioritari per la competitività e la coesione del Nord Barese Ofantino e contributo alla Programmazione Regionale 2007-13

Le **analisi di contesto** e le **sfide per lo sviluppo** individuate dall'Ufficio di Piano e dal CTS e sottoposte ai Tavoli Tematici sono state discusse e approfondite dal Comitato Interistituzionale nella seduta del 25 luglio 2008. A partire da tale pratica tecnica e partenariale sono state elaborate le Macro-Azioni di sistema e di rete, trasversali rispetto alle visioni proposte dalle Sette Città Creative, che necessitano dell'attivazione di strategie di area vasta e che si configurano come "**progetti prioritari**" per la competitività e la coesione del Nord Barese Ofantino nell'ambito delle strategie di sviluppo della Regione Puglia. Le Macro-Azioni sono state sottoposte alla valutazione e validazione del CPI che ne ha sposato la strategia selettiva e di complementarità. Per ognuna delle Macro-Azioni di sistema e di rete è stata individuato il possibile riferimento e coerenza con i Fondi Strutturali 2007-13 in modo da contribuire in maniera sostantiva alla definizione del DUP della Regione Puglia. Per ognuna delle linee di intervento si è anche verificata la coerenza con le "Sette Città Creative" della visione guida del PSAV Vision 2020.

Le azioni, infine, fungono da **selettori** per la definizione dei progetti che il partenariato istituzionale e socio-economico proporrà a valle delle Macro-azioni o in integrazione e complementarità.

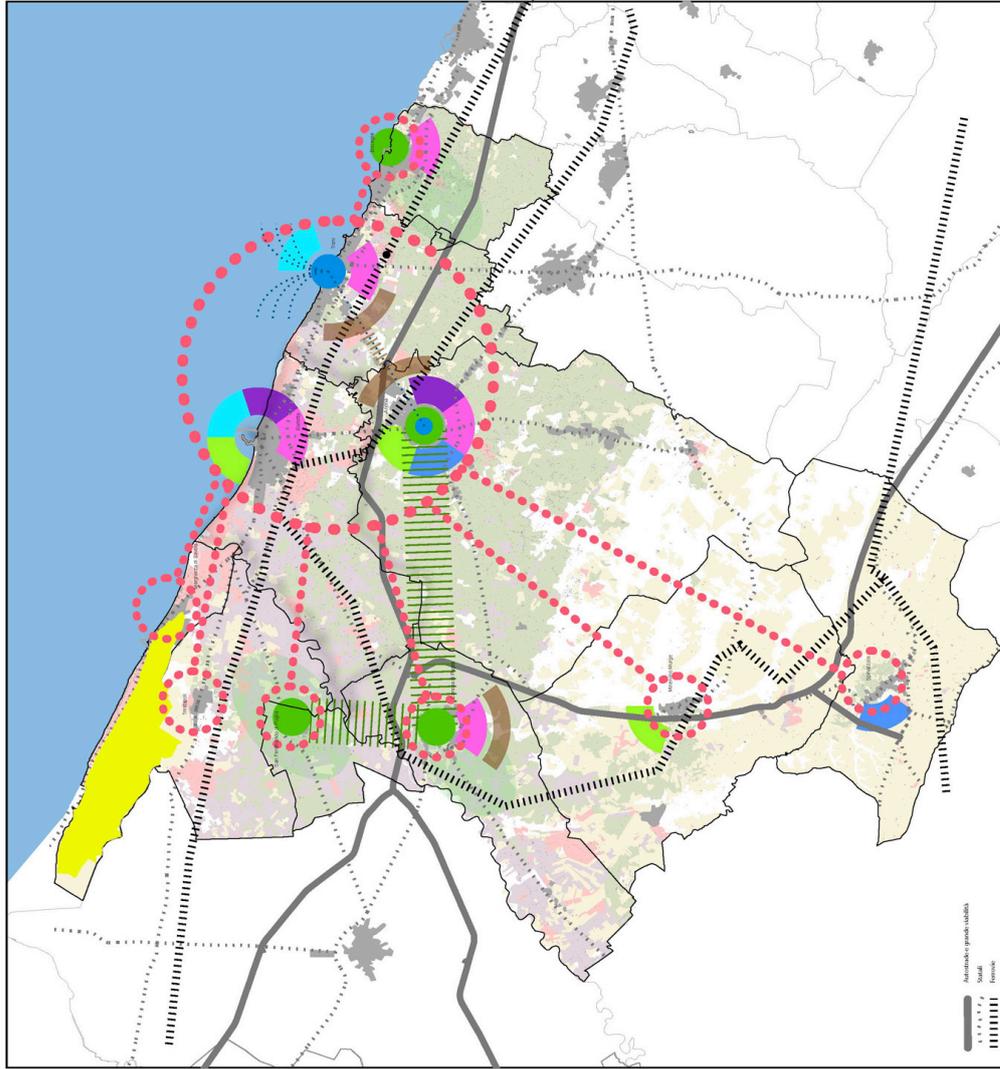
### 10.1 Asse I – "Formazione"

Per quanto riguarda l'Asse formazione la Regione Puglia ha elaborato indirizzi che ne attribuiscono la competenza al livello regionale. In questa fase non si sono quindi individuate specifiche azioni di sistema, rimandando ad un successivo momento negoziale la loro individuazione per supportare l'elevazione dei profili di formazione e capacità dei soggetti locali.

### 10.2 Asse II - "Ricerca e innovazione"

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS							
							Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
II.1 Attivazione di poli di ricerca decentrati finalizzati alla ricerca di base, alle attività di sviluppo e sperimentazione nella PMI	Trani nodo centrale della rete di ricerca diffusa sul territorio	II			I (1.1)								

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
II.2 Impiego di nuove tecnologie, azioni di <i>branding</i> e attività di ricerca e sperimentazione di processi innovativi per l'internazionalizzazione dei prodotti tipici agricoli e agroalimentari.	Aree della produzione vitivinicola dei comuni di Barletta, Canosa di Puglia, Andria, Trinitapoli, Minervino Murge, San Ferdinando di Puglia, Trani; aree della produzione cerealicola dei comuni di Andria, Spinazzola e Minervino Murge; aree della produzione olivicola e olearia dei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Trani, Minervino Murge; area della produzione ortofrutticola di qualità di S. Ferdinando di Puglia, Canosa di Puglia e Bisceglie.	II			I (1.1)								
II.3 "Centro della ruralità multipolare", per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l'innovazione tecnologica	Andria, Canosa di Puglia, San Ferdinando di Puglia, Bisceglie (la progettazione operativa dovrà individuare l'articolazione ottimale che eviti le ridondanze e riduca i costi)	II			I (1.1)								
II.4 Attività di ricerca e impiego di nuove tecnologie per l'internazionalizzazione e l'incremento della produzione dei prodotti del distretto della moda	Aree del tessile di Barletta e Andria, Minervino Murge; area della maglieria di Andria e Barletta; aree della lingerie e intimo nei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia e Trani; aree della produzione di scarpe nei comuni di Barletta e Trani; Andria e Spinazzola per gli abiti da sposa	II			I (1.1)								
II.5 Attività di sviluppo sperimentale e all'innovazione dei processi di produzione e commercializzazione del sale	Margherita di Savoia	II			I (1.1)								
II.6 Azioni per l'incremento degli investimenti in innovazione nel settore della estrazione e lavorazione di lapidei anche attraverso partenariati con centri di ricerca e design	Trani, Andria, Canosa di Puglia	II			I (1.1)								
II.7 Infrastrutturazione digitale e potenziamento dei servizi e dei contenuti digitali per l'interconnessione tra la "Città Capoluogo Multipolare" (Andria, Trani, Barletta) e i centri minori della costa e dell'interno per la dotazione di servizi e il potenziamento dell'offerta di città	Tutti i comuni	II			I (1.2) (1.3) (1.4) (1.5)								



**Risorse strategiche e sfide per lo sviluppo**  
 Il "Ricerca e innovazione"

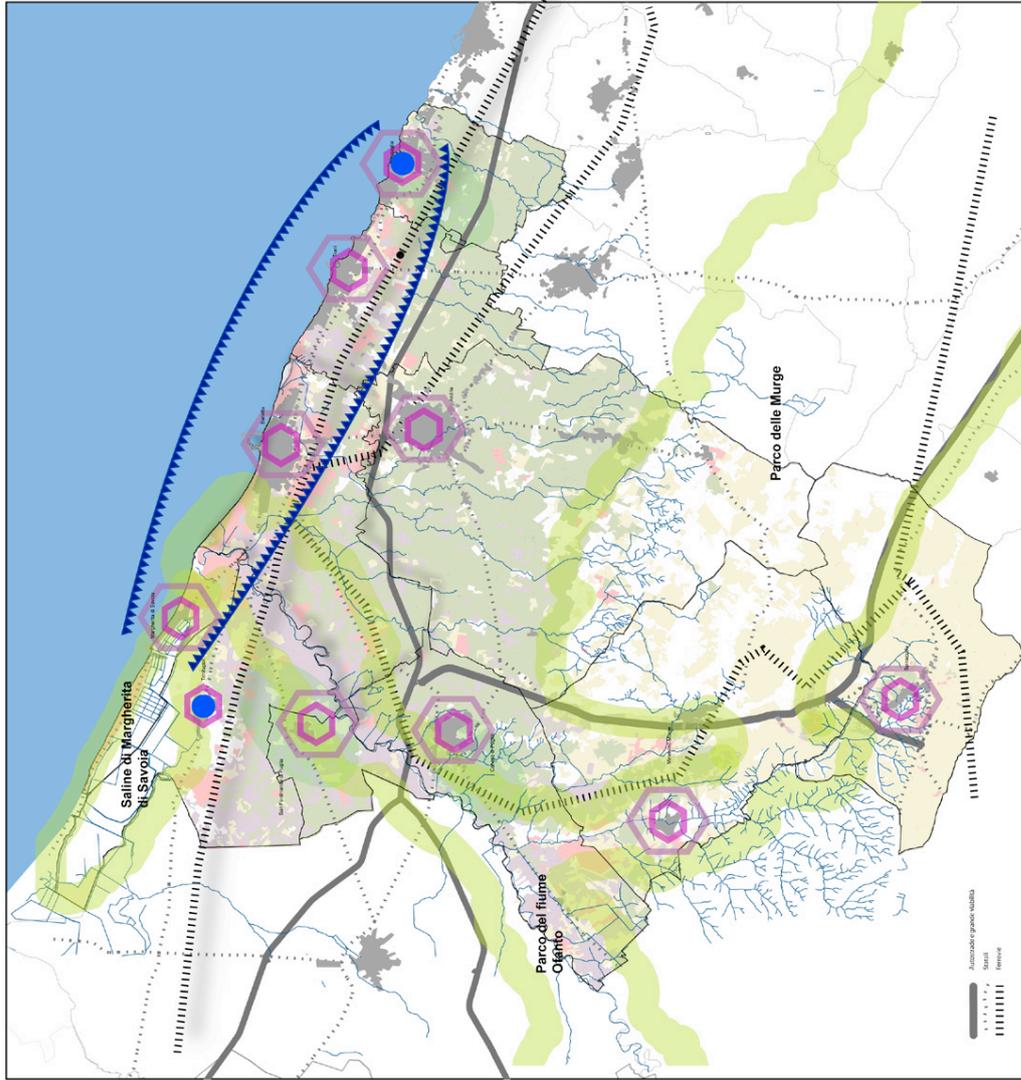
	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE</b>							
Attivazione di poli di ricerca decentrati: finalizzati alla ricerca di base e alle attività di sviluppo e sperimentazione nella PMI. Impiego di nuove tecnologie, azioni di branding e attività di ricerca e sperimentazioni di processi innovativi per l'internazionalizzazione dei prodotti tipici agricoli e agroalimentari nelle aree a prevalente:	■	■			■		■
produzione vitivinicola produzione cerealicola produzione olivicola e olearia produzione ortofrutticola produzione ortofrutticola di qualità							
"Centro della ruralità", per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l'innovazione tecnologica Attività di ricerca e impiego di nuove tecnologie per l'internazionalizzazione e l'incremento della produzione dei prodotti del distretto della moda	■	■			■		■
Tessile Scarpe Maglieria Lingerie e Intimo Sposa							
Attività di sviluppo sperimentale e all'innovazione dei processi di produzione e commercializzazione del sale Azioni per l'incremento degli investimenti in innovazione nel settore della estrazione e lavorazione di lapidei anche attraverso partenariati con centri di ricerca e design		■					
Infrastrutturazione digitale e potenziamento dei servizi e dei contenuti digitali per l'interconnessione tra la "Città Capoluogo Multipolare" (Andria, Trani, Barletta) e i centri minori della costa e dell'interno per la dotazione di servizi e il potenziamento dell'offerta di città		■					■

### 10.3 Asse III - “Ambiente ed energia”

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>III.1</b> Interventi di governo e presidio del territorio, ricerca ed educazione ambientale, per la prevenzione e mitigazione dei rischi naturali a garanzia del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico in aree protette	Aree incluse nei perimetri delle aree protette	III	II (2.1) (2.4)		II (2.3)								
<b>III.2</b> Interventi per la realizzazione di impianti fotovoltaici in ambito urbano	Tutti i centri urbani	III			II (2.4)								
<b>III.3</b> Interventi per la realizzazione di impianti di energia rinnovabile -Impianti previsti nei PRIE comunali -Impianti per il recupero energetico da biomasse agricole per il completamento della filiera in chiave ecosostenibile	Tutti i comuni	III			II (2.4)								
<b>III.4</b> Interventi per la prevenzione e mitigazione del rischio in aree a forte sensibilità idrogeologica e/o rischio frana	Tutto il territorio	III			II (2.1) (2.3)								
<b>III.5</b> Interventi di completamento e potenziamento di impianti per l'utilizzo di acque reflue per la salvaguardia delle lame e della costa	Territori sensibili di Trinitapoli e Bisceglie	III			II (2.1) (2.3)								
<b>III.6</b> Interventi mirati all'utilizzo delle acque reflue e meteoriche su tutto il territorio, incentivando azioni consortili e la delocalizzazione di impianti urbani	Tutto il territorio	III			II (2.1) (2.3)								
<b>III.7</b> Interventi di riduzione dei processi erosivi delle coste in relazione alla pressione antropica, al ciclo delle acque interne e all'attività nelle saline	Aree costiere dei comuni di Barletta, Bisceglie, Margherita di Savoia, Trani	III			II (2.3)								

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governio
<p><b>III.8</b> Interventi di prevenzione e mitigazione dei rischi idraulici e geologici, mirati alla riduzione del consumo delle risorse idriche in riferimento alla presenza di aree di produzioni agricole di pregio relative a vigneti, oliveti, orti, frutteti e seminativi</p>	<p>Aree della produzione vitivinicola dei comuni di Barletta, Canosa di Puglia , Andria, Trinitapoli, Minervino Murge, San Ferdinando di Puglia, Trani; aree della produzione cerealicola dei comuni di Andria, Spinazzola e Minervino Murge; aree della produzione olivicola e olearia dei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Minervino Murge, Trani; area della produzione ortofrutticola di qualità di S. Ferdinando di Puglia.</p>	III	II (2.1) (2.2)		II (2.1) (2.2)								

**Risorse strategiche e sfide per lo sviluppo  
“Ambiente ed energia”**



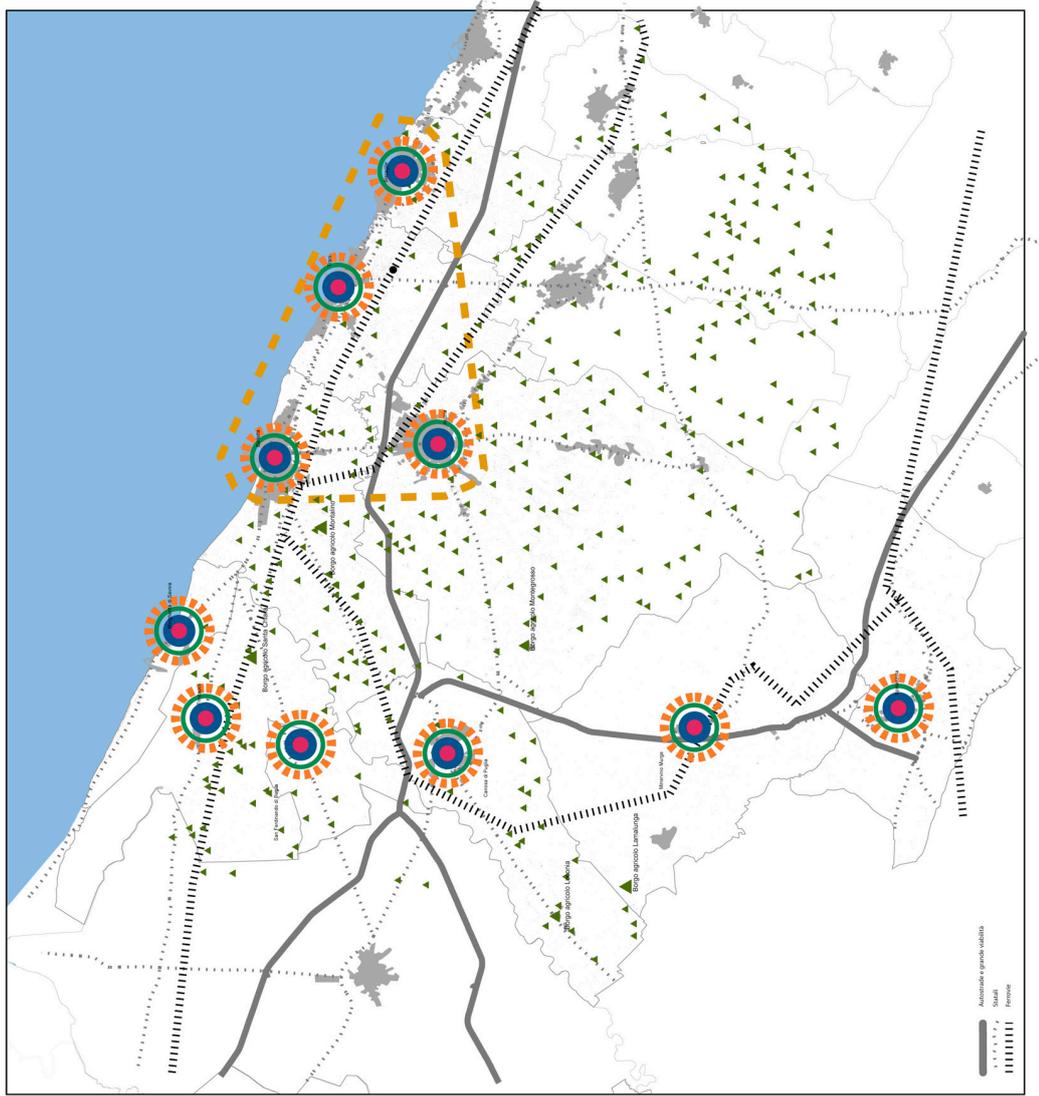
Coerenza con le Città creative del PS Vision 2020

	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE</b>							
Interventi di governo e presidio del territorio, ricerca e educazione ambientale, per la prevenzione e mitigazione dei rischi naturali a garanzia del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico. In aree protette	■	■	■	■	■	■	■
Interventi per la realizzazione di impianti fotovoltaici in ambito urbano	■	■	■	■	■	■	■
Impianti previsti nei PRIE comunali	■	■	■	■	■	■	■
Impianti per il recupero energetico da biomasse agricole per il completamento delle filiere produttive in chiave ecosostenibile	■	■	■	■	■	■	■
Interventi per la prevenzione e mitigazione del rischio in aree a forte sensibilità idrogeologica e/o di frana	■	■	■	■	■	■	■
Interventi di completamento e potenziamento di impianti per l'utilizzo di acque reflue per la salvaguardia delle lame e della costa	■	■	■	■	■	■	■
Interventi mirati all'utilizzo delle acque reflue e meteoriche su tutto il territorio, incentivando azioni consortili e la delocalizzazione di impianti urbani	■	■	■	■	■	■	■
Interventi di riduzione dei processi erosivi delle coste in relazione alla pressione antropica, al ciclo delle acque interne e all'attività nelle saline	■	■	■	■	■	■	■
Interventi di prevenzione e mitigazione dei rischi idraulici e geologici, mirati alla riduzione del consumo delle risorse idriche in riferimento alla presenza di aree a prevalente: produzione vitivinicola produzione cerealicola produzione olivicola e olearia produzione ortofrutticola produzione ortofrutticola di qualità	■	■	■	■	■	■	■

### 10.4 Asse IV - “Inclusione sociale e qualità della vita”

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>IV.1</b> Azioni di potenziamento dei servizi culturali alla comunità	Tutti i centri urbani	IV			III (3.2)								
<b>IV.2</b> Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità nei centri e nuclei storici	Tutti i centri urbani	IV			III (3.1)								
<b>IV.3</b> Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità urbana	Tutti i centri urbani	IV			III (3.1)								
<b>IV.4</b> Azioni per l'incremento dell'accessibilità dei servizi e la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro in aree rurali con particolare riferimento a grandi masserie e borghi rurali	Intero territorio	IV			III (3.1)								
<b>IV.5</b> Azioni per migliorare le condizioni di legalità e sicurezza a favore dei lavoratori e delle attività produttive di tutto il territorio	Intero territorio	IV			III (3.4)								
<b>IV.6</b> Azioni per la realizzazione di servizi socio-assistenziali	Tutti i centri urbani	IV			III (3.2) (3.3)								
<b>IV.7</b> Azioni per la realizzazione di servizi socio-sanitari a completamento della dotazione dei servizi sanitari di rango regionale	Barletta, Andria, Trani, Bisceglie	IV			III (3.2) (3.3)								

**Risorse strategiche e sfide per lo sviluppo**  
 “Inclusione sociale e qualità della vita”



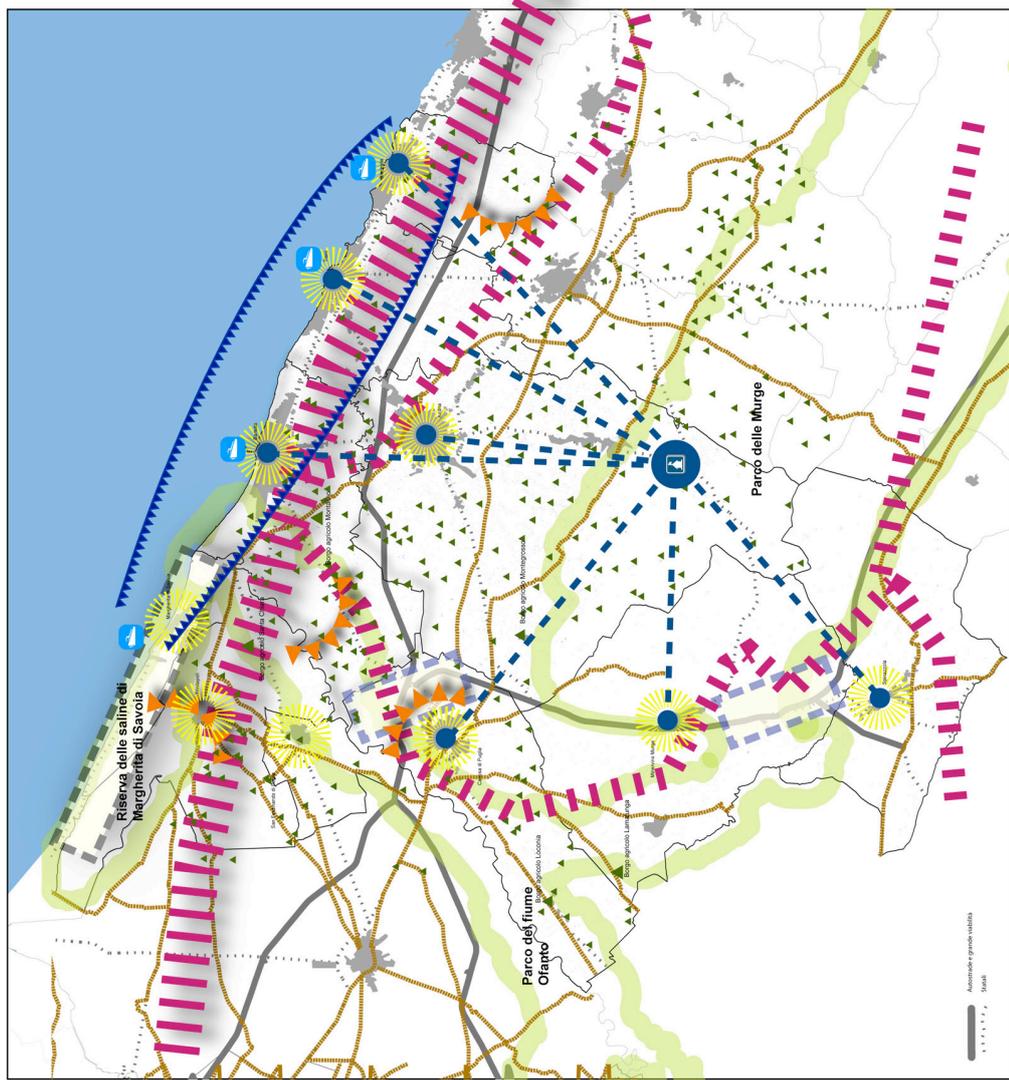
Coerenza con le Città creative del PS Vision 2020

	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE</b>							
● Azioni di potenziamento dei servizi culturali alla comunità			■				
● Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità nei centri e nuclei storici	■	■	■	■			
○ Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità urbana	■			■			
▲ Azioni per l'incremento dell'accessibilità dei servizi e la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro in aree rurali con particolare riferimento a grandi masserie e borghi rurali	■	■	■	■			
▲ Azioni per migliorare le condizioni di legalità e sicurezza a favore delle attività produttive di tutto il territorio	■	■	■	■	■	■	■
○ Azioni per la realizzazione di servizi socio-assistenziali							■
○ Azioni per la realizzazione di servizi socio-sanitari a completamento della dotazione dei servizi sanitari di rango regionale							■

**10.5 Asse V - “Risorse naturali e culturali”**

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>V.1</b> Costruzione di reti di valorizzazione e di potenziamento del sistema naturale protetto con la realizzazione del Parco Regionale dell'Ofanto come dorsale ecologica del Nord Barese Ofantino integrata con le politiche rurali e le politiche di riduzione del consumo del suolo	Aree incluse e limitrofe alle aree protette	V	IV (4.1) (4.3)		IV (4.1) (4.4)								
<b>V.2</b> Azioni per la realizzazione del circuito delle grandi aree archeologiche	Canne della Battaglia, Canosium, Dolmen di Bisceglie, Ipogei di Trinitapoli	V			IV (4.1) (4.2)								
<b>V.3</b> Azioni di potenziamento dei centri storici normanno-svevi per la realizzazione di un sistema integrato di fruizione e ricettività turistica capace di interessare trame virtuose con gli altri valori del territorio	Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia, Minervino Murge, Spinazzola, Trani.	V			IV (4.1) (4.2)								
<b>V.4</b> Azioni per la fruizione turistico culturale della rete dei tratturi	Tutti i comuni	V	IV (4.2)		IV (4.2)								
<b>V.5</b> Azioni per il potenziamento dei servizi per il tempo libero nell'area del turismo balneare e termale	Margherita di Savoia, Trinitapoli	V			IV (4.1)								
<b>V.6</b> Azioni per il potenziamento dei servizi al tempo libero e all'edutainment nell'ottica dell'offerta integrata	Parco tematico San Giorgio Village a Canosa di Puglia, Geoparco di Minervino Murge	V			IV (4.1)								
<b>V.7</b> Riqualificazione delle coste e potenziamento delle attività balneari e del benessere in un'ottica di sistema	Barletta, Bisceglie, Margherita di Savoia, Trani	V			IV (4.1)								
<b>V.8</b> Potenziamento e adeguamento agli standard internazionali dei porti per il miglioramento delle infrastrutture a sostegno del turismo	Barletta, Trani, Margherita di Savoia e Bisceglie	V			IV (4.1)								
<b>V.9</b> Infrastrutture e servizi per lo sviluppo degli spettacoli e festival dal vivo	Tutti i comuni	V			IV (4.3)								

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>V.10</b> Incremento del regime di multifunzionalità dello spazio rurale in chiave turistica attraverso la messa a sistema dei borghi rurali e delle masserie (turismo verde, ricettività, benessere e marketing territoriale sostenibile)	Tutti i comuni	V	IV (4.2) (4.3)		IV (4.2) (4.4)								
<b>V.11</b> Progetti di riconversione ad un uso turistico di tratte ferroviarie a bassa percorrenza o dismesse e potenziamento dell'accessibilità turistica	Tutti i comuni	V			IV (4.1)								



**Risorse strategiche e sfide per lo sviluppo  
“Risorse naturali e culturali”**

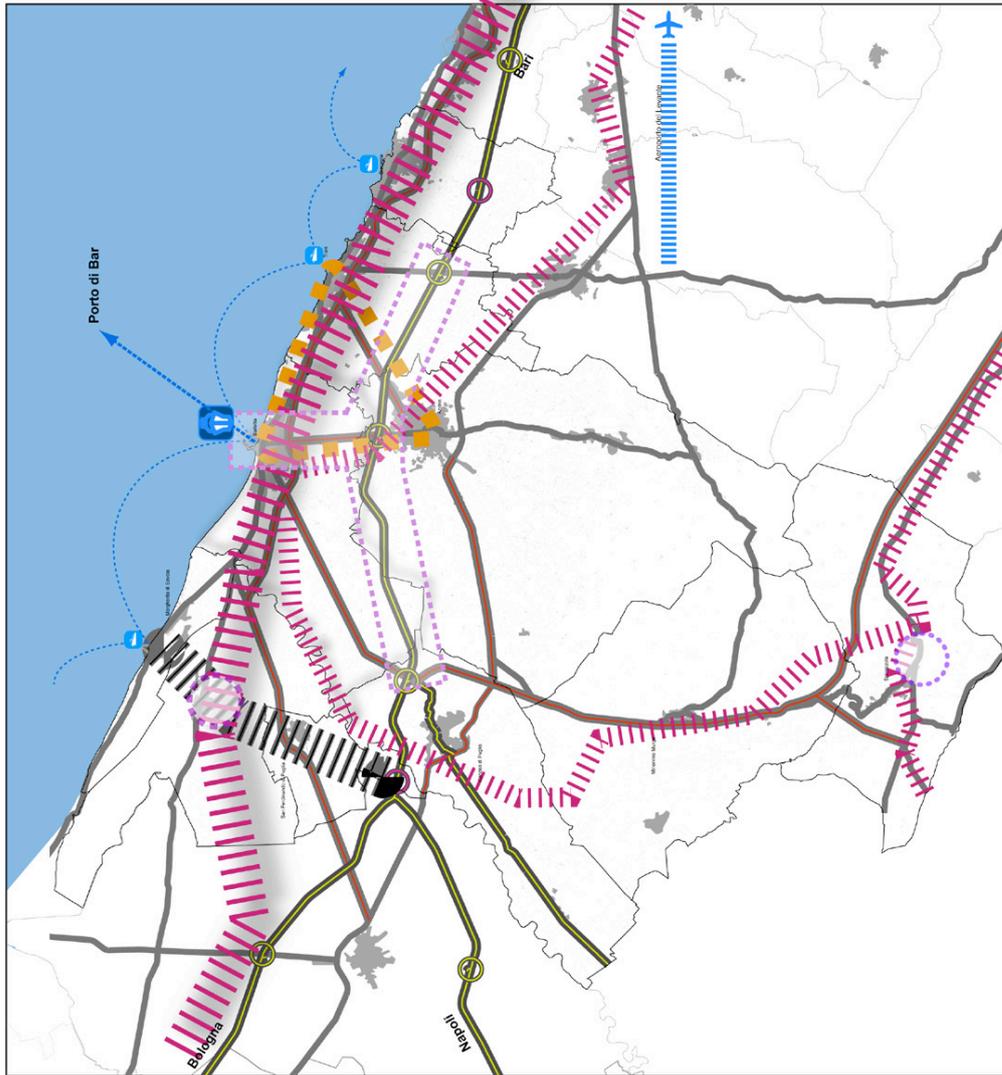
	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE</b>							
Costruzione di reti di valorizzazione e di potenziamento del sistema naturale protetto, con la realizzazione del Parco Regionale dell'Ofanto come dorsale ecologica del Nord Barese Ofantino integrata con le politiche rurali e le politiche di riduzione del consumo del suolo	■	■	■	■			■
Azioni per la realizzazione del Circuito delle grandi aree archeologiche		■	■	■			■
Azioni di potenziamento dei centri storici normanno-svevi per la realizzazione di un sistema integrato di fruizione e ricettività turistica capace di interessare trame virtuose con gli altri valori del territorio	■		■				■
Azioni per la fruizione turistico culturale della rete dei tratturi							■
Azioni per il potenziamento dei servizi per il tempo libero nell'area del turismo balneare e termale						■	
Azioni per il potenziamento dei servizi al tempo libero e all'edutainment						■	
Riquilibrare le coste e potenziamento delle attività balneari e del benessere in un'ottica di sistema			■	■		■	
Potenziamento e adeguamento agli standard internazionali dei porti per il miglioramento delle infrastrutture a sostegno del turismo			■	■		■	
Infrastrutture e servizi per lo sviluppo degli spettacoli e festival dal vivo			■			■	
Incremento del regime di multifunzionalità dello spazio rurale in chiave turistica attraverso la messa a sistema dei borghi rurali e delle masserie (turismo verde, ricettività, benessere, marketing territoriale sostenibile)	■						■
Progetti di riconversione ad un uso turistico di tratte ferroviarie a bassa percorrenza o dismesse e potenziamento dell'accessibilità turistica	■						■

### 10.6 Asse VI - “Mobilità”

Le macroazioni riportate nella tabella seguente sono dettagliate e declinate dal PUMAV a cui si rimanda (cap. 10 del presente documento)

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS								
							Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo	
<b>VI.1</b> Azioni per il potenziamento e l'innovazione delle reti e servizi per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano con particolare attenzione ai temi dell'ecologia e della sostenibilità per la competitività della “Città Multipolare”	Città capoluogo (cfr. PUMAV)	VI			V (5.3)									
<b>VI.2</b> Azioni per la realizzazione di una piattaforma logistica con funzioni retroportuali di potenziamento e interconnessione con i poli logistici per la crescita dei comparti manifatturiero, agricolo e terziario.	Barletta, Andria, Trani, Canosa di Puglia (cfr. PUMAV)	VI			V (5.1)									
<b>VI.3</b> Azioni per la realizzazione di un nodo multimodale ferro-gomma.	Polo logistico dell'Ofanto Settentrionale a supporto della competitività dei comparti manifatturiero, agricolo e della produzione del Sale a Trinitapoli Polo logistico della Murgia Settentrionale a supporto del comparto agricolo e come nodo per la filiera della raccolta e trattamento dei rifiuti a Spinazzola (cfr. PUMAV)	VI			V (5.2)									
<b>VI.4</b> Azioni per la specializzazione del porto di Barletta come terminale delle “Autostrade del Mare” per il traffico Ro-Ro di supporto all'internazionalizzazione delle produzioni del NBO	Barletta	VI			V (5.1) V (5.2)									
<b>VI.5</b> Azioni per la realizzazione di approdi per un sistema di mobilità marittimo leggero per la connessione dei centri e frazioni costiere (Metro-mare)	Centri costieri (cfr. PUMAV)	VI			V (5.3)									
<b>VI.6</b> Azioni per l'integrazione dei servizi (check-in de localizzato) e infrastrutture della mobilità locale con quella aeroportuale e completamento della “catena aeroportuale” per l'accessibilità regionale.	Intero territorio	VI			V (5.1)									

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>VI.7</b> Azioni per il potenziamento del sistema ferroviario con specifico riferimento al rafforzamento ed al collegamento dei corridoi internazionali di trasporto e alle piattaforme territoriali per la competitività locale e regionale (corridoio 8 verso l'Europa dell'est, Asse trasversale Napoli-Bari)	Intero territorio (cfr. PUMAV)	VI			V (5.1)								
<b>VI.8</b> Azioni per il completamento, il potenziamento e la razionalizzazione dei collegamenti stradali per la connessione delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori, elevando il livello dei servizi nei differenti contesti territoriali	Intero territorio (cfr. PUMAV)	VI			V (5.1)	Priorità per la realizzazione di strade							
<b>VI.9</b> Potenziamento dell'infrastruttura viaria di connessione mare-interno finalizzata alla realizzazione di una seconda "portante di mobilità" con funzione di strada per l'accesso alle risorse territoriali	Canosa di Puglia, Barletta Trinitapoli	VI			V (5.1)	Priorità per la realizzazione di strade							



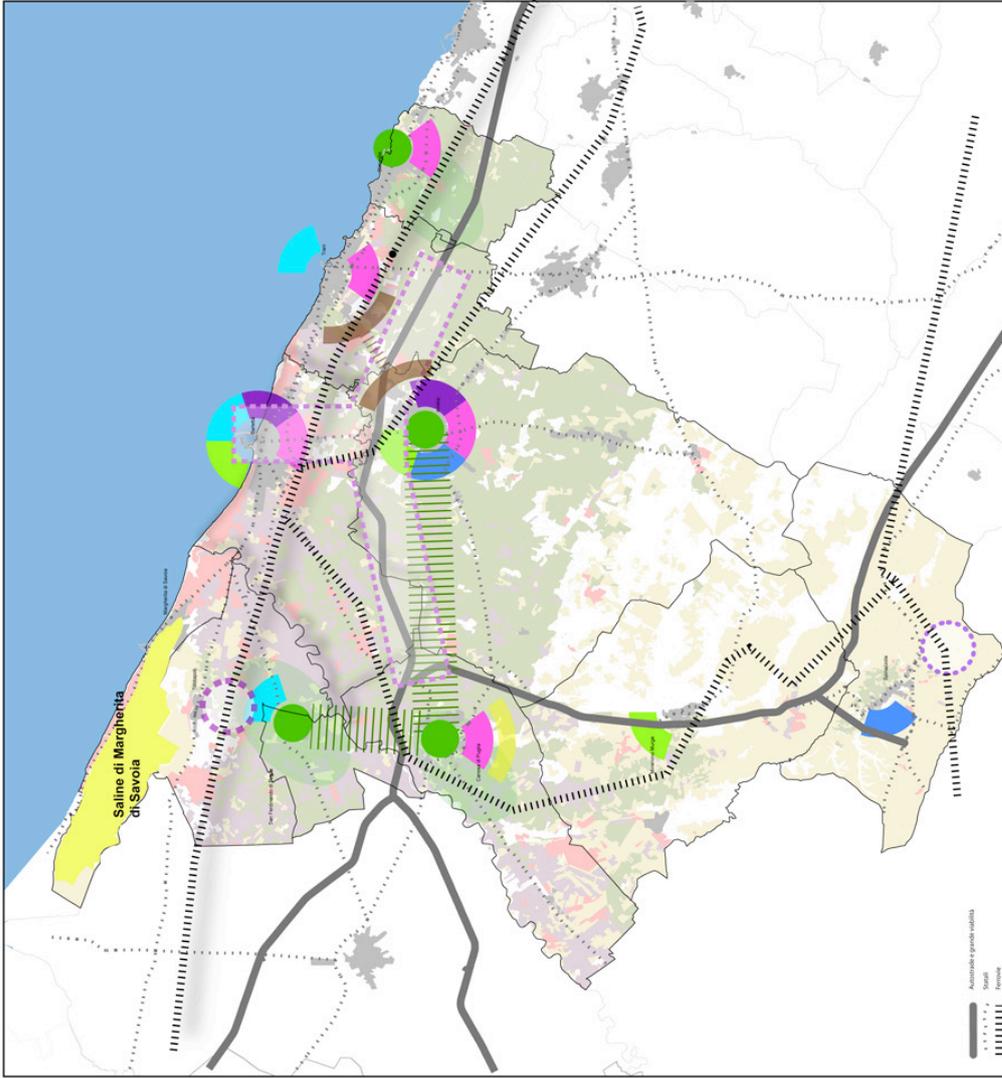
## Risorse strategiche e sfide per lo sviluppo "Mobilità"

Coerenza con le Città creative del PS Vision 2020		Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE</b>								
	Azioni per il potenziamento e l'innovazione delle reti e servizi per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano con particolare attenzione ai temi dell'ecologia e della sostenibilità per la competitività della "Città Multipolare"		■			■		■
	Azioni per la realizzazione di una piattaforma logistica con funzioni retroportuali di potenziamento e interconnessione con i poli logistici per la crescita dei comparti manifatturiero, agricolo e terziario.		■					
	Azioni per la realizzazione di nodi multimodale ferro-gomma							
	Polo logistico dell'Ofantino Settentrionale							
	Polo logistico della Murgia Settentrionale							
	Azioni per la specializzazione del porto di Bari/letta come terminale delle Autostrade del Mare per il traffico Ro-Ro di supporto all'internazionalizzazione delle produzioni del NBO	■			■			■
	Azioni per la realizzazione di un sistema di mobilità marittimo leggero per la connessione dei centri e delle frazioni costiere (Metro mare)			■				
	Azioni per l'integrazione dei servizi e infrastrutture della mobilità locale con quella aeroportuale e completamento della "filiera aeroportuale" per l'accessibilità regionale.	■						■
	Azioni per il potenziamento del sistema ferroviario con specifico riferimento al rafforzamento ed al collegamento dei corridoi internazionali di trasporto e alle piattaforme territoriali per la competitività locale e regionale (corridoio 8 verso l'Europa dell'est, Asse trasversale Napoli-Bari)	■			■			■
	Azioni per il completamento, il potenziamento e la razionalizzazione dei collegamenti stradali per la connessione delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori, elevando il livello dei servizi nei differenti contesti territoriali	■			■			■
	Potenziamento e razionalizzazione Realizzazione di nuovi caselli per migliorare la connettività dei territori e la connessione alle reti veloci Potenziamento e completamento Potenziamento delle connessioni							
	Potenziamento dell'infrastruttura viaria di connessione mare-interno finalizzata alla realizzazione di una seconda "portante di mobilità" con funzione di strada per l'accesso alle risorse territoriali							■

**10.7 Asse VII - “Competitività e sistemi produttivi”**

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>VII.1</b> Azioni per la valorizzazione e promozione dei prodotti tipici agricoli e agroalimentari anche attraverso l'impiego di nuove tecnologie, attività di ricerca e interventi di <i>branding</i> per l'internazionalizzazione dei prodotti di qualità.	Aree della produzione vitivinicola dei comuni di Barletta, Canosa di Puglia, Andria, Trinitapoli, Minervino Murge, San Ferdinando di Puglia, Trani; aree della produzione cerealicola dei comuni di Andria, Spinazzola e Minervino Murge; aree della produzione olivicola e olearia dei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Minervino Murge, Trani; area della produzione ortofrutticola di qualità di S. Ferdinando di Puglia, Canosa di Puglia e Bisceglie.	VII	I (1.1) (1.2) (1.3) III (3.3)		VI (6.1) (6.2)	Priorità agricoltura							
<b>VII.2</b> Azioni per la realizzazione di un “Centro della ruralità multipolare”, per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l'innovazione tecnologica.	Andria, Canosa di Puglia, S.Ferdinando di Puglia, Bisceglie (la progettazione operativa dovrà individuare l'articolazione ottimale che eviti le ridondanze e riduca i costi)	VII	I (1.1) (1.2) (1.3) III (3.1) (3.2) (3.3)		VI (6.1)								
<b>VII.3</b> Azioni per il potenziamento, l'interconnessione e internazionalizzazione delle filiere e delle specializzazioni produttive anche attraverso partnership con centri di ricerca relative alle produzioni del distretto della moda	Aree del tessile di Andria, Barletta e Minervino Murge; area della maglieria di Barletta e Andria; aree della lingerie e intimo nei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia e Trani; aree della produzione di scarpe nei comuni di Barletta e Trani; Andria e Spinazzola per gli abiti da sposa.	VII			VI (6.1) (6.3)								
<b>VII.4</b> Azioni di marketing territoriale per le saline di Margherita di Savoia	Margherita di Savoia, Trinitapoli	VII			VI (6.1) (6.3)								
<b>VII.5</b> Azioni per la valorizzazione, promozione dei prodotti lapidei anche attraverso partenariati con centri di ricerca e design	Trani, Andria	VII			VI (6.1) (6.3)								
<b>VII.6</b> Azioni per l'innalzamento della qualità del sistema produttivo delle cave di tufo di Canosa di Puglia	Canosa di Puglia	VII			VI (6.1) (6.3)								
<b>VII.7</b> Realizzazione del sistema della logistica con funzioni retroportuali di integrazione delle fasi di produzione e commercializzazione sia del comparto manifatturiero che del settore agricolo	Barletta, Andria, Trani, Canosa di Puglia	VII			VI (6.2)								
<b>VII.8</b> Azioni per la realizzazione di nodi multimodali ferro-gomma	Polo logistico dell'Ofanto Settentrionale a supporto della competitività dei comparti manifatturiero, agricolo e della produzione del Sale a Trinitapoli Polo logistico della Murgia	VII			VI (6.2)								

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO						<i>Ruralità</i>	<i>Produzione tipica</i>	<i>Cultura</i>	<i>Mare</i>	<i>Moda</i>	<i>Spettacolo</i>	<i>Governo</i>
	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS								
Settentrionale a supporto del comparto agricolo e come nodo per la filiera della raccolta e trattamento dei rifiuti a Spinazzola													

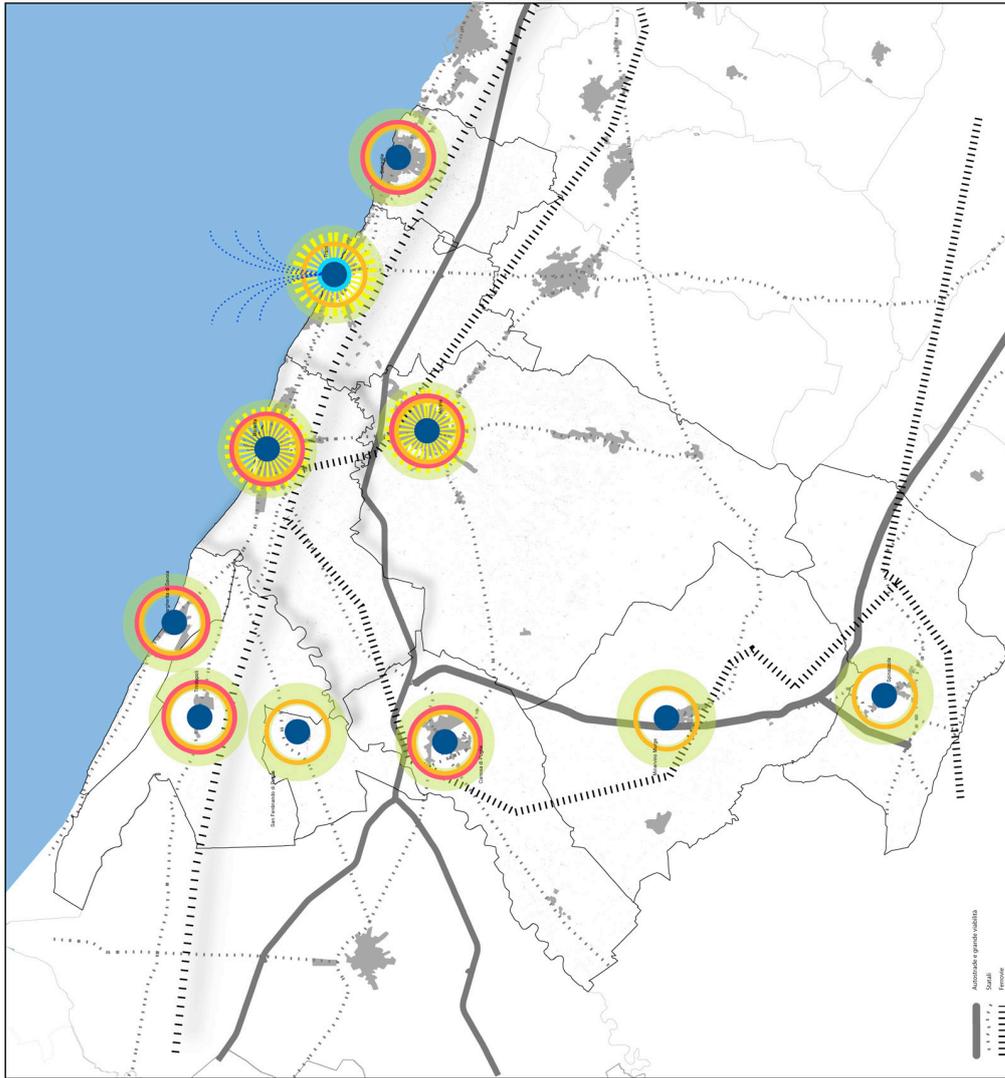


**Risorse strategiche e sfide per lo sviluppo  
"Competitività e sistemi produttivi"**

	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE</b> Azioni per la valorizzazione e promozione dei prodotti tipici agricoli e agroalimentari anche attraverso l'impiego di nuove tecnologie, attività di ricerca e interventi di branding per l'internazionalizzazione dei prodotti di qualità in aree a prevalente: <ul style="list-style-type: none"> <li>produzione vitivinicola</li> <li>produzione cerealicola</li> <li>produzione olivicola e olearia</li> <li>produzione ortofrutticola</li> <li>produzione ortofrutticola di qualità</li> </ul> Azioni per la realizzazione di un "Centro della ruralità", per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l'innovazione tecnologica Azioni per il potenziamento, l'interconnessione e internazionalizzazione delle filiere e delle specializzazioni produttive anche attraverso partnership con centri di ricerca relative alle produzioni: <ul style="list-style-type: none"> <li>Tessile</li> <li>Scarpe</li> <li>Maglieria</li> <li>Lingerie e intimo</li> <li>Sposa</li> </ul>	■	■	■		■	■	■
Azioni di marketing territoriale per le saline di Margherita di Savoia		■					
Azioni per la valorizzazione, promozione dei prodotti lapidei anche attraverso partenariati con centri di ricerca e design		■	■				
Azioni per l'innalzamento della qualità del sistema produttivo delle cave di tufo di Canosa di Puglia		■					
Azioni per la realizzazione di una piattaforma logistica con funzioni esteroportuali di integrazione delle fasi di produzione e commercializzazione dei comparti manifatturiero, agricolo.		■			■		
Azioni per la realizzazione di nodi multimodale ferro-gomma		■					
Polo logistico dell'Ofanto Settentrionale							
Polo logistico della Murgia Settentrionale							

### 10.8 Asse VIII - “Città e sistemi urbani”

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>VIII.1</b> Azioni per il disegno delle reti funzionali e le trame di relazione connesse all'integrazione delle componenti ambientali urbane.	Tutti i comuni	VIII			VII (7.1)								
<b>VIII.2</b> Azioni per il potenziamento dell'identità locale attraverso la realizzazione di spettacoli e festival dal vivo	Barletta, Andria, Trani	VIII			VII (7.2)								
<b>VIII.3</b> Azioni per la valorizzazione delle vocazioni territoriali attraverso attività di ricerca e formazione	Trani (nodo centrale), intero territorio per le attività di formazione e ricerca	VIII			VII (7.2)								
<b>VIII.4</b> Azioni per la tutela e la valorizzazione dei centri e nuclei storici	Tutti i comuni	VIII			VII (7.1)								
<b>VIII.5</b> “Programma Urban Multipolare”: azioni per contrastare il degrado e l'abbandono delle periferie e di aree dismesse, attraverso l'attuazione di piani specifici per la riqualificazione, rigenerazione e riuso (comuni con PIRP già avviati o che necessitano di avvio di programmi di riqualificazione).	Tutti i comuni	VIII			VII (7.1)	Priorità edilizia residenziale pubblica							

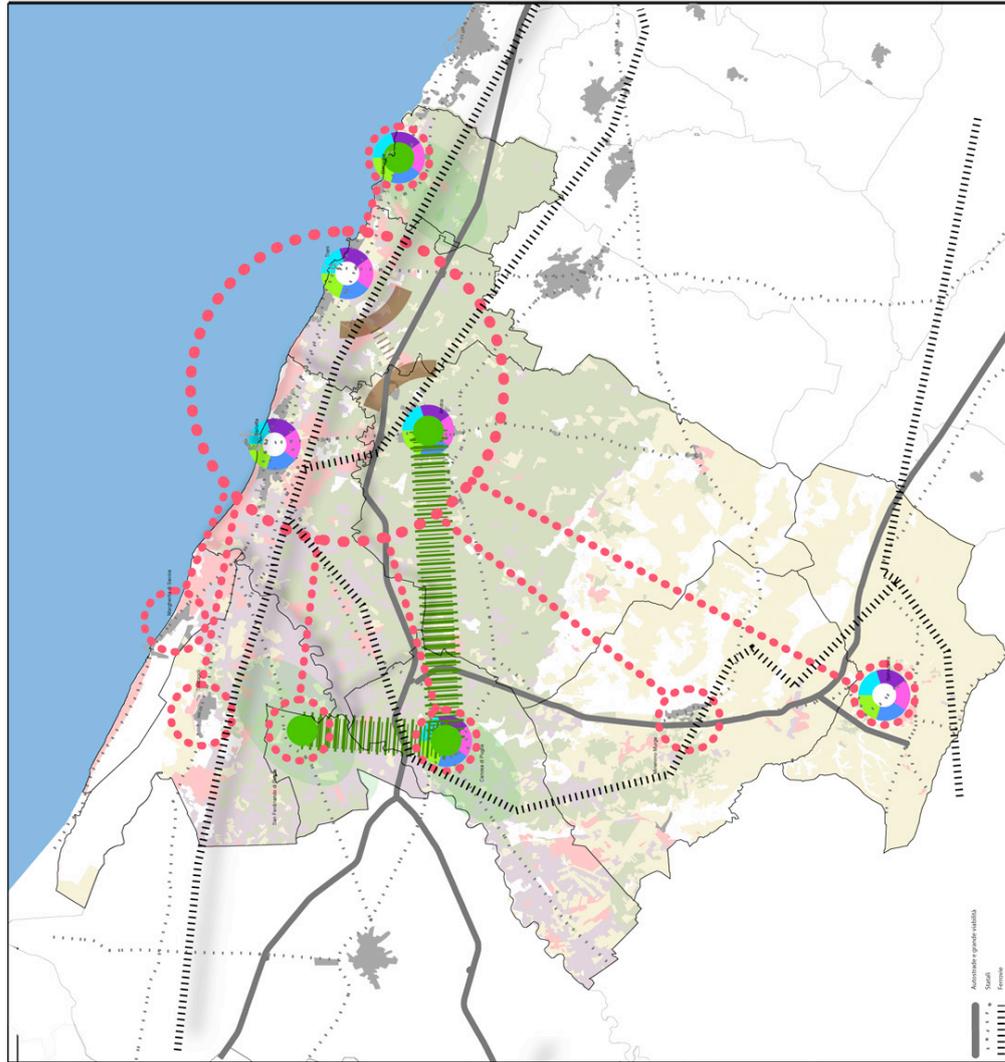


**Risorse strategiche e sfide per lo sviluppo  
"Città e sistemi urbani"**

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Coerenza con le Città creative del PS Vision 2020					
	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo
Azioni per il disegno delle reti funzionali e le trame di relazione connesse all'integrazione delle componenti ambientali urbane.	■					
Azioni per il potenziamento dell'identità locale attraverso la realizzazione di spettacoli e festival dal vivo			■			■
Azioni per la valorizzazione delle vocazioni territoriali attraverso attività di ricerca e formazione	■		■	■	■	■
Azioni per la tutela e la valorizzazione dei centri e nuclei storici	■		■			
"Programma Urban Multipolare": azioni per contrastare il degrado e l'abbandono delle periferie e di aree dismesse, attraverso l'attuazione di piani specifici per la riqualificazione, rigenerazione e riuso						■
Comuni nei quali avviare progetti di rigenerazione urbana						■
Comuni con progetti di riqualificazione in fase avanzata di progettazione (PIRP)						■

### 10.9 Asse IX - “Internazionalizzazione”

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo	
<b>IX.1</b> Azioni per la realizzazione di un “Centro della ruralità multipolare”, come promotore e partner nei processi di internazionalizzazione della produzione agricola	Andria, Canosa di Puglia, S. Ferdinando di Puglia, Bisceglie (la progettazione operativa dovrà individuare l'articolazione ottimale che eviti le ridondanze e riduca i costi)	IX	IV (4.2)		VIII (8.2)									
<b>IX.2</b> Azioni di branding per l'internazionalizzazione e l'apertura ai mercati dei prodotti del distretto della moda, del distretto dei lapidei e del sistema produttivo agricolo	Aree della produzione vitivinicola dei comuni di Barletta, Canosa di Puglia, Andria, Trinitapoli, Minervino Murge, San Ferdinando di Puglia, Trani; aree della produzione cerealicola dei comuni di Andria, Spinazzola e Minervino Murge; aree della produzione olivicola e olearia dei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Minervino Murge, Trani; area della produzione ortofrutticola di qualità di S. Ferdinando di Puglia, Canosa di Puglia e Bisceglie.	IX			VIII (8.2)									
	Aree del tessile di Barletta e Andria, Minervino Murge; aree della maglieria di Andria e Barletta; aree della lingerie e intimo nei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia e Trani; aree della produzione di scarpe nei comuni di Barletta e Trani; Andria e Spinazzola per gli abiti da sposa	IX			VIII (8.2)									
	Distretto lapideo di Trani	IX			VIII (8.2)									
<b>IX.3</b> Azioni istituzionali di rafforzamento della capacità proattiva della Provincia e degli attori locali in grado di fornire al sistema regionale “sponde” per la proiezione internazionale del sistema economico, culturale e istituzionale	Tutti i comuni	IX			VIII (8.1)									



**Risorse strategiche e sfide per lo sviluppo  
"Internazionalizzazione"**

	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE</b>	■	■					■
<p>Azioni per la realizzazione di un "Centro della ruralità", come promotore e partner nei processi di internazionalizzazione della produzione agricola</p> 	■						
<p>Azioni di branding per l'internazionalizzazione e l'apertura ai mercati dei:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>aree a prevalente:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>produzione vitivinicola</li> <li>produzione cerealicola</li> <li>produzione olivicola e olearia</li> <li>produzione ortofrutticola</li> </ul> </li> <li>Aree con produzione ortofrutticola di qualità</li> </ul> 		■					
<p>prodotti del distretto della moda</p> 			■		■		
<p>prodotti del distretto dei lapidei di Trani</p> 		■					■
<p>Azioni istituzionali di rafforzamento della capacità proattiva della Provincia e degli attori locali in grado di fornire al sistema regionale "spande" per la proiezione internazionale del sistema economico, culturale e istituzionale</p>							■

### 10.10 Asse X - “Governance e AT”

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Arte	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
<b>X.1</b> Interventi a supporto della partecipazione nell'attuazione del Programma Operativo attraverso la costruzione di appositi gruppi di lavoro presso la costituenda Provincia di Barletta-Andria-Trani (soggetto intermedio)	Barletta, Andria, Trani	X		IX (9.1) (9.2)								
<b>X.2</b> Realizzazione di azioni di supporto per l'incentivazione del <i>Social Housing</i> anche con la partecipazione dei privati	Intero territorio	X		IX (9.1) (9.2)								
<b>X.3</b> Redazione del Bilancio Sociale del Nord Barese Ofantino per la misurazione degli effetti del nuovo processo di <i>governance</i>	Intero territorio	X		IX (9.1) (9.2)								

## 10.11 Il contributo delle Macro-Azioni Strategiche alla realizzazione delle Sette Città Creative

Il set di Macro-Azioni Strategiche individuato a partire dall'analisi territoriale, dall'interpretazione delle vocazioni e delle potenzialità e dal confronto con il partenariato concorre alla attuazione delle Sette Città Creative, proponendosi come azioni multisettoriali per fornire concretezza progettuale alle *visioni strategiche* contenute nelle Sette Città. Di seguito si riporta uno schema del contributo che le diverse azioni di sistema e di rete portano alle Città Creative.

Ancora una volta si sottolinea la funzione "aggregatrice" delle Città Creative, indispensabili selettori e produttori di coerenze sovralocali in un processo di pianificazione strategica.

### 10.11.1 La Città Creativa della Ruralità

#### MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE

**II.2** Impiego di nuove tecnologie, azioni di *branding* e attività di ricerca e sperimentazione di processi innovativi per l'internazionalizzazione dei prodotti tipici agricoli e agroalimentari.

**II.3** "Centro della ruralità", per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l'innovazione tecnologica

**III.1** Interventi di governo e presidio del territorio, ricerca ed educazione ambientale, per la prevenzione e mitigazione dei rischi naturali a garanzia del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico in aree protette

**III.2** Interventi per la realizzazione di impianti fotovoltaici in ambito urbano

**III.3** Interventi per la realizzazione di impianti di energia rinnovabile previsti nei PRIE comunali

**III.4** Interventi per la prevenzione e mitigazione del rischio in aree a forte sensibilità idrogeologica e/o rischio frana

**III.5** Interventi di completamento e potenziamento di impianti per l'utilizzo di acque reflue per la salvaguardia delle lame e della costa

**III.6** Interventi mirati all'utilizzo delle acque reflue e meteoriche su tutto il territorio, incentivando azioni consortili e la delocalizzazione di impianti urbani

**III.8** Interventi di prevenzione e mitigazione dei rischi idraulici e geologici, mirati alla riduzione del consumo delle risorse idriche in riferimento alla presenza di aree di produzioni agricole di pregio relative a vigneti, oliveti, orti, frutteti e seminativi

**IV.2** Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità nei centri e nuclei storici

**IV.3** Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità urbana

**IV.4** Azioni per l'incremento dell'accessibilità dei servizi e la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro in aree rurali con particolare riferimento a grandi masserie e borghi rurali

**IV.5** Azioni per migliorare le condizioni di legalità e sicurezza a favore dei lavoratori e delle attività produttive di tutto il territorio

**V.1** Costruzione di reti di valorizzazione e di potenziamento del sistema naturale protetto con la realizzazione del Parco Regionale dell'Ofanto come dorsale ecologica del Nord Barese Ofantino integrata con le politiche rurali e le politiche di riduzione del consumo del suolo

**V.3** Azioni di potenziamento dei centri storici normanno-svevi per la realizzazione di un sistema integrato di fruizione e ricettività turistica capace di interessare trame virtuose con gli altri valori del territorio

**V.4** Azioni per la fruizione turistica culturale della rete dei tratturi

**V.10** Incremento del regime di multifunzionalità dello spazio rurale in chiave turistica attraverso la messa a sistema dei borghi rurali e delle masserie (turismo verde, ricettività, benessere e marketing territoriale sostenibile)

**V.11** Progetti di riconversione ad un uso turistico di tratte ferroviarie a bassa percorrenza o dismesse e potenziamento dell'accessibilità turistica

**VI.6** Azioni per l'integrazione dei servizi (check-in de localizzato) e infrastrutture della mobilità locale con quella aeroportuale e completamento della "catena aeroportuale" per l'accessibilità regionale.

**VI.7** Azioni per il potenziamento del sistema ferroviario con specifico riferimento al rafforzamento ed al collegamento dei corridoi internazionali di trasporto e alle piattaforme territoriali per la competitività locale e regionale (corridoio 8 verso l'Europa dell'est, Asse trasversale Napoli-Bari)

**VI.8** Azioni per il completamento, il potenziamento e la razionalizzazione dei collegamenti stradali per la connessione delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori, elevando il livello dei servizi nei differenti contesti territoriali

**VI.9** Potenziamento dell'infrastruttura viaria di connessione mare-interno finalizzata alla realizzazione di una seconda "portante di mobilità" con funzione di strada per l'accesso alle risorse territoriali

**VII.1** Azioni per la valorizzazione e promozione dei prodotti tipici agricoli e agroalimentari anche attraverso l'impiego di nuove tecnologie, attività di ricerca e interventi di *branding* per l'internazionalizzazione dei prodotti di qualità.

**VII.2** Azioni per la realizzazione di un "Centro della ruralità", per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l'innovazione tecnologica.

**VIII.1** Azioni per il disegno delle reti funzionali e le trame di relazione connesse all'integrazione delle componenti ambientali urbane.

**VIII.3** Azioni per la valorizzazione delle vocazioni territoriali attraverso attività di ricerca e formazione

**VIII.4** Azioni per la tutela e la valorizzazione dei centri e nuclei storici

**VIII.5** "Programma Urban Multipolare": azioni per contrastare il degrado e l'abbandono delle periferie e di aree dismesse, attraverso l'attuazione di piani specifici per la riqualificazione, rigenerazione e riuso (comuni con PIRP già avviati o che necessitano di avvio di programmi di riqualificazione).

- IX.1** Azioni per la realizzazione di un “Centro della ruralità”, come promotore e partner nei processi di internazionalizzazione della produzione agricola
- IX.2** Azioni di branding per l'internazionalizzazione e l'apertura ai mercati dei prodotti del distretto della moda, del distretto dei lapidei e del sistema produttivo agricolo
- IX.3** Azioni istituzionali di rafforzamento della capacità proattiva della Provincia e degli attori locali in grado di fornire al sistema regionale “sponde” per la proiezione internazionale del sistema economico, culturale e istituzionale

### 10.11.2 La Città Creativa della Produzione Tipica

#### MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE

- II.1** Attivazione di poli di ricerca decentrati finalizzati alla ricerca di base, alle attività di sviluppo e sperimentazione nella PMI
- II.2** Impiego di nuove tecnologie, azioni di *branding* e attività di ricerca e sperimentazione di processi innovativi per l'internazionalizzazione dei prodotti tipici agricoli e agroalimentari.
- II.3** “Centro della ruralità”, per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l'innovazione tecnologica
- II.5** Attività di sviluppo sperimentale e all'innovazione dei processi di produzione e commercializzazione del sale
- II.6** Azioni per l'incremento degli investimenti in innovazione nel settore della estrazione e lavorazione di lapidei anche attraverso partenariati con centri di ricerca e design
- III.1** Interventi di governo e presidio del territorio, ricerca ed educazione ambientale, per la prevenzione e mitigazione dei rischi naturali a garanzia del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico in aree protette
- III.7** Interventi di riduzione dei processi erosivi delle coste in relazione alla pressione antropica, al ciclo delle acque interne e all'attività nelle saline
- III.8** Interventi di prevenzione e mitigazione dei rischi idraulici e geologici, mirati alla riduzione del consumo delle risorse idriche in riferimento alla presenza di aree di produzioni agricole di pregio relative a vigneti, oliveti, orti, frutteti e seminativi
- IV.4** Azioni per l'incremento dell'accessibilità dei servizi e la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro in aree rurali con particolare riferimento a grandi masserie e borghi rurali
- IV.5** Azioni per migliorare le condizioni di legalità e sicurezza a favore dei lavoratori e delle attività produttive di tutto il territorio
- V.1** Costruzione di reti di valorizzazione e di potenziamento del sistema naturale protetto con la realizzazione del Parco Regionale dell'Ofanto come dorsale ecologica del Nord Barese Ofantino integrata con le politiche rurali e le politiche di riduzione del consumo del suolo
- V.3** Azioni di potenziamento dei centri storici normanno-svevi per la realizzazione di un sistema integrato di fruizione e ricettività turistica capace di interessare trame virtuose con gli altri valori del territorio
- V.4** Azioni per la fruizione turistica culturale della rete dei tratturi
- V.10** Incremento del regime di multifunzionalità dello spazio rurale in chiave turistica attraverso la messa a sistema dei borghi rurali e delle masserie (turismo verde, ricettività, benessere e marketing territoriale sostenibile)
- V.11** Progetti di riconversione ad un uso turistico di tratte ferroviarie a bassa percorrenza o dismesse e potenziamento dell'accessibilità turistica
- VI.2** Azioni per la realizzazione di una piattaforma logistica con funzioni retroportuali di potenziamento e interconnessione con i poli logistici per la crescita dei comparti manifatturiero, agricolo e terziario.
- VI.3** Azioni per la realizzazione di un nodo multimodale ferro-gomma l'interconnessione con i poli logistici per la crescita dei comparti manifatturiero e agricolo
- VI.4** Azioni per la specializzazione del porto di Barletta come terminale delle “Autostrade del Mare” per il traffico Ro-Ro di supporto all'internazionalizzazione delle produzioni del NBO
- VI.6** Azioni per l'integrazione dei servizi (check-in de localizzato) e infrastrutture della mobilità locale con quella aeroportuale e completamento della “catena aeroportuale” per l'accessibilità regionale.
- VI.7** Azioni per il potenziamento del sistema ferroviario con specifico riferimento al rafforzamento ed al collegamento dei corridoi internazionali di trasporto e alle piattaforme territoriali per la competitività locale e regionale (corridoio 8 verso l'Europa dell'est, Asse trasversale Napoli-Bari)
- VI.8** Azioni per il completamento, il potenziamento e la razionalizzazione dei collegamenti stradali per la connessione delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori, elevando il livello dei servizi nei differenti contesti territoriali
- VI.9** Potenziamento dell'infrastruttura viaria di connessione mare-interno finalizzata alla realizzazione di una seconda “portante di mobilità” con funzione di strada per l'accesso alle risorse territoriali
- VII.1** Azioni per la valorizzazione e promozione dei prodotti tipici agricoli e agroalimentari anche attraverso l'impiego di nuove tecnologie, attività di ricerca e interventi di *branding* per l'internazionalizzazione dei prodotti di qualità.
- VII.2** Azioni per la realizzazione di un “Centro della ruralità”, per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l'innovazione tecnologica.
- VII.4** Azioni di marketing territoriale per le saline di Margherita di Savoia
- VII.5** Azioni per la valorizzazione, promozione dei prodotti lapidei anche attraverso partenariati con centri di ricerca e design
- VII.6** Azioni per l'innalzamento della qualità del sistema produttivo delle cave di tufo di Canosa di Puglia
- VII.7** Realizzazione del sistema della logistica con funzioni retroportuali di integrazione delle fasi di produzione e commercializzazione sia del comparto manifatturiero che del settore agricolo
- VII.8** Azioni per la realizzazione di un nodo multimodale ferro-gomma a vantaggio dell'integrazione delle fasi di produzione e commercializzazione dei comparti manifatturiero e agricolo o per la gestione delle attività di riciclo dei rifiuti
- VIII.3** Azioni per la valorizzazione delle vocazioni territoriali attraverso attività di ricerca e formazione
- VIII.4** Azioni per la tutela e la valorizzazione dei centri e nuclei storici

**VIII.5** “Programma Urban Multipolare”: azioni per contrastare il degrado e l’abbandono delle periferie e di aree dismesse, attraverso l’attuazione di piani specifici per la riqualificazione, rigenerazione e riuso (comuni con PIRP già avviati o che necessitano di avvio di programmi di riqualificazione).

**IX.1** Azioni per la realizzazione di un “Centro della ruralità”, come promotore e partner nei processi di internazionalizzazione della produzione agricola

**IX.2** Azioni di branding per l’internazionalizzazione e l’apertura ai mercati dei prodotti del distretto della moda, del distretto dei lapidei e del sistema produttivo agricolo

**IX.3** Azioni istituzionali di rafforzamento della capacità proattiva della Provincia e degli attori locali in grado di fornire al sistema regionale “sponde” per la proiezione internazionale del sistema economico, culturale e istituzionale

### 10.11.3 *La Città Creativa della Cultura*

#### **MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE**

**II.6** Azioni per l’incremento degli investimenti in innovazione nel settore della estrazione e lavorazione di lapidei anche attraverso partenariati con centri di ricerca e design

**III.1** Interventi di governo e presidio del territorio, ricerca ed educazione ambientale, per la prevenzione e mitigazione dei rischi naturali a garanzia del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico in aree protette

**III.2** Interventi per la realizzazione di impianti fotovoltaici in ambito urbano

**III.3** Interventi per la realizzazione di impianti di energia rinnovabile previsti nei PRIE comunali

**IV.1** Azioni di potenziamento dei servizi culturali alla comunità

**IV.2** Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità nei centri e nuclei storici

**IV.4** Azioni per l’incremento dell’accessibilità dei servizi e la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro in aree rurali con particolare riferimento a grandi masserie e borghi rurali

**IV.5** Azioni per migliorare le condizioni di legalità e sicurezza a favore dei lavoratori e delle attività produttive di tutto il territorio

**V.1** Costruzione di reti di valorizzazione e di potenziamento del sistema naturale protetto con la realizzazione del Parco Regionale dell’Ofanto come dorsale ecologica del Nord Barese Ofantino integrata con le politiche rurali e le politiche di riduzione del consumo del suolo

**V.2** Azioni per la realizzazione del circuito delle grandi aree archeologiche

**V.3** Azioni di potenziamento dei centri storici normanno-svevi per la realizzazione di un sistema integrato di fruizione e ricettività turistica capace di interessare trame virtuose con gli altri valori del territorio

**V.4** Azioni per la fruizione turistica culturale della rete dei tratturi

**V.6** Azioni per il potenziamento dei servizi al tempo libero e all’edutainment nell’ottica dell’offerta integrata

**V.7** Riqualificazione delle coste e potenziamento delle attività balneari e del benessere in un’ottica di sistema

**V.8** Potenziamento e adeguamento agli standard internazionali dei porti per il miglioramento delle infrastrutture a sostegno del turismo

**V.9** Infrastrutture e servizi per lo sviluppo degli spettacoli e festival dal vivo

**V.10** Incremento del regime di multifunzionalità dello spazio rurale in chiave turistica attraverso la messa a sistema dei borghi rurali e delle masserie (turismo verde, ricettività, benessere e marketing territoriale sostenibile)

**V.11** Progetti di riconversione ad un uso turistico di tratte ferroviarie a bassa percorrenza o dismesse e potenziamento dell’accessibilità turistica

**VI.5** Azioni per la realizzazione di approdi per un sistema di mobilità marittimo leggero per la connessione dei centri e frazioni costiere (Metro-mare)

**VI.6** Azioni per l’integrazione dei servizi (check-in de localizzato) e infrastrutture della mobilità locale con quella aeroportuale e completamento della “catena aeroportuale” per l’accessibilità regionale.

**VI.7** Azioni per il potenziamento del sistema ferroviario con specifico riferimento al rafforzamento ed al collegamento dei corridoi internazionali di trasporto e alle piattaforme territoriali per la competitività locale e regionale (corridoio 8 verso l’Europa dell’est, Asse trasversale Napoli-Bari)

**VI.8** Azioni per il completamento, il potenziamento e la razionalizzazione dei collegamenti stradali per la connessione delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori, elevando il livello dei servizi nei differenti contesti territoriali

**VI.9** Potenziamento dell’infrastruttura viaria di connessione mare-interno finalizzata alla realizzazione di una seconda “portante di mobilità” con funzione di strada per l’accesso alle risorse territoriali

**VII.5** Azioni per la valorizzazione, promozione dei prodotti lapidei anche attraverso partenariati con centri di ricerca e design

**VII.6** Azioni per l’innalzamento della qualità del sistema produttivo delle cave di tufo di Canosa di Puglia

**VIII.1** Azioni per il disegno delle reti funzionali e le trame di relazione connesse all’integrazione delle componenti ambientali urbane.

**VIII.3** Azioni per la valorizzazione delle vocazioni territoriali attraverso attività di ricerca e formazione

**VIII.4** Azioni per la tutela e la valorizzazione dei centri e nuclei storici

**VIII.5** “Programma Urban Multipolare”: azioni per contrastare il degrado e l’abbandono delle periferie e di aree dismesse, attraverso l’attuazione di piani specifici per la riqualificazione, rigenerazione e riuso (comuni con PIRP già avviati o che necessitano di avvio di programmi di riqualificazione).

**IX.1** Azioni per la realizzazione di un “Centro della ruralità”, come promotore e partner nei processi di internazionalizzazione della produzione agricola

**IX.2** Azioni di branding per l’internazionalizzazione e l’apertura ai mercati dei prodotti del distretto della moda, del distretto dei lapidei e del sistema produttivo agricolo

**IX.3** Azioni istituzionali di rafforzamento della capacità proattiva della Provincia e degli attori locali in grado di fornire al sistema regionale “sponde” per la proiezione internazionale del sistema economico, culturale e istituzionale

#### 10.11.4 La Città Creativa del Mare

##### MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE

- III.1** Interventi di governo e presidio del territorio, ricerca ed educazione ambientale, per la prevenzione e mitigazione dei rischi naturali a garanzia del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico in aree protette
- III.2** Interventi per la realizzazione di impianti fotovoltaici in ambito urbano
- III.3** Interventi per la realizzazione di impianti di energia rinnovabile previsti nei PRIE comunali
- III.4** Interventi per la prevenzione e mitigazione del rischio in aree a forte sensibilità idrogeologica e/o rischio frana
- III.5** Interventi di completamento e potenziamento di impianti per l'utilizzo di acque reflue per la salvaguardia delle lame e della costa
- III.6** Interventi mirati all'utilizzo delle acque reflue e meteoriche su tutto il territorio, incentivando azioni consortili e la delocalizzazione di impianti urbani
- III.7** Interventi di riduzione dei processi erosivi delle coste in relazione alla pressione antropica, al ciclo delle acque interne e all'attività nelle saline
- IV.2** Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità nei centri e nuclei storici
- IV.3** Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità urbana
- IV.5** Azioni per migliorare le condizioni di legalità e sicurezza a favore dei lavoratori e delle attività produttive di tutto il territorio
- V.1** Costruzione di reti di valorizzazione e di potenziamento del sistema naturale protetto con la realizzazione del Parco Regionale dell'Ofanto come dorsale ecologica del Nord Barese Ofantino integrata con le politiche rurali e le politiche di riduzione del consumo del suolo
- V.3** Azioni di potenziamento dei centri storici normanno-svevi per la realizzazione di un sistema integrato di fruizione e ricettività turistica capace di intessere trame virtuose con gli altri valori del territorio
- V.5** Azioni per il potenziamento dei servizi per il tempo libero nell'area del turismo balneare e termale
- V.7** Riqualificazione delle coste e potenziamento delle attività balneari e del benessere in un'ottica di sistema
- V.8** Potenziamento e adeguamento agli standard internazionali dei porti per il miglioramento delle infrastrutture a sostegno del turismo
- V.11** Progetti di riconversione ad un uso turistico di tratte ferroviarie a bassa percorrenza o dismesse e potenziamento dell'accessibilità turistica
- VI.4** Azioni per la specializzazione del porto di Barletta come terminale delle "Autostrade del Mare" per il traffico Ro-Ro di supporto all'internazionalizzazione delle produzioni del NBO
- VI.5** Azioni per la realizzazione di approdi per un sistema di mobilità marittimo leggero per la connessione dei centri e frazioni costiere (Metro-mare)
- VI.6** Azioni per l'integrazione dei servizi (check-in de localizzato) e infrastrutture della mobilità locale con quella aeroportuale e completamento della "catena aeroportuale" per l'accessibilità regionale.
- VI.7** Azioni per il potenziamento del sistema ferroviario con specifico riferimento al rafforzamento ed al collegamento dei corridoi internazionali di trasporto e alle piattaforme territoriali per la competitività locale e regionale (corridoio 8 verso l'Europa dell'est, Asse trasversale Napoli-Bari)
- VI.8** Azioni per il completamento, il potenziamento e la razionalizzazione dei collegamenti stradali per la connessione delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori, elevando il livello dei servizi nei differenti contesti territoriali
- VI.9** Potenziamento dell'infrastruttura viaria di connessione mare-interno finalizzata alla realizzazione di una seconda "portante di mobilità" con funzione di strada per l'accesso alle risorse territoriali
- VIII.1** Azioni per il disegno delle reti funzionali e le trame di relazione connesse all'integrazione delle componenti ambientali urbane.
- VIII.3** Azioni per la valorizzazione delle vocazioni territoriali attraverso attività di ricerca e formazione
- VIII.4** Azioni per la tutela e la valorizzazione dei centri e nuclei storici
- VIII.5** "Programma Urban Multipolare": azioni per contrastare il degrado e l'abbandono delle periferie e di aree dismesse, attraverso l'attuazione di piani specifici per la riqualificazione, rigenerazione e riuso (comuni con PIRP già avviati o che necessitano di avvio di programmi di riqualificazione).
- IX.3** Azioni istituzionali di rafforzamento della capacità proattiva della Provincia e degli attori locali in grado di fornire al sistema regionale "sponde" per la proiezione internazionale del sistema economico, culturale e istituzionale

#### 10.11.5 La Città Creativa della Moda

##### MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE

- II.1** Attivazione di poli di ricerca decentrati finalizzati alla ricerca di base, alle attività di sviluppo e sperimentazione nella PMI
- II.4** Attività di ricerca e impiego di nuove tecnologie per l'internazionalizzazione e l'incremento della produzione dei prodotti del distretto della moda
- IV.5** Azioni per migliorare le condizioni di legalità e sicurezza a favore dei lavoratori e delle attività produttive di tutto il territorio
- V.9** Infrastrutture e servizi per lo sviluppo degli spettacoli e festival dal vivo
- V.11** Progetti di riconversione ad un uso turistico di tratte ferroviarie a bassa percorrenza o dismesse e potenziamento dell'accessibilità turistica
- VI.2** Azioni per la realizzazione di una piattaforma logistica con funzioni retroportuali di potenziamento e interconnessione con i poli logistici per la crescita dei comparti manifatturiero, agricolo e terziario.
- VI.3** Azioni per la realizzazione di un nodo multimodale ferro-gomma l'interconnessione con i poli logistici per la crescita dei comparti manifatturiero e agricolo
- VI.4** Azioni per la specializzazione del porto di Barletta come terminale delle "Autostrade del Mare" per il traffico Ro-Ro di supporto all'internazionalizzazione delle produzioni del NBO

- VI.6** Azioni per l'integrazione dei servizi (check-in de localizzato) e infrastrutture della mobilità locale con quella aeroportuale e completamento della "catena aeroportuale" per l'accessibilità regionale.
- VI.7** Azioni per il potenziamento del sistema ferroviario con specifico riferimento al rafforzamento ed al collegamento dei corridoi internazionali di trasporto e alle piattaforme territoriali per la competitività locale e regionale (corridoio 8 verso l'Europa dell'est, Asse trasversale Napoli-Bari)
- VI.8** Azioni per il completamento, il potenziamento e la razionalizzazione dei collegamenti stradali per la connessione delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori, elevando il livello dei servizi nei differenti contesti territoriali
- VI.9** Potenziamento dell'infrastruttura viaria di connessione mare-interno finalizzata alla realizzazione di una seconda "portante di mobilità" con funzione di strada per l'accesso alle risorse territoriali
- VII.3** Azioni per il potenziamento, l'interconnessione e internazionalizzazione delle filiere e delle specializzazioni produttive anche attraverso partnership con centri di ricerca relative alle produzioni del distretto della moda
- VII.7** Realizzazione del sistema della logistica con funzioni retroportuali di l'integrazione delle fasi di produzione e commercializzazione sia del comparto manifatturiero che del settore agricolo
- VII.8** Azioni per la realizzazione di un nodo multimodale ferro-gomma a vantaggio dell'integrazione delle fasi di produzione e commercializzazione dei comparti manifatturiero e agricolo o per la gestione delle attività di riciclo dei rifiuti
- VIII.3** Azioni per la valorizzazione delle vocazioni territoriali attraverso attività di ricerca e formazione
- VIII.5** "Programma Urban Multipolare": azioni per contrastare il degrado e l'abbandono delle periferie e di aree dismesse, attraverso l'attuazione di piani specifici per la riqualificazione, rigenerazione e riuso (comuni con PIRP già avviati o che necessitano di avvio di programmi di riqualificazione).
- IX.2** Azioni di branding per l'internazionalizzazione e l'apertura ai mercati dei prodotti del distretto della moda, del distretto dei lapidei e del sistema produttivo agricolo
- IX.3** Azioni istituzionali di rafforzamento della capacità proattiva della Provincia e degli attori locali in grado di fornire al sistema regionale "sponde" per la proiezione internazionale del sistema economico, culturale e istituzionale

### 10.11.6 *La Città Creativa dello Spettacolo*

#### **MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE**

- II.4** Attività di ricerca e impiego di nuove tecnologie per l'internazionalizzazione e l'incremento della produzione dei prodotti del distretto della moda
- IV.5** Azioni per migliorare le condizioni di legalità e sicurezza a favore dei lavoratori e delle attività produttive di tutto il territorio
- V.3** Azioni di potenziamento dei centri storici normanno-svevi per la realizzazione di un sistema integrato di fruizione e ricettività turistica capace di interessare trame virtuose con gli altri valori del territorio
- V.5** Azioni per il potenziamento dei servizi per il tempo libero nell'area del turismo balneare e termale
- V.6** Azioni per il potenziamento dei servizi al tempo libero e all'edutainment nell'ottica dell'offerta integrata
- V.7** Riqualificazione delle coste e potenziamento delle attività balneari e del benessere in un'ottica di sistema
- V.8** Potenziamento e adeguamento agli standard internazionali dei porti per il miglioramento delle infrastrutture a sostegno del turismo
- V.9** Infrastrutture e servizi per lo sviluppo degli spettacoli e festival dal vivo
- V.11** Progetti di riconversione ad un uso turistico di tratte ferroviarie a bassa percorrenza o dismesse e potenziamento dell'accessibilità turistica
- VI.6** Azioni per l'integrazione dei servizi (check-in de localizzato) e infrastrutture della mobilità locale con quella aeroportuale e completamento della "catena aeroportuale" per l'accessibilità regionale.
- VI.7** Azioni per il potenziamento del sistema ferroviario con specifico riferimento al rafforzamento ed al collegamento dei corridoi internazionali di trasporto e alle piattaforme territoriali per la competitività locale e regionale (corridoio 8 verso l'Europa dell'est, Asse trasversale Napoli-Bari)
- VI.8** Azioni per il completamento, il potenziamento e la razionalizzazione dei collegamenti stradali per la connessione delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori, elevando il livello dei servizi nei differenti contesti territoriali
- VI.9** Potenziamento dell'infrastruttura viaria di connessione mare-interno finalizzata alla realizzazione di una seconda "portante di mobilità" con funzione di strada per l'accesso alle risorse territoriali
- VII.3** Azioni per il potenziamento, l'interconnessione e internazionalizzazione delle filiere e delle specializzazioni produttive anche attraverso partnership con centri di ricerca relative alle produzioni del distretto della moda
- VIII.2** Azioni per il potenziamento dell'identità locale attraverso la realizzazione di spettacoli e festival dal vivo
- VIII.3** Azioni per la valorizzazione delle vocazioni territoriali attraverso attività di ricerca e formazione
- VIII.4** Azioni per la tutela e la valorizzazione dei centri e nuclei storici
- VIII.5** "Programma Urban Multipolare": azioni per contrastare il degrado e l'abbandono delle periferie e di aree dismesse, attraverso l'attuazione di piani specifici per la riqualificazione, rigenerazione e riuso (comuni con PIRP già avviati o che necessitano di avvio di programmi di riqualificazione).
- IX.2** Azioni di branding per l'internazionalizzazione e l'apertura ai mercati dei prodotti del distretto della moda, del distretto dei lapidei e del sistema produttivo agricolo
- IX.3** Azioni istituzionali di rafforzamento della capacità proattiva della Provincia e degli attori locali in grado di fornire al sistema regionale "sponde" per la proiezione internazionale del sistema economico, culturale e istituzionale

### 10.11.7 *La Città Creativa del Governo*

#### **MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE**

- II.1** Attivazione di poli di ricerca decentrati finalizzati alla ricerca di base, alle attività di sviluppo e sperimentazione nella PMI
- II.3** “Centro della ruralità”, per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l’innovazione tecnologica
- II.7** Infrastrutturazione digitale e potenziamento dei servizi e dei contenuti digitali per l’interconnessione tra la “Città Capoluogo Multipolare” (Andria, Trani, Barletta) e i centri minori della costa e dell’interno per la dotazione di servizi e il potenziamento dell’offerta di città
- III.1** Interventi di governo e presidio del territorio, ricerca ed educazione ambientale, per la prevenzione e mitigazione dei rischi naturali a garanzia del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico in aree protette
- IV.5** Azioni per migliorare le condizioni di legalità e sicurezza a favore dei lavoratori e delle attività produttive di tutto il territorio
- IV.6** Azioni per la realizzazione di servizi socio-assistenziali
- IV.7** Azioni per la realizzazione di servizi socio-sanitari a completamento della dotazione dei servizi sanitari di rango regionale
- V.2** Azioni per la realizzazione del circuito delle grandi aree archeologiche
- V.3** Azioni di potenziamento dei centri storici normanno-svevi per la realizzazione di un sistema integrato di fruizione e ricettività turistica capace di interessare trame virtuose con gli altri valori del territorio
- V.11** Progetti di riconversione ad un uso turistico di tratte ferroviarie a bassa percorrenza o dismesse e potenziamento dell’accessibilità turistica
- VI.1** Azioni per il potenziamento e l’innovazione delle reti e servizi per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano con particolare attenzione ai temi dell’ecologia e della sostenibilità per la competitività della “Città Multipolare”
- VI.2** Azioni per la realizzazione di una piattaforma logistica con funzioni retroportuali di potenziamento e interconnessione con i poli logistici per la crescita dei comparti manifatturiero, agricolo e terziario.
- VI.4** Azioni per la specializzazione del porto di Barletta come terminale delle “Autostrade del Mare” per il traffico Ro-Ro di supporto all’internazionalizzazione delle produzioni del NBO
- VI.5** Azioni per la realizzazione di approdi per un sistema di mobilità marittimo leggero per la connessione dei centri e frazioni costiere (Metro-mare)
- VI.6** Azioni per l’integrazione dei servizi (check-in de localizzato) e infrastrutture della mobilità locale con quella aeroportuale e completamento della “catena aeroportuale” per l’accessibilità regionale.
- VI.8** Azioni per il completamento, il potenziamento e la razionalizzazione dei collegamenti stradali per la connessione delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori, elevando il livello dei servizi nei differenti contesti territoriali
- VII.2** Azioni per la realizzazione di un “Centro della ruralità”, per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l’innovazione tecnologica.
- VIII.3** Azioni per la valorizzazione delle vocazioni territoriali attraverso attività di ricerca e formazione
- IX.1** Azioni per la realizzazione di un “Centro della ruralità”, come promotore e partner nei processi di internazionalizzazione della produzione agricola
- IX.3** Azioni istituzionali di rafforzamento della capacità proattiva della Provincia e degli attori locali in grado di fornire al sistema regionale “sponde” per la proiezione internazionale del sistema economico, culturale e istituzionale
- X.1** Interventi a supporto della partecipazione nell’attuazione del Programma Operativo attraverso la costruzione di appositi gruppi di lavoro presso la costituenda Provincia di Barletta-Andria-Trani (soggetto intermedio)
- X.2** Realizzazione di azioni di supporto per l’incentivazione del *Social Housing* anche con la partecipazione dei privati
- X.3** Redazione del Bilancio Sociale del Nord Barese Ofantino per la misurazione degli effetti del nuovo processo di *governance*

## 11 Il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta

### 11.1 Obiettivi e strategie di progetto del PUMAV

Il PUMAV del Nord Barese Ofantino è stato redatto con la consulenza scientifica dell'ing. Stefano Ciurnelli e si configura come strumento di pianificazione settoriale per la declinazione del Piano Strategico in tema di mobilità di persone e merci. E' dunque un piano che, pur presentando alcune focalizzazioni su nodi od elementi a scala urbana, nella definizione dello scenario infrastrutturale e delle politiche-azioni connesse, si riferisce costantemente all'intera area vasta e, conseguentemente, al futuro territorio provinciale.

Il presente capitolo rappresenta il raccordo in termini di obiettivi e assi di sviluppo prioritari del Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta e, quindi, non contiene tutti gli elementi di analisi, valutazione e successiva definizione del sistema infrastrutturale e dei flussi di progetto. Per ogni altro approfondimento si rimanda ai documenti specifici (Relazione Generale del PUMAV e Allegati) in cui sarà possibile riscontrare quanto necessario per la comprensione delle strategie e delle linee di intervento che di seguito vengono sinteticamente riportate.

Questa caratterizzazione è già di per sé un obiettivo, visto e considerato che il PUMAV rappresenterà, di fatto, il primo strumento di pianificazione/programmazione del sistema dei trasporti che propone una visione centrata sulla nuova dimensione provinciale, dando per scontato che il valore e le ricadute dell'operazione vadano ben oltre un'accresciuta autonomia amministrativa-gestionale.

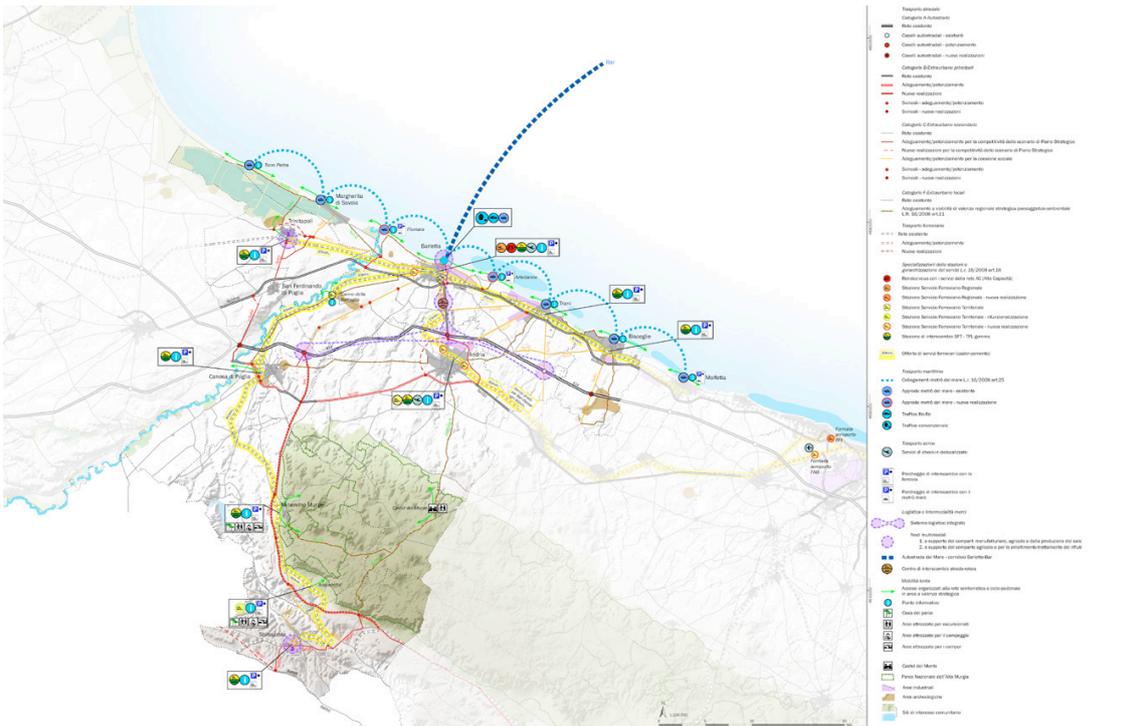
Il PUMAV del NBO persegue tre obiettivi principali:

- valorizzare la rendita di posizione derivante dalla collocazione di questo territorio in corrispondenza di uno snodo tra importanti corridoi di traffico multimodali;
- riorganizzare ed accrescere le relazioni interne di un territorio fortemente eterogeneo;
- offrire una risposta diversificata e complessivamente sostenibile alle molteplici esigenze di mobilità che si riscontrano sul territorio garantendo, allo stesso tempo, coesione sociale e valorizzazione del capitale territoriale.

Gli obiettivi suesposti vengono perseguiti attraverso una serie di strategie progettuali di seguito brevemente richiamate e alle quali si riferiscono gli interventi inseriti nello scenario PUMAV.

- Rafforzare i collegamenti dei nodi multimodali e intermodali di interfaccia con il sistema dei corridoi europei e della rete SNIT di primo livello presenti sul territorio, o esterni, ma in ogni caso di riferimento per esso.
- Definire una rete stradale opportunamente gerarchizzata che, da un lato garantisca la competitività del sistema economico del NBO nello scenario regionale e nazionale e, dall'altro, favorisca la coesione sociale interna rafforzando le reciproche relazioni tra le realtà del NBO.
- Valorizzare il patrimonio costituito dalla struttura della rete ferroviaria e dalla presenza, oltre a Trenitalia, di un operatore, FNB, storicamente radicato sul territorio, che rende tecnicamente ed economicamente sostenibili scenari di potenziamento dell'offerta di trasporto collettivo fondati sulla ferrovia.
- Valorizzare il patrimonio paesaggistico e monumentale attraverso il potenziamento di infrastrutture e servizi a supporto della mobilità lenta e la sperimentazione di formule innovative di trasporto marittimo costiero a carattere stagionale.

- Creare un sistema logistico provinciale multipolare specializzato e adeguatamente articolato sul territorio in grado garantire la competitività dei diversi ambiti territoriali del NBO.
- Valorizzare il sistema portuale a fini turistici mediante la riqualificazione degli approdi, la loro connessione diretta con i centri storici e gli accessi alla rete multimodale di trasporto collettivo.
- Potenziare il porto di Barletta, oltre che come approdo per traffici generati sul territorio, anche a servizio di flussi di merci in transito in piena sinergia con il sistema logistico multipolare provinciale.



PUMAV NBO Quadro sinottico progettuale

## 11.2 Linee di intervento per il trasporto persone

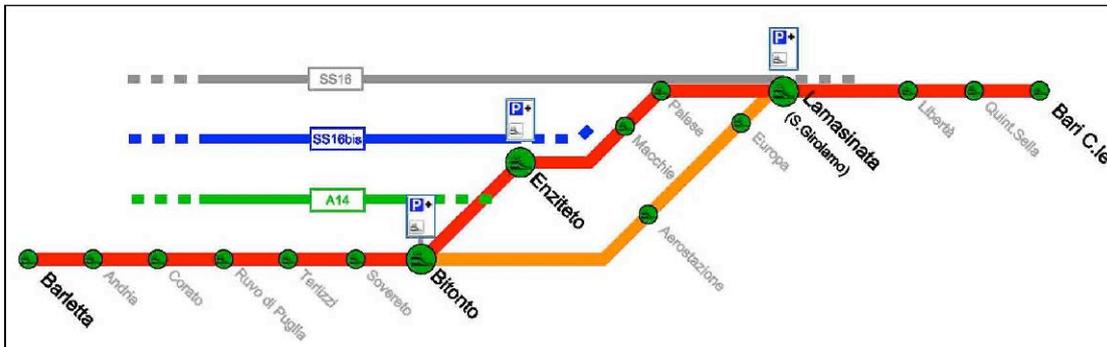
### 11.2.1 Apertura verso l'esterno: il collegamento con l'aeroporto

Le politiche regionali puntano a rafforzare il ruolo della PUGLIA come *porta attrezzata* verso il MEDITERRANEO e l'EST EUROPEO. Tale prospettiva impone di rendere efficienti le connessioni:

- con le reti nazionali e internazionali del trasporto aereo, ferroviario e stradale;
- con i grandi poli di commutazione.

A questo scopo è necessario assicurare, innanzitutto, che residenti, operatori e turisti dal NBO possano collegarsi all'AEROPORTO di BARI-PALESE attraverso il servizio ferroviario. La connessione sarà assicurata prioritariamente dalla linea BARLETTA-ANDRIA-BITONTO-BARI. Le FNB stanno infatti portando avanti da tempo un ambizioso programma di potenziamento ed estensione della propria rete che, entro l'anno, si arricchirà della definitiva entrata in esercizio del collegamento ferroviario metropolitano Bari-Quartiere S.Paolo e, nel corso della prima metà del 2010, di quello con l'aeroporto di Bari Palese. Questo scenario infrastrutturale, accompagnato dal

rinnovo e dal potenziamento dell'asset del materiale rotabile aziendale, consentirà a FNB di fornire un contributo determinante alla creazione del nuovo sistema di TPLR pugliese che attribuisce alla modalità ferroviaria il ruolo di rete portante.



Schema di potenziamento della rete FNB

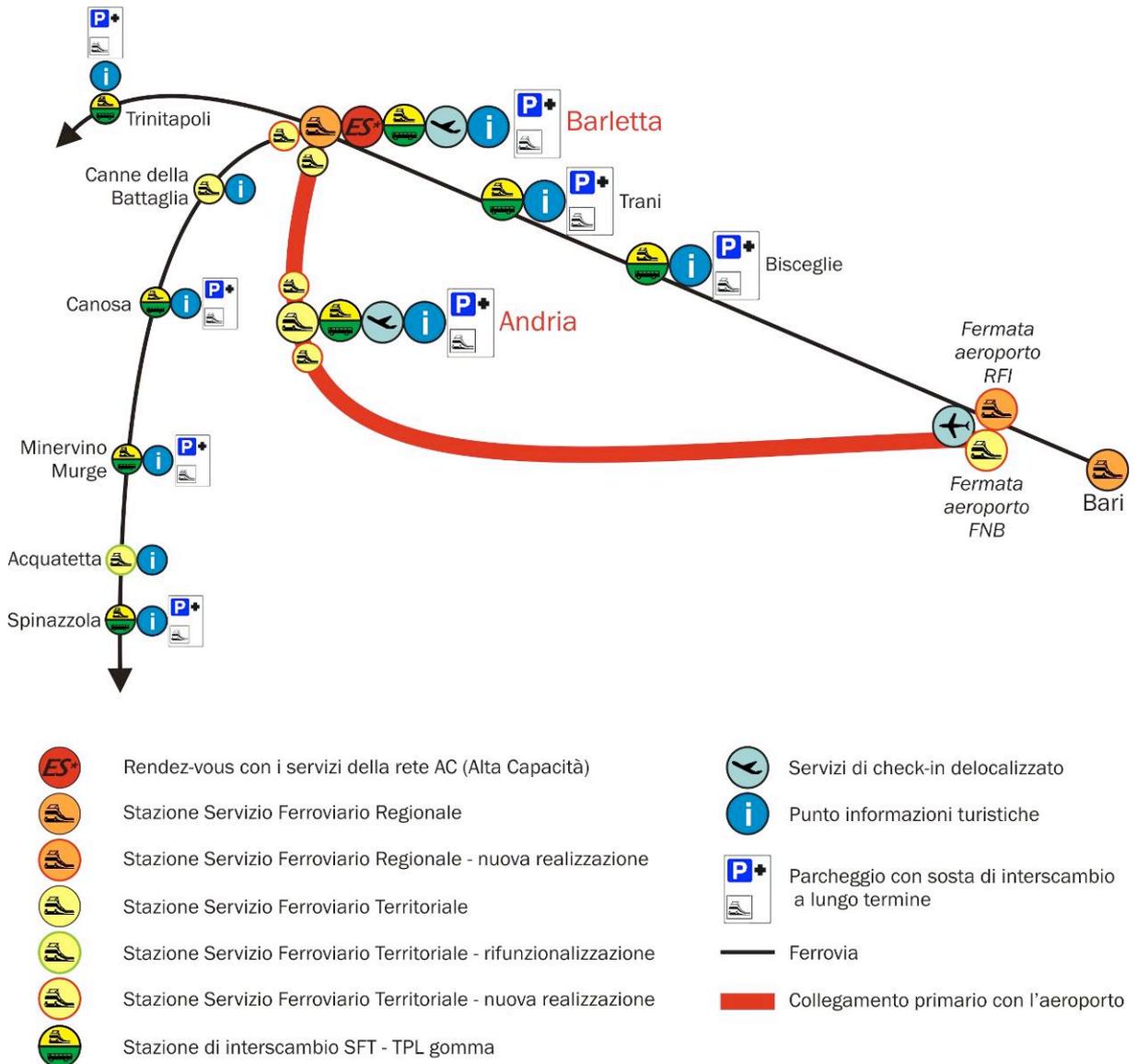
Correlati al potenziamento del servizio e dell'infrastruttura ferroviaria, il PUMAV prevede alcuni interventi nelle stazioni di BARLETTA e di ANDRIA, onde assicurare la possibilità di effettuare servizi di CHECK-IN DECENTRATO. Gli interventi di riqualificazione – da prevedersi ai sensi dell'articolo 19, comma 1, lettera f) della L.R. 16 del 23 giugno 2008<sup>8</sup> - comportano la REALIZZAZIONE DI UN DOPPIO FRONTE<sup>9</sup> di stazione necessario per offrire:

- collegamenti più agevoli con il resto della città;
- spazi di sosta auto a lungo termine;
- punti di interscambio con le linee degli autobus;
- punti di informazione turistica e di parcheggio per i bus turistici.

Il PUMAV avanza un'ulteriore proposta a livello regionale riguardante la realizzazione di una nuova fermata a PALESE sulla linea RFI Bologna-Bari da realizzarsi in concomitanza con gli interventi previsti a Palese dal PON Trasporti sul nodo di Bari. Tale fermata disterebbe in linea d'aria circa 800 metri dall'aerostazione e quindi sarebbe facilmente servibile da un servizio di bus-shuttle in coincidenza con i treni. Ciò consentirebbe di offrire un ulteriore accesso all'aeroporto di Bari Palese, oltre che alle città costiere comprese tra Bari e Barletta, a tutta la dorsale Foggia-Lecce servita da treni di lunga percorrenza e del servizio regionale veloce.

<sup>8</sup> "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti

<sup>9</sup> A Barletta doppio fronte sul lato sud, ad Andria sul lato est.

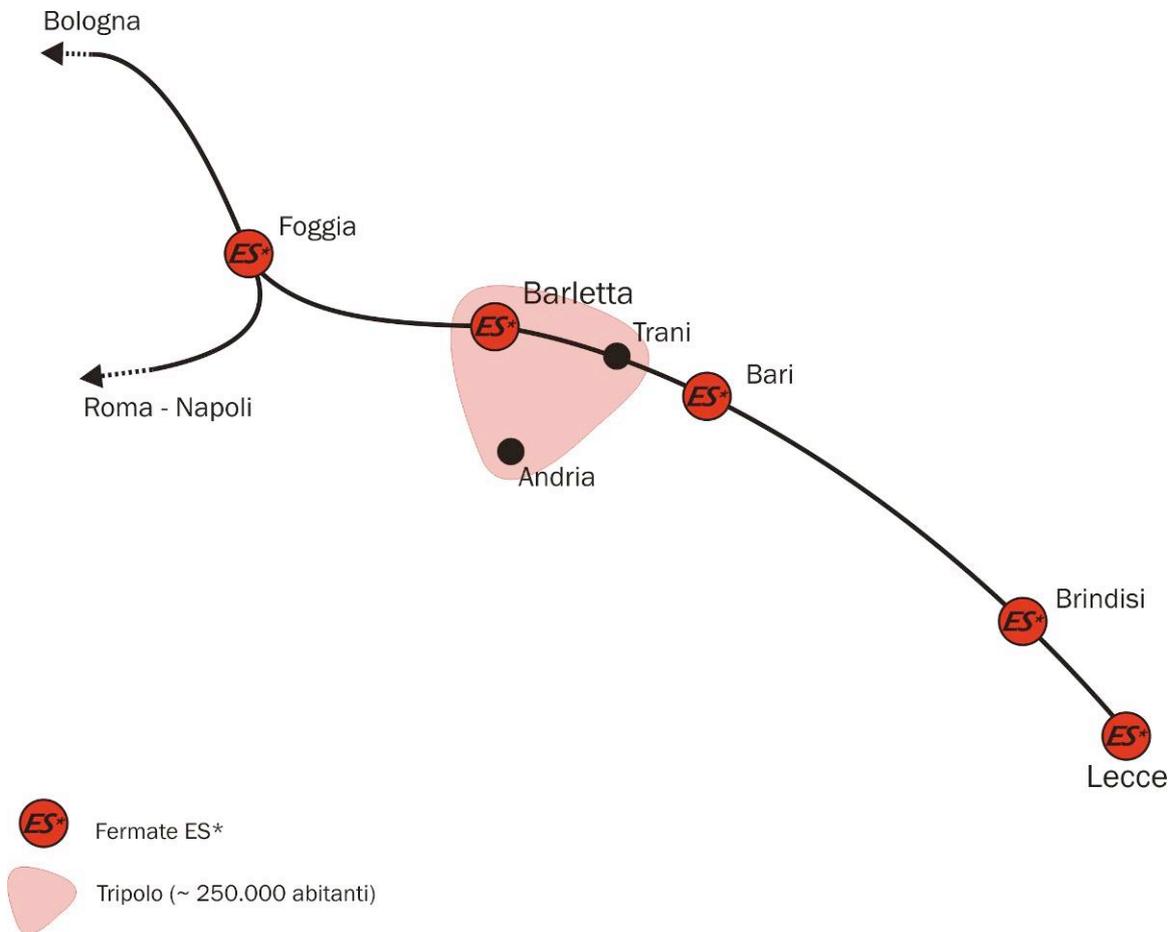


### 11.2.2 Apertura verso l'esterno: accesso ai servizi della rete AC e connessione con la rete autostradale

L'accesso alla rete dei servizi ferroviari di lunga percorrenza e alla rete autostradale è assicurato, rispettivamente, dalla stazione di BARLETTA e dai caselli autostradali di CANOSA, ANDRIA, TRANI. La riorganizzazione del sistema dei trasporti ferroviari e stradali proposta dal PUMAV punta ad assicurare – per la gran parte della popolazione della provincia – un'accessibilità alle reti nazionali con tempi non superiori ai 30'.

Per ciò che riguarda il trasporto ferroviario, occorre sottolineare che la fermata del servizio ES\* a BARLETTA non trova adeguata motivazione se riferita esclusivamente al bacino cittadino, tenuto conto della distanza relativamente breve dal capoluogo regionale (50 km). Tuttavia, essa appare pienamente giustificata se messa in relazione con il sistema insediativo costituito dalle limitrofe città di TRANI e ANDRIA, per una popolazione complessiva di 250.000 abitanti. Inoltre, il rafforzamento del Servizio Ferroviario Territoriale, di cui si darà conto nel paragrafo successivo, consentirà un rapido accesso ai servizi da parte dell'intero bacino d'utenza provinciale (circa 600.000

abitanti). La proposta è dunque quella di rafforzare il ruolo di Barletta come nodo di *rendez-vous* tra servizi dell'Alta Capacità ferroviaria e servizi territoriali rendendo commercialmente appetibile la fermata sistematica dei servizi veloci a Barletta.



Per ciò l'accessibilità alla rete autostradale, i caselli di TRANI, ANDRIA e CANOSA assicurano già ora un'ottima connessione, sia sulla direttrice A14 BARI-PESCARA che in direzione NAPOLI (A16). Si pone tuttavia l'esigenza di migliorare l'accessibilità al sistema autostradale da parte di alcuni territori, ma questo aspetto va inquadrato nel più ampio tema della riorganizzazione della viabilità ordinaria di cui si dirà nel paragrafo ad essa dedicato.

### 11.2.3 Ferrovia come matrice di coesione e sviluppo: il servizio ferroviario territoriale

All'interno delle politiche di coesione territoriale del territorio NBO, il sistema ferroviario riveste una importanza di primo livello e ciò in riferimento a due fattori:

1. il territorio NBO ha visto in questi anni il consolidarsi della provincia BAT che necessita l'integrazione fisica di luoghi inizialmente "di confine" tra le province di Bari e Foggia;
2. le politiche regionali e nazionali relative al trasporto su ferro sono attualmente individuate come politiche ad altissima priorità e, quindi, il PUMAV non può non tenere in considerazione questo orientamento.

Tuttavia, l'ipotesi di centralizzare le funzioni di interscambio a BARLETTA è subordinata alla contestuale previsione di una rete di servizi ferroviari a valenza territoriale, in grado di servire e mettere in rete l'intero sistema insediativo provinciale. La Regione Puglia nel proprio PRT, ha previsto la realizzazione di un sistema di servizi ferroviari organizzato gerarchicamente e in grado di rispondere – attraverso il potenziamento di infrastrutture, tecnologie, materiale rotabile e nodi di interscambio – a tre esigenze primarie:

- garantire l'accessibilità ai poli di commutazione di primo livello, hub della piattaforma transnazionale, e il loro collegamento con i corridoi I e VIII (BARI);
- connettere tra loro i poli di commutazione di secondo livello (Foggia, BARLETTA, Bari, Brindisi, Taranto, Lecce) con servizi regionali veloci;
- garantire l'accessibilità da ogni territorio ai poli di commutazione di secondo livello di riferimento con un efficiente servizio ferroviario a valenza provinciale pienamente integrato con la rete dei servizi automobilistici (Servizio Ferroviario Territoriale – SFT)<sup>10</sup>.

Il Servizio Ferroviario Territoriale prefigurato dal PUMAV è incentrato sulla stazione di BARLETTA CENTRALE e costituito dalle linee di seguito descritte.

1. TRINITAPOLI-BARLETTA-TRANI-BISCEGLIE (MOLFETTA)<sup>11</sup>, con cadenzamento ai 30' eventualmente in coordinamento con il Servizio Ferroviario Metropolitano di Bari la cui linea costiera si attesta a Molfetta.
2. CANOSA-BARLETTA-ANDRIA, con cadenzamento fino ai 30'; tale ipotesi implica l'elettificazione della tratta BARLETTA CANOSA e l'interconnessione nella stazione di Barletta centrale fra le linee per SPINAZZOLA e per ANDRIA, peraltro già programmata nell'ambito dell'interconnessione tra rete RFI e FNB, in modo che l'esercizio di questa linea non interferisca con quello della Bologna-Bari.
3. SPINAZZOLA-CANOSA-BARLETTA con cadenzamento fino ai 60' e possibile utilizzazione sinergica per servizi turistici.

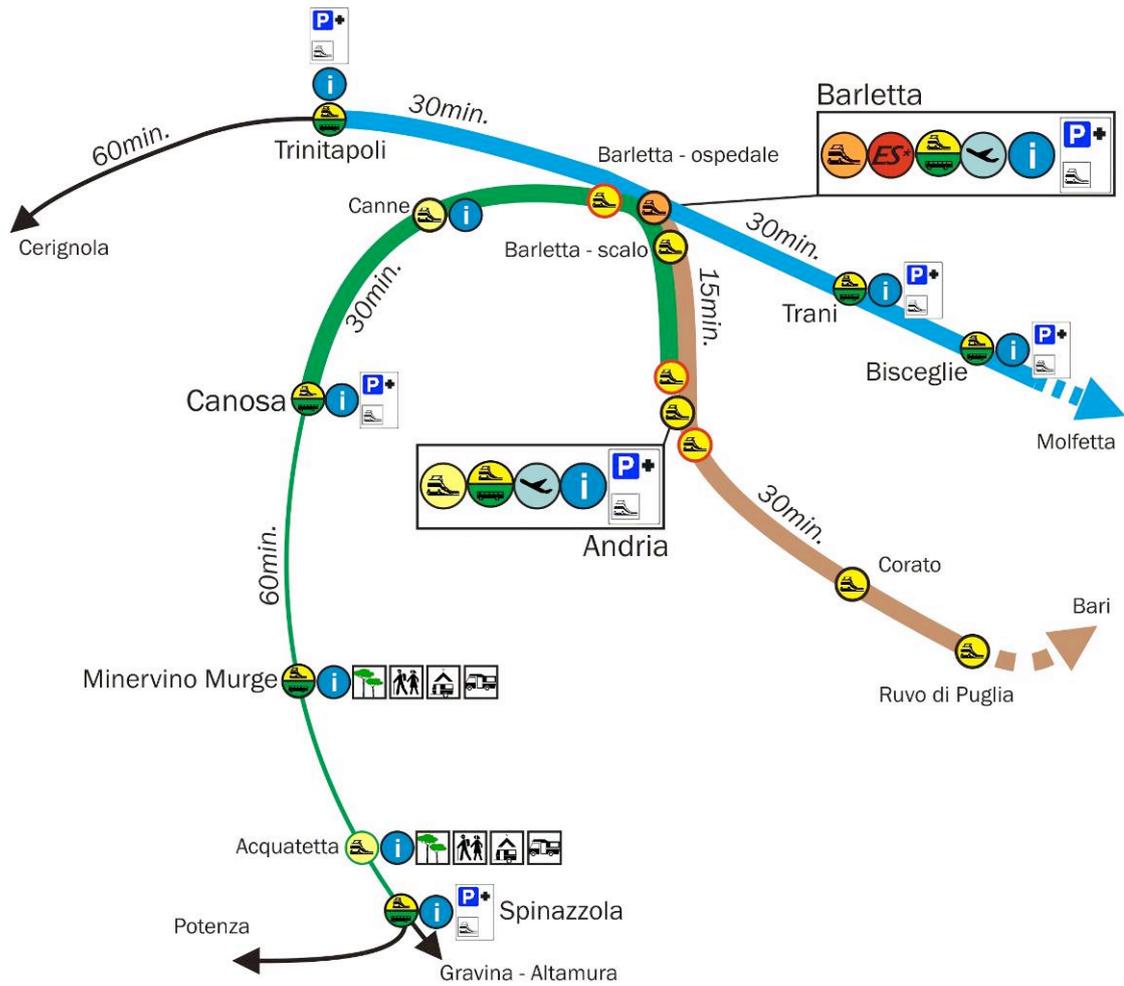
Così concepito, il servizio avrebbe anche una specifica valenza turistica, poiché consentirebbe di accedere direttamente:

- alle città d'arte (CANOSA, BARLETTA, ANDRIA, TRANI, BISCEGLIE);
- alle aree archeologiche di CANNE (dove è presente una fermata), di CANOSA (l'itinerario archeologico principale si diparte dalla stazione e prosegue verso l'Ofanto sino al ponte romano) e di TRINITAPOLI (un itinerario breve connette la stazione all'Ipogeo al margine del centro);
- al parco nazionale dell'Alta Murgia, mediante le fermate di MINERVINO MURGE, ACQUATETTA (da rifunzionalizzare a questo scopo), e SPINAZZOLA.

---

<sup>10</sup> In base al PRT, il SFT è costituito da linee di lunghezza indicativamente fino ai 100 km, con fermata in tutte le stazioni in ambito extraurbano e nelle stazioni principali in ambito urbano, cadenzamento del servizio compreso tra i 30 e i 120 minuti o ad orario a seconda della domanda da servire e della fascia oraria, materiale rotabile ad alta frequentazione.

<sup>11</sup> Il terminale sud delle corse potrebbe essere collocato a Bisceglie o a Molfetta a seconda dell'entità degli interventi da realizzare nei due casi.



- |  |   |  |  |
|--|---|--|--|
|  | Servizio di rinforzo Trinitapoli-Bisceglie                        |  | Punto informazioni turistiche                        |
|  | Linea Canosa-Andria   |  | Parcheggio con sosta di interscambio a lungo termine |
|  | Linea ferroviaria Barletta-Andria-Bari                            |  | Casa del parco                                       |
|  | Rendez-vous con i servizi della rete AC (Alta Capacità)           |  | Aree attrezzate per escursionisti                    |
|  | Stazione Servizio Ferroviario Regionale                           |  | Aree attrezzate per il campeggio                     |
|  | Stazione Servizio Ferroviario Regionale - nuova realizzazione     |  | Aree attrezzate per i camper                         |
|  | Stazione Servizio Ferroviario Territoriale                        |  |  |
|  | Stazione Servizio Ferroviario Territoriale - rifunzionalizzazione |  |  |
|  | Stazione Servizio Ferroviario Territoriale - nuova realizzazione  |  |  |
|  | Stazione di interscambio SFT - TPL gomma                          |  |  |

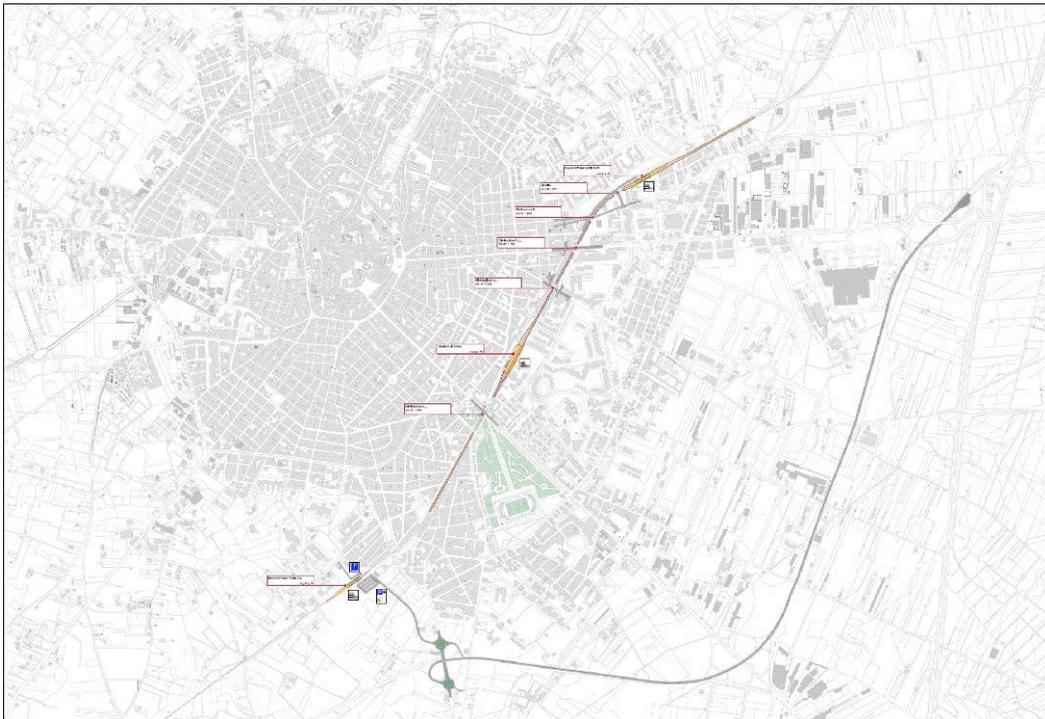
**Schema del servizio SFT**

Lungo la direttrice BARLETTA-ANDRIA si viene così a creare un'offerta di tipo metropolitano (con cadenzamento fino ai 15' nelle ore di punta), grazie alla combinazione dei servizi della linea CANOSA-BARLETTA-ANDRIA con quelli effettuati

da FNB sulla linea BARLETTA-ANDRIA-BARI, del cui potenziamento si è accennato in precedenza.

La creazione del Servizio Ferroviario Territoriale comporta una serie di interventi collaterali di seguito elencati.

- Realizzazione di nuove fermate (BARLETTA OSPEDALE, ANDRIA NORD, ANDRIA SUD) in modo da incrementare l'accessibilità diretta ad aree densamente abitate o a servizi di rango sovracomunale.
- Riqualificazione di fermate esistenti (BARLETTA SCALO, ACQUATETTA);
- il potenziamento dei due nodi principali (BARLETTA CENTRALE, ANDRIA), così come indicato al punto 1.2.
- Potenziamento della stazione di TRINITAPOLI ove si prevede l'attestamento della linea SFT per Bisceglie (tale potenziamento è previsto in sinergia con un'ulteriore intervento riguardante la logistica e il trasporto merci di cui si dirà nel relativo paragrafo);
- Allestimento di aree per l'interscambio ferro-gomma, in coerenza con il PRT e nell'ottica della piena integrazione funzionale e tariffaria dei servizi di TPL, nelle stazioni di BISCEGLIE, TRANI, MINERVINO e SPINAZZOLA. Gli interventi previsti riguardano la creazione di parcheggi di interscambio e di fermate attrezzate per gli autobus del trasporto urbano ed extraurbano.



**Andria - Riduzione delle interferenze e potenziamento della linea FNB**



Stazione Servizio Ferroviario Territoriale - nuova realizzazione



Nuovo percorso di collegamento

**Barletta - ipotesi di nuova fermata "Ospedale"**

Per la linea BARLETTA-SPINAZZOLA non è sostenibile, nel breve/medio periodo, l'elettrificazione completa. Pertanto, su questa linea interna circoleranno, alternandosi, due tipi di treni: a trazione elettrica fino a CANOSA e a trazione diesel per il servizio cadenzato verso SPINAZZOLA (mediamente 1 treno ogni ora). La penetrazione verso l'interno, oltre a rivestire un'indubbia valenza turistica (vedi successivo paragrafo 5), costituisce anche un accesso verso l'area del Vulture e del Materano, poiché a SPINAZZOLA avviene il collegamento con la linea dorsale interna Rocchetta S. Antonio-Altamura-Gioia del Colle.

**11.2.4 Città in rete: accessibilità, sicurezza e interconnessione della rete principale**

**11.2.4.1 potenziamento della Viabilità extraurbana principale e dell'accessibilità autostradale**

Il sistema stradale ereditato dalla nuova provincia BAT presenta ovviamente delle forti condizioni di marginalità rispetto all'effetto di ricentralizzazione che alcuni territori hanno avuto nel nuovo contesto amministrativo, sicché gli interventi di seguito descritti ed elencati non vanno intesi come uno scardinamento delle politiche regionali sulla necessaria prevalenza del trasporto su ferro, ma come un lavoro di ricucitura delle linee stradali in assenza delle quali non potrà essere condotto a termine nessun progetto di intermodalità strada-ferro-mare.

La rete extraurbana principale esistente della nuova provincia è costituita dalle due dorsali, costiera e interna, costituite dalla ss 16bis e alla sp 231 (ex ss98), dalla sp 170. Tali infrastrutture, nel migliore dei casi, sono solo parzialmente adeguate alla nuova normativa presentando una sezione a due corsie per senso di marcia, con spartitraffico centrale e svincoli a livelli sfalsati (ex tipo III C.N.R. corrispondente all'attuale tipo B ma non a norma a motivo dell'insufficiente larghezza degli elementi di margine).

La sp 231 presenta invece anche una serie di discontinuità nella sezione stradale che a ridosso di Canosa e tra Canosa e Andria è ad una corsia per senso di marcia.

Questa rete sarà a breve arricchita verso l'intero con il completamento e l'apertura al traffico della SR 6.

Su questa viabilità il PUMAV prevede una serie di interventi di seguito elencati.

- Progressivo adeguamento della sp 231 a due corsie per senso di marcia da effettuare prioritariamente in corrispondenza dei tratti che costituiscono le "circonvallazioni" di Andria e Canosa. Considerata la funzione mista che l'infrastruttura sarà chiamata a svolgere in questi tratti (di attraversamento e di connessione alle reti urbane), il PUMAV propone che in sede di progetto preliminare sia valutata anche l'opzione di un adeguamento ad una sezione tipo D (strada urbana di scorrimento a due corsie per senso di marcia con spartitraffico centrale). Il potenziamento della sp 231 nel tratto restante tra Andria e Canosa, oltre che per un fatto di omogeneità, si giustifica per la previsione della realizzazione, lungo quest'asse, del nuovo ospedale di Andria-Canosa-Minervino programmato dal piano regionale della salute 2008-2010 e dall'assetto del sistema della logistica proposto da PUMAV di cui si tratterà nei paragrafi successivi. Su queste basi il Piano prevede una fasatura degli interventi che garantisca una preliminare messa in sicurezza delle intersezioni esistenti adeguata e compatibile con il futuro standard della strada e, all'atto della realizzazione del nuovo ospedale, il potenziamento a due corsie per senso di marcia.
- Valorizzazione delle opportunità offerte in termini di accessibilità dalla SR 6 attraverso la previsione da parte dei Comuni interessati della concentrazione di nuove aree per attività produttive a ridosso degli svincoli della SR 6 in modo da costituire un volano per favorire la nascita di insediamenti di adeguata caratura.
- Rifunzionalizzazione e potenziamento degli svincoli terminali della sp 170, rispettivamente all'intersezione con la tangenziale di Andria e, verso Barletta, all'intersezione con la ss 16bis e con il nuovo asse di collegamento con il porto.
- Messa in sicurezza degli svincoli sulla ss 16bis e adeguamento delle connessioni con la viabilità extraurbana secondaria e locale<sup>12</sup>. Il PUMAV con questo intervento diffuso ha inteso porre l'attenzione sulla necessità di intervenire sulle caratteristiche geometrico-funzionali di numerose intersezioni della ss 16bis. Questa linea d'intervento dovrà trovare adeguata collocazione in un Piano del Traffico della Viabilità Extraurbana (previsto dall'art.36 del D.Lgs. 285) e in accordi di programma con gli Enti proprietari delle diverse strade interessate (Anas, Provincia, Comuni).

Il miglioramento del collegamento con la rete autostradale ha portato alla previsione di due nuovi caselli ad elevata automazione. Il primo è a servizio dell'Ofantino settentrionale ed è collocato in corrispondenza dell'intersecazione tra la A14 e la sp 64. Questa posizione consente di intercettare in maniera efficiente sia i flussi che si muovono sulla A14 sia quelli della A16 per Napoli. I comuni di Margherita di Savoia, Trinitapoli e San Ferdinando, attualmente si collegano alla rete autostradale, a seconda delle direzioni, attraverso i caselli di Cerignola Est e Andria-Barletta, entrambi sulla A14. Tali itinerari si svolgono su viabilità provinciali con caratteristiche geometrico-funzionali di viabilità locale (tipo F). La vocazione turistica di Margherita di Savoia, le saline e le attività produttive del settore agroalimentare presenti in tutto il territorio dei tre comuni, necessitano di un collegamento di idonee caratteristiche geometrico funzionali sia con la A14 che con la A16. Il nuovo collegamento deve inoltre tener conto della ricollocazione dei tre comuni all'interno della neo Provincia BAT rafforzando la rete infrastrutturale a supporto delle relazioni reciproche tra tutte le realtà del Nord Barese-Ofantino, valorizzando il capitale territoriale e mettendo a sistema le potenzialità esistenti.

Il secondo casello, a servizio della città di Bisceglie, è previsto all'intersecazione tra la A14 e la sp 85 per Ruvo-Corato. Tale intervento intende alleggerire la ss 16bis dei flussi di media percorrenza tenuto conto dei modesti livelli di traffico che caratterizzano l'autostrada e, viceversa, dei crescenti fenomeni di congestione della ss 16bis in avvicinamento a Bari.

Questa struttura portante è completata da una rete di viabilità extraurbana secondaria (tipo c) e locale (tipo F) ad una corsia per senso di marcia che il PUMAV ha selezionato dal complesso della viabilità provinciale attribuendole una duplice funzione: garantire la competitività dello

---

<sup>12</sup> La ss 16bis è caratterizzata da modalità di connessione estremamente eterogenee con la viabilità di rango inferiore senza una precisa gerarchizzazione. Non di rado, le rampe degli svincoli si connettono sia con viabilità extraurbana secondaria che locale ospitando, in alcuni casi, addirittura accessi a fondi agricoli.

scenario proposto dal Piano Strategico e favorire la coesione sociale tutelando la mobilità interna e gli scambi con l'esterno.

#### **11.2.4.2 Viabilità a supporto della competitività dello scenario di Piano Strategico**

Gli interventi riguardanti elementi della viabilità prioritariamente finalizzati a supportare la competitività dell'assetto prefigurato dal Piano Strategico sono elencati nei paragrafi seguenti.

##### *11.2.4.2.1 Viabilità extraurbana secondaria tipo C.*

- Adeguamento integrale del tratto della ex ss 93 che collega Canosa al casello autostradale.
- Adeguamento delle intersezioni sul tratto della ex ss 93 che collega il casello di Canosa a Barletta.
- Messa in sicurezza della tangenziale est di Adria.
- Realizzazione della tangenziale ovest di Andria.
- Potenziamento della sp 64 dall'intersezione con la Sp 231 a quella con la ss 16 bis in corrispondenza dello svincolo per Trinitapoli.
- Potenziamento della sp 63 tra S.Ferdinando e Trinitapoli.
- Realizzazione di un collegamento tra la sp 63 e la sp 75 ad est dell'abitato di Trinitapoli mediante tratti di nuova realizzazione e adeguamento di viabilità esistente sfruttando il sottopasso ferroviario esistente. L'intervento svolge una duplice funzione: consentire l'aggiramento di TRINITAPOLI e servire il secondo fronte della stazione ferroviaria, di cui si prevede il potenziamento per il trasporto persone, e le aree adiacenti in cui il Piano Strategico ha individuato la localizzazione di un polo logistico a supporto dello sviluppo locale.
- Realizzazione della tangenziale Nord di Trinitapoli in conformità a quanto previsto dal PUG.
- Potenziamento del collegamento tra la SR 6 e la ss 655 "Bradonica" L'apertura della SR 6, contribuendo alla creazione di nuovi itinerari meno congestionati o di migliori caratteristiche per i collegamenti verso nord, rende necessario prevedere un adeguamento e la messa in sicurezza sia della viabilità esistente di collegamento con la SS 655 "Bradonica" (MATERA-LAVELLO) sia della ex SS97 per Gravina e Altamura. Diversamente dal passato, l'elevato valore paesaggistico-ambientale del contesto, e una più realistica considerazione dell'entità dei flussi veicolari, devono guidare la progettazione degli adeguamenti, evitando l'adozione di standard troppo elevati e di non facile ambientazione.

##### *11.2.4.2.2 Viabilità extraurbana locale tipo F.*

In tutti i casi, ai sensi del Codice della Strada e successive modifiche o integrazioni, le viabilità sono dotate di pista ciclabile su sedime proprio o in affiancamento protetto. Gran parte delle viabilità di seguito elencate rientrano inoltre nella classificazione della rete di interesse regionale in quanto a servizio di aree a valenza strategica sotto il profilo ambientale o paesaggistico e come tali sono state indicate (V.S. in elenco e in tratto rosso-verde nella tavola di progetto del PUMAV)

- Adeguamento dell'itinerario costiero da Torre Pietra a Barletta (V.S.)
- Potenziamento della sp 62 Trinitapoli-Margherita.
- Realizzazione del collegamento ss 16 bis-Fiumara (V.S.).
- Adeguamento dell'itinerario Canne della Battaglia-Barletta.
- Adeguamento collegamento ss16bis-Ariscianne V.S.).
- Adeguamento itinerario Andria-Castel del Monte (V.S.).
- Adeguamento sp 234 Minervino-Castel del Monte (V.S.).
- Adeguamento della sp 138 da Castel del Monte alla SR 6 (V.S.).

#### 11.2.4.2.3 Il collegamento con il porto di Barletta

Il porto di Barletta costituisce un elemento importante del sistema logistico integrato del NBO. Il PUMAV prevede la realizzazione di un nuovo collegamento stradale per migliorare l'accessibilità dalla rete extraurbana principale. Il collegamento richiede l'adeguamento dello svincolo tra ss 16BIS e ss 170dir e la realizzazione di un tratto di viabilità interna all'area urbana di Barletta prevalentemente in "trincea" (sfruttando in parte il sedime dismesso del raccordo ferroviario per il porto), senza particolari interferenze con essa fatta eccezione per un interessamento di aree perimetrali all'attuale cementificio. Nel suo tratto terminale, il collegamento stradale deve tener conto del particolare contesto in cui si va a inserire: la sistemazione della viabilità dovrebbe essere inquadrata in un più ampio progetto che investa le aree situate tra il centro storico e la darsena, puntando ad una riqualificazione complessiva dell'affaccio a mare della città e minimizzando le interferenze, l'effetto barriera e le esternalità derivate dal traffico di mezzi pesanti da/per il porto. Il tema assume un peso ancor più rilevante nella prospettiva della realizzazione del porto turistico e, conseguentemente della necessità di collegare quest'ultimo all'area del castello e al centro storico con percorsi perdonali di qualità.

#### 11.2.4.3 Viabilità a supporto della coesione sociale del NBO

Di seguito sono elencati gli interventi riguardanti elementi della viabilità prioritariamente finalizzati a garantire la coesione sociale delle realtà del NBO.

- Adeguamento della SP85 (Bisceglie-Corato).
- Adeguamento della SP13 (Andria-Bisceglie).
- Adeguamento della SP 130 (Andria-Trani).
- Adeguamento della sp 188 (collegamento Trani-ss170).
- Realizzazione viabilità di raccordo tra gli insediamenti industriali lungo le litoranee di levante e ponente e la ss16bis in comune di Barletta.
- Realizzazione viabilità di raccordo del nuovo Ospedale di Barletta.
- Adeguamento del 1° tratto della sp Minervino-Spinazzola per il miglioramento dei collegamenti di Spinazzola con la SR 6 verso nord.

Un ultimo cenno merita una previsione di livello sovraprovinciale prevista nel PTCP di Foggia. E' possibile prospettare, in accordo con la Provincia di Foggia, la realizzazione di un itinerario arretrato rispetto alla linea di costa che da BARLETTA si sviluppi verso nord (GARGANO, S. GIOVANNI ROTONDO, SIPONTO-MANFREDONIA) senza gravare sulla strada costiera (ex SS 159) di grande valenza paesaggistica, ambientale e turistica. Quest'ultima pertanto potrebbe essere riqualificata, secondo quanto indicato dal PRT per le strade locali di valenza regionale paesaggistico-ambientale, in funzione della fruizione del sito naturalistico delle SALINE DI MARGHERITA di SAVOIA (su quest'ultimo si ritornerà più approfonditamente nel prossimo paragrafo).

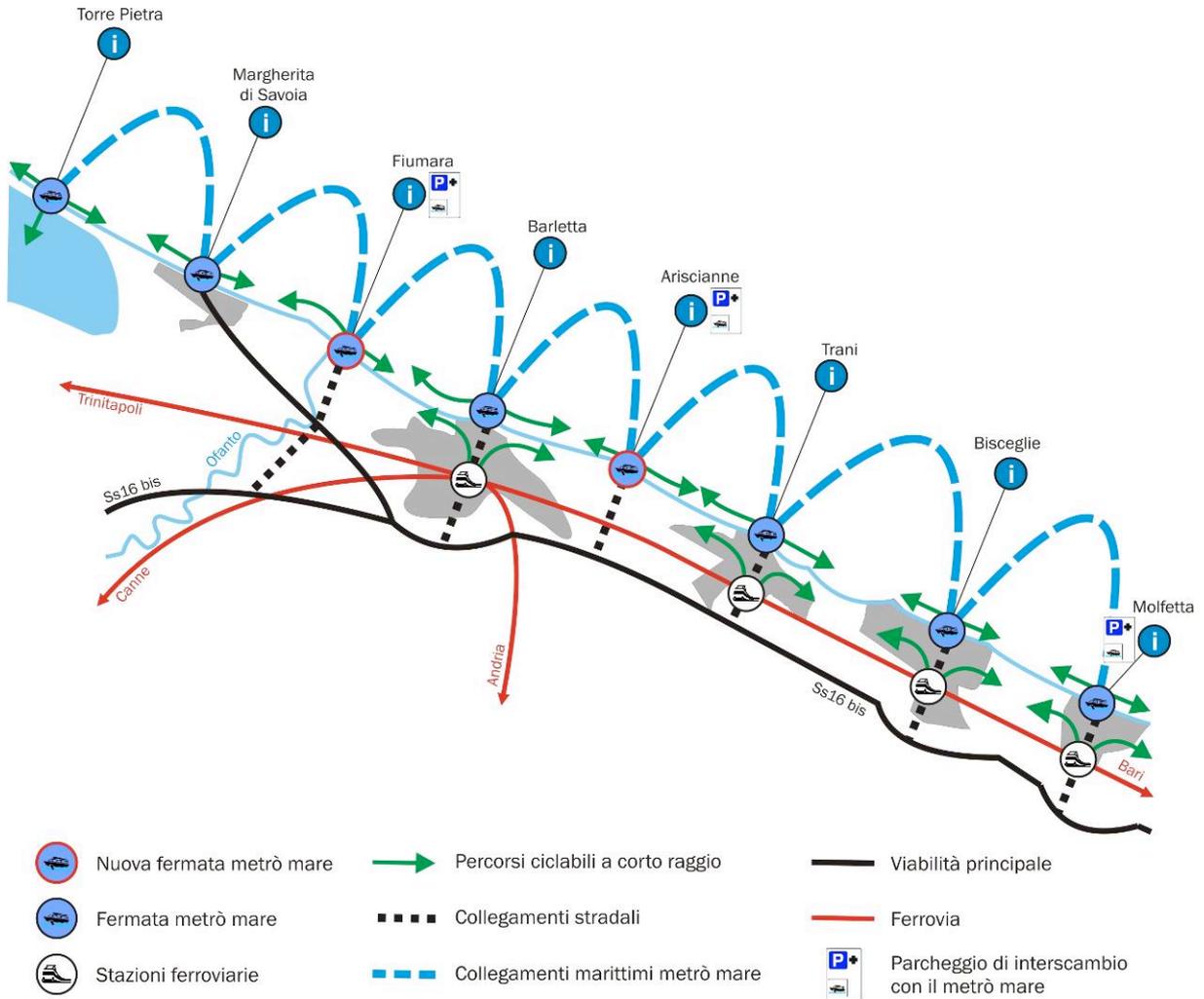
#### 11.2.5 *Mettere in rete le eccellenze del territorio e territorializzare il turismo: trasporto pubblico locale e rete della mobilità lenta*

Il territorio del NBO presenta alcune peculiarità che devono essere tenute in conto per l'organizzazione del sistema di trasporto in funzione della fruizione, da parte di turisti e cittadini, dei beni culturali e ambientali. L'affaccio sul mare, con la presenza di numerosi punti di approdo e l'estensione della rete ferroviaria, suggerisce di impennare l'offerta di trasporto turistico su una duplice rete di collegamenti:

- il SERVIZIO FERROVIARIO TERRITORIALE, a servizio delle città d'arte;
- un nuovo servizio di METRO'-MARE, a servizio delle città costiere, in parte coincidenti con le prime.

Dalle stazioni ferroviarie e dagli approdi è infatti possibile organizzare una serie di itinerari di corto raggio (meno di 5 km) che consentano di fruire, a piedi o in bicicletta,

dei principali beni ambientali e culturali della provincia. Si verrebbe così a costituire un sistema autonomo e complementare a quello automobilistico.



**Schema di assetto della mobilità turistica nell'area costiera**

Il servizio di METRO'-MARE, realizzato con aliscafi è destinato a connettere tra loro:

- Torre Pietra (itinerario della riserva delle SALINE);
- Margherita di Savoia (itinerario della riserva delle SALINE);
- Fiumara (nuovo approdo in corrispondenza della foce dell'Ofanto; itinerario nel parco fluviale);
- Barletta (città d'arte);
- Ariscianne (nuovo approdo in corrispondenza dell'area di pregio naturalistico, con relativo itinerario pedonale);<sup>13</sup>
- Trani (città d'arte);
- Bisceglie (città d'arte; itinerario ciclabile verso i Dolmen).

Il PUMAV, pur non indicandolo nel proprio quadro sinottico progettuale auspica un'estensione del servizio sino a Molfetta.

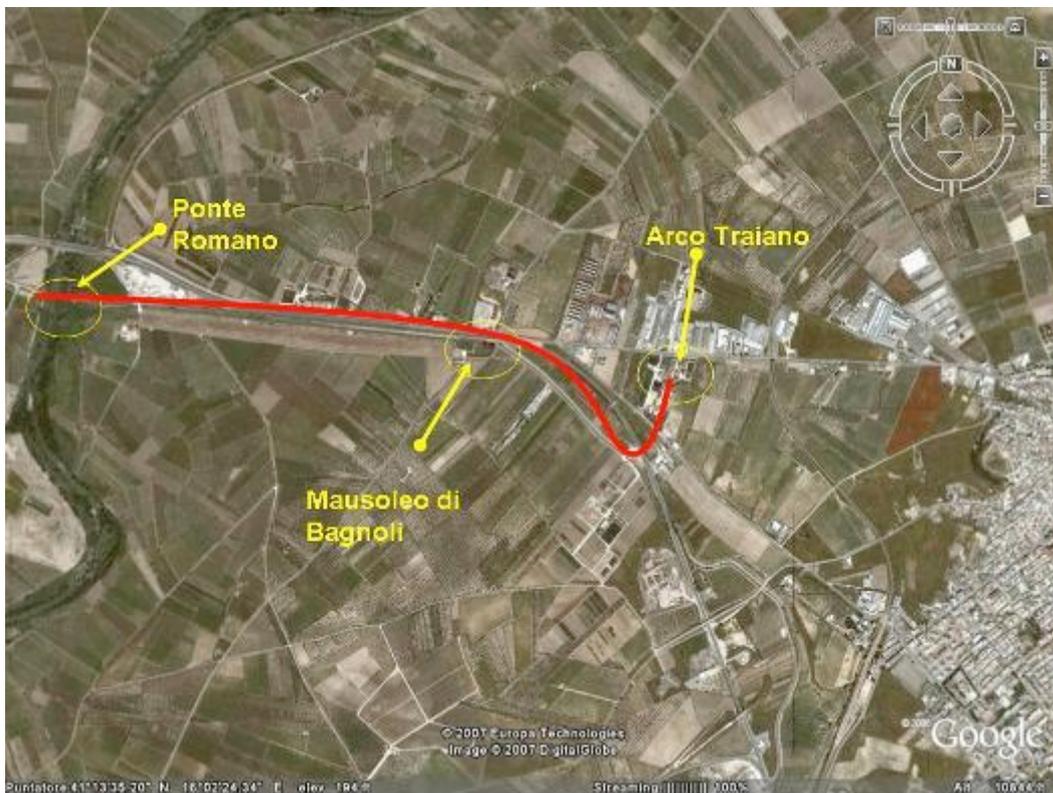
<sup>13</sup> La proposta di istituzione di un'area di protezione della natura e di un percorso di visita è stata avanzata da Legambiente-Trani.

Si sottolinea che la realizzazione dei nuovi approdi è subordinata alle preminenti esigenze di compatibilità con la tutela naturalistica delle aree che si intende far fruire. Ciò premesso, sia Fiumara che Ariscianne possono essere facilmente raggiunti anche dalla SS16 BIS, mediante semplici adeguamenti delle strade locali esistenti con caratteristiche di strade locali di valenza regionale paesaggistico-ambientale e una rifunzionalizzazione degli svincoli. L'itinerario costiero verrebbe in tal modo a configurarsi come un sistema di 'collegamenti a pettine' che dal corridoio plurimodale (ferrovia, ss16) si diparte verso i punti di accesso alla costa (approdi e aree di balneazione periurbane), connettendoli tra loro.

Il SERVIZIO FERROVIARIO TERRITORIALE, complementare al servizio marittimo, connette tra loro:

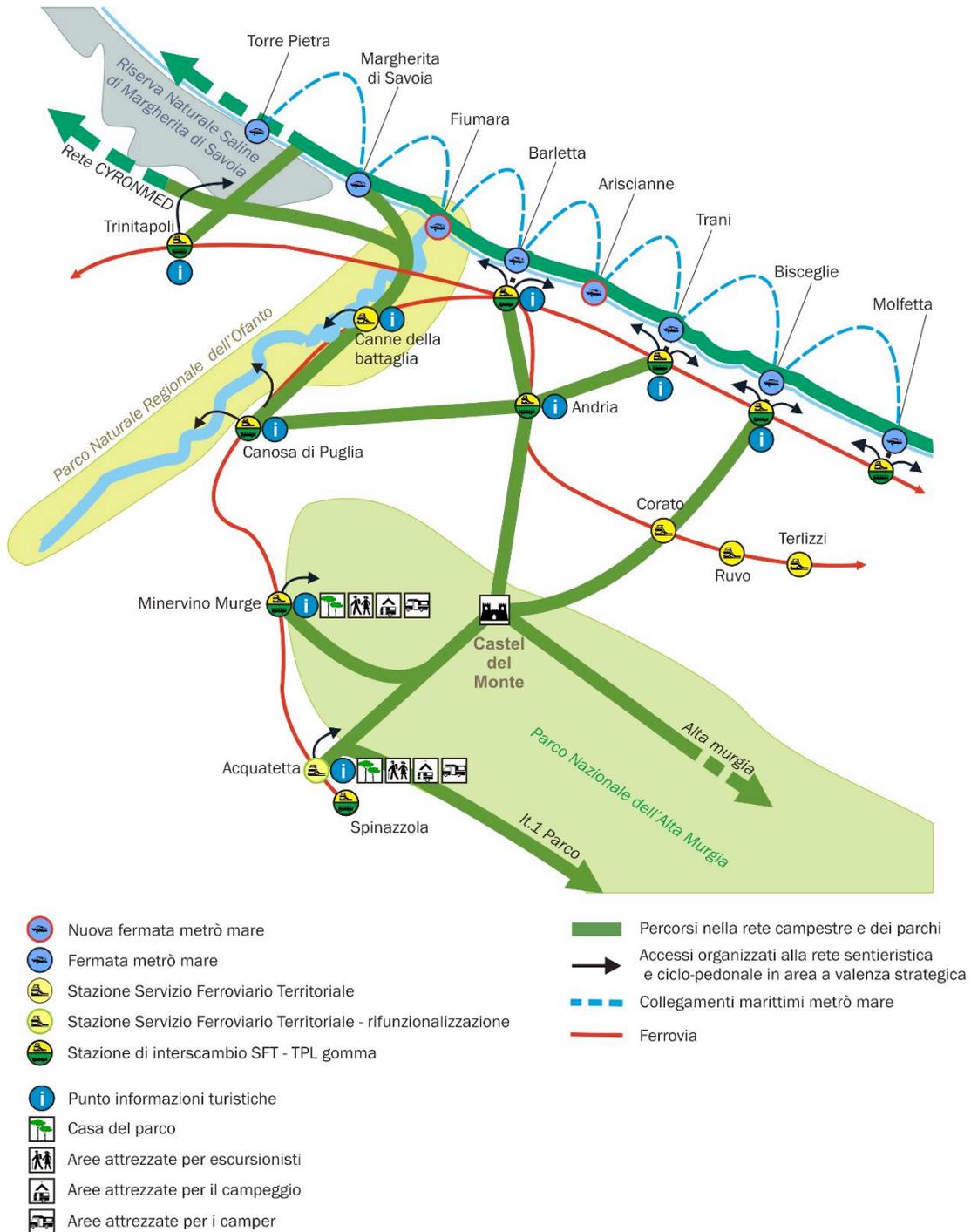
- Trinitapoli (itinerario ciclabile verso la riserva delle SALINE, in parte già realizzato lungo la SP 61)
- Spinazzola e Minervino ('porte' del Parco delle Murge);
- Acquatetta (itinerario ciclopedonale del Bosco di Acquatetta)
- Canosa (città d'arte e itinerario archeologico verso il ponte dell'Ofanto);
- Canne (itinerario archeologico, fermata nei pressi degli scavi)
- Andria, Barletta, Trani, Bisceglie (città d'arte).

Le stazioni possono essere attrezzate con servizi di BIKE&RIDE e gli itinerari sopra indicati, soprattutto se inseriti nell'ambito di una programmazione complessiva, possono essere realizzati o riqualificati anche con il sostegno della Regione attingendo ai fondi destinati al miglioramento dell'offerta turistica e all'innalzamento della qualità urbana – obiettivi che trovano in questo caso piena convergenza.



Canosa - La via Traiana e la stazione ferroviaria

La rete dei percorsi turistici si completa con gli ITINERARI LUNGHI. Come ricordato, la provincia si caratterizza per la presenza di aree di pregio ambientale e paesaggistico con densità abitativa particolarmente bassa. Le lunghe distanze costituiscono pertanto un dato di cui tenere conto, poiché le percorrenze sono impegnative e la realizzazione di itinerari indipendenti dalla viabilità carrabile molto onerosa. Per queste ragioni, la rete ipotizzata poggia principalmente sulla viabilità provinciale a bassa intensità di traffico che verrebbe ad assumere, in questa prospettiva, una valenza regionale di strade locali di interesse paesaggistico-ambientale. CASTEL DEL MONTE costituisce il fulcro del sistema di percorsi che dovrebbe connettere tra loro i vertici più distanti della provincia: BISCEGLIE e l'area dei DOLMEN, MARGHERITA di SAVOIA, le saline e l'Ofanto, SPINAZZOLA e il PARCO NAZIONALE dell'Alta Murgia. Nella sua parte centrale, tale itinerario riprende alcuni percorsi legati alle produzioni tipiche locali (strada dell'OLIO, strada del VINO).



### Gli itinerari lunghi

La presenza della rete TRATTURALE (tratturello Canosa-Corato corrispondente alla via Traiana, braccio Canosa-Monte Carafa, dal tratturello Canosa-Ruvo, tratturello Monte Carafa-Minervino, grande tratturo Barletta-Grumo che passa per il centro di Andria, tratturello Canosa-Ruvo e dal tratturo Melfi-Castellana che passa da Spinazzola e attraversa la Fossa Bradanica, in territorio di Poggio Orsini, tratturo che dalla SP 75 (ex 544) si collega con la SP 65 già compreso nel piano dei tratturi di Trinitapoli) consente di rendere autonomi dalla maglia stradale alcuni tratti degli itinerari lunghi, favorendo la visita delle testimonianze dell'infrastrutturazione rurale del

territorio (muretti a secco, mezzane che si dipartono a ventaglio dalle piste principali, gli alvei di intere lame disseminati di ricoveri in pietra a secco, jazzi, poste, trulli, interi appezzamenti a pascolo ancora intatti, mezzane incolte e residui di bosco ceduo, perazzi e splendidi esemplari di antiche querce).

Infine, merita di essere ricordato che la rete degli itinerari ciclabili può giovare della sua appartenenza ai percorsi di interesse nazionale e internazionale (rete EUROVELO e BICITALIA). Il progetto CY.RO.N.MED, promosso dalla Regione Puglia in partnership con GRECIA, CIPRO e MALTA e inserito nel PRT, prevede la costituzione di 5 itinerari, 2 dei quali interessano il territorio provinciale:

- la via ADRIATICA, da LESINA a LEUCA, (TRINITAPOLI-MARGHERITA-BARLETTA-TRANI-BISCEGLIE)
- la via DEI BORBONI, da BARI a SPINAZZOLA e MINERVINO (attraversando il comune di ANDRIA).

I due percorsi sono assunti come 'spina dorsale' del sistema della mobilità lenta sopra descritto.



Rete CYRONMED



RETE CYRONMED. Dettaglio Regione Puglia

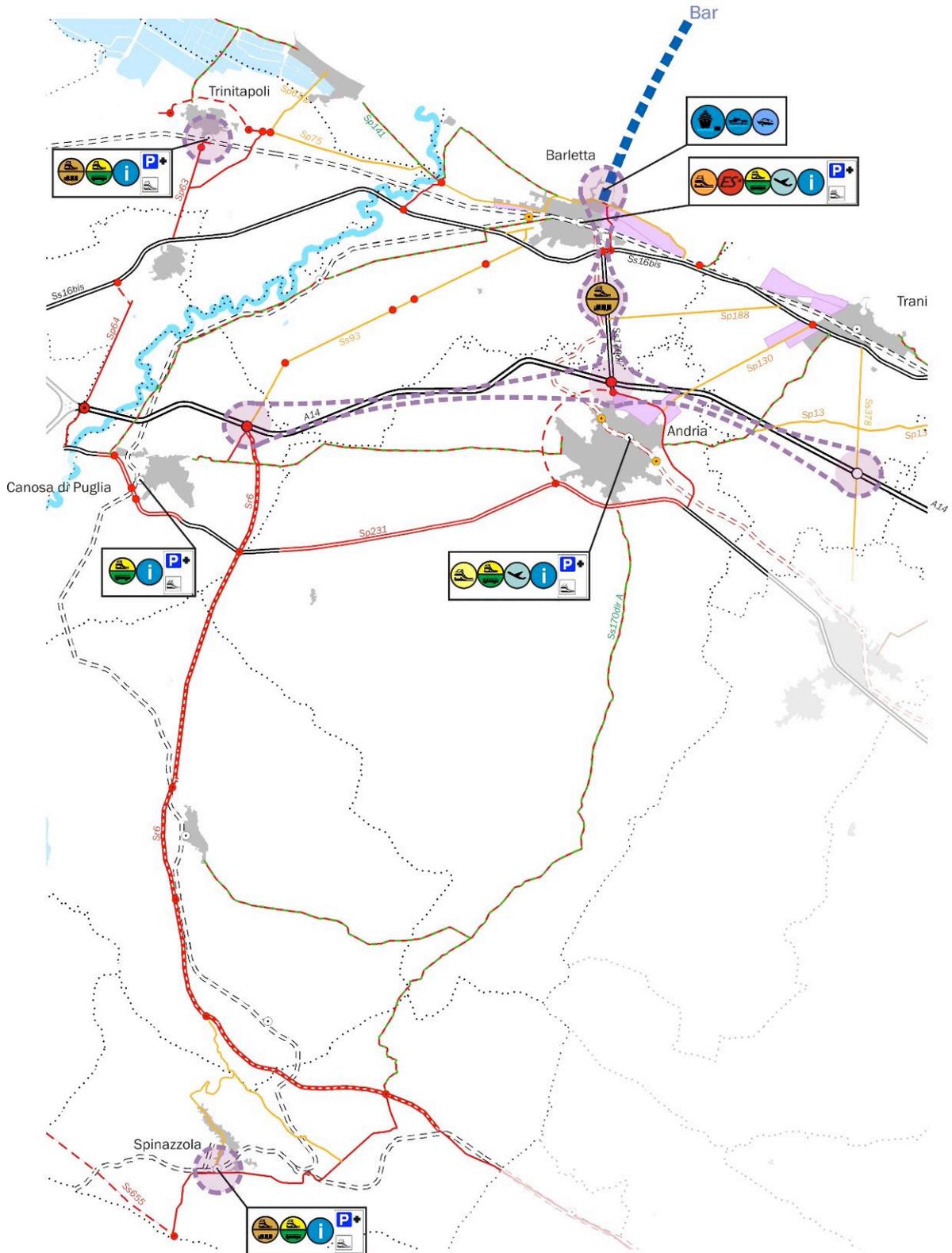
### 11.3 Linee di intervento per il trasporto merci

Il Nord Barese Ofantino costituisce una cerniera tra il corridoio adriatico e la piattaforma tirrenico-adriatica rispetto alla quale è possibile attivare altre relazioni forti con la sponda balcanica dell'Adriatico. Alla favorevole collocazione si associa una dotazione infrastrutturale più che soddisfacente, sebbene alcune incompletezze della rete e, soprattutto, un'insufficiente livello di integrazione tra le diverse modalità di trasporto (ferro, strada, mare), non consentano di sfruttare appieno le potenzialità esistenti.

Il PUMAV, a partire dall'assetto generale prefigurato dal Piano Strategico, ha delineato uno scenario di riorganizzazione complessiva del sistema logistico provinciale imperniato su una struttura multipolare capace di rispondere alle esigenze ed opportunità che si manifestano sul territorio.

La rete di impianti a supporto della logistica e intermodalità nel trasporto delle merci è costituito da:

- un sistema logistico integrato a supporto dell'intermodalità ferro-strada-mare;
- un polo logistico a supporto dei comparti manifatturiero e agricolo dell'Ofantino settentrionale;
- un polo logistico a supporto del comparto agricolo e dello smaltimento e riciclaggio dei rifiuti nell'area Murgiana.



Il sistema della logistica

### 11.3.1 Sistema logistico integrato a supporto dell'intermodalità ferro-strada-mare

La capitalizzazione della rendita di posizione sulle reti lunghe di livello nazionale e internazionale è affidato ad un sistema logistico integrato a supporto dell'intermodalità ferro-strada-mare. Il sistema è strutturato secondo una "T rovescia" che ha i suoi elementi funzionali:

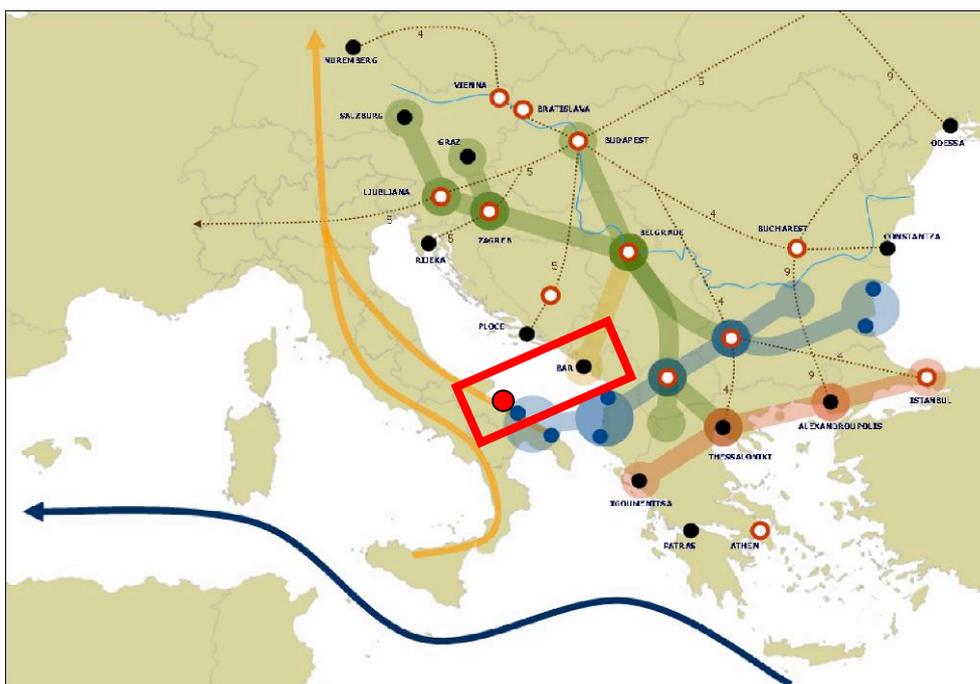
- nelle aree circostanti i caselli di Canosa, Andria-Barletta, Trani ideali collocazioni per strutture a servizio dell'autotrasporto, per attività di spedizione e logistica distributiva a supporto della competitività dei comparti manifatturiero e agricolo, per funzioni di retroportualità diffusa e consolidamento, deconsolidamento e trasformazione di merci in transito;
- in una piattaforma logistica per l'interscambio ferro-strada-mare realizzata sull'asse Andria Barletta comprendente anche uno scalo ferroviario per l'intermodalità ferro-gomma nel punto in cui la SS 170dir e la linea ferroviaria corrono parallele a poca distanza l'una dall'altra con raccordo sulla rete Ferrovie Nord Barese di cui, su questa tratta, sono già programmati il raddoppio di binario e l'interconnessione con la rete RFI in corrispondenza della stazione di Barletta. il collegamento diretto con TRANI e il distretto estrattivo è garantito mediante il potenziamento delle SP 188 BARLETTA-TRANI e SP 130 ANDRIA-TRANI e dei relativi svincoli.

#### 11.3.1.1 Il porto di Barletta e le autostrade del mare

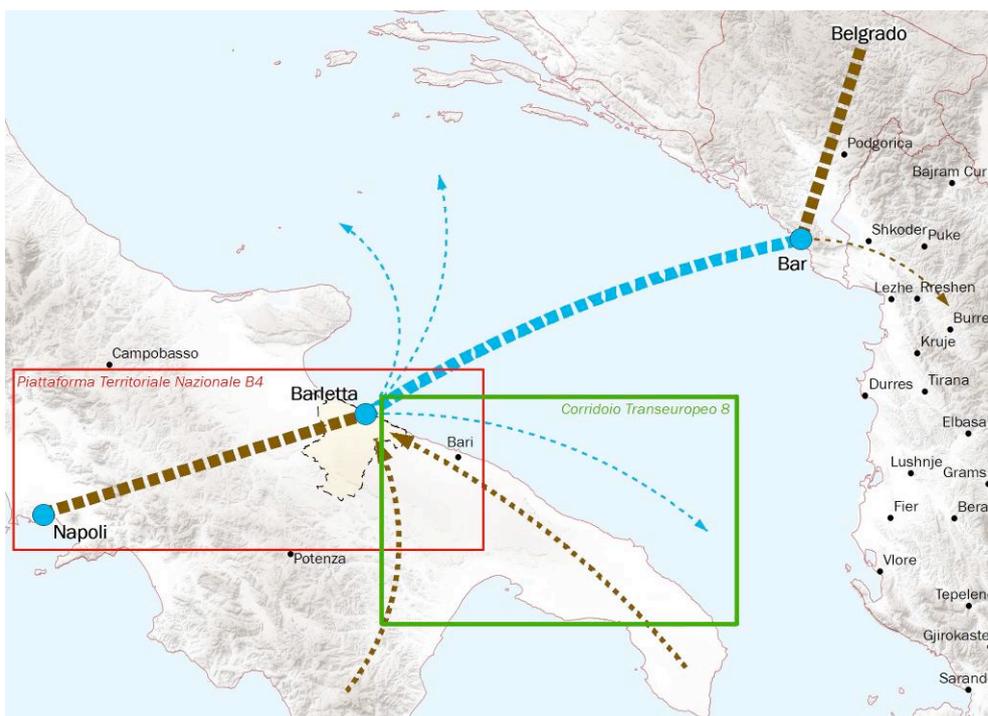
Ove si assuma come prospettiva di medio termine la realizzazione di un sistema "retro portuale diffuso" adeguatamente interconnesso con le reti nazionali del trasporto merci, su ferro e su gomma, il porto di Barletta potrebbe ambire ad una crescita consistente e ad un ruolo non marginale nel sistema della portualità regionale.

Innanzitutto va menzionata la possibilità di offrire servizi multi-purpose alle diverse rotte che interessano l' Adriatico.

Tuttavia, la 'predisposizione' naturale del porto di Barletta è da leggersi in relazione alla connessione con il porto di BAR, in MONTENEGRO. Dal porto di BAR, già attrezzato per l'intermodalità ferroviaria, una linea si estende fino allo snodo intermodale di BELGRADO attraversando il territorio del Montenegro e della Serbia.



La connessione Barletta-Bar nell'ambito delle principali reti transnazionali



Connessione Barletta-Bar piattaforme territoriali e corridoi di interesse transnazionale

Il corridoio ferroviario BAR-BELGRADO rappresenta l'unica penetrazione nei Balcani per il trasporto combinato mare-rotaia dall'adriatico centro meridionale, che si consoliderà man mano che verranno portati a termine gli interventi di ammodernamento/potenziamento della linea (a binario unico elettrificata con una sagoma limite in alcune gallerie che non consente il trasporto di containers 40' high cube né di trasporti RO-LA). La valenza di questo collegamento è da tempo sotto

osservazione. Le sue potenzialità devono essere lette alla luce degli obiettivi fissati dal Quadro Strategico Nazionale (QSN) che ribadisce con forza le opportunità di sviluppo che deriverebbero all'economia delle regioni del Mezzogiorno dallo sviluppo delle direttrici di penetrazione nei Balcani: *“Una prima potenzialità per le regioni meridionali è costituita dall'area balcanica. Il volume degli scambi con questa area (...) è limitato proprio dalla mancanza di collegamenti mare-terra tra i porti dell'Adriatico e le aree interne del Sud-Est Europa. Gli effetti di un consistente miglioramento delle vie di comunicazione sarebbero evidenti, il potenziale di commercio del Sud con i Balcani è infatti molto ampio.”* Il potenziale cui fa riferimento il QSN è attribuito al CORRIDOIO VIII e all'asse Bar-Belgrado, che, lungi dall'essere visti in competizione tra di loro, potrebbero, in ragione di fattori quali l'aumento della presenza italiana nell'area, il rafforzamento dei legami culturali e soprattutto il miglioramento delle vie di comunicazione, portare il potenziale di crescita delle esportazioni dal Mezzogiorno ai Balcani fino a 2,9 miliardi di euro entro il 2013, contro gli 1,3 miliardi che si stimano raggiungibili senza intensificazione dei traffici ma come semplice crescita fisiologica delle economie delle regioni interessate.

### **11.3.2 Poli logistici a supporto della competitività comprensoriale**

Il sistema logistico del NBO si completa con la previsione di due poli a supporto della competitività del sistema produttivo dell' area dell'Ofantino settentrionale e di quella Murgiana.

Il polo logistico dell'Ofantino settentrionale è previsto in corrispondenza della stazione di Trinitapoli, della quale il PUMAV prevede il potenziamento anche come terminale della linea costiera del servizio ferroviario territoriale . L'obiettivo è quello di creare un polo in cui concentrare servizi e attività di completamento della filiera produttiva, di logistica e di trasporto, a supporto della competitività del comparto manifatturiero, agricolo e della produzione del sale che possa operare anche in sinergia con l'Interporto di Cerignola.

A questo scopo il PUMAV prevede la creazione di un secondo fronte attrezzato della stazione di Trinitapoli, il recupero e la rifunzionalizzazione delle aree ferroviarie oggi dismesse, la loro integrazione con aree limitrofe in cui insediare attività e servizi. Il polo potrà contare su un generalizzato miglioramento della viabilità nell'area e delle sue connessioni con la rete di rango superiore.

Il polo logistico della Murgia settentrionale è previsto a Spinazzola in corrispondenza della stazione ferroviaria, ed è finalizzato a supportare la competitività del settore agricolo. Ulteriori opportunità sono legate alla accresciuta accessibilità di Spinazzola ottenuta attraverso il completamento della SR 6 e il potenziamento del collegamento con la SS 655 “bradanica” che le conferiscono un ruolo di cerniera nel sistema delle aree interne. Tra le opportunità di sviluppo va citata anche la filiera della raccolta-trattamento dei rifiuti. La localizzazione di Spinazzola in corrispondenza di ben tre linee ferroviarie secondarie consente infatti di ipotizzare il ricorso al trasporto ferroviario per il trasporto dei rifiuti contenendo i costi connessi.

## 12 Prima verifica di coerenza dei programmi comunali con le Strategie di Area Vasta

A seguito della redazione del quadro delle Macro-Azioni di sistema e di rete che compongono le strategie e le priorità del PSAV si è avviata la costruzione del “Quadro tendenziale” per la verifica di coerenza delle previsioni di trasformazione dei comuni provenienti da piani e programmi. L’obiettivo è quello di incardinare le azioni come progetti attuativi del PSAV e, quindi, estrarne la valenza strategica di area vasta e non solo l’interesse locale. Le tabelle che seguono si offrono come una prima fase di tale sottoprocesso e saranno oggetto di integrazioni e approfondimenti - sia per quel che riguarda i contenuti, sia per quel che riguarda gli aspetti finanziari - durante la fase di concertazione interistituzionale che segue la redazione del presente documento.

Ulteriori programmi dei Comuni potranno discendere dalle Macro-Azioni del PSAV ed essere da questo stimulate attraverso la nuova “ottica cooperativa” che esso introduce.

### Andria

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
PIRP Quartiere Largo Grotte di Sant'Andrea	4.000.000,00				IV.1				VIII.1, VIII.4, VIII.5		
PIRP Quartiere Monticelli	177.048.902,00								VIII.5		
PRU Quartiere San Valentino	61.066.896,66								VIII.5		
Piano particolareggiato di zona industriale	11.800.000,00							VII.3			
PIP Maglia	25.597.261,74							VII.3			
Zone Franche Urbane – approvate -	n.d.							VII.3			
Piano dei Tratturi - SdF						V.I					

### Barletta

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
PIRP 1	38.629.748,00								VIII.1, VIII.4, VIII.5		
PIRP 2	28.330.470,00								VIII.1, VIII.4, VIII.5		
Contratto di quartiere II	58.535.000,00								VIII.1, VIII.4, VIII.5		
PRUSST sovralocale Barletta comune capofila	170.017.611,00								VIII.1, VIII.4, VIII.5		
Lavori di recupero urbano dell'ex distilleria per la realizzazione dell'Orto Botanico	nd				IV.1						
Piano di Zona - ex legge 167/62	13.564.178,06								VIII.1		
Piano comunale dei tratturi – perimetrazione -						V.4					
PRU	32.588.871,19								VIII.1 VIII.5		
Zone franche urbane – area candidata											
PIP	nd							VII.3			

### Bisceglie

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
PRU Quartiere san Pietro	31.829.574,70								VIII.5		
Redazione nuovo PUG	nd										
PIRP	50.000.000,00								VIII.1, VIII.5		
Contratto di Quartiere II – Quartiere di Levante	2.000.000,00				IV.1				VIII.4		
STU									VIII.5		
PP Salsello											
Urban II	30.450.000,00								VIII.5		
PEEP	11.258.760,40										
Progetto di riutilizzo delle acque reflue a fini irrigui	30.987.000,00			III.4							
PRG Porto	n.d.							VI.8			
Progetto di adeguamento del ponte "Lama Paterna"	5.641.000,00							VI.7			

### Canosa di Puglia

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
PIRP	15.589.400								VIII.1, VIII.5		
PIP Zona artigianale D6 - Madonna di Costantinopoli	3.325.000							VII.3			
Infrastrutturazione aree PIP Zona industriale D5 - Colavecchia	12.250.998							VII.3			
PIP Commercio, Artigianato ed attività a servizio dell'agricoltura "Zona D2" del vigente PRG	15.000.000							VII.3			
CdQ II – centro storico	9.900.000 dato parziale								VIII.1, VIII.5		
Piano Comunale dei Tratturi	nd					V.4					
PRIE	15.000.000			III.3							

### Margherita di Savoia

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
<b>Programma Integrato per la Riqualificazione delle Periferie (P.I.R.P.)</b>	<b>10.771,360</b>								VIII.1, VIII.5		
Progetto di riutilizzo a fini irrigui delle acque reflue	400.000,00			III.4							
Piano Particolareggiato delle Fasce costiere	nd					V.5 V.7	VI.5				
Piano della mobilità del Tavoliere meridionale	nd						VI.8				
Piano di risanamento e ristrutturazione del centro abitato - PP	nd								VIII.1, VIII.4		
Progetto di complemento della Circonvallazione	3.000.000,00						VI.7				
Miglioramento delle condizioni igienico-sanitarie del Porto peschereccio	<b>816.000,00</b>						VI.5				

### Minervino Murge

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Ristrutturazione e Riqualificazione del Centro storico	2.000.000,00				IV.1				VIII.1, VIII.4		
PIP	500.000,00										
Contratto di Quartiere 2									VIII.1, VIII.5		
Geoparco delle Murge	n.d.					V.6					

### San Ferdinando di Puglia

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Realizzazione Parco archeologico in C.da Terra di Corte	5.164.569,00 (presunto)					V.2					
Recupero antica posta San Casano con realizzazione di un cinema-teatro, foresteria clericale e museo diocesano	2.500.000,00 (presunto)										
Realizzazione casello autostradale innesto A/14 e SS 16 Adriatica	2.000.000,00 (presunto)						VI.5, VI.7				
Completamento centro servizi attività integrata per l'agro alimentare ed il territorio	1.500.000,00 (presunto)		II.2					VII.1, VII.2		IX.1	

### Spinazzola

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
PIP (opere di urbanizzazione)	1.032.913,80							VII.3			
Riqualificazione del centro storico	2.075.377,72					V.3			VIII.4		
Parco eolico	n.d.			III.2							
Centro trattamento rifiuti e produzione biogas	n.d.			III.2							
Elaborazione PUG	150.000,00										
Progetto Esperidi per la deframmentazione paesistica	1.810.000,00										

### Trani

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
PP centro storico					IV.1						
Contratti di quartiere 2: "Quartiere S. Angelo"	18.901.000,00								VIII.4		

### Trinitapoli

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
PIRP - Riqualificazione quartiere UNRRA CASAS	8.000.000,00								VIII.1, VIII.5		
CdQ II	14.000.000,00								VIII.1, VIII.5		
Proposta integrata delle azioni B3a "piani per la mobilità ciclistica", C3b "viabilità ciclistica con annesso attrezzamento di velostazione ecc" e D4b "asfalti fonoassorbenti"	2.001.841,00										
Piano di Gestione zona umida	300.000,00					V.1					

Descrizione del progetto/intervento	Totale investimento (€)	Assi PSAV									
		I	II	III	IV	V	VI	VII	VIII	IX	X
Piano della mobilità del Tavoliere meridionale	nd						VI.8				

### 13 Il processo valutativo per l'attuazione delle Macro-Azioni

A seguito della redazione del quadro delle **Macro-Azioni di sistema e di rete** che compongono le strategie e le priorità del PSAV, si è avviato il processo di condivisione e valutazione per l'attuazione di azioni, interventi e progetti attuativi del PSAV. La consultazione del PES, sia con incontri formali che con incontri tecnici, ha raggiunto la validazione delle Macro-Azioni di sistema e di rete, completando il processo partecipativo e di convergenza verso la selezione degli **obiettivi prioritari** per la competitività, la coesione e lo sviluppo del Nord Barese Ofantino.

A valle di tale processo di condivisione è stata predisposta una **Scheda per la manifestazione di interesse** e per una prima verifica di coerenza generale, inviata a tutto il partenariato e inserita nel sito web, finalizzata a stimolare la predisposizione di un "parco progetti" convergente verso le strategie di area vasta. Le Schede inviate – sia quelle pubbliche che quelle proposte dai privati – sono state vagliate attraverso la coerenza con le strategie, attribuite agli assi del PSAV ed oggetto di eventuali integrazioni e approfondimenti durante la fase di concertazione interistituzionale che segue la redazione del Metaplan.

Le manifestazioni di interesse sono sottoposte ad un processo complesso di verifica di coerenza e di rilevanza e vengono inserite nel PSAV qualora convergenti verso le necessarie sinergie tra vitalità del tessuto socio-economico e interesse collettivo dell'area vasta.

Alla data odierna sono state ricevute 293 manifestazioni di interesse (pubbliche e private) attraverso la compilazione delle schede. Le manifestazioni di interesse sono così distribuite:

Manifestazioni di interesse	N.	Costo presunto
Pubbliche	158	€ 1.070.543.339,85
Private	135	€ 884.031.660,00
<b>Totale</b>	<b>293</b>	<b>€1.954.574.999,85</b>

#### 13.1 Prima fase: valutazione della coerenza con il PSAV e gli obiettivi regionali

In prima istanza, le manifestazioni di interesse ricevute (in tre fasi da settembre a gennaio) vengono valutate secondo una procedura "ad albero" che le incanala in traiettorie relative ai seguenti criteri di indirizzamento:

- coerenza/non coerenza con il PSAV
- dimensione sovralocale/locale
- multiassialità/monoassialità degli interventi
- presenza/assenza di uno studio di fattibilità



La combinazione dei diversi parametri selettivi ha permesso di ottenere un set di potenziali progetti declinati secondo la seguente griglia:

- **Progetti Bandiera Prioritari:** coerenti, sovralocali, multiasse, con SdF
- **Progetti Bandiera:** coerenti, sovralocali, multiasse, senza SdF
- **Progetti di Qualità:** coerenti, sovralocali, monoasse, con SdF (se senza SdF necessiteranno di approfondimenti)
- **Progetti Attuativi:** coerenti, locali, multiasse
- **Progetti Complementari:** coerenti, locali, monoasse

la quale consente alla Regione Puglia, ai Comuni e al PES di indirizzare la loro azione decisionale, finanziaria o attuativa verso un numero selezionato di azioni.

Il processo di valutazione del merito tecnico ha avuto inizio dai **progetti pubblici**, poiché questi possono essere sottoposti alla Regione Puglia per un finanziamento a valere sui Fondi del PO-FESR, consentendo così una immediata cantierabilità di alcuni progetti che offrano un volano alla progettualità privata.

Le proposte di progetti pubblici sottoposte alla prima fase della valutazione per l'attribuzione del **rango primario**, hanno permesso di selezionare **57 progetti pubblici** che hanno avuto una valutazione di "progetti bandiera" o "progetti bandiera prioritari", per un totale di costo presunto di **€ 271.090.200,00**. Tali progetti verranno sottoposti alle successive fasi valutative e concertative per la definizione delle priorità.

### **13.2 Seconda fase: valutazione della rilevanza ambientale**

La seconda fase di valutazione riguarda la "**rilevanza ambientale**" delle Macro-azioni strategiche su cui si incardinano i progetti. Il significato di tale valutazione è quello di verificare come ogni macro-azione strategica del Metaplan contribuisca al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e risposta alle criticità come definito dalla VAS. Essa è stata condotta dall'arch. Mauro Iacoviello, responsabile scientifico della VAS, attraverso l'attribuzione di giudizi per la valutazione di coerenza (cfr. VAS, *Documento Integrativo. Rapporto Ambientale Intermedio, I fase*, febbraio 2009). A seguito di tale valutazione è stato attribuito ad ogni Macro-Azione del Metaplan un giudizio di Alta, Media e Bassa coerenza.

L'applicazione del criterio è stata condotta dall'Officina di Piano attraverso l'attribuzione ad ogni manifestazione di interesse di un asse prevalente ed un asse secondario tra le Macro-Azioni strategiche del Metaplan in modo da definire una matrice 3x3 di giudizi, la quale è stata sintetizzata nelle valutazioni Alto (3 punti), Medio-alto (2 punti), Medio-

basso (1 punto) e Basso (0 punti).

Si precisa che non tutti i progetti valutati hanno una specifica relazione con il dominio della sostenibilità ambientale e pertanto, pur avendo una valutazione bassa, possono essere rilevanti per rispondere agli obiettivi degli altri “pilastri” del PSAV.

### **13.3 Terza fase: valutazione del merito tecnico**

A seguito della prima valutazione di rilevanza delle manifestazioni di interesse, il CTS ha provveduto ad una **valutazione del merito tecnico** dei 57 progetti pubblici che hanno almeno un livello di “Progetti Bandiera”. Tale valutazione è stata condotta attraverso l’utilizzo dei seguenti criteri:

- presenza di co-finanziamento privato;
- equilibrio finanziario sull’investimento e sulla gestione (rapporto ricavi/costi per i progetti a carattere privato; rapporto benefici/costi per i progetti di tipo pubblico);
- capacità di essere moltiplicatore di sviluppo e di progettualità;
- sinergia con altri progetti, articolata in una sinergia “orizzontale” tra territori e in una sinergia “verticale” tra progetti;
- sostenibilità ambientale.

Questi criteri costituiscono la sintesi, sulla base di valutazioni tecniche e operative effettuate dal Comitato Tecnico Scientifico, del processo di interazione, cooperazione e ascolto svoltosi all’interno del Comitato di Autovalutazione, cui hanno partecipato rappresentanti del PES e dei Comuni, insieme a rappresentanti della Task Force regionale e del CTS. Essi sintetizzano le condizioni di univocità, ortogonalità e non-sovrapposizione che presidono alla definizione dei criteri in ogni, pur semplificata, analisi multicriteriale, nonché la focalizzazione su condizioni a carattere metodologico e non contenutistico (le priorità eventuali essendo demandate alla Visione). Essi dunque comprendono le opzioni espresse dal PES in favore di progetti ad elevata attivazione potenziale di sviluppo e posti di lavoro, capacità di mobilitazione di capitale privato, capacità di preservare il paesaggio per le generazioni future, capacità di attivare reti, anche internazionali, di sinergia, capacità di sviluppare innovazione e creatività progettuale; per i progetti, pure fortemente apprezzati, a carattere pubblico, infrastrutturale e di servizi, si propone un criterio di economicità generale, e cioè la presenza di un equilibrio fra vantaggi pubblici e costi.

Ad ognuno dei criteri viene attribuito lo stesso peso, e ad ogni manifestazione di interesse viene attribuito, su ogni criterio, un punteggio da 0 a 3 per un massimo di 15 punti; il risultato finale è costituito dalla media della somma dei punteggi assegnati alle manifestazioni di interesse per ciascuno dei criteri (da 0 a 3 punti).

### **13.4 Quarta fase: valutazione sintetica di rilevanza strategica**

Infine, l’Officina di Piano, sotto la responsabilità diretta del Coordinatore Scientifico, ha provveduto ad individuare tra tutte le manifestazioni di interesse sottoposte ai primi tre criteri una **gerarchia di strategicità** rispetto all’attuazione complessiva del PSAV, individuando quei progetti la cui attuazione è necessaria all’avvio del piano, all’attuazione delle azioni strutturali e di quelle con maggiore rilevanza di area vasta, nonché mirando all’equilibrio degli interventi a garanzia dell’ottica dichiaratamente policentrica del PSAV e alla coerenza di sistema con i 4 pilastri del piano.

A tal fine sono stati attribuiti i punteggi di 4 per le azioni a forte valenza di area vasta, 3 alle azioni prioritarie, 2 a quelle secondarie e 1 al resto della progettualità proposta.

### 13.5 Quinta fase: sintesi gerarchica e cantierabilità.

A seguito di tale livello di valutazione interna, condotta dal CTS e dal Coordinatore del PSAV ed approvato dal CPI quale organo di responsabilità politica del PSAV, i **57 progetti pubblici** sono stati sottoposti al partenariato del CNEL per la condivisione e per la definizione degli accordi operativi a garanzia della loro attuabilità e cantierabilità e vengono, quindi, ulteriormente selezionati e proposti in una graduatoria di finanziabilità per le successive valutazioni regionali.

Localizzazioni	Denominazione	Soggetto proponente	Costo presunto (euro)	Sintesi Valutazione e VAS Rilevanza ambientale	Valutazione CTS media dei 5 criteri (max 3)	Valutazione sintetica Officina 4-alto di area vasta; 3-alto; 2-medio; 1-basso	RANKING
Barletta	Masterplan per il waterfront di Barletta e opere infrastrutturali (da articolare in 2 stralci funzionali)	Comune di Barletta	€ 10.000.000,00	3	2,4	4	9,4
Area Vasta	Progetto integrato Corridoio/Condotto Fiume Ofanto (stralcio funzionale)	Comune di Canosa	€ 2.800.000,00	3	2,4	4	9,4
Barletta	Barletta città della comunicazione: restauro e rifunzionalizzazione di Palazzo Bonelli per servizi di area vasta (stralcio funzionale)	Comune di Barletta	€ 5.000.000,00	3	2,6	3	8,6
Canosa	Sistema Integrato di fruizione e ricettività turistica - Riqualficazione e recupero Quartiere Castello (stralcio funzionale)	Comune di Canosa	€ 1.650.000,00	3	2,6	3	8,6
Andria	Restauro e nuova destinazione funzionale di Palazzo Ducale (articolabile in 3 stralci funzionali)	Comune di Andria	€ 12.000.000,00	3	2,4	3	8,4
Andria	Riqualficazione urbana della Piazza Largo Grotte di Sant'Andrea	Comune di Andria	€ 5.100.000,00	3	2,4	3	8,4
Bisceglie	Masterplan del waterfront di Bisceglie (stralcio funzionale)	Comune di Bisceglie	€ 5.876.000,00	3	2,2	3	8,2
Canosa	Loconia. Riqualficazione del tessuto edilizio, completamento dei servizi per la borgata e nascita di un centro della ruralità- formazione e gestione dei distretti rurali, ricerca e innovazione tecnologica (articolabile in 4 stralci funzionali)	Comune di Canosa	€ 20.000.000,00	3	2,2	3	8,2
Trinitapoli	Cittadella della cultura (stralcio funzionale)	Comune di Trinitapoli	€ 2.940.000,00	2	2,2	4	8,2
Margherita di Savoia	Centro Polimuseale Halite (progetto stralcio di IPOGEIKA presentato dall'U.C. del Tavoliere)	Comune di Margherita di Savoia	€ 2.818.000,00	2	2,2	4	8,2
Minervino Murge	La Scesciola: la comunità ospitale del parco (stralcio funzionale)	Comune di Minervino Murge	€ 2.628.000,00	3	2	3	8
Spinazzola	Recupero del Centro storico con infrastrutture di servizio all'area archeologica (zona Castello Pignatelli) e allestimento aula polifunzionale presso Convento francescano per attività di marketing territoriale (stralcio funzionale)	Comune di Spinazzola	€ 2.449.000,00	3	2	3	8
Trani	Progetto "Water front" urbano (stralcio funzionale)	Comune di Trani	€ 5.845.000,00	2	3	3	8
Trinitapoli	Attrezzatura Parco Naturalistico Comunale della Zona Umida	Comune di Trinitapoli	€ 758.000,00	3	2	3	8
Barletta	Incubatore nella ex distilleria (stralcio funzionale)	Comune di Barletta	€ 3.204.000,00	2	3	3	8
Area Vasta	Laboratorio di valorizzazione dei beni culturali e della produzione tipica	Università degli studi di Bari	€ 1.500.000,00	3	1,8	3	7,8
Bisceglie - Centro storico	Completamento restauro Castello Svevo nel Centro storico	Comune di Bisceglie	€ 2.500.000,00	3	1,8	3	7,8
Minervino Murge	Geoparco delle Murge (da articolare in stralci funzionali)	Comune di Minervino Murge	€ 20.000.000,00	3	1,8	3	7,8

Localizzazione	Denominazione	Soggetto proponente	Costo presunto (euro)	Sintesi Valutazioni e VAS Rilevanza ambientale	Valutazione CTS media dei 5 criteri (max 3)	Valutazione sintetica Officina 4-alto di area vasta; 3-alto; 2-medio; 1-basso	RANKING
Trani	Progetto Cultura (stralcio funzionale)	Comune di Trani	€ 800.000,00	2	1,8	4	7,8
Spinazzola	Progetto Esperidi per la deframmentazione paesistica	Comune di Spinazzola	€ 1.810.000,00	3	1,6	3	7,6
S.Ferdinando di Puglia - Trinitapoli - Margherita di Savoia	IPOGEIKA Piano strategico di valorizzazione ed animazione culturale del tavoliere meridionale - LIBERA mente AZ (dell'atletica allo Zen ) Piano Programmatico di sviluppo per le attività ludico sportive, del benessere e del tempo libero nel Tavoliere meridionale - CYNARIA presidio di ricerca per l'agricoltura biologica (articoiabile in 2 lotti funzionali)	Comune di S.Ferdinando di Puglia - Trinitapoli - Margherita di Savoia	€ 8.000.000,00	3	2,4	2	7,4
Barletta-Canosa-Andria-Trani	Realizzazione del sistema logistico integrato - Piattaforma retroportuale		SdF	2	2,4	3	7,4
Trinitapoli	Piattaforma logistica di Trinitapoli		SdF	2	2,4	3	7,4
Margherita di Savoia- Barletta- Trani- Bisceglie	Realizzazione e adeguamento degli approdi per il Metrò mare		SdF	2	2,4	3	7,4
S.Ferdinando di Puglia	Recupero antica posta S.Cassano	Comune di S. Ferdinando di Puglia	€ 2.955.000,00	2	1,4	4	7,4
Canosa	Valorizzazione e promozione dei prodotti tipici locali. Strade rurali: le vie del vino e dell'olio (stralcio funzionale)	Comune di Canosa	€ 1.561.000,00	2	2,4	3	7,4
Andria	Riuso e ridestinazione funzionale ad uso culturale dell'ex mattatoio comunale (stralcio funzionale)	Comune di Andria	€ 2.950.000,00	2	2,4	3	7,4
Andria	Informazione e formazione ambientale per la tutela del territorio rurale e della città	Comune di Andria	€ 900.000,00	2	2,2	3	7,2
Canosa	Teatro Comunale Canosa di Puglia - Completamento allestimenti	Comune di Canosa	€ 850.000,00	3	2,2	2	7,2
S.Ferdinando di Puglia	Realizzazione impianto fotovoltaico	Comune di S. Ferdinando di Puglia	€ 2.431.000,00	3	2,2	2	7,2
Margherita di Savoia	Sale e vita - Area saline zona "Recinto-Officine" - località "Cappella"	Comune di Margherita di Savoia	€ 1.200.000,00	3	2	2	7
Margherita di Savoia	Un posto al sale - Centro Logistico del Sale - Area saline zona - località "Regina"	Comune di Margherita di Savoia	€ 2.300.000,00	3	2	2	7
S.Ferdinando di Puglia	Completamento Centro Servizi per l'Agroalimentare e 48° Fiera Nazionale del Carciofo Mediterraneo e del Prodotto Ortofrutticolo (stralcio funzionale)	Comune di S. Ferdinando di Puglia	€ 2.000.000,00	2	2	3	7
Zona Agricola	Lavori di completamento dei siti archeologici e dei casali dell'agro	Comune di Bisceglie	€ 3.000.000,00	3	2	2	7
Margherita di Savoia	Consorzio del sale tipico di Margherita - Area saline zona "Recinto-Officine" - località "Cappella"	Comune di Margherita di Savoia	€ 800.000,00	3	2	2	7
Canosa-Minervino Murge-Spinazzola	Completamento della Sr6 Strada delle Murge		SdF	0	2,4	4	6,4
Barletta	Annibale a Canne	Comune di Barletta	€ 240.000,00	2	2,4	2	6,4
Canosa	Museo Archeologico Nazionale di Puglia. Riqualificazione dell'area del Battistero (da articolare in stralci funzionali)	Comune di Canosa	€ 29.385.200,00	3	2,4	1	6,4
Canosa	Formazione. Informazione e sviluppo innovativo	Comune di Canosa	€ 2.100.000,00	3	2,4	1	6,4
Barletta	Progetto turismo Basso Ofanto	Comune di Barletta	€ 2.520.000,00	3	2,2	1	6,2

Localizzazione	Denominazione	Soggetto proponente	Costo presunto (euro)	Sintesi Valutazione e VAS Rilevanza ambientale	Valutazione CTS media dei 5 criteri (max 3)	Valutazione sintetica Officina 4-alto di area vasta; 3-alto; 2-medio; 1-basso	RANKING
Andria - Zona Castel del Monte	Castel del monte: Realizzazione centro di accoglienza.	Comune di Andria	€ 3.000.000,00	3	2,2	1	6,2
Canosa	Parco del Regio Tratturo e Appia Traiana- Valorizzazione del Tratturo Regio - Progetto Stralcio n. 2 " Dal Mausoleo di Bagnoli alla Zona Anfiteatro e lungo la via Traiana"	Comune di Canosa	€ 4.000.000,00	3	2,2	1	6,2
Bisceglie - Trani - Andria - Barletta - Canosa - S.Ferdinando di Puglia - Trinitapoli	Svincoli autostradali		SdF	0	2	4	6
Minervino Murge	Polo culturale e di intrattenimento	Comune di Minervino Murge	€ 4.000.000,00	2	2	2	6
Bisceglie - Centro storico	Lavori di recupero del Bastione Agragonese	Comune di Bisceglie	€ 2.500.000,00	3	1,8	1	5,8
Minervino Murge	Giovani in Centro	Comune di Minervino Murge	€ 3.000.000,00	3	1,8	1	5,8
Andria	Realizzazione di un teatro stabile.	Comune di Andria	€ 3.500.000,00	2	1,6	2	5,6
Bisceglie via Andria	Realizzazione centro agro alimentare	Comune di Bisceglie	€ 2.500.000,00	2	1,6	2	5,6
Barletta	Bilancio sociale di area vasta	Comune di Barletta	€ 1.700.000,00	2	2,4	1	5,4
Canosa	Recupero e valorizzazione di aree archeologiche per il miglioramento e fruizione delle stesse e per la promozione del territorio	Comune di Canosa	€ 6.520.000,00	2	2,2	1	5,2
Canosa	Valorizzazione e recupero del sistema caveale esistente nel centro urbano (da articolare in stralci funzionali)	Comune di Canosa	€ 8.000.000,00	2	1,8	1	4,8
Trinitapoli	Sistemazione idraulica e difesa del suolo zone di compluvio alluvionale	Comune di Trinitapoli	€ 3.000.000,00	1	1,8	2	4,8
Margherita di Savoia	Acquapark in zona Regina (da articolare in stralci funzionali)	Comune di Margherita di Savoia	€ 10.000.000,00	2	1,6	1	4,6
Trani	Distretto Produttivo (da articolare in stralci funzionali)	Comune di Trani	€ 25.000.000,00	0	2	2	4
Minervino Murge	Sistema Diga Locone	Comune di Minervino Murge	€ 5.000.000,00	1	2	1	4
Barletta	Recupero ambientale della zona umida di Ariscianne (da articolare in stralci funzionali)	Comune di Barletta	€ 10.500.000,00	0	2,6	1	3,6
Barletta	Difesa litoranea di Ponente	Comune di Barletta	€ 6.000.000,00	0	2,2	1	3,2
<b>TOTALE</b>			<b>€ 271.090.200,00</b>				

Al fine di designare, fra i progetti così ordinati gerarchicamente, quelli che possono sin d'ora concorrere alla stipula di primi Accordi Stralcio con la Regione, a ogni progetto così come gerarchizzato nelle fasi precedenti viene assegnato un riconoscimento (lettera C) nel caso esso soddisfi contemporaneamente alle tre condizioni richieste dalla Regione per la finanziabilità delle prime azioni dei PSAV:

- cantierabilità immediata (secondo semestre 2009- primo semestre 2010),
- natura di progetti pubblici con valenza di area vasta,
- costo previsto inferiore a 5 milioni di euro.

Naturalmente la gerarchia generale dei progetti del PSAV resterà quella definita prima di quest'ultima indicazione, ai fini di concorrere al supporto dei Fondi Europei, dei fondi pubblici e delle risorse private nel più lungo periodo di efficacia del piano. Va da sé che la lista dei progetti potrà via via essere allargata, e singoli progetti essere sottoposti a revisione migliorativa nel corso del tempo.

### 13.6 La Scheda per la manifestazione di interesse

#### Parte I - Proposta

<b>Titolo dell'intervento</b>			
<b>Localizzazione dell'intervento</b>			
<b>Area di realizzazione dell'intervento</b>	<input type="checkbox"/> Comune	<input type="checkbox"/> Provincia	<input type="checkbox"/> Interprovinciale

<b>Proponente</b>		<b>Non compilare</b>
Denominazione Ente		Scheda n.
Indirizzo		
Rappresentante legale		Data
Telefono		
Responsabile del procedimento		Settore
Data		

#### Descrizione dell'intervento (da compilare a cura del proponente)

<b>Tipologia d'intervento</b>	<input type="checkbox"/> Infrastrutture	<input type="checkbox"/> Risorse umane	<input type="checkbox"/> Sensib. e promozione
	<input type="checkbox"/> Animazione territoriale	<input type="checkbox"/> Sviluppo imprenditoriale	<input type="checkbox"/> Riqualificazione urbana
	<input type="checkbox"/> Innovazione		<input type="checkbox"/> Altro
<b>Descrizione generale dell'intervento</b>			
<b>Descrizione dettagliata dell'intervento (Obiettivi, risultati attesi, effetti e ricadute territoriali)</b>			
<b>Struttura del progetto (specificare se si tratta di un singolo intervento o di un pacchetto di interventi)</b>			
<b>Descrizione della comune strategia territoriale (se pacchetto di progetti)</b>			
<b>Progetto inserito in</b>	<input type="checkbox"/> Piano triennale delle OOPP	<input type="checkbox"/> Elenco annuale delle OOPP	
<b>Ruolo e coerenza del progetto rispetto al Piano Strategico di Area Vasta</b>			

## Parte II - Approfondimenti

### Aspetti tecnico-progettuali (da compilare ove possibile)

Indicazione delle scelte tecniche di base	
Illustrazione delle condizioni istituzionali, amministrative, tecniche	
Planimetria e cartografia dell'area di intervento	
Elenchi catastali delle aree e degli immobili	
Stima parametrica del costo di costruzione e realizzazione	
Stato della progettazione tecnica	<input type="checkbox"/> Studio di fattibilità <input type="checkbox"/> Progetto preliminare <input type="checkbox"/> Progetto definitivo <input type="checkbox"/> Progetto esecutivo
Compatibilità urbanistica dell'intervento	
Compatibilità ambientale dell'intervento	
Impatti paesaggistici e misure compensative previste	

### Quadro economico dell'intervento (da compilare ove possibile)

Costi di realizzazione	
Descrizione e quantificazione dei costi per la manutenzione straordinaria	
Stima dei costi di gestione e/o erogazione del servizio	
Breve indicazione della struttura istituzionale, organizzazione, competenze ed esperienze del soggetto che assumerà la gestione dell'opera	
Piano finanziario	

## 14 Il processo di Valutazione Ambientale Strategica

Nel processo di costruzione del partenariato strategico e nell'ottica del rafforzamento del network operativo del PSAV è stato redatto un Protocollo d'Intesa con il Patto Territoriale del NBO finalizzato ad attivare azioni di concertazione, co-pianificazione, formazione e animazione territoriale. Tale protocollo prevede, tra l'altro:

- la redazione, in accordo e sincronizzazione con l'Ufficio di Piano, della Valutazione Ambientale Strategica del Piano ad opera dell'Agenzia per l'Ambiente, implementando la metodologia già utilizzata dalla stessa per il piano di azione ambientale, già adottato dai Sindaci dei Comuni aderenti al Piano strategico;
- l'analisi di base e proiezioni strategiche del Piano Urbano della Mobilità, ad opera dell'Agenzia per l'Ambiente, implementando le analisi dalla stessa già avviate sul territorio.

### 14.1 Il quadro di riferimento normativo

L'articolo 3 della direttiva 42/2001/CE individua i Piani e programmi che devono essere sottoposti a Valutazione Ambientale Strategica (VAS): si tratta di quelli afferenti ai settori agricolo, forestale, della pesca, energetico, industriale, dei trasporti, della gestione dei rifiuti e delle acque, delle telecomunicazioni, turistico, della pianificazione territoriale o della destinazione dei suoli.

La Gazzetta Ufficiale del 28 dicembre scorso, il decreto legge n. 300 del 28 dicembre 2006 (c.d. milleproroghe). L'articolo 5, comma 2, dispone lo slittamento al 31 luglio 2007 dell'entrata in vigore della parte seconda del Codice dell'Ambiente (Dlgs 152/2006) relativa alle procedure per la valutazione ambientale strategica (VAS), per la valutazione d'impatto ambientale (VIA) e per l'autorizzazione ambientale integrata (IPPC).

L'articolo 3, comma 1, rinvia al 31 maggio 2007 il termine ultimo per l'installazione degli impianti di sicurezza all'interno degli edifici. La scadenza era fissata per il 10 gennaio 2007; il decreto "milleproroghe" la rinvia fino all'entrata in vigore del regolamento sulla sicurezza degli impianti e comunque non oltre il 31 maggio 2007.

Con la Legge Regionale n 17 del 14 Giugno 2007 la Regione Puglia, nelle more di un necessario più organico reinquadramento della complessiva normativa regionale in materia di ambiente alla luce del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (Norme in materia ambientale), ha emanato disposizioni urgenti finalizzate a favorire il processo di decentramento di alcune funzioni amministrative in materia ambientale particolarmente rilevanti tra cui la Valutazione di impatto ambientale (VIA) e la Valutazione d'Incidenza (VI) come disciplinate dalla L.R. 11/2001<sup>14</sup>.

Alla luce di tale provvedimento a decorrere dal 1° luglio 2007 entra in vigore l'operatività della delega alle province competenti per territorio e ai comuni delle funzioni in materia di procedura di VIA e in materia di valutazione di incidenza.

---

<sup>14</sup> La L.R. 17/2007 individua oltre alla Valutazione di Impatto Ambientale e alla Valutazione di Incidenza ulteriori materie oggetto di delega dal 1° Luglio 2007 alle Province di competenza: Emissioni in atmosfera (funzioni concernenti il rilascio delle autorizzazioni per le emissioni in atmosfera finalizzate alla riduzione dell'inquinamento atmosferico); Gestione rifiuti e bonifiche (funzioni riguardanti il regime autorizzativo per l'importazione ed esportazione dei rifiuti, in attuazione del regolamento (CEE) n. 259/93 del Consiglio, del 1° febbraio 1993, relativo alla sorveglianza e al controllo delle spedizioni di rifiuti all'interno della Comunità europea, nonché in entrata e in uscita dal suo territorio, e successive modifiche e integrazioni e delle norme nazionali di recepimento); Autorizzazione Ambientale Integrata D. Lgs. 18 febbraio 2005, n. 59 (istruttoria e rilascio dell'autorizzazione integrata ambientale per le attività previste dal Decreto); Esercizio delle funzioni amministrative in materia di immersione in mare di materiale derivante da attività di escavo e attività di posa in mare di cavi e condotte (istruttoria e rilascio delle autorizzazioni)

## **14.2 I riferimenti metodologici**

I principali riferimenti metodologici e di impostazione scientifica del processo di VAS possono essere sintetizzati in:

*«Manuale per la Valutazione Ambientale dei Piani di Sviluppo Regionale e dei Programmi dei Fondi strutturali dell'Unione Europea», nonché le "Linee Guida per la Valutazione Strategica VAS dei Fondi Strutturali 2000/2006", predisposto dal Ministero Ambiente, dal Ministero Beni e Attività Culturali e dall'ANPA*

*DELIBERAZIONE DELLA GIUNTA REGIONALE 13 giugno 2008, n. 981 Circolare n. 1/2008 – Norme esplicative sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (V.A.S.) dopo l'entrata in vigore del Decreto legislativo 16 gennaio 2008, n. 4 correttivo della Parte Seconda del Decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152.*

*“La Valutazione Ambientale Strategica per lo sviluppo sostenibile della Puglia” Un primo contributo conoscitivo e metodologico, Luca Limongelli, Vito Felice Uricchio, Giovanni Zurenili (a cura di). (2006)*

*VAS del Piano di Azione Ambientale 2007 del Patto Territoriale per l'Occupazione nord barese ofantino Delibera CIPE 83/2000*

*Laboratorio di Sostenibilità Ambientale (L.A.S.A.) del C.R.d.C. “BENECON” con il Dipartimento di Configurazione ed Attuazione dell'Architettura dell'Università degli Studi di Napoli “Federico II” e il Dottorato di Ricerca in Tecnologia dell'Architettura e dell'Ambiente.*

*Obiettivo della ricerca è la messa a punto di un modello semplificato di gestione eco-compatibile, che controlli e valuti le trasformazioni antropiche, e la loro congruenza rispetto allo strumento di Piano, riferite ad aree complesse sottoposte a tutela, utilizzando le procedure di valutazione ambientale esistenti (V.A.S., V.I.A. e Valutazione di Incidenza). Le fasi della ricerca hanno riguardato l'elaborazione di quadri cognitivi multi-obiettivo, secondo protocolli europei standard, per la condivisione delle informazioni e il confronto trans-nazionale (al fine di attivare piattaforme negoziabili per l'accesso a fondi di finanziamento QCS 2007/2013), e l'individuazione di indicatori per la valutazione riferibili agli ambiti spaziali piuttosto che alla natura dell'intervento oggetto di valutazione.*

*Le linee guida contenute nell'allegato A appendice IV- indirizzi per l'applicazione della VAS- del documento regionale di “assetto generale (drag) indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei piani urbanistici generali (PUG)” - Legge Regionale 27 luglio 2001, n. 20, art. 4, comma 3, lett. b e art. 5, comma 10 bis).*

*LINEE GUIDA PER LA VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEI PIANI URBANISTICI GENERALI (PUG) ARPA Puglia (maggio 2008).*

*Gli orientamenti emersi dall'incontro con l'Assessorato all'Assetto del Territorio regionale del 15 ottobre 2008 in merito alla richiesta di valutazione rispetto al redigendo PPTR (Piano Paesistico Territoriale Regionale)*

### 14.3 Mission

La mission del processo di VAS per la sostenibilità ambientale del Piano Strategico del NBO può essere sintetizzata nei seguenti tre obiettivi generali:

1. Riuscire ad organizzare e sviluppare un **processo aperto, strutturato e trasparente** per arrivare alla stesura di un Piano condiviso e coerente con i criteri dello sviluppo sostenibile.
2. Concretizzare le politiche per la riduzione del rischio di “conflitto ambientale”.
3. Contribuire alla redazione di un piano con maggiori consapevolezze e considerazioni delle problematiche ambientali del territorio

### 14.4 Obiettivi generali della VAS della VISION 2020

La VAS è un processo sistematico atto a valutare le conseguenze in campo ambientale di un piano di iniziative o di un programma, ai fini di garantire che esse siano pienamente incluse e affrontate in modo adeguato fin dai primi stadi del processo di formulazione delle decisioni, allo stesso titolo delle considerazioni di ordine economico e sociale.

La VAS non si esaurisce nei suoi contenuti strettamente ambientali: il processo di valutazione proposto dalla direttiva 42 emanata dall'Unione Europea nel luglio del 2001 funge da ottimo *framework* per un possibile percorso di verifica che tenga in conto non solo le questioni ambientali ma anche quelle connesse con gli aspetti economici e sociali (valutazione di sostenibilità).

La VAS come procedura strumentale atta alla creazione di condizioni di incontro e condivisione diretta per il trasferimento di buone pratiche che veicolino l'inserimento del concetto di sostenibilità ambientale in modo equo e paritario, rispetto all'attenzione rivolta alla sostenibilità sociale ed economica nel governo del territorio dai piani di trasformazione ai progetti istituzionali. La VAS come ausilio alla gestione dei processi partecipativi. Il contesto generale dell'area nord barese ofantina costituisce una delle realtà certamente più dinamiche in considerazione anche di una vivace stagione della programmazione negoziata (dall'esperienza del Patto Territoriale per l'Occupazione, ai GAL, PIT). La VAS del Piano VISION 2020, alla luce del grande ed articolato partenariato dei soggetti che esprimono aspettative e scenari di sviluppo, non si presta ad essere interpretato solo come un procedimento *ex post* dal carattere autorizzativo e nemmeno determinato da logiche del tipo “comando e controllo”.

### 14.5 Obiettivi specifici

La VAS del Piano si configura, nei suoi intenti e fermo restando il suo specifico interesse alla valutazione ed orientamento di processi di sviluppo sostenibile, come un'attività di ausilio alla stessa pianificazione, attraverso:

- il contributo alla individuazione di un possibile modello di governance territoriale volontario che, comunemente associato alle aree protette, viene trasferito ad un comprensorio – il barese/ofantino - articolato e caratterizzato da una pluralità di funzioni: qui tutela dell'ambiente, crescita economica e inclusione sociale rappresentano il paradigma per una nuova *vision* del territorio, ispirata a criteri concettuali di diversità (ecologica, produttiva, umana) e spaziali di riequilibrio (tra aree interne e aree costiere, tra centri e periferie, tra ambienti naturali ed antropici).
- contributo nella individuazione e nella selezione e nella gerarchizzazione delle attività/progetti bandiera ad opera dell'ufficio di Piano VISION 2020 (criterio

della fattibilità ambientale, sostenibilità nell'utilizzo delle risorse ambientali endogene del sistema);

- l'attivazione di un impalcato metodologico e procedurale che *contribuisca*, in ordine alla valutazione dei requisiti di sostenibilità ambientale, *a creare le condizioni di complementarità tra il Piano Vision 2020 e tutti i piani di analoga natura di area vasta agenti o in attivazione nell'area*, attraverso la valutazione degli effetti cumulativi sul sistema ambientale del nord barese ofantino.

#### **14.6 Le fasi della VAS del piano VISION 2020**

**Fase 1)** Elaborazione del **Rapporto Ambientale intermedio** con finalità di verifica<sup>15</sup> della progettualità "territorializzata" espressa dalla documentazione elaborata dal Piano Strategico VISION 2020 ed in particolare Metaplan (settembre 2008)<sup>16</sup>, Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta (PUMAV) (ottobre 2008)<sup>17</sup>

##### **esiti attesi**

- Analisi della coerenza degli Obiettivi, Azioni (PUMAV), Strategie, Azioni (METAPLAN) con le indicazioni provenienti dalle organizzazioni internazionali e dall'Unione Europea;
- Analisi della coerenza interna ed esterna con la Pianificazione di settore Regionale, Interprovinciale (per ambiti specifici di territorio appartenenti a sistemi ambientali sovraordinati e posti su aree di frontiera amministrativa), Provinciale.
- Individuazione dei sistemi ambientali coinvolti e descrizione<sup>18</sup>, Check list dei criteri e degli aspetti da prendere in esame<sup>19</sup> e attribuzione di pesatura rispetto al criterio di "Fattore limitante"<sup>20</sup>
- Gerarchizzazione degli Obiettivi, Strategie, Azioni rispetto a criteri di sostenibilità ambientale per la valutazione multicriteria (seconda fase) delle schede progetto (ad opera del Piano Strategico VISION 2020)

**Fase 2)** Elaborazione del **Rapporto Ambientale finale** con finalità di verifica della progettualità "territorializzata" espressa dalla documentazione elaborata dal Piano Strategico VISION 2020 ed in particolare dall'insieme delle Azioni specifiche.

La valutazione degli effetti cumulativi sul sistema ambientale del nord barese-ofantino degli altri piani di sviluppo in corso di attuazione o redazione (ad es. il "Piano di Azione Locale nord barese-ofantino 2007/2013 – Competitività, Crescita, Occupazione" in redazione da parte del PTO/NBO). L'attivazione di un processo partecipativo attraverso la Valutazione multi-soggetto.

---

<sup>15</sup> Effettuata con il metodo del giudizio binario impatti/rispondenza/coerenza e valutazione dell'incertezza di giudizio

<sup>16</sup> Dal documento del Metaplan l'ambito progettuale è espresso attraverso " *Dalle visioni guida alle Azioni Strategiche: risorse, criticità ed immagini di territorio al futuro derivanti dai tavoli tematici*" cap. 7. "Azioni strategiche e progetti prioritari per la competitività e la coesione del nord barese ofantino e contributo alla programmazione regionale 2007/2013" cap. 9.

<sup>17</sup> Dal documento PUNMAV "Obiettivi del PUMAV" cap. 4; "Linee di intervento per il trasporto persone" cap. 5; Linee di intervento per la logistica e intermodalità trasporto merci" cap. 6.

<sup>18</sup> Tratto dal Rapporto sullo Stato Ambiente del PTO NBO (2005) Per uno svolgimento agevole e rapido del processo di screening risulta di fondamentale importanza che l'Ente responsabile del Piano possa attingere a una base di conoscenza comune effettivamente utilizzabile, strutturata, aggiornata, rappresentata attraverso un adeguato sistema di indicatori. Data la rilevanza dell'attività di screening e gli inevitabili margini di incertezza sul valore da attribuire ai diversi criteri, è estremamente importante la raccolta e la sistematizzazione dei criteri di valutazione utilizzati, in modo da consolidare nel tempo procedure certe e a bassa conflittualità.

<sup>19</sup> Cfr. Check list dalla VAS Piano di Azione Ambientale del territorio del PTONBO.

<sup>20</sup> *Laboratorio di Sostenibilità Ambientale (LA.S.A.)*.

**esiti attesi**

- La valutazione delle azioni specifiche del Piano rispetto alla Check list dei criteri e degli aspetti da prendere in esame<sup>21</sup> e attribuzione di pesatura rispetto al criterio di “Fattore limitante”
- Individuazione di Azioni Mitigative, alternative, Azioni Aggiuntive suggerite dalla VAS.
- Indicatori di contesto e di prestazione per il monitoraggio

**14.7 Approfondimenti della VAS**

- Valutazione di compatibilità degli Obiettivi, Azioni (PUMAV), Strategie, Azioni (METAPLAN) con le indicazioni provenienti dal processo di elaborazione del nuovo Piano Paesistico Territoriale Regionale (PPTR) ed in particolare rispetto ai Temi/sperimentali proposti dello stesso PPTR<sup>22</sup>.
- Valutazione sul consumo di paesaggio agricolo nei processi involontari ed indiretti di conurbazione insediativa (fase 1)
- La valutazione dei fenomeni di frammentazione paesistica (ecologico-funzionale): Valutazione delle interferenze tra PUMAV / Rete Ecologica del Piano di Azione Ambientale del PTO NBO (fase 1).

---

<sup>21</sup> Cfr. Check list dalla VAS Piano di Azione Ambientale del territorio del PTONBO.

<sup>22</sup> Cfr. “Stato di avanzamento PPTR” luglio 2008, aggiornamento 10 ottobre 2008, pag. 24.

## 15 La Valutazione ex ante

La *Valutazione ex ante* del PSAV del Nord Barese Ofantino è stata redatta da uno specifico “Nucleo di Autovalutazione”, composto da membri del CPI, del CTS e del PES e assistito dalla Task Force Regionale. Tale Nucleo è stato costituito all'interno dell'AV del NBO con il compito di procedere all'elaborazione del “*Documento di ricognizione preliminare per l'Analisi gerarchica delle priorità tra gli obiettivi, i programmi/azioni e gli interventi delle Aree Vaste*”, il quale nella sintesi prodotta offre una valida semplificazione della struttura formativa del Piano, dalla Vision alle Azioni attraverso le “7 città creative”, gli obiettivi generali e specifici. Il lavoro del Nucleo, per la rappresentatività delle componenti e per gli approfondimenti di merito svolti, ha costituito la base per la redazione della Valutazione ex ante.

La Valutazione ex ante sostiene l'elaborazione di proposte volte a implementare o a rinnovare azioni comunitarie. Il suo scopo è raccogliere informazioni ed effettuare analisi che aiutino ad accertare il pieno raggiungimento degli obiettivi, la sostenibilità economica delle misure e la possibilità di svolgere in seguito una valutazione ex post attendibile degli interventi.

Pertanto, la Valutazione ex ante nell'ambito dei Piani Strategici d'Area Vasta analizza nel dettaglio la strategia di base e gli obiettivi di ciascuna strategia, compresi gli obiettivi quantificabili e i livelli di partenza e di arrivo. Tale valutazione avviene prima dell'attuazione degli interventi e azioni, con lo scopo di assistere l'elaborazione del Piano Strategico, e deve essere concepita in modo da identificare chiaramente i fabbisogni e le strategie di sviluppo.

La logica del processo si basa su uno strumento metodologico che stabilisce il nesso logico e la coerenza tra gli obiettivi del Piano e le azioni operative previste. Essa mostra il legame concettuale che porta dalle risorse iniziali di un intervento ai suoi prodotti e, quindi, ai risultati e agli impatti, consentendo così di valutare il contributo apportato dalla misura al raggiungimento degli obiettivi.

I fabbisogni si riferiscono ai requisiti socioeconomici o ambientali a cui il programma dovrebbe rispondere. Le risorse finanziarie o amministrative danno origine ai prodotti e conseguono, mediante le azioni, gli obiettivi operativi previsti. I risultati che ne derivano sono gli effetti più immediati dell'intervento, ovvero il contributo degli obiettivi operativi agli obiettivi specifici. Gli impatti globali sono correlati agli obiettivi generali del Piano e, in un programma ben realizzato, rispondono ai fabbisogni precedentemente individuati in base ai quali viene attuato il Piano stesso.

Gli indicatori stabiliti per misurare i progressi compiuti nell'ambito di un programma verso il raggiungimento di obiettivi predefiniti devono essere il più possibile specifici, misurabili, attuabili, realistici e temporalmente definiti.

La Valutazione ex ante include una valutazione degli indicatori proposti per misurare il successo dei relativi programmi di sviluppo; deve inoltre valutare la coerenza tra questi indicatori e gli obiettivi del programma ed accertare che gli indicatori siano applicati e compilati in maniera significativa, in modo da costituire una base utile per il monitoraggio e la valutazione.

### **15.1 Valutazione dell'analisi socio-economico e della rispondenza della strategia rispetto ai bisogni identificati**

La valutazione delle indagini socio-economiche è necessaria per verificare il grado di completezza ed adeguatezza dell'analisi svolta nella fase di predisposizione del Piano Strategico di Area Vasta, ovvero per giudicare l'appropriatezza e la sufficienza delle fonti utilizzate, nonché dei dati, per l'individuazione degli obiettivi prefissati nel Piano.

In particolare la valutazione sarà svolta attraverso la rilettura delle analisi di contesto mediante le quali il programmatore ha posto in evidenza le risorse del territorio di Area Vasta: Contesto del Patrimonio Naturale, Contesto del Patrimonio Culturale, Contesto Infrastrutturale e Insediativo, Contesto delle Trasformazioni in atto, Contesto Economico.

I dati e le informazioni utilizzate sono state reperite dalle seguenti **Fonti** in base ai diversi settori approfonditi:

Ministero delle Infrastrutture (2007) – Dipartimento per la Programmazione ed il coordinamento dello Sviluppo del Territorio per il personale ed i servizi generali;  
Agenzia per l' Occupazione e lo Sviluppo dell'Area Nord Barese/Ofantina  
Agenzia Puglia Imperiale  
Agenzia Territoriale per l'ambiente del PTO/NBO  
Censimenti ISTAT relativi agli anni 2001/ 2005/ 2006  
Dati elaborati dall' Istituto Pugliese di Ricerche Economiche e Sociali (IPRES) relativi agli anni 2001 e 2006;  
Elaborazione dati da rilievo diretto;  
Piano di Azione Strategico del Patto Territoriale del NBO  
Progetto Evolution 2002  
Piano Generale dei Trasporti e dei Servizi Regione Puglia (L.R. n. 16 del 23/06/08);  
Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio e Beni Ambientali (PUTT/PBA)  
Piano Assetto Idrogeologico – Autorità di Bacino Regione Puglia (PAI)  
Piano Regionale per le Attività estrattive (PRAE)  
Piani Urbanistici Generale Comunale (PUG)  
Piano Comunale dei Tratturi (PCT);  
Piano Regolatore per gli Impianti Eolici (PRIE);  
Programmi Integrati per la riqualificazione delle Periferie (PIRP);

Di seguito sono riportati in sintesi gli esiti dell'analisi dei contesti.

#### **15.1.1 Contesto patrimonio naturale e culturale**

Dal punto di vista naturalistico l'area vasta Nord-barese Ofantino è caratterizzata da tre principali sistemi: la Valle fluviale dell'Ofanto, l'area interna dell'Alta Murgia, il sistema marino-costiero.

I dati elaborati attraverso il PAI (Piano dell'Assetto Idrogeologico) dimostrano come tali sistemi sono contrassegnati da un'elevata biodiversità e costituiscono pertanto l'habitat naturale per differenti biotipi.

Inoltre la legge regionale n. 19/1997 individua l'area protetta del "Fiume Ofanto", mentre l'area interna dell'Alta Murgia è stata sottoposta a vincolo idrogeologico ai sensi del RD 3267/1923 ed il suo habitat della pseudosteppa mediterranea è stato riconosciuto Sito di Importanza Comunitaria (pSIC) – Zona di Protezione Speciale (ZPS) "Murgia Alta".

Infine le praterie di Poseidonie sono state riconosciute Sito di Interesse Comunitario (pSIC Posidonieto San Vito – Barletta).

Dal punto di vista culturale il territorio analizzato per il Piano Strategico di Area Vasta, è caratterizzato dalla combinazione di diversi ambiti del *patrimonio* individuato dal *PUTTIP* (Piano Urbanistico, Territoriale Tematico per il Paesaggio). Un patrimonio grazie al quale si compone una offerta turistica di alto livello legata all'*archeologia*, alle *strutture architettonico-monumentali* di rilievo, alle attrattive di carattere storico-culturale, agli *scenari di pregio naturalistico*.

Le fonti a disposizione circoscritte dal contesto legislativo e normativo menzionato, individuano la ricchezza nell'area di reperti, numerosi ipogei, chiese rupestri e santuari; la ricognizione del sistema di Cattedrali, Castelli, Torri, Casali, Masserie ed in terza analisi il patrimonio naturale protetto e di importanza comunitaria costituito dal Parco Nazionale della Murgia, il Parco Regionale del Fiume Ofanto e la Riserva Naturale Statale delle Saline Di Margherita di Savoia.

L'analisi restituisce dimostrandone l'efficiente descrizione del piano ed il potenziale culturale dell'area ai fini della realizzazione degli obiettivi previsti.

#### **15.1.2 Contesto infrastrutturale ed insediativo**

L'elaborazione di dati di rilievi diretti *sulle realtà locali* ed al supporto dei dati forniti dal Ministero delle Infrastrutture (2007) con la pubblicazione "Materiali per una Visione dal progetto '80 all'Italia che verrà- Italia Europa 1980-2020 e dal Piano Generale dei Trasporti e dei Servizi (L.R. 23/06/08 n. 16) disegna un sistema infrastrutturale e insediativo organizzato secondo le principali e più antiche direttrici di percorrenza, strutturate adeguatamente ai caratteri geo-morfologici del territorio.

La direttrice costiera SS 16, che recupera il tracciato romano "Via Litoranea – Traiana" mette in comunicazione gli insediamenti costieri del nord barese, mentre la SS 16 bis reitera il percorso verso l'interno. La SP 231 collega le città verso nord e l'autostrada A14 individua un collegamento tra il territorio Nord Barese Ofantino e le direttrici varie nazionali ed internazionali. La futura SR6, ora in fase di realizzazione, conetterà la fascia costiera e pre-murgia al Parco dell'Alta Murgia e proseguendo verso Sud si collegherà alla Basentana.

Inoltre la rete ferroviaria, come dimostrano i rilievi effettuati, è costituita dalla Ferrovia Bari-Nord, dalla linea Barletta-Spinazzola e dalla rete Nazionale delle Ferrovie dello Stato.

Il territorio, dalle informazioni acquisite, risulta essere attraversato equamente dalle direttrici su strada e su rotaia, da permettere il collegamento dell'area con il resto del territorio nazionale.

I rilievi sono stati sufficienti a descrivere anche un sistema portuale efficiente: i porto turistici, con il riconoscimento del mondo del diporto velico, nelle città di Trani e Bisceglie e il porto di Barletta come accesso al sistema delle reti transfrontaliere da Oriente.

Ancora ben esaustivi i rilievi diretti e le fonti complete, utilizzate per descrivere lo scenario insediativo, anch'esso sviluppato in corrispondenza delle due direttrici territoriali, quella costiera e quella interna.. Si distinguono pertanto due sistemi: quello Sud-Ofantino e quello Nord-Ofantino, oltre che alcuni piccoli nuclei residenziali come Loconia, Montegrosso e San marzano.

#### **15.1.3 Contesto delle trasformazioni in atto**

I diversi strumenti di pianificazione settoriale regionali interessano l'intero ambito territoriale in esame.

Il Piano regionale dei Trasporti individua un potenziamento della linea ferroviaria Bari-Foggia e Bari-Nord e della Strada Statale 97 e della SP 130. Il Piano Regionale per le Attività estrattive individua importanti giacimenti.

Per ciò che riguarda gli Strumenti di Gestione e di Pianificazione, sul territorio sono collocati il Parco Regionale del Fiume Ofanto, con adempimento della legge regionale

n. 37/2007 che interessa 11 comuni dell'area ed il Parco regionale dell'Alta Murgia, con adempimento del DPR n. 18/2004 che interessa 13 comuni.

Nell'area si intersecano due Strumenti di pianificazione provinciale: i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale di Bari e di Foggia. A scala più generale l'area vasta risulta interessata dalla vecchia legge urbanistica regionale n. 56 del 1980, nonché dai Piani Urbanistici Generali adeguati alla nuova legge urbanistica regionale n. 20 del 2001 per dieci comuni del territorio interessato.

Un elemento rilevante riguarda la presenza di parchi territoriali e le zone sottoposte a vincolo ambientale ( le saline di Margherita, il fiume Ofanto e la zona di Castel del Monte). Inoltre due nuovi strumenti di pianificazione comunale, anche se in corso di elaborazione, dimostrano una pianificazione più settoriale e quindi analitica dell'area, sono il Piano Regolatore per gli Impianti Eolici (PRIE) e il Piano Comunale dei Tratturi (PCT), redatto in adempimento alla Legge regionale n. 29/2003 "Disciplina delle funzioni amministrative in materia di tratturi".

Per quanto riguarda il quadro della programmazione nel territorio interessato, il riferimento risulta il

Patto Territoriale Nord Barese Ofantino (PTNBO), nato nell'ambito dell'azione pilota "*Patti per l'occupazione*" voluta dalla Commissione Europea nel 1997. Da questo hanno avuto origine altri strumenti di programmazione: il PRUSST ovvero il Programma di riqualificazione e di sviluppo sostenibile del territorio, il Progetto Evolution 2020 che individua nei settori dell'internazionalizzazione delle imprese, turismo, inclusione sociale, ambiente, le questioni rilevanti per la costruzione della vision al 2020, e il Progetto Sistema Museale Puglia Imperiale.

Dal Progetto Evolution e dalla rimodulazione del Programma Aggiuntivo, il PTNBO, a partire dal 2004 ha creato quattro Agenzie, corrispondente ai settori di intervento menzionati dal Progetto evolution: *Agenzia per la qualità ambientale, Agenzia per l'inclusione sociale, Agenzia per la promozione turistica Puglia Imperiale, Agenzia per i servizi di interesse regionale, Agenzia per l'innovazione e l'internazionalizzazione delle imprese.*

Non ultimi nel quadro della programmazione sono la stesura Progetti Integrati Territoriali (PIT) a favore del miglioramento del contesto socioeconomico e dei sistemi imprenditoriali di precisi ambiti territoriali ed i Programmi Integrati per la Riqualificazione delle periferie (PIRP), promossi dai comuni in risposta ad un bando regionale (BURP- n. 81 del 29-6-2006).

I dati menzionati risultano essere esaustivi per dimostrare come la pianificazione e la programmazione del territorio interessato coinvolgono trasversalmente tutti i comuni dell'Area Vasta, per le diverse scale della pianificazione dai PUG ai piani di settore, come descrivono le tabelle inserite nel documento Metaplan.

#### **15.1.4 Contesto economico**

Il territorio preso in esame fonda la propria economia sull'attività agricola e pastorale, come dimostrano i dati Istat del 2001 nel "Rapporto sullo stato ambientale del Territorio Nord Barese Ofantino" in cui sono censite le aziende agricole e le superfici coltivate di differenti tipologie nell'area. I grafici consultati, suddivisi per comuni, risultano adeguati per descrivere un territorio coperto da uliveti, vigneti, frutteti per ciò che riguarda le legnose agrarie, mentre ortaggi, cereali e foraggi per il settore seminativo.

Invece i dati IPRES 2006 pubblicati in "Puglia in cifre 2007" evidenziano efficacemente lo sviluppo del settore delle imprese e dei servizi nei comuni interessati al Piano Strategico – Vision 2020, così come dalle stesse fonti è possibile collocare il livello di industrializzazione dell'area in una fascia medio-alta ed in possibile crescita; dimostrato anche dai dati a confronto del 1995 e del 2003 messi a disposizione dalle Camere di Commercio di Bari e Foggia.

La dimostrazione di una crescita economica della piccola e media impresa su cui si fonda il tessuto economico dell'area, si evince anche dall'aumento del numero degli occupati a tempo pieno per singole unità locali, in crescita come censito nei dati IPRES 2006 pubblicati anch'essi in "Puglia in cifre 2007". I primi tre settori di impiego sono l'ambito commerciale, soprattutto per i comuni di Andria e Barletta, l'industria per il comune di Barletta e l'agricoltura in maniera più diffusa, come riportato nelle tabelle inserite nel Metaplan in cui il rilievo è stato fatto per i singoli comuni-unità locali, garantendo una maggiore scientificità e utilità del dato consultato.

Infine il potenziale economico è completato dall'ambito turistico. I dati Istat del 2006, così come i dati elaborati dall'Officina del Piano Vision 2020 su dati di "Puglia Imperiale", hanno registrato un aumento della ricettività e delle strutture alberghiere ed extralberghiere rispetto al censimento precedente, con un'offerta medio-alta. Infatti gli efficienti dati a disposizione, suddivisi dettagliatamente per i comuni dell'area interessata, evidenziano la presenza di alberghi a 4 stelle per tutti i comuni con un elevato numero di impiegati nel settore per tutti i comuni ed una maggiore capacità ricettiva per i comuni di Margherita di Savoia, Andria e Trani.

Il quadro è completato dalla consultazione del Pai (Piano Assetto Idrogeologico) e PUTT/P (Piano Urbanistico territoriale tematico per il Paesaggio della Puglia), insieme al D.L. 42/2004 noto come "Codice dei Beni Culturali e del Paesaggio", per articolare una mappa di siti e edifici di valore storico-architettonico nonché naturale come fonte di attrazione turistica per l'area in esame, come supporto utile all'analisi del contesto.

L'analisi dei sei contesti a carattere territoriale e socio-economico è risultata essere esauriente sia per quanto riguarda la descrizione fisica del territorio sia per quanto riguarda i diversi aspetti legati all'evoluzione della popolazione, dell'economia e dell'ambiente. Questo tipo di analisi territoriale, che ha tenuto conto sia di aspetti di carattere quantitativo che qualitativo, rilevati dalle fonti sopra descritte, ha dato la possibilità di leggere i differenti layout che costituiscono un territorio, dando un quadro sintetico degli elementi caratterizzanti, oltre che strutturali dell'area, nonché gli elementi di criticità connessi al territorio, ma soprattutto riconoscere i bisogni dell'area e gli obiettivi previsti dal piano. In ambito agricolo e rurale, riconosciuto il potenziamento e la diversificazione delle colture, si potrà passare ad un paesaggio rurale di qualità con un incremento della produttività e della competitività sui mercati dei prodotti agricoli. Così come sarà riconosciuta l'integrazione di tali paesaggi rurali nel campo della tutela, della valorizzazione e della fruizione del paesaggio culturale.

In ambito costiero l'obiettivo di valorizzare le coste ai fini turistici, per la costruzione di economie di scala nella realizzazione dei servizi del turismo, diversificando e rendendo più specifiche le funzioni portuali.

Infine sarà giustificata ed auspicabile dalle analisi fatte, che venga realizzata la sfida di promuovere la produzione tipica di alcuni prodotti, fino ad ora non commercializzati.

## 15.2 Valutazione della logica e della coerenza interna della strategia

### 15.2.1 Analisi SWOT dell'Area Vasta e verifica di coerenza tra i risultati dell'Analisi e gli obiettivi di sviluppo del Piano

La fase di redazione delle analisi di contesto del territorio Nord Barese Ofantino ha avuto come esito l'individuazione delle **risorse di Area Vasta**, determinate secondo una logica di indagine sul territorio di tipo aggregativo e sistemico, piuttosto che secondo una logica che procede per sommatoria di tutte le potenziali risorse presenti sul territorio.

Questo tipo di approccio all'analisi ha privilegiato una *lettura del territorio per categorie di contesto* che ha favorito l'attenzione sulle risorse che possono effettivamente definirsi di scala territoriale, e che fungeranno *da catalizzatori intorno ai quali promuovere e valorizzare le risorse locali dell'Area Vasta*.

Le risultanze delle Analisi di Contesto, compiute dagli organi tecnico-scientifici del Piano (Ufficio di Piano e Comitato Tecnico Scientifico), sono state verificate e integrate con l'apporto del Partenariato Economico e Sociale e delle comunità locali, chiamati a dare il loro contributo "operativo", nell'ottica di costruzione di una *Vision di Piano multilivello e multiattore*, interagendo con i responsabili del Piano nell'ambito di Forum e Tavoli Tematici, che si sono svolti tra giugno e luglio del 2008.

*I tavoli tematici*, in particolare, sono stati dedicati a ciascuna delle **"7 Città Creative"**, che nella struttura del PSAV fungono da *visioni-guida e metafore territoriali per la selezione delle strategie attuative dello sviluppo policentrico del NBO*. Per ciascuno dei temi sono stati individuati i *"punti di forza"* e i *"punti di debolezza"* di livello *sovralocale*, e soprattutto, nella declinazione della Vision delle città creative sono state definite le *"Sfide"* per il NBO, che *compongono il quadro degli obiettivi generali* del Piano.

Le analisi e le diagnosi tracciate dal Piano sono state sistematizzate dall'analizzatore all'interno di una **matrice SWOT del territorio del NBO**, al fine di verificare la *coerenza tra i risultati delle indagini (sintetizzati dai punti di forza e di debolezza) e gli obiettivi di Piano*.

La matrice è stata strutturata, inoltre, conservando il raggruppamento dei punti di forza, di debolezza, delle sfide e dei rischi potenziali in funzione delle città creative; ciò ha consentito di poter operare una *prima verifica di coerenza interna del Piano tra gli obiettivi generali e la Vision*, declinata e tematizzata nelle 7 città creative, ma anche di confermare la validità della vision legata alla singola città creativa che il Piano intende attivare per il raggiungimento dell'obiettivo fissato o l'annullamento del fattore di rischio potenziale individuato.

Nella costruzione della matrice l'analizzatore ha fatto proprie interamente le risultanze del Piano per quanto riguarda l'individuazione dei punti di forza e di debolezza, ed ha integrato l'analisi relativamente ai fattori di rischio potenziale a cui potrebbe essere esposta l'AV in attuazione o in assenza di precise politiche a sostegno e salvaguardia delle risorse del territorio. Le analisi integrative sono frutto anche del contributo del Partenariato Economico-Sociale (PES), rappresentato in maggior modo dal CNEL, con il quale si è mantenuto un confronto continuo durante l'intero processo di elaborazione della Valutazione.

In particolare modo, i contributi del PES-CNEL agli approfondimenti tematici per il Piano sono stati raccolti in sede di "Nucleo di Autovalutazione" del cui lavoro, svolto contestualmente al rapporto di Valutazione ex ante, l'analizzatore si è beneficiato.

Le integrazioni prodotte dal Valutatore, rispetto a quanto già definito dal Piano, riguardano essenzialmente la *Città creativa della governance*, la cui identità strutturale non nasce, al pari delle altre città creative, da una specializzazione territoriale, ma dalla

necessità di definire *una vision che serve ad alimentare la decisione verso un organismo gestionale di AV*. Il dato che emerge in questo caso dalla SWOT è la particolare attenzione prestata alle potenzialità insite nella costituzione del nuovo Ente territoriale provinciale, coincidente territorialmente con la stessa AV, contro il rischio latente del perdurare dei campanilismi locali a discapito della coesione territoriale, tanto istituzionale quanto sociale.

La SWOT restituisce il profilo di un territorio ricco di risorse, e quindi di punti di forza, su cui basare gli obiettivi di sviluppo dell'AV; si tratta di risorse che, tenuto conto della loro ampia diffusione sul territorio e della loro eterogeneità (dalle risorse ambientali a quelle produttive a quelle culturali) confermano ancora una volta la complessità territoriale, sociale, economica e multipolare sulla quale si fondano le 7 vision legate alle città creative.

Dal quadro degli obiettivi generali (le sfide) emergono le componenti strategiche di sviluppo del Piano, che fanno riferimento essenzialmente al *sistema delle risorse ambientali, e ai settori culturale, turistico e produttivo*

*Gli obiettivi che rimandano al **sistema delle risorse ambientali** mirano all'attuazione di politiche per il mantenimento e la tutela dei paesaggi naturali e rurali, integrate a politiche di valorizzazione e fruizione del patrimonio culturale territoriale a sostegno anche dell'attività economica dell'AV.*

In ragione dell'esistenza di grandi potenzialità tuttora solo timidamente espresse (la matrice agricola del NBO, il sistema dei Parchi del Fiume Ofanto e delle Murge, i paesaggi protetti delle saline e dei posidonieti e il sistema costiero), nella Vision di Piano il sistema ambientale costituisce uno dei principali motori di sviluppo del territorio del NBO ed elemento rispetto al quale verificare la sostenibilità delle politiche promosse per lo sviluppo degli altri settori produttivi.

Contestualmente, le politiche attivate dal Piano a favore del sistema ambientale consentirebbero realmente di prevenire condizioni di rischio derivanti dall'inurbamento del territorio rurale, dalla totale urbanizzazione del territorio costiero causato da antropizzazione, attività portuali e insediamenti industriali, e ancora dalla trasformazione dell'identità paesaggistica del territorio, causata dall'eccessiva infrastrutturazione del paesaggio, piuttosto che dalla diffusione di impianti di produzione.

L'identità culturale del NBO rappresenta un ulteriore elemento di complessità di questo territorio caratterizzato da un patrimonio architettonico, archeologico e naturalistico frutto della stratificazione di epoche storiche ed espressioni culturali diverse e di cui si conserva memoria nel sistema dei castelli e delle torri che segnano il profilo costiero; nel sistema di cattedrali intorno alle quali si sono sviluppati i nuclei urbani; nei casali, nelle masserie e nelle ville e nel sistema dei tratturi per la transumanza che hanno disegnato il paesaggio rurale; nelle aree archeologiche e nei paesaggi naturali della steppa murgesa, dell'area umida delle saline, della valle fluviale dell'Ofanto e dell'ambiente costiero. Un patrimonio che si distingue per la presenza di elementi singolari la cui unicità supera la dimensione territoriale della stessa area vasta: Castel del Monte patrimonio universale dell'UNESCO, la Riserva naturale delle Saline di Margherita di Savoia protetta dalla convenzione di Ramsar, il Parco Nazionale dell'Alta Murgia ecc..

*Intorno al **patrimonio culturale** del NBO il Piano si pone l'obiettivo di comporre un'offerta turistica elevata, elaborando strategie progettuali di valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio attraverso azioni che mirino all'incremento della fruizione compatibile e del turismo relazionale e promuovendo politiche di*

*distrettualizzazione culturale e turistica e di filiera per la promozione dell'identità e della produzione culturale del territorio.*

Le analisi di contesto dell'AV sono state finalizzate a far emergere tanto le risorse di scala territoriale quanto le specifiche vocazioni locali; questo faciliterà, nell'ottica dell'obiettivo generale di Piano di puntare sulle risorse culturali come volano di sviluppo per il settore turistico, la differenziazione dell'offerta sul territorio. L'esistenza di un tessuto culturale articolato e diffuso su tutto l'AV, sostiene il disegno di uno scenario di sviluppo nel settore turistico lontano dalla massificazione, in particolare a carico del sistema ambientale (costa, saline, parchi...), per il quale il Piano si pone obiettivi di tutela e valorizzazione, e a favore esclusivo dei centri di eccellenza.

L'intera struttura produttiva del NBO negli ultimi anni ha subito per prima le conseguenze della crisi prodotta dalla delocalizzazione e dalla presenza di nuovi competitori ed oggi subisce le ulteriori difficoltà della crisi globale dell'economia.

*Gli obiettivi di Piano per il **settore produttivo** puntano all'incremento della produttività e della competitività sui mercati locali e internazionali dei prodotti tipici come fattore di eccellenza territoriale, e dei prodotti del distretto della moda, del tessile e del calzaturiero, alla distrettualizzazione dei settori produttivi e alla promozione dei marchi delle aree di pregio.*

Gli obiettivi individuati sono finalizzati a sopperire ad alcune carenze strutturali presenti indistintamente in tutti i settori: mancanza di un'organizzazione di filiera del prodotto, di innovazione, ricerca, azioni di branding e diversificazione produttiva all'interno di uno stesso comparto. Il settore agricolo, ad esempio, nonostante l'elevata produzione di qualità nei settori vitivinicolo, olivicolo e dei cereali, riconosciuta anche con marchi di qualità, rimane fanalino di coda nell'economia dell'AV, in un contesto sempre più vocato alle specializzazioni produttive delle imprese. La forte parcellizzazione delle proprietà fondiarie agricole, l'assenza di cooperativismo, la mancanza di perfezionamento del prodotto, sono solo alcune delle problematiche del settore agricolo che ne limitano il segmento di mercato di riferimento in termini sia quantitativi che qualitativi.

Le carenze che ormai debbono essere definite strutturali del sistema economico del NBO, a fronte delle potenzialità delle risorse esistenti, giustificano e incentivano la Vision di Piano a sostegno di un'economia di territorio e della diversificazione produttiva in particolare verso le *creative industries*.

*In sintesi, il quadro degli obiettivi generali di Piano disegna un articolato progetto di riposizionamento competitivo dell'AV del NBO, fondato sulle forze endogene del territorio e quindi con maggiore probabilità di successo, capace di intercettare le opportunità offerte dai mercati esterni verso i quali si proietta e dalle nuove geografie di sviluppo nello spazio europeo, e attraverso il quale dare risposta ai fabbisogni che il territorio esprime.*

**MATRICE SWOT DEL TERRITORIO NORD BARESE OFANTINO**

	<b>Punti di forza</b>	<b>Punti di debolezza</b>	<b>Sfide (Obiettivi)</b>	<b>Rischi potenziali</b>
<b>CITTA' DELLA RURALITA'</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Matrice agricola del NBO: presenza di colture specializzate sia come orditura che traccia le direttrici di configurazione del paesaggio agrario che come sistema produttivo di elevata qualità e quantità</li> <li>▪ Sistema dei Parchi: Parco del fiume Ofanto come componente connotante il paesaggio, Parco delle Murge come elemento strutturante l'identità dei luoghi</li> <li>▪ Tratturi come elementi del "paesaggio della transumanza" e come principali connettori nel territorio rurale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Espansione dei centri urbani con fenomeni di diffusione dell'insediamento che provoca indebolimento dei sistemi rurali</li> <li>▪ Processi di proliferazione delle seconde case in area agricola;</li> <li>▪ Progressivo inurbamento a favore dei centri urbani maggiori con fenomeni di abbandono e parcellizzazione degli agri produttivi.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Incremento della produttività e della competitività sui mercati dei prodotti agricoli</li> <li>▪ Politiche per il mantenimento dei paesaggi rurali e integrazione delle scelte nel campo della tutela, valorizzazione e fruizione del patrimonio culturale territoriale</li> <li>▪ Promozione dello sviluppo rurale e formazione dei distretti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Inurbamento del territorio rurale</li> <li>▪ Cristallizzazione del sistema produttivo all'interno dei territori Parco</li> <li>▪ Trasformazione dell'identità paesaggistica del territorio causata dall'installazione degli impianti di energia da fonti rinnovabili</li> <li>▪ Eccessiva infrastrutturazione del paesaggio</li> </ul>
<b>CITTA' DEL MARE</b>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Posidonieti come sistemi ambientali marini protetti</li> <li>▪ Paesaggio protetto delle saline come componente connotante l'identità dei luoghi</li> <li>▪ Centri storici costieri di cultura normanno-sveva come attrattori turistici</li> <li>▪ Bacino balneare e termale di Margherita di Savoia come attrattore specializzato per la fruizione turistica del mare</li> <li>▪ Presenza di porti turistici molto prossimi ai centri storici e alle risorse ambientali di maggiore rilievo (Trani e Bisceglie) con specifico riconoscimento da parte del mondo del diporto velico per entrambe le strutture (Trani per l'ambiente urbano di riferimento, Bisceglie per i servizi offerti)</li> <li>▪ Porto di Barletta come porta principale d'accesso del sistema delle reti transfrontaliere da Oriente</li> <li>▪ Diffusione della marineria da pesca e presenza del mercato ittico a Bisceglie</li> <li>▪ Corridoio multimodale di attraversamento del sistema costiero (rete viaria e ferroviaria principale).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Pressione dei centri urbani e delle strutture turistico-ricettive con fenomeni di diffusione dell'insediamento che provoca pressione con conseguente indebolimento del sistema ambientale costiero;</li> <li>▪ Fenomeni di arretramento costiero diffuso che riducono le risorse territoriali disponibili;</li> <li>▪ Artificializzazione delle aree costiere (aree residenziali, commerciali, di servizio ed estrattive) nell'area compresa tra Trani e Barletta e tra Barletta e la foce dell'Ofanto;</li> <li>▪ Eccessiva compresenza di attività portuali commerciali e diportistiche nel porto di Barletta che rischia di ridurre ulteriormente la qualità dell'offerta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Politiche di potenziamento dell'uso delle risorse del mare con l'incremento delle capacità di distrettualizzazione e di integrazione</li> <li>▪ Politiche di fruizione del mare attraverso la costruzione di un sistema a rete per la diversificazione dell'offerta turistica e per la costruzione di economie di scala nella realizzazione dei servizi al turismo</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Antropizzazione del territorio costiero (urbanizzazione, attività portuali, porti, insediamenti industriali..)</li> <li>▪ Fenomeni erosivi a carico della fascia costiera settentrionale del NBO</li> <li>▪ Fenomeni di turismo di massa a danno del sistema ambientale (costa, saline, parchi..)</li> </ul>

Rapporto di Valutazione ex Ante

CITTA'	Punti di forza	Punti di debolezza	Sfide (Obiettivi)	Rischi potenziali
CITTA' DELLA PRODUZIONE TIPICA	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Elevata produzione di qualità nei settori vitivinicolo, olivicolo, e dei cereali</li> <li>▪ Diffuse produzioni tipiche riconosciute con marchi di qualità</li> <li>▪ Saline di Margherita di Savoia tra le più importanti d'Italia per qualità e produttività</li> <li>▪ Attività di estrazione e modellazione delle Pietre di Trani come attività radicata nel territorio e configurante i centri storici</li> <li>▪ Attività di promozione e divulgazione svolte dalla Fiera Nazionale del Carciofo Mediterraneo che si svolge a San Ferdinando di Puglia</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Espansione dei centri urbani con fenomeni di diffusione dell'insediamento che provoca indebolimento dei sistemi agricoli tipici</li> <li>▪ riduzione delle aree produttive a causa della diffusione della residenza in area agricola e dello spopolamento delle campagne</li> <li>▪ parcellizzazione della proprietà agricola e indebolimento del mercato delle produzioni tipiche.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Promozione della produzione tipica attraverso politiche e azioni che contemplino il radicamento delle specializzazioni ai territori</li> <li>▪ Politiche di distretto e di apertura internazionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Riduzione qualitativa delle produzioni tipiche del territorio a causa della massificazione produttiva a cui potrebbe spingere l'internazionalizzazione</li> </ul>
CITTA' DELLA CULTURA	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Castel del Monte come uno degli elementi focali della riconoscibilità culturale del territorio NBO (riconoscimento UNESCO)</li> <li>▪ Territori a forte continuità storico-insediativa dalla preistoria all'età moderna come risorse per lo sviluppo culturale dell'area (dolmen di Bisceglie, aree archeologiche di Trinitapoli e Canosa, Trani e Canosa centri storici "a vita continua", luoghi delle battaglie dell'antichità, etc.)</li> <li>▪ Centri storici come palinsesti complessi dell'insediamento storico del NBO</li> <li>▪ Vitalità culturale di Barletta con forti proiezioni internazionali</li> <li>▪ Porto di Barletta come porta principale d'accesso del sistema delle reti transfrontaliere da Oriente</li> <li>▪ Sistema dei Parchi: Parco del fiume Ofanto come componente connotante il paesaggio, Parco delle Murge come elemento strutturante l'identità dei luoghi</li> <li>▪ Tratturi come elementi del "paesaggio della transumanza" e come principali connettori nel territorio rurale</li> <li>▪ Riserva delle Saline di Margherita di Savoia come luogo dell'uso storico delle risorse del mare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Prossimità del patrimonio culturale ad infrastrutture di trasporto e ad aree in trasformazione con potenziale impatto negativo sulla conservazione del patrimonio stesso</li> <li>▪ Grandi servizi invasivi per il divertimento e lo svago che possono snaturare l'identità rurale e culturale del paesaggio.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio attraverso azioni che mirino all'incremento della fruizione compatibile e del turismo relazionale</li> <li>▪ Politiche di distrettualizzazione culturale e turistica e di filiera per la promozione dell'identità e della produzione culturale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eccessiva focalizzazione dell'offerta turistica-culturale intorno ai centri di eccellenza a discapito dei centri minori</li> <li>▪ Omologazione diffusa in tutto il territorio dell'offerta turistico-ricreativa</li> <li>▪ Pressione delle infrastrutture sul patrimonio culturale</li> </ul>

Rapporto di Valutazione ex Ante

CITTA'	Punti di forza	Punti di debolezza	Sfide (Obiettivi)	Rischi potenziali
CITTA' DELLA MODA	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Presenza di alcune specializzazioni (abiti da sposa, intimo e scarpe da lavoro) che resistono all'aggressione dei mercati emergenti</li> <li>▪ Produzioni industriali artigianali di Barletta di buona qualità e diffusione nazionale</li> <li>▪ Rilevanza dell'indotto dell'abbigliamento sui territori comunali prossimi a Barletta (in particolare Canosa di Puglia, Andria e Bisceglie).</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Esternalizzazione del sistema produttivo a discapito dei processi di distrettualizzazione, introdotta per favorire la riduzione dei costi di produzione</li> <li>▪ Prodotti e processi a basso contenuto di innovazione</li> <li>▪ Situazioni di agglomerazione non supportati da politiche di distretto</li> <li>▪ Presenza di sacche di contraffazione di marchi di livello nazionale e di sommerso</li> <li>▪ Difficoltà sul mercato per i prodotti del tessile, della maglieria e delle scarpe di "mercato fino" di Trani</li> <li>▪ Competitività giocata solo sul basso costo dei prodotti e del lavoro</li> <li>▪ Basso livello del capitale umano e della formazione professionale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Potenziamento del distretto della moda, attraverso politiche e azioni che leghino le attività produttive al contesto territoriale</li> <li>▪ Marketing e internazionalizzazione del prodotto locale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Condizione di illegalità nella contrattualistica nel settore della moda</li> </ul>
CITTA' DELLO SPETTACOLO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Eventi consolidati che si richiamano alla storia e alle tradizioni dei luoghi</li> <li>▪ Eventi culturali connessi con luoghi specifici che sono diventati emblema dell'evento stesso (Festival dei Mondi a Andria e Castel del Monte, i Dialoghi di Trani)</li> <li>▪ Forte riconoscibilità delle identità medievali dei centri storici come premessa alla possibile localizzazione di spettacoli dal vivo e cinematografici supportata da buoni collegamenti viari</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Frammentarietà e mancanza di programmazione e coordinamento degli eventi culturali e di spettacolo</li> <li>▪ Scarsa attrattività degli eventi</li> <li>▪ Tasso di comunicazione significativamente sotto la media regionale pugliese e quella delle regioni meridionali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Incremento della produzione di cultura in termini di rievocazioni storiche, eventi, location, festival</li> <li>▪ Costruzione di un programma per l'incremento della produzione multimediale</li> </ul>	Non definiti

**Rapporto di Valutazione ex Ante**

CITTA'	Punti di forza	Punti di debolezza	Sfide (Obiettivi)	Rischi potenziali
CITTA' DEL GOVERNO	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Istituzione della VI Provincia come matrice di coesione sociale e istituzionale</li> <li>▪ Territorio cerniera tra le provincie di Foggia e Bari e tra i territori Paneuropei</li> <li>▪ Consolidata esperienza di cooperazione e concertazione tra istituzioni pubbliche e il partenariato economico e sociale</li> <li>▪ Territorio provinciale coincidente con il territorio dell'Area Vasta</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Territorio giovane il cui Ente rappresentativo non si è ancora costituito</li> <li>▪ Spiccato campanilismo all'interno delle municipalità dell'area vasta</li> <li>▪ Assenza di un nome che connoti il territorio in maniera chiara e inequivocabile.</li> </ul>	Definizione di un organismo amministrativo e gestionale capace di governare processi complessi, promuovere e intercettare occasioni di sviluppo per l'AV	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Perdurare dei fenomeni campanilistici dopo la costituzione del nuovo Ente provinciale</li> <li>▪ Eccessiva dilatazione dei tempi nella definizione degli organi di gestione della nuova provincia</li> <li>▪ Assenza di riconoscibilità della comunità nell'identità territoriale</li> <li>▪ Saturazione insediativa del territorio nel triangolo Barletta-Andria-Trani</li> </ul>

### 15.2.2 Valutazione della coerenza interna della Strategia

La **Vision** elaborata dal PSAV parte dalla elaborazione del quadro strategico di sviluppo per il territorio NBO contenuto nel *Documento di Candidatura* presentato alla Regione Puglia nel 2005 ed ammesso a finanziamento. La verifica della Vision proposta nel 2005, necessaria ad aggiornare e/o a riallineare i contenuti alla programmazione 2007/2013, ne ha accertato infatti la sostanziale coerenza rispetto agli indirizzi della Regione Puglia in ragione della quale è stata condivisa anche la struttura di Piano proposta dal *Documento*.

I successivi approfondimenti della Vision sono stati condotti, a partire dagli inizi del 2008, in sede tecnica dall'Ufficio di Piano e all'interno dei Tavoli Tematici e dei Forum, di cui si è già detto, per raccogliere il contributo operativo del partenariato socio-economico e delle comunità locali. Dalla visione più generale proposta nel 2005 si è giunti in tal modo ad una specificazione e ad un approfondimento della Vision mediante la definizione delle **visioni-guida delle 7 città creative**.

Le analisi di contesto sull'AV hanno evidenziato una complessità territoriale e socioeconomica e manifestato una intrinseca multipolarità del NBO, non solo dal punto di vista dell'evoluzione storica della sua formazione, ma anche dal punto di vista istituzionale per la formazione del nuovo ente territoriale provinciale di Barletta-Andria-Trani.

Dato questo complesso scenario strutturale ed istituzionale, il programmatore ha ritenuto di conseguenza insufficiente e restrittiva l'individuazione di una vision unica che sarebbe inevitabilmente risultata omologante, preferendo invece *declinare una idea di sviluppo del territorio in grado di esaltarne le specializzazioni territoriali a garanzia di un vero policentrismo, di cui le 7 città creative sono espressione*.

Dalla definizione delle visioni-guida legate all'identità strutturale di ciascuna città creativa discende il quadro degli **obiettivi generali** di Piano e da questi il set delle **azioni di sistema e di rete** che ne specificano gli **obiettivi specifici**, componendo in tal modo il quadro delle **strategie di intervento** del Piano Strategico.

La matrice di coerenza tra Vision, Obiettivi e Azioni esplicita per città creativa e per ciascuno degli obiettivi, le azioni di sistema e di rete necessarie alla realizzazione della Vision.

La coerenza logica interna delle componenti la struttura di Piano è palese e stringente là dove si consideri che ogni singolo obiettivo è stato individuato quale sfida alla città creativa di riferimento, della cui pertinenza rispetto ai fabbisogni del territorio si è già detto nel § precedente. La coerenza di ciascuna città creativa rispetto alla Vision generale di Piano, e quindi rispetto allo scenario di sviluppo che si vuole realizzare per il NBO, è cogente rispetto all'essere delle città creative "intuizioni" della multipolarità e della multispecializzazione del territorio. Le Azioni di Sistema e di rete, individuate e raggruppate in funzione delle città creative, sono coerenti con le risultanze delle analisi e delle diagnosi espresse sull'AV.

In sintesi, *il valutatore ritiene che si possa definire una adeguata coerenza interna nella strategia del PSAV Vision 2020 finalizzata al rilancio competitivo del territorio del NBO nel contesto regionale e nazionale, sostenuta dalla robustezza dell'impianto strutturale del Piano, che ha come perno e matrice di coerenza le vocazioni territoriali dell'AV espresse dalle visioni-guida delle città creative*.

MATRICE DI COERENZA TRA VISION, OBIETTIVI E AZIONI DI SISTEMA E DI RETE

VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE
<p>Acquisire una collocazione competitiva del territorio del NBO all'interno del mutato contesto regionale e nazionale.</p> <p>Rafforzare l'identità territoriale e istituzionale del NBO, valorizzando il patrimonio territoriale, ambientale, sociale e relazionale, coniugando competitività, solidarietà, ecosostenibilità e governance democratica per la costruzione di un territorio policentrico e integrato</p>	<p><b>Città della Ruralità</b> orientata a promuovere lo sviluppo rurale, la formazione di distretti rurali, la diversificazione produttiva e il mantenimento dei paesaggi rurali nell'ambito del <i>capitalismo di territorio</i></p>	Incremento della produttività e della competitività sui mercati dei prodotti agricoli	politiche e azioni per l'incremento della produttività e potenziamento del sistema delle masserie e dei borghi rurali come nodi della produzione; politiche di incremento della competitività anche attraverso partenariati con l'Università e i centri di ricerca
		Politiche per il mantenimento dei paesaggi rurali e integrazione delle scelte nel campo della tutela, valorizzazione e fruizione del patrimonio culturale territoriale	tutela, valorizzazione e comunicazione dei valori dei paesaggi rurali della vite, dell'ulivo e dei cereali; azioni di connessione e integrazione dei paesaggi protetti;
			fruibilità dei tratturi come elementi del "paesaggio della transumanza" e come principali connettori dei nodi del territorio rurale; azioni di sistema e specializzazione dei centri dell'incastellamento feudale Normanno-Svevo; potenziamento delle attività di studio e di ricerca sui temi della ruralità;
			fruizione dei paesaggi rurali attraverso la progettazione di tratte ferroviarie dedicate alla mobilità turistica
		Promozione dello sviluppo rurale e formazione dei distretti	azioni per la realizzazione di un "Centro della ruralità" per la gestione e formazione dei distretti rurali anche attraverso partenariati con le Università e i centri di ricerca; incremento del regime di multifunzionalità dello spazio rurale anche in chiave turistica e di armatura di tutela e valorizzazione del territorio attraverso azioni per il potenziamento e la messa a sistema dei borghi rurali e delle masserie con i valori paesaggistici delle colture del grano della vite e dell'ulivo, la presenza dei centri normanno-svevi, etc.
	<p><b>Città della Produzione Tipica</b> mirata alla promozione della produzione tipica come fattore di eccellenza territoriale, alla costituzione dei distretti agroalimentari di qualità e dei marchi delle aree locali di pregio nell'ambito della <i>soft economy</i></p>	Promozione della produzione tipica attraverso politiche e azioni che contemplino il radicamento delle specializzazioni ai territori	azioni di branding sulla produzione agricola e agroalimentare (vino, olio, pane, ortaggi, formaggi, conserve); azioni di branding sulle produzioni legate alle risorse dei luoghi (estrazione e lavorazione delle "pietre di Trani" e produzione delle saline di Margherita di Savoia); politiche per la formazione, lo studio e la ricerca per la valorizzazione dei prodotti tipici anche attraverso il trasferimento di nuove tecnologie;
		Politiche di distretto e di apertura internazionale	internazionalizzazione delle produzioni tipiche agroalimentari e relative politiche di potenziamento locale dei sistemi produttivi (nodo di San Ferdinando di Puglia); azioni di gestione e promozione dei distretti agricoli mirate alle produzioni tipiche (cfr. "Centro di Ruralità" previsto dalla Città Creativa della Ruralità)
			potenziamento della rete viaria principale per l'interconnessione tra i centri per favorire politiche di distretto e di filiera.
			Valorizzazione del patrimonio culturale
		<b>Città della cultura</b>	

Rapporto di Valutazione ex Ante

VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	
	fondata sulla valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio, sulla costituzione di distretti culturali e turistici, sulla promozione dell'identità e sull'attivazione di forti filiere di formazione, ricerca e produzione culturale nell'ambito dell' <i>economia della cultura</i> ;	e del paesaggio attraverso azioni che mirino all'incremento della fruizione compatibile e del turismo relazionale	tutela e potenziamento delle politiche di fruizione delle aree archeologiche di rilevanza regionale anche attraverso partenariati istituzionali e di ricerca e la prospettiva di un riconoscimento di livello nazionale e internazionale (UNESCO ad es.);	
			fruizione e messa in rete dei tratturi come monumenti della storia economica e sociale;	
			politiche per la formazione, lo studio e la ricerca per la valorizzazione del patrimonio culturale;	
			realizzazione di parchi tematici per il tempo libero capaci di fungere anche da servizi di <i>edutainment</i> per le eccellenze culturali dell'area (es. parco tematico archeologico di Canosa), integrati con servizi alla residenza e ricettività.	
			potenziamento dei servizi per la fruizione turistica in un'ottica di rete con le risorse del mare (cfr. Tavolo Tematico Città Creativa del Mare);	
			potenziamento degli itinerari della cultura Normanno-Sveva anche attraverso l'aumento della ricettività e la creazione di una rete di servizi per la fruizione di tutto il patrimonio "provinciale";	
	<b>Città del Mare</b> che a partire dalla fruizione del mare e dalla valorizzazione integrata delle risorse costiere ecologiche, turistiche, infrastrutturali e produttive è in grado di produrre nuovi <i>progetti di territorio</i>	Politiche di distrettualizzazione culturale e turistica e di filiera per la promozione dell'identità e della produzione culturale	Politiche di potenziamento dell'uso delle risorse del mare con l'incremento delle capacità di distrettualizzazione e di integrazione	fruizione dei luoghi dell'arte e delle risorse culturali locali attraverso l'incremento delle connessioni con il porto di Barletta e la progettazione di tratte ferroviarie dedicate alla mobilità turistica.
				Potenziamento della proiezione internazionale delle attività culturali delle città
				Azioni di potenziamento del cultural branding e del milieu creativo.
				potenziamento delle attività tradizionali delle marinerie e azioni di sistema per la costruzione di un distretto della pesca;
				specializzazione e integrazione della filiera del sale;
				politiche di specializzazione dei singoli porti del sistema per la messa in rete dei porti commerciali regionali e dei porti turistici (commerciale e passeggeri a Barletta, diporto a Trani, Bisceglie, Margherita di Savoia, marineria commerciale diffusa con nodo commerciale a Bisceglie);
Politiche di fruizione del mare attraverso la costruzione di un sistema a rete per la diversificazione dell'offerta turistica e per la costruzione di economie di scala nella realizzazione dei servizi al turismo	Politiche di fruizione del mare attraverso la costruzione di un sistema a rete per la diversificazione dell'offerta turistica e per la costruzione di economie di scala nella realizzazione dei servizi al turismo	Potenziamento del sistema di connessione dei luoghi della produzione e del commercio e dei nodi di trasporto	potenziamento del sistema di connessione dei luoghi della produzione e del commercio e dei nodi di trasporto	
			riqualificazione delle coste e potenziamento delle attività balneari in un'ottica di sistema	
			fruizione compatibile dei posidonieti per l'elevato valore ambientale;	
			conservazione e valorizzazione del paesaggio delle saline come alimentatore della qualità turistica;	
			potenziamento e specializzazione dei porti turistici per l'accesso alle risorse e ai servizi del sistema anche attraverso i programmi di innovazione per i Servizi innovativi per la portualità turistica;	

Rapporto di Valutazione ex Ante

VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE
			<p>incremento dei servizi turistici e della ricettività nei centri costieri di cultura normanno sveva;</p> <p>azioni per il potenziamento della specializzazione del porto di Barletta per il traffico passeggeri e politiche di sistema con i porti turistici;</p> <p>completamento e miglioramento della rete viaria principale per l'accessibilità alla costa e al mare;</p> <p>fruizione del mare attraverso la progettazione di tratte ferroviarie dedicate alla mobilità turistica.</p>
	<p><b>Città della moda</b> mirata al potenziamento, alla riqualificazione e alla innovazione competitiva del distretto della moda, del tessile e del calzaturiero, incrementando le azioni di marketing e di internazionalizzazione sui <i>mercati di qualità</i></p>	<p>Potenziamento del distretto della moda, attraverso politiche e azioni che leghino le attività produttive al contesto territoriale</p>	<p>potenziamento e interconnessione delle filiere e delle specializzazioni produttive relative alla maglieria, all'intimo e alla lingerie</p> <p>interconnessione delle produzioni e delle filiere e potenziamento dei servizi per la promozione dell'intero distretto della moda</p> <p>attività di studio e di ricerca per l'innovazione, la valorizzazione e la promozione della produzione del distretto della moda</p> <p>completamento e miglioramento della rete viaria principale per l'accessibilità del distretto produttivo ai mercati.</p> <p>porto di Barletta come Porta logistica per i prodotti dell'abbigliamento</p>
		Marketing e internazionalizzazione del prodotto locale	servizi metropolitani per il branding, la promozione e l'internazionalizzazione del distretto con politiche diversificate in relazione alle singole tipologie di prodotto (scarpe, tessile, maglieria, intimo e lingerie, abiti da sposa.
	<p><b>Città dello Spettacolo</b> orientata alla produzione di eventi culturali di rilevanza internazionale, alla infrastrutturazione del territorio orientata al <i>loisir</i> e all'<i>edutainment</i> nell'ambito della <i>experience economy</i></p>	<p>Incremento della produzione di cultura in termini di rievocazioni storiche, eventi, location, festival</p>	<p>branding e interconnessione del Festival "Castel dei Mondi" e della Disfida di Barletta e degli altri centri della cultura normanno-sveva;</p> <p>potenziamento degli approdi turistici e dei servizi a terra;</p> <p>specializzazione del porto di Barletta per il traffico passeggeri;</p> <p>completamento e miglioramento della rete viaria principale per l'accesso ai luoghi degli spettacoli;</p> <p>potenziamento della rete di mobilità per la connessione con gli hub aeroportuali</p>
		Costruzione di un programma per l'incremento della produzione multimediale	promozione e coordinamento delle iniziative presenti, ed eventualmente da progettare, attraverso l'istituzione di un organismo culturale preposto all'organizzazione, produzione, gestione delle iniziative che facciano dei siti storico artistici e archeologici della BAT sedi di manifestazioni di prestigio nazionale e internazionale.

### 15.3 Valutazione della coerenza della Strategia con le politiche nazionali e regionali e con le Linee guida strategiche comunitarie

#### 15.3.1 Analisi del Piano in relazione alla coerenza con il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013

Il **Quadro Strategico Nazionale** (QSN), previsto dall'art. 27 del Regolamento generale CE 1083/2006 sui Fondi Strutturali, è il documento di orientamento strategico che gli Stati Membri sono tenuti a presentare alla Commissione Europea in attuazione della politica di coesione comunitaria. La strategia e le priorità del Quadro, sono il risultato di un esteso e intenso confronto partenariale fra amministrazioni centrali e regionali, esponenti del partenariato istituzionale e di quello economico e sociale. I contenuti del QSN, la lista dei programmi operativi e la loro allocazione finanziaria declinati per Obiettivo e per Fondo e la dimostrazione del rispetto del principio di addizionalità sono oggetto di decisione comunitaria.

La **strategia** elaborata dal QSN per il settennio di programmazione 2007-2013, basandosi anche sulla valutazione dell'esperienza di politica regionale condotta nel 2000-2006, assume quattro **macro obiettivi**:

- (a) *sviluppare i circuiti della conoscenza;*
  - (b) *accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale nei territori;*
  - (c) *potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza;*
  - (d) *internazionalizzare e modernizzare l'economia, la società e le amministrazioni*
- all'interno dei quali sono state definite le **10 Priorità tematiche del Quadro**.

Tali Obiettivi costituiranno il riferimento costante per l'attuazione della politica regionale unitaria.

Le dieci Priorità sono rivolte a obiettivi di produttività, competitività e innovazione da perseguire in tutto il Paese. Per ciascuna Priorità del Quadro, a salvaguardia della necessaria addizionalità strategica della politica regionale, è stata identificata la modalità di integrazione con la politica ordinaria, nonché i requisiti che gli interventi devono avere affinché la priorità stessa sia attuata efficacemente: regole di selettività, dei progetti e degli attuatori, forme di intervento dettate dall'esperienza acquisita; metodi valutativi; modalità di attuazione e gestione dei programmi da adottare. Gli strumenti di attuazione dovranno conformarsi a questi requisiti.

I macro-obiettivi e le priorità tematiche sono così articolati:

MACROOBIETTIVI	PRIORITÀ DI RIFERIMENTO
Sviluppare i circuiti della conoscenza	<b>Priorità 1:</b> Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane <b>Priorità 2:</b> Promozione, valorizzazione e diffusione della Ricerca e dell'innovazione per la competitività
Accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale nei territori	<b>Priorità 3:</b> Uso sostenibile e efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo; <b>Priorità 4:</b> Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale
Potenziare le filiere produttive, i servizi e la concorrenza	<b>Priorità 5:</b> Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività per lo sviluppo; <b>Priorità 6:</b> Reti e collegamenti per la mobilità <b>Priorità 7:</b> Competitività dei sistemi produttivi e Occupazione <b>Priorità 8:</b> Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani
Internazionalizzare e modernizzare	<b>Priorità 9:</b> Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse <b>Priorità 10:</b> <i>Governance</i> , capacità istituzionali e mercati concorrenziali e efficaci

Dall'analisi della proposta strategica definita dal PSAV del NBO emerge una sostanziale coerenza con le priorità di riferimento del QSN 2007-2013.

Il quadro delle strategie proposte dal NBO mostra un progetto di sviluppo fortemente ancorato alle potenzialità endogene dell'area ed equilibrato su tutte le linee prioritarie del QSN, con un'attenzione particolare alle risorse naturali e culturali, centrali nelle politiche di sviluppo economico del territorio, e alla loro fruizione in termini di sostenibilità. Risulta evidente, inoltre, che una parte importante del rilancio economico dell'AV è affidata al successo dell'internazionalizzazione delle produzioni e alla conquista di mercati di qualità, sostenuta da politiche di distrettualizzazione dei settori produttivi e azioni di branding del territorio.

Come rilevano gli studi preliminari del DICOTER al QSN 2007-2013, la Puglia centrale è interessata dall'attraversamento della *Piattaforma Strategica Transnazionale Adriatica Meridionale* ( o Adriatico-Balcanica o Meridionale Peninsulare) che estende le sue propaggini sino alla Basilicata, alla Calabria e alla Campania, connettendo, in stretta sinergia con la Piattaforma Nazionale Campano-Pugliese, queste regioni con i Balcani. La Piattaforma Adriatico-Balcanico ha quindi un ruolo determinante nelle politiche di sviluppo dell'Italia Meridionale in particolare (e dell'Europa) verso i territori dell'Est.

Il vantaggio posizionale del NBO derivante dal rappresentare un punto di snodo importante all'interno della Piattaforma Territoriale Transnazionale Adriatica e della Piattaforma Territoriale Nazionale dell'asse trasversale Napoli-Bari, può tradursi in importanti occasioni di sviluppo per il territorio, tra cui l'apertura verso i mercati esterni necessari all'internazionalizzazione delle produzioni di qualità.

Più in generale, il NBO può candidarsi a divenire luogo di commutazione dei flussi provenienti dalle reti lunghe verso le direttrici nazionali, creando nel contempo valore aggiunto sui flussi in transito. Nel contempo può avvantaggiarsi delle relazioni di scambio che si vengono a creare per cercare nuovi mercati di espansione per le proprie economie, sostenendo in tal modo anche il disegno di sviluppo della Regione Puglia verso i mercati dell'Est.

MATRICE DI COERENZA DEL PSAV CON LE PRIORITA' DEL QSN 2007-2013

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013										
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10	
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci	
<p>Acquisire una collocazione competitiva del territorio del NBO all'interno del mutato contesto regionale e nazionale.</p> <p>Rafforzare l'identità territoriale e istituzionale del NBO, valorizzando il patrimonio territoriale, ambientale, sociale e relazionale, coniugando competitività, solidarietà, ecosostenibilità e governance democratica per la costruzione di</p>	<p><b>Città della Ruralità</b> orientata a promuovere lo sviluppo rurale, la formazione di distretti rurali, la diversificazione produttiva e il mantenimento dei paesaggi rurali nell'ambito del <i>capitalismo di territorio</i></p>	Incremento della produttività e della competitività sui mercati dei prodotti agricoli	politiche e azioni per l'incremento della produttività e potenziamento del sistema delle masserie e dei borghi rurali come nodi della produzione;			**		**		**		*		
			politiche di incremento della competitività anche attraverso partenariati con l'Università e i centri di ricerca	*	**				**		**		*	*
		Politiche per il mantenimento dei paesaggi rurali e integrazione delle scelte nel campo della tutela, valorizzazione e fruizione del patrimonio culturale territoriale	tutela, valorizzazione e comunicazione dei valori dei paesaggi rurali della vite, dell'ulivo e dei cereali;			**		**						
		azioni di connessione e integrazione dei paesaggi protetti;			**		*							
			fruibilità dei tratturi come elementi del "paesaggio della transumanza" e come principali connettori dei					**	*					

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013									
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci
un territorio policentrico e integrato			nodi del territorio rurale;										
			azioni di sistema e specializzazione dei centri dell'incastellamento feudale Normanno-Svevo;					**			**		
			potenziamento delle attività di studio e di ricerca sui temi della ruralità;	*	**	**	*	*		**			
			fruizione dei paesaggi rurali attraverso la progettazione di tratte ferroviarie dedicate alla mobilità turistica			*	*	**	*				
			Promozione dello sviluppo rurale e formazione dei distretti		**			*		**		*	**

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013									
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci
			incremento del regime di multifunzionalità dello spazio rurale anche in chiave turistica e di armatura di tutela e valorizzazione del territorio attraverso azioni per il potenziamento e la messa a sistema dei borghi rurali e delle masserie con i valori paesaggistici delle colture del grano della vite e dell'ulivo, la presenza dei centri normanno-svevi, etc.			**	**	**					
	<b>Città della Produzione Tipica</b> mirata alla promozione della produzione tipica come fattore di eccellenza territoriale, alla costituzione dei distretti agroalimentari di qualità e dei marchi delle aree locali di	Promozione della produzione tipica attraverso politiche e azioni che contemplino il radicamento delle specializzazioni ai territori	azioni di branding sulla produzione agricola e agroalimentare (vino, olio, pane, ortaggi, formaggi, conserve);		*			*		**		**	**
azioni di branding sulle produzioni legate alle risorse dei luoghi (estrazione e lavorazione delle "pietre di Trani")				*	*		*		**		**	**	

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013										
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10	
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci	
	pregio nell'ambito della <i>soft economy</i>		produzione delle saline di Margherita di Savoia);											
			politiche per la formazione, lo studio e la ricerca per la valorizzazione dei prodotti tipici anche attraverso il trasferimento di nuove tecnologie;	**	**			*		*				
			Politiche di distretto e di apertura internazionale	internazionalizzazione delle produzioni tipiche agroalimentari e relative politiche di potenziamento locale dei sistemi produttivi (nodo di San Ferdinando di Puglia);						**	**		**	*
				azioni di gestione e promozione dei distretti agricoli mirate alle produzioni tipiche (cfr. "Centro di Ruralità" previsto dalla Città Creativa della Ruralità)							**		*	**
				potenziamento della rete viaria principale				*		**	*			

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013											
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10		
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci		
			per l'interconnessione tra i centri per favorire politiche di distretto e di filiera.												
	<p><b>Città della cultura</b> fondata sulla valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio, sulla costituzione di distretti culturali e turistici, sulla promozione dell'identità e sull'attivazione di forti filiere di formazione, ricerca e produzione culturale nell'ambito dell'<i>economia della cultura</i>;</p>	<p>Valorizzazione del patrimonio culturale e del paesaggio attraverso azioni che mirino all'incremento della fruizione compatibile e del turismo relazionale</p>	tutela, valorizzazione, fruizione e comunicazione dei paesaggi protetti;			**		**							
			tutela e potenziamento delle politiche di fruizione delle aree archeologiche di rilevanza regionale anche attraverso partenariati istituzionali e di ricerca e la prospettiva di un riconoscimento di livello nazionale e internazionale (UNESCO ad es.);		**			**				*			
			fruizione e messa in rete dei tratturi come monumenti della storia economica e sociale;					**							
			politiche per la formazione, lo studio e la ricerca per la valorizzazione del		*	*			*			*			

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013									
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci
			patrimonio culturale;										
			realizzazione di parchi tematici per il tempo libero capaci di fungere anche da servizi di <i>edutainment</i> per le eccellenze culturali dell'area (es. parco tematico archeologico di Canosa), integrati con servizi alla residenza e ricettività.				*				*		
		Politiche di distrettualizzazione culturale e turistica e di filiera per la promozione dell'identità e della produzione culturale	potenziamento dei servizi per la fruizione turistica in un'ottica di rete con le risorse del mare (cfr. Tavolo Tematico Città Creativa del Mare);				*		*				
			potenziamento degli itinerari della cultura Normanno-Sveva anche attraverso				*	**			**	*	

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013									
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci
			l'aumento della ricettività e la creazione di una rete di servizi per la fruizione di tutto il patrimonio "provinciale";										
			fruizione dei luoghi dell'arte e delle risorse culturali locali attraverso l'incremento delle connessioni con il porto di Barletta e la progettazione di tratte ferroviarie dedicate alla mobilità turistica.					**	*		**		
			Potenziamento della proiezione internazionale delle attività culturali delle città									**	**
			Azioni di potenziamento del cultural branding e del milieu creativo.					*					*
	<b>Città del Mare</b> che a partire dalla fruizione del mare e	Politiche di potenziamento dell'uso delle risorse	potenziamento delle attività tradizionali delle marinerie e azioni	*						**			

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013										
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10	
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci	
	dalla valorizzazione integrata delle risorse costiere ecologiche, turistiche, infrastrutturali e produttive è in grado di produrre nuovi <i>progetti di territorio</i>	del mare con l'incremento delle capacità di distrettualizzazione e di integrazione	di sistema per la costruzione di un distretto della pesca;											
			specializzazione e integrazione della filiera del sale;			*		*		**				
			politiche di specializzazione dei singoli porti del sistema per la messa in rete dei porti commerciali regionali e dei porti turistici (commerciale e passeggeri a Barletta, diporto a Trani, Bisceglie, Margherita di Savoia, marineria commerciale diffusa con nodo commerciale a Bisceglie);							**	*	*	*	*
			potenziamento del sistema di connessione dei luoghi della produzione e del commercio e dei nodi di trasporto							**	**			
		Politiche di fruizione del mare attraverso la	riqualificazione delle coste e potenziamento			**		**						

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013										
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10	
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci	
		costruzione di un sistema a rete per la diversificazione dell'offerta turistica e per la costruzione di economie di scala nella realizzazione dei servizi al turismo	delle attività balneari in un'ottica di sistema											
			fruizione compatibile dei posidonieti per l'elevato valore ambientale;			**			**					
			conservazione e valorizzazione del paesaggio delle saline come alimentatore della qualità turistica;			**			**					
			potenziamento e specializzazione dei porti turistici per l'accesso alle risorse e ai servizi del sistema anche attraverso i programmi di innovazione per i Servizi innovativi per la portualità turistica;							**		*		
			incremento dei servizi turistici e della ricettività nei centri costieri di cultura normanno sveva;					*		*		*		
			azioni per il potenziamento della specializzazione del							**				

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013									
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci
			porto di Barletta per il traffico passeggeri e politiche di sistema con i porti turistici;										
			completamento e miglioramento della rete viaria principale per l'accessibilità alla costa e al mare;			*		*	**				
			fruizione del mare attraverso la progettazione di tratte ferroviarie dedicate alla mobilità turistica.			*		*	**				
	Città della moda mirata al potenziamento, alla riqualificazione e alla innovazione competitiva del distretto della moda, del tessile e del calzaturiero, incrementando le azioni di marketing e di	Potenziamento del distretto della moda, attraverso politiche e azioni che leghino le attività produttive al contesto territoriale	potenziamento e interconnessione delle filiere e delle specializzazioni produttive relative alla maglieria, all'intimo e alla lingerie							**		*	
interconnessione delle produzioni e delle filiere e potenziamento dei servizi per la promozione dell'intero									**		*		

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013									
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci
	internazionalizzazione sui mercati di qualità		distretto della moda										
			attività di studio e di ricerca per l'innovazione, la valorizzazione e la promozione della produzione del distretto della moda	**	**						**		
			completamento e miglioramento della rete viaria principale per l'accessibilità del distretto produttivo ai mercati.							**	**		
			porto di Barletta come Porta logistica per i prodotti dell'abbigliamento							**	**		
		Marketing e internazionalizzazione del prodotto locale	servizi metropolitani per il branding, la promozione e l'internazionalizzazione del distretto con politiche diversificate in relazione alle singole tipologie di prodotto (scarpe, tessile,								**		**

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013									
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci
			maglieria, intimo e lingerie, abiti da sposa.										
	<b>Città dello Spettacolo</b> orientata alla produzione di eventi culturali di rilevanza internazionale, alla infrastrutturazione del territorio orientata al <i>loisir</i> e all' <i>edutainment</i> nell'ambito della <i>experience economy</i>	Incremento della produzione di cultura in termini di rievocazioni storiche, eventi, location, festival	branding e interconnessione del Festival "Castel dei Mondì" e della Disfida di Barletta e degli altri centri della cultura normanno-sveva;					*			*	*	
potenziamento degli approdi turistici e dei servizi a terra;								**		*			
specializzazione del porto di Barletta per il traffico passeggeri;								**		*			
completamento e miglioramento della rete viaria principale per l'accesso ai luoghi degli spettacoli;								**					
potenziamento della rete di mobilità per la connessione con gli hub aeroportuali								**					
Costruzione di un programma per l'incremento della produzione multimediale			promozione e coordinamento delle iniziative presenti, ed eventualmente da progettare, attraverso										**

Rapporto di Valutazione ex Ante

PSAV VISION 2020				PRIORITA' QSN 2007-2013									
VISION	CITTA' CREATIVE	OBIETTIVI GENERALI (SFIDE)	AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	Priorità 1	Priorità 2	Priorità 3	Priorità 4	Priorità 5	Priorità 6	Priorità 7	Priorità 8	Priorità 9	Priorità 10
				Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane	Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione	Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo	Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale	Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo	Reti e collegamenti per la mobilità	Competitività dei sistemi produttivi e occupazione	Competitività e attrattività della città e dei sistemi urbani	Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse	Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci
			l'istituzione di un organismo culturale preposto all'organizzazione, produzione, gestione delle iniziative che facciano dei siti storico artistici e archeologici della BAT sedi di manifestazioni di prestigio nazionale e internazionale.										

Elevata coerenza \*\*, Coerenza \*

#### 15.4 Analisi del Piano in relazione alla coerenza con il Documento Strategico Regionale Puglia 2007-2013

Nel quadro degli indirizzi comuni fissati dalla Regione Puglia per la Pianificazione Strategica di Area Vasta (DGR 4 luglio 2007, n. 1072), il PSAV del NBO si propone di assumere un doppio ruolo chiave nelle dinamiche di sviluppo territoriale che la Regione ha promosso attraverso il QSR 2007-2013:

- un ruolo strategico rispetto agli obiettivi regionali attraverso la declinazione locale delle strategie regionali;
- un contributo alle nuove strategie regionali laddove per costruire le politiche di sviluppo locale saranno necessarie delle strategie sovralocali.

Il risultato finale atteso dal Piano sarà quello di creare un doppio scenario di sviluppo generale:

- uno scenario al 2013 in cui si immagina la piena realizzazione degli obiettivi già definiti per il periodo di programmazione 2007-2013;
- uno scenario al 2020 in cui convergono le politiche nazionali di lungo periodo, le strategie regionali per lo *spin off* della Regione Puglia rispetto alle regioni obiettivo 1 e la “perturbazione sovralocale” determinata dal contributo del PS del NBO.

*La valenza strategica del ruolo del NBO consisterà nell’individuare quali azioni a livello di AV concorrono in maniera coerente al perseguimento degli obiettivi regionali e quali azioni si richiedono al livello regionale e al livello locale per il raggiungimento di alcune performance di sviluppo dell’AV.*

Dalla declinazione locale delle proiezioni territoriali dei macro-obiettivi regionali da attuare nel medio periodo (2013), il programmatore ha definito per il NBO **7 linee strategiche di sviluppo**, le quali derivano quindi direttamente dalle politiche territoriali contenute nel DSR 2007-2013 della Regione Puglia.

*Le sette linee strategiche così definite sono state assunte dal Piano non solo come indirizzi rilevanti per lo sviluppo del NBO nel contesto regionale, ma ancor più come uno dei “contesti” entro cui il PSAV agisce, ovvero rappresentano il quadro di coerenza generale rispetto alle politiche regionali entro cui si è mossa la produzione del PS per la definizione della Vision, degli Obiettivi e delle Azioni.*

Le linee strategiche regionali DSR 2007-2013 e la loro declinazione sul territorio del NBO sono articolate come mostrato nella seguente tabella.

Linee strategiche regionali generali delle proiezioni territoriali del DSR	Proiezioni territoriali delle Linee strategiche sul NBO
<b>LINEA STRATEGICA 1</b> <i>Gli hub luoghi del trasporto e della tecnologia</i>	L’area del NBO avrà bisogno di giovare della presenza dei tre grandi hub e potrà garantire un contributo di rete grazie alla presenza di porti di secondo livello che possono completare il sistema portuale regionale. Si agisce, quindi, all’interno del pilastro economico, per rilanciare la connettività a favore delle attività economiche presenti nell’area
<b>LINEA STRATEGICA 2</b> <i>La ferrovia matrice di coesione e sviluppo territoriale</i>	Per quel che attiene al NBO, quindi, il potenziamento del ferro in relazione alla necessità di incrementare la compatibilità ambientale della mobilità è un elemento imprescindibile che consentirà di incrementare il collegamento tra i poli di commutazione di secondo livello e garantirà l’incremento della connettività tra le direttrici segnate al livello nazionale ed europeo
<b>LINEA STRATEGICA 3</b>	La declinazione locale della linea strategica 3

<i>Città in rete e qualità urbana</i>	prevede la valorizzazione dell'armatura insediativa del Nord Barese Ofantino in relazione alla nascita del nuovo ente territoriale BAT e della creazione di più stretti legami funzionali tra le dieci città della provincia Barletta-Andria-Trani
<b>LINEA STRATEGICA 4</b> <i>Puglia in itinere: territorializzare il turismo</i>	Nel contesto del NBO si dovrà operare per promuovere il binomio naturalità-turismo per stagionalizzare e distribuire la domanda turistica sul territorio creando opportunità di sviluppo economico determinato anche dalla natura del sistema urbano a forte valenza culturale della provincia BAT
<b>LINEA STRATEGICA 5</b> <i>La sfida di ambiente ed energia</i>	La linea strategica delle proiezioni territoriali ha corrispondenza con il pilastro ambientale del PS del NBO e, quindi, si propone come strumento di declinazione locale diretto delle indicazioni di livello regionale e per la promozione della cultura ambientale e del risparmio energetico sul territorio locale.
<b>LINEA STRATEGICA 6</b> <i>La competitività integrale dei distretti</i>	Il PS del Nord Barese Ofantino dovrà contribuire ad elevare la competitività del sistema produttivo del NBO nel contesto regionale esaltando le risorse locali e promuovendo il completamento delle filiere già presenti, nonché attraverso la progressiva distrettualizzazione delle produzioni ad alto valore aggiunto
<b>LINEA STRATEGICA 7</b> <i>Promuovere la Puglia sul mercato internazionale</i>	Il PS contribuirà allo sviluppo regionale attraverso il potenziamento della attrattività, accessibilità e competitività del NBO nel contesto regionale, tenendo conto degli interventi previsti dall'APQ per l'e-government e società dell'informazione che prevede interventi a sostegno dell'internazionalizzazione del calzaturiero e, in generale, la realizzazione di piani integrati per la formazione dei cittadini e della imprese all'utilizzo della società dell'informazione.

In seguito alla definizione delle 7 linee strategiche di sviluppo del NBO come declinazione delle "Proiezioni territoriali" degli obiettivi di sviluppo del DSR 2007-2013, lo stesso programmatore ha effettuato *una verifica di coerenza con i Pilastri delle strategie del PSAV del NBO*.

**I quattro pilastri del PS**, la cui elaborazione risale al *Documento di Candidatura del PSAV del 2005*, sono chiavi di lettura, interpretazione e valutazione delle scelte strategiche del Piano; i Pilastri servono, inoltre, a *valutare la coerenza e la compatibilità con le strategie regionali e permettono di verificare che le azioni strategiche siano in equilibrio rispetto agli elementi cardine di sviluppo*.

#### **MATRICE DI COERENZA TRA LE LINEE STRATEGICHE DELLE PROIEZIONI TERRITORIALI DEL DSR E I PILASTRI DEL PSAV**

Linee strategiche generali delle proiezioni territoriali del DSR e coerenze con i pilastri delle strategie del PS NBO							
Pilastri della strategia del PSAV NBO	Gli hub luoghi del trasporto e della tecnologia	La ferrovia matrice di coesione e sviluppo territoriale	Città in rete e qualità urbana	Puglia in itinere: territorializzare il turismo	La sfida di ambiente ed energia	La competitività integrale dei distretti	Promuovere la Puglia sul mercato internazionale

Linee strategiche generali delle proiezioni territoriali del DSR e coerenze con i pilastri delle strategie del PS NBO							
Pilastri della strategia del PSAV NBO	Gli hub luoghi del trasporto e della tecnologia	La ferrovia matrice di coesione e sviluppo territoriale	Città in rete e qualità urbana	Puglia in itinere: territorializzare il turismo	La sfida di ambiente ed energia	La competitività integrale dei distretti	Promuovere la Puglia sul mercato internazionale
Pilastro economico	Necessità di rilanciare la connettività a favore delle attività economiche presenti nell'area			Promuovere il binomio naturalità-turismo per destagionalizzare e distribuire la domanda turistica sul territorio creando opportunità di sviluppo economico		Elevare la competitività del sistema produttivo del nord-barese ofantino nel contesto regionale esaltando le risorse locali	Potenziamento della visibilità, attrattività, accessibilità e competitività del Nord Barese Ofantino nel contesto regionale
Pilastro sociale			Valorizzazione dell'armatura insediativa del Nord Barese Ofantino in relazione alla nascita del nuovo ente territoriale BAT e della creazione di più stretti legami funzionali				
Pilastro ambientale e territoriale		Potenziamento del ferro in relazione alla necessità di incrementare la compatibilità ambientale della mobilità			Promozione della cultura ambientale e del risparmio energetico		
Pilastro istituzionale			Valorizzazione dell'armatura insediativa del Nord Barese Ofantino in relazione alla nascita del nuovo ente territoriale BAT e della creazione di più stretti legami funzionali				

Le linee strategiche regionali rappresentano in definitiva la piattaforma di indirizzo dall'azione di sviluppo delle aree vaste. Nel caso specifico del territorio NBO lo scenario che hanno contribuito a costruire è uno **scenario programmatico di "Territorio Rete"**. Lo Scenario programmatico del "Territorio-Rete" sorregge la vision del Piano Strategico di Area Vasta e *funge da integratore delle funzioni e delle specializzazioni tra le città e da selettore delle politiche e degli interventi per perseguire gli obiettivi di competitività, coesione e connessione che l'AV ambisce a perseguire.*

La rilettura da parte del valutatore dei quadri di coerenza delle proiezioni territoriali delle Linee Strategiche regionali contenute nel DSR 2007-2013 sul NBO e della coerenza delle stesse rispetto ai Pilastri della Strategia del PSAV, non può che confermare i rapporti di coerenza già evidenziati dal Programmatore nonché la consequenzialità logica nello sviluppo degli obiettivi di Piano a partire dalle strategie regionali.

L'integrazione operativa tra le politiche di sviluppo regionali espresse dalle Linee Strategiche e le strategie e le priorità del PSAV si esplica nella individuazione delle *Macro-Azioni strategiche* mediante le quali si attueranno gli obiettivi di Piano.

In considerazione del ruolo chiave per l'attuazione della Strategia del PSAV e per il contributo che questo potrà dare alla competitività regionale, le Macro-Azioni individuate dall'Ufficio di Piano e dal CTS sono state correttamente sottoposte alla discussione nei Tavoli Tematici, discusse e approfondite dal Comitato Interistituzionale e quindi sottoposte alla valutazione e validazione del CPI che ne ha sposato la strategia selettiva e di complementarità.

Il Piano ha definito un set puntuale di Macro-azioni strategiche, trasversali alle 7 città creative, individuate a partire dall'analisi territoriale, dall'interpretazione delle vocazioni e delle potenzialità e dal confronto con il partenariato.

#### **15.5 Analisi del Piano in relazione alla coerenza con il Piano di Sviluppo Rurale, il Fondo Sociale Europeo, il Fondo Europeo di Sviluppo Regionale e il Fondo per le Aree Sottoutilizzate**

A partire dalle Analisi di contesto del territorio NBO e in funzione degli obiettivi strategici di Piano, l'Ufficio di Piano e il CTS hanno definito le **Macro-Azioni di Sistema e di rete** che compongono le strategie e le priorità del PSAV. Le Macro-Azioni si configurano come "**progetti prioritari**" per la competitività e la coesione del NBO nell'ambito delle strategie di sviluppo della Regione Puglia e fungono da selettori per la definizione dei progetti presentati dal partenariato istituzionale e socio-economico che, qualora convergenti verso le necessarie sinergie tra vitalità del tessuto socio-economico e interesse collettivo dell'AV, saranno inseriti nel PSAV.

In sostanza *le Macroazioni tramutano in azioni progettuali le visioni strategiche contenute nelle sette città creative*, rispetto alle quali, avendo carattere multisettoriale, sono trasversali.

Il Piano articola le Macro-azioni secondo gli Assi del DSR, inoltre, per ciascuna di esse individua il possibile riferimento e la **coerenza con i Fondi Strutturali 2007-2013** (DSR, PSR, FSE, FESR, FAS) e con le città creative della Visione guida del PSAV Vision 2020.

#### **MATRICE DI COERENZA TRA MACROAZIONI DI SISTREMA E DI RETE, FONDI STRUTTURALI 2007-2013 E CITTA' CREATIVE**

(cfr. cap 10 del Metaplan del PSAV Vision 2020)

#### **Asse I – "Formazione"**

Per quanto riguarda l'Asse formazione la Regione Puglia ha elaborato indirizzi che ne attribuiscono la competenza al livello regionale. In questa fase non si sono quindi individuate specifiche azioni di sistema, rimandando ad un successivo momento

negoziale la loro individuazione per supportare l'elevazione dei profili di formazione e capacità dei soggetti locali.

**Asse II - “Ricerca e innovazione”**

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
Il.1 Attivazione di poli di ricerca decentrati finalizzati alla ricerca di base, alle attività di sviluppo e sperimentazione nella PMI	Trani nodo centrale della rete di ricerca diffusa sul territorio	II			I (1.1)								
Il.2 Impiego di nuove tecnologie, azioni di <i>branding</i> e attività di ricerca e sperimentazione di processi innovativi per l'internazionalizzazione dei prodotti tipici agricoli e agroalimentari.	Aree della produzione vitivinicola dei comuni di Barletta, Canosa di Puglia, Andria, Trinitapoli, Minervino Murge, San Ferdinando di Puglia, Trani; aree della produzione cerealicola dei comuni di Andria, Spinazzola e Minervino Murge; aree della produzione olivicola e olearia dei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Trani, Minervino Murge; area della produzione ortofrutticola di qualità di S. Ferdinando di Puglia, Canosa di Puglia e Bisceglie.	II			I (1.1)								
Il.3 “Centro della ruralità multipolare”, per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l'innovazione tecnologica	Andria, Canosa di Puglia, San Ferdinando di Puglia, Bisceglie (la progettazione operativa dovrà individuare l'articolazione ottimale che eviti le ridondanze e riduca i costi)	II			I (1.1)								
Il.4 Attività di ricerca e impiego di nuove tecnologie per l'internazionalizzazione e l'incremento della produzione dei prodotti del distretto della moda	Aree del tessile di Barletta e Andria, Minervino Murge; area della maglieria di Andria e Barletta; aree della lingerie e intimo nei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia e Trani; aree della produzione di scarpe nei comuni di Barletta e Trani; Andria e Spinazzola per gli abiti da sposa	II			I (1.1)								
Il.5 Attività di sviluppo sperimentale e all'innovazione dei processi di produzione e commercializzazione del sale	Margherita di Savoia	II			I (1.1)								
Il.6 Azioni per l'incremento degli investimenti in innovazione nel settore della estrazione e lavorazione di lapidei anche attraverso partenariati con centri di ricerca e design	Trani, Andria, Canosa di Puglia	II			I (1.1)								
Il.7 Infrastrutturazione digitale e potenziamento dei servizi e dei contenuti digitali per l'interconnessione tra la “Città Capoluogo Multipolare” (Andria, Trani, Barletta) e i centri minori della costa e dell'interno per la dotazione di servizi e il potenziamento dell'offerta di città	Tutti i comuni	II			I (1.2) (1.3) (1.4) (1.5)								

**Asse III - “Ambiente ed energia”**

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Coralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
III.1 Interventi di governo e presidio del territorio, ricerca ed educazione ambientale, per la prevenzione e mitigazione dei rischi naturali a garanzia del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico in aree protette	Aree incluse nei perimetri delle aree protette	III	II (2.1) (2.4)		II (2.3)								
III.2 Interventi per la realizzazione di impianti fotovoltaici in ambito urbano	Tutti i centri urbani	III			II (2.4)								
III.3 Interventi per la realizzazione di impianti di energia rinnovabile -Impianti previsti nei PRIE comunali -Impianti per il recupero energetico da biomasse agricole per il completamento della filiera in chiave ecosostenibile	Tutti i comuni	III			II (2.4)								
III.4 Interventi per la prevenzione e mitigazione del rischio in aree a forte sensibilità idrogeologica e/o rischio frana	Tutto il territorio	III			II (2.1) (2.3)								
III.5 Interventi di completamento e potenziamento di impianti per l'utilizzo di acque reflue per la salvaguardia delle lame e della costa	Territori sensibili di Trinitapoli e Bisceglie	III			II (2.1) (2.3)								
III.6 Interventi mirati all'utilizzo delle acque reflue e meteoriche su tutto il territorio, incentivando azioni consortili e la delocalizzazione di impianti urbani	Tutto il territorio	III			II (2.1) (2.3)								
III.7 Interventi di riduzione dei processi erosivi delle coste in relazione alla pressione antropica, al ciclo delle acque interne e all'attività nelle saline	Aree costiere dei comuni di Barletta, Bisceglie, Margherita di Savoia, Trani	III			II (2.3)								

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Coralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
III.8 Interventi di prevenzione e mitigazione dei rischi idraulici e geologici, mirati alla riduzione del consumo delle risorse idriche in riferimento alla presenza di aree di produzioni agricole di pregio relative a vigneti, oliveti, orti, frutteti e seminativi	Aree della produzione vitivinicola dei comuni di Barletta, Canosa di Puglia, Andria, Trinitapoli, Minervino Murge, San Ferdinando di Puglia, Trani; aree della produzione cerealicola dei comuni di Andria, Spinazzola e Minervino Murge; aree della produzione olivicola e olearia dei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Minervino Murge, Trani; area della produzione ortofrutticola di qualità di S. Ferdinando di Puglia.	III	II (2.1) (2.2)		II (2.1) (2.2)								

**Asse IV - “Inclusione sociale e qualità della vita”**

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
IV.1 Azioni di potenziamento dei servizi culturali alla comunità	Tutti i centri urbani	IV			III (3.2)								
IV.2 Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità nei centri e nuclei storici	Tutti i centri urbani	IV			III (3.2)								
IV.3 Azioni di inclusione sociale in aree di marginalità urbana	Tutti i centri urbani	IV			III (3.2)								
IV.4 Azioni per l'incremento dell'accessibilità dei servizi e la conciliazione dei tempi di vita e di lavoro in aree rurali con particolare riferimento a grandi masserie e borghi rurali	Intero territorio	IV			III (3.3)								
IV.5 Azioni per migliorare le condizioni di legalità e sicurezza a favore dei lavoratori e delle attività produttive di tutto il territorio	Intero territorio	IV			III (3.4)								
IV.6 Azioni per la realizzazione di servizi socio-assistenziali	Tutti i centri urbani	IV			III (3.2) (3.4)								
IV.7 Azioni per la realizzazione di servizi socio-sanitari a completamento della dotazione dei servizi sanitari di rango regionale	Barletta, Andria, Trani, Bisceglie	IV			III (3.1) (3.2)								

**Asse V - “Risorse naturali e culturali”**

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
V.1 Costruzione di reti di valorizzazione e di potenziamento del sistema naturale protetto con la realizzazione del Parco Regionale dell’Ofanto come dorsale ecologica del Nord Barese Ofantino integrata con le politiche rurali e le politiche di riduzione del consumo del suolo	Aree incluse e limitrofe alle aree protette	V	IV (4.1) (4.3)		IV (4.1) (4.4)								
V.2 Azioni per la realizzazione del circuito delle grandi aree archeologiche	Canne della Battaglia, Canosium, Dolmen di Bisceglie, Ipogei di Trinitapoli	V			IV (4.1) (4.2)								
V.3 Azioni di potenziamento dei centri storici normanno-svevi per la realizzazione di un sistema integrato di fruizione e ricettività turistica capace di intessere trame virtuose con gli altri valori del territorio	Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia, Minervino Murge, Spinazzola, Trani.	V			IV (4.1) (4.2)								
V.4 Azioni per la fruizione turistico culturale della rete dei tratturi	Tutti i comuni	V	IV (4.2)		IV (4.2)								
V.5 Azioni per il potenziamento dei servizi per il tempo libero nell’area del turismo balneare e termale	Margherita di Savoia, Trinitapoli	V			IV (4.1)								
V.6 Azioni per il potenziamento dei servizi al tempo libero e all’edutainment nell’ottica dell’offerta integrata	Parco tematico San Giorgio Village a Canosa di Puglia, Geoparco di Minervino Murge	V			IV (4.1)								
V.7 Riqualificazione delle coste e potenziamento delle attività balneari e del benessere in un’ottica di sistema	Barletta, Bisceglie, Margherita di Savoia, Trani	V			IV (4.1) (4.4)								
V.8 Potenziamento e adeguamento agli standard internazionali dei porti per il miglioramento delle infrastrutture a sostegno del turismo	Barletta, Trani, Margherita di Savoia e Bisceglie	V			IV (4.1)								

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
V.9 Infrastrutture e servizi per lo sviluppo degli spettacoli e festival dal vivo	Tutti i comuni	V			IV (4.3)								
V.10 Incremento del regime di multifunzionalità dello spazio rurale in chiave turistica attraverso la messa a sistema dei borghi rurali e delle masserie (turismo verde, ricettività, benessere e marketing territoriale sostenibile)	Tutti i comuni	V	IV (4.2) (4.3)		IV (4.2) (4.4)								
V.11 Progetti di riconversione ad un uso turistico di tratte ferroviarie a bassa percorrenza o dismesse e potenziamento dell'accessibilità turistica	Tutti i comuni	V			IV (4.1)								

**Asse VI - "Mobilità"**

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
VI.1 Azioni per il potenziamento e l'innovazione delle reti e servizi per il trasporto pubblico urbano ed extraurbano con particolare attenzione ai temi dell'ecologia e della sostenibilità per la competitività della "Città Multipolare"	Città capoluogo (cfr. PUMAV)	VI			V (5.2)								
VI.2 Azioni per la realizzazione di una piattaforma logistica con funzioni retroportuali di potenziamento e interconnessione con i poli logistici per la crescita dei comparti manifatturiero, agricolo e terziario.	Bartetta, Andria, Trani, Canosa di Puglia (cfr. PUMAV)	VI			V (5.3)								

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS		Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
VI.3 Azioni per la realizzazione di un nodo multimodale ferro-gomma.	Polo logistico dell'Ofanto Settentrionale a supporto della competitività dei comparti manifatturiero, agricolo e della produzione del Sale a Trinitapoli Polo logistico della Murgia Settentrionale a supporto del comparto agricolo e come nodo per la filiera della raccolta e trattamento dei rifiuti a Spinazzola (cfr. PUMAV)	VI			V (5.3)									
VI.4 Azioni per la specializzazione del porto di Barletta come terminale delle "Autostrade del Mare" per il traffico Ro-Ro di supporto all'internazionalizzazione delle produzioni del NBO	Barletta	VI			V (5.1) (5.3)									
VI.5 Azioni per la realizzazione di approdi per un sistema di mobilità marittimo leggero per la connessione dei centri e frazioni costiere (Metro-mare)	Centri costieri (cfr. PUMAV)	VI			V (5.2)									
VI.6 Azioni per l'integrazione dei servizi (check-in de localizzato) e infrastrutture della mobilità locale con quella aeroportuale e completamento della "catena aeroportuale" per l'accessibilità regionale.	Intero territorio	VI			V (5.3)									

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
VI.7 Azioni per il potenziamento del sistema ferroviario con specifico riferimento al rafforzamento ed al collegamento dei corridoi internazionali di trasporto e alle piattaforme territoriali per la competitività locale e regionale (corridoio 8 verso l'Europa dell'est, Asse trasversale Napoli-Bari)	Intero territorio (cfr. PUMAV)	VI			V (5.4)								
VI.8 Azioni per il completamento, il potenziamento e la razionalizzazione dei collegamenti stradali per la connessione delle aree produttive, dei sistemi urbani e dei centri minori, elevando il livello dei servizi nei differenti contesti territoriali	Intero territorio (cfr. PUMAV)	VI			V (5.2)	Priorità per la realizzazione di strade							
VI.9 Potenziamento dell'infrastruttura viaria di connessione mare-interno finalizzata alla realizzazione di una seconda "portante di mobilità" con funzione di strada per l'accesso alle risorse territoriali	Canosa di Puglia, Barletta Trinitapoli	VI			V (5.2)	Priorità per la realizzazione di strade							

### Asse VII - "Competitività e sistemi produttivi"

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
VII.1 Azioni per la valorizzazione e promozione dei prodotti tipici agricoli e agroalimentari anche attraverso l'impiego di nuove tecnologie, attività di ricerca e interventi di <i>branding</i> per l'internazionalizzazione dei prodotti di qualità.	Aree della produzione vitivinicola dei comuni di Barletta, Canosa di Puglia, Andria, Trinitapoli, Minervino Murge, San Ferdinando di	VII	I (1.1) I (1.2) I (1.3) III (3.3)		VI (6.1)	Priorità agricoltura							

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
	Puglia, Trani; aree della produzione cerealicola dei comuni di Andria, Spinazzola e Minervino Murge; aree della produzione olivicola e olearia dei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Minervino Murge, Trani; area della produzione ortofrutticola di qualità di S. Ferdinando di Puglia, Canosa di Puglia e Bisceglie.												
VII.2 Azioni per la realizzazione di un "Centro della ruralità multipolare", per la formazione e gestione dei distretti rurali, la ricerca e l'innovazione tecnologica.	Andria, Canosa di Puglia, S.Ferdinando di Puglia, Bisceglie (la progettazione operativa dovrà individuare l'articolazione ottimale che eviti le ridondanze e riduca i costi)	VII	I (1.1) (1.2) (1.3) III (3.1) (3.2) (3.3)		VI (6.1)								
VII.3 Azioni per il potenziamento, l'interconnessione e internazionalizzazione delle filiere e delle specializzazioni produttive anche attraverso partnership con centri di ricerca relative alle produzioni del distretto della moda	Aree del tessile di Andria, Barletta e Minervino Murge; area della maglieria di Barletta e Andria; aree della lingerie e intimo nei comuni di Andria, Barletta,	VII			VI (6.1) (6.3)								

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
	Bisceglie, Canosa di Puglia e Trani; aree della produzione di scarpe nei comuni di Barletta e Trani; Andria e Spinazzola per gli abiti da sposa.												
VII.4 Azioni di marketing territoriale per le saline di Margherita di Savoia	Margherita di Savoia, Trinitapoli	VII			VI (6.1) (6.3)								
VII.5 Azioni per la valorizzazione, promozione dei prodotti lapidei anche attraverso partenariati con centri di ricerca e design	Trani, Andria	VII			VI (6.1) (6.3)								
VII.6 Azioni per l'innalzamento della qualità del sistema produttivo delle cave di tufo di Canosa di Puglia	Canosa di Puglia	VII			VI (6.1) (6.3)								
VII.7 Realizzazione del sistema della logistica con funzioni retroportuali di integrazione delle fasi di produzione e commercializzazione sia del comparto manifatturiero che del settore agricolo	Barletta, Andria, Trani, Canosa di Puglia	VII			VI (6.2)								
VII.8 Azioni per la realizzazione di nodi multimodali ferro-gomma	Polo logistico dell'Ofanto Settentrionale a supporto della competitività dei comparti manifatturiero, agricolo e della produzione del Sale a Trinitapoli Polo logistico della Murgia Settentrionale a supporto del comparto	VII			VI (6.2)								

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
	agricolo e come nodo per la filiera della raccolta e trattamento dei rifiuti a Spinazzola												

### Asse VIII - “Città e sistemi urbani”

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
VIII.1 Azioni per il disegno delle reti funzionali e le trame di relazione connesse all'integrazione delle componenti ambientali urbane.	Tutti i comuni	VIII			VII (7.2)								
VIII.2 Azioni per il potenziamento dell'identità locale attraverso la realizzazione di spettacoli e festival dal vivo	Barletta, Andria, Trani	VIII			VII (7.1)								
VIII.3 Azioni per la valorizzazione delle vocazioni territoriali attraverso attività di ricerca e formazione	Trani (nodo centrale), intero territorio per le attività di formazione e ricerca	VIII			VII (7.1)								
VIII.4 Azioni per la tutela e la valorizzazione dei centri e nuclei storici	Tutti i comuni	VIII			VII (7.2)								

VIII.5 "Programma Urban Multipolare": azioni per contrastare il degrado e l'abbandono delle periferie e di aree dismesse, attraverso l'attuazione di piani specifici per la riqualificazione, rigenerazione e riuso (comuni con PIRP già avviati o che necessitano di avvio di programmi di riqualificazione).	Tutti i comuni	VIII			VII (7.2)	Priorità edilizia residenziale pubblica							
--	----------------	------	--	--	-----------	---	--	--	--	--	--	--	--

**Asse IX - “Internazionalizzazione”**

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
IX.1 Azioni per la realizzazione di un “Centro della ruralità multipolare”, come promotore e partner nei processi di internazionalizzazione della produzione agricola	Andria, Canosa di Puglia, S. Ferdinando di Puglia, Bisceglie (la progettazione operativa dovrà individuare l’articolazione ottimale che eviti le ridondanze e riduca i costi)	IX	IV (4.2)		VI (6.3)								
IX.2 Azioni di branding per l’internazionalizzazione e l’apertura ai mercati dei prodotti del distretto della moda, del distretto dei lapidei e del sistema produttivo agricolo	Aree della produzione vitivinicola dei comuni di Barletta, Canosa di Puglia, Andria, Trinitapoli, Minervino Murge, San Ferdinando di Puglia, Trani; aree della produzione cerealicola dei comuni di Andria, Spinazzola e Minervino Murge; aree della produzione olivicola e olearia dei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Minervino Murge, Trani; area della produzione ortofrutticola di qualità di S. Ferdinando di Puglia, Canosa di Puglia e Bisceglie.	IX			VI (6.3)								

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	DSR	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Cultura	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
	Aree del tessile di Barletta e Andria, Minervino Murge; aree della maglieria di Andria e Barletta; aree della lingerie e intimo nei comuni di Andria, Barletta, Bisceglie, Canosa di Puglia e Trani; aree della produzione di scarpe nei comuni di Barletta e Trani; Andria e Spinazzola per gli abiti da sposa	IX			VI (6.3)								
	Distretto lapideo di Trani	IX			VI (6.3)								
IX.3 Azioni istituzionali di rafforzamento della capacità proattiva della Provincia e degli attori locali in grado di fornire al sistema regionale "sponde" per la proiezione internazionale del sistema economico, culturale e istituzionale	Tutti i comuni	IX			VIII (8.1)								

**Asse X - “Governance e AT”**

MACRO AZIONI DI SISTEMA E DI RETE	AREE DI INTERVENTO	PSR	FSE	FESR	FAS	Ruralità	Produzione tipica	Arte	Mare	Moda	Spettacolo	Governo
X.1 Interventi a supporto della partecipazione nell’attuazione del Programma Operativo attraverso la costruzione di appositi gruppi di lavoro presso la costituenda Provincia di Barletta-Andria-Trani (soggetto intermedio)	Barletta, Andria, Trani	X		IX (9.1)								
X.2 Realizzazione di azioni di supporto per l’incentivazione del <i>Social Housing</i> anche con la partecipazione dei privati	Intero territorio	X		VII (7.1)								
X.3 Redazione del Bilancio Sociale del Nord Barese Ofantino per la misurazione degli effetti del nuovo processo di <i>governance</i>	Intero territorio	X		VIII (8.1)								

Complessivamente le Macro-Azioni del PS interessano tutti gli Assi del **PO FESR** e le linee di intervento previste per ciascuno di essi, questo conferma il pieno *allineamento degli obiettivi del PSAV con quelli del fondo FESR, nonché un progetto di sviluppo equilibrato per il NBO in tutti i settori strategici della programmazione comunitaria proiettata nel contesto territoriale della Regione Puglia.*

Il PSAV prevede degli interventi anche in coerenza con il **PO FSE** a sostegno delle azioni di internazionalizzazione dei sistemi produttivi, e delle azioni a supporto dei processi di governance nella costituzione della nuova provincia di Barletta-Andria-Trani e nell’incentivazione del Social Housing, che intercettano gli obiettivi fissati dal FSE in particolare nei seguenti Assi:

- **Asse V “Transnazionalità e interregionalità”:** con il quale la Regione Puglia si pone come priorità la realizzazione e lo sviluppo di iniziative e di reti su base interregionale e transnazionale, con particolare attenzione allo scambio di buone pratiche;
- **Asse VI “Assistenza Tecnica”:** con il quale la Regione Puglia si pone l’obiettivo specifico di migliorare l’efficacia e l’efficienza dei Programmi Operativi attraverso azioni e strumenti di supporto
- **Asse VII “Capacità istituzionale”:** le priorità che la Regione Puglia intende attuare nell’ambito di questo Asse si inquadrano nei seguenti Obiettivi specifici:
  - Migliorare le politiche, la programmazione, il monitoraggio e la valutazione a livello, nazionale, regionale e locale, per aumentare la governance del territorio
  - Rafforzare la capacità istituzionale e dei sistemi nell’implementazione delle politiche e dei programmi

Il **Programma di Sviluppo Rurale** della Regione Puglia, conformemente agli Orientamenti Strategici Comunitari e al Piano Strategico Nazionale, esprime una impostazione strategica significativamente diretta alla concentrazione degli interventi, in termini di misure attivabili, di territorio interessato, di progettualità e di tematismi.

Tutto ciò con l'obiettivo di massimizzare l'efficacia del sostegno pubblico, indirizzandolo verso le situazioni a maggior priorità di intervento e nelle quali sia svolta un'azione di interesse collettivo.

Egualemente il PSR dichiara di voler promuovere la diversificazione delle produzioni agricole, necessaria a causa della notevole rigidità strutturale del sistema produttivo agricolo regionale.

Ancora, il PSR enuncia la necessità di creazione di un sistema di servizi all'impresa, spostando l'asse di intervento dalla tipica assistenza di natura tecnica a quella mirata al supporto alle scelte imprenditoriali, attraverso forme di consulenza globale che tengano conto di tutte le dinamiche aziendali e sappiano assicurare la fornitura di competenze e conoscenze utili a orientare le attività e le scelte imprenditoriali, in sinergia con un'altra azione di sistema relativa alla creazione di piattaforme logistiche, quali snodo fondamentale per una corretta e valida allocazione commerciale delle produzioni. Anche in questo caso va opportunamente evidenziato la indispensabile integrazione fra Fondi in quanto gli investimenti specificamente previsti, per esempio la logistica, non possono essere posti a carico del FEASR.

Ulteriore principio chiave appare essere il miglioramento dell'attrattività delle aree rurali, sia per le persone che per gli investimenti, attraverso la realizzazione di interventi di natura infrastrutturale che di servizio alla popolazione. Infine, il PSR indica quale ulteriore principio di azione, una forte delega di intervento ai partenariati locali. La realizzazione di ciò comporta l'esigenza di corresponsabilizzare tali partenariati, attraverso – prima di tutto – una loro significativa patrimonializzazione che costituisca un chiaro impegno ad operare.

Il quadro degli interventi previsti dal PSR 2007-2013 sono finalizzati al raggiungimento dei seguenti **Obiettivi Prioritari**:

**Asse I “Miglioramento della competitività del settore agricolo e forestale”:**

- Promozione dell'ammmodernamento e dell'innovazione nelle imprese e dell'integrazione delle filiere;
- Consolidamento e sviluppo della qualità della produzione agricola e forestale;
- Potenziamento delle dotazioni infrastrutturali fisiche e telematiche;
- Miglioramento della capacità imprenditoriale e professionale degli addetti al settore agricolo e forestale a sostegno del ricambio generazionale;

**Asse II “Miglioramento dell'ambiente e dello spazio rurale”**

- Conservazione della biodiversità e tutela e diffusione dei sistemi agro-forestali ad alto valore naturale
- Tutela qualitativa e quantitativa delle risorse idriche superficiali e profonde;
- Riduzione di gas serra;
- Tutela del territorio

**Asse III “Qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell'economia rurale”**

- Mantenimento e creazione di nuove opportunità occupazionali in aree rurali
- Miglioramento dell'attrattività dei territori rurali per le imprese e la popolazione

**Asse IV “Leader”:** l'implementazione di strategie di sviluppo locale previste dall'Asse IV è indirizzata al conseguimento dell'Asse III. Il valore aggiunto atteso dall'Asse IV risiede nel miglioramento della governance locale, al fine di mobilitare il potenziale di sviluppo endogeno delle zone rurali fondandosi sul partenariato e sulle capacità delle comunità locali di tradurre in programmi di sviluppo le esigenze territoriali.

Dall'analisi delle priorità del PSR risulta evidente la piena coerenza degli obiettivi del programma in particolar modo con le visioni di Piano espresse da due delle 7 città creative: la *Città creativa della Ruralità* orientata a promuovere lo sviluppo rurale, la formazione di distretti rurali, la diversificazione produttiva e il mantenimento dei paesaggi rurali nell'ambito del capitalismo di territorio; la *Città Creativa della Produzione Tipica*, mirata alla promozione della produzione tipica come fattore di eccellenza territoriale, alla costituzione dei distretti agroalimentari di qualità e dei marchi delle aree locali di pregio nell'ambito della soft economy.

## **15.6 Coerenza della Pianificazione Strategica di Area Vasta con gli obiettivi e le politiche regionali di settore**

### **15.6.1 Coerenza con il Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG)**

Il DRAG della Regione Puglia ha imposto una revisione profonda di approccio all'uso del territorio, da intendere come risorsa da preservare e valorizzare piuttosto che come semplice supporto inerte suscettibile di qualsivoglia utilizzo e trasformazione. In particolare ha colto la necessità di porre al centro dell'azione di governo del territorio il recupero e la riqualificazione rispetto all'espansione urbana e la necessità di perseguire la sostenibilità ambientale, sociale ed economica dello sviluppo.

La strategia del PSAV ben si sposa con il nuovo approccio alla pianificazione voluto dal DRAG, a partire dal riconoscimento dato dal Documento regionale alla pianificazione di Area Vasta come livello più opportuno per cogliere in modo adeguato la natura e la dimensione dei fenomeni ambientali, paesaggistici, insediativi e della mobilità.

Le strategie del PSAV Vision 2020 si pongono in continuità con gli assunti essenziali del Piano, ponendosi obiettivi di tutela e riqualificazione e riuso delle risorse ambientali e culturali, di fruizione sostenibile, valorizzazione e comunicazione dei paesaggi, di contenimento dell'espansione urbana e programmi per la riqualificazione, rigenerazione e riuso delle periferie (Programma Urban Multipolare).

### **15.6.2 Coerenza con il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)**

Il PAI rappresenta un primo stralcio di settore funzionale del Piano di Bacino approvato dall'Autorità di Bacino della Regione Puglia, sul territorio del NBO esso ha individuato rispetto alle componenti di rischio idraulico *aree ad alta probabilità di inondazione*, principalmente lungo il corso dell'Ofanto e di alcune lame e *aree a media probabilità di inondazione* nell'ambito urbano sud orientale di Barletta. Rispetto alle componenti di rischio geomorfologico il PAI individua *aree a pericolosità geomorfologica molto elevata* nel centro abitato di Spinazzola e *aree a pericolosità geomorfologica elevata* nel centro abitato di Canosa. Rispetto alla riconosciuta vulnerabilità di alcune aree del NBO il PSAV prevede l'intervento di specifiche Macro-Azioni:

(III.1) Interventi di governo e presidio del territorio, ricerca ed educazione ambientale, per la prevenzione e mitigazione dei rischi naturali a garanzia del patrimonio naturale, ambientale e paesaggistico in aree protette

(III.4) Interventi per la prevenzione e mitigazione del rischio in aree a forte sensibilità idrogeologica e/o rischio frana

(III.5) Interventi di completamento e potenziamento di impianti per l'utilizzo di acque reflue per la salvaguardia delle lame e della costa

(III.7) Interventi di riduzione dei processi erosivi delle coste in relazione alla pressione antropica, al ciclo delle acque interne e all'attività nelle saline

(III.8) Interventi di prevenzione e mitigazione dei rischi idraulici e geologici, mirati alla riduzione del consumo delle risorse idriche in riferimento alla presenza di aree di produzioni agricole di pregio relative a vigneti, oliveti, orti, frutteti e seminativi

### **15.6.3 Coerenza con il Piano Paesistico Territoriale Tematico della Regione Puglia (PPTR)**

Attualmente la Regione Puglia sta elaborando il nuovo Piano Paesistico in attuazione del Dlgs 42/2004 che sostituirà il vigente PUTT/PBA elaborato ai sensi del Dgls 490/1999. Un nuovo concetto di paesaggio sottende la redazione del nuovo Piano paesaggistico; *il Paesaggio* inteso non più solo in senso estetico-percettivo ma indagato, nella sua bellezza, come *espressione dell'identità di un luogo*, "come parte essenziale dell'ambiente di vita delle popolazioni e fondamento della loro identità" (art 5 della "Convenzione europea del paesaggio"). In questa accezione esso è un

*giacimento straordinario di saperi e di culture urbane e rurali* su cui possono essere poste le basi di un *futuro socioeconomico durevole e sostenibile* della regione.

Il vigente Piano Paesaggistico non risponde a questa filosofia. Anche a causa di una inadeguata base informativa, esso si configura prevalentemente come piano vincolistico applicato a singole emergenze, costituito di delimitazioni e divieti all'edificazione, riguardanti specifiche aree del territorio regionale.

Nel PUTT/PBA la tutela riguarda, infatti, selettivamente, specifici ambiti territoriali (ATE) dai quali rimangono *escluse le aree urbane, le infrastrutture, le aree industriali e gran parte del territorio rurale*; a ciò si aggiunga che gli ambiti di valore eccezionale e rilevante, per i quali sono previsti condizioni di tutela e valorizzazione più stringenti e l'eliminazione dei detrattori ambientali, ricoprono complessivamente solo il 12% del territorio regionale, mentre gli ambiti di valore normale, nei quali è prevista una generica valorizzazione delle peculiarità del sito, riguardano il 59% del territorio.

L'approccio del nuovo Piano paesistico in tal senso è diametralmente opposto, ponendosi come obiettivo la *costruzione di regole condivise per la produzione ordinaria di territorio*, accanto alle politiche di tutela (da sottoporre peraltro ad una radicale revisione) dei "paesaggi straordinari". L'uso del territorio sarà quindi normato da *regole di trasformazione, azioni e progetti*, prima ancora che da più aridi e spesso meno efficaci strumenti vincolistici. *Il risultato atteso è l'elevamento complessivo della qualità dei paesaggi dell'intero territorio regionale, urbano e rurale, comprendendovi oltre le azioni di conservazione, quelle di valorizzazione attiva, riqualificazione, ricostruzione.*

Le linee strategiche del PSAV Vision 2020 sono perfettamente in linea con le basi programmatiche del nuovo PPTR; dai rapporti di scambio avuti con la Segreteria Tecnica che sta lavorando al Piano Paesistico è emersa una forte sintonia di impostazione e di scelte, in generale quelle relative alla sinergia tra tutela del paesaggio e dell'ambiente, valorizzazione e sostenibilità energetica e più in particolare quelle relative ai temi che rappresentano dei capisaldi per il PPTR:

- *contenimento dell'uso del suolo sino all'ipotesi di consumo zero del territorio*, con una particolare attenzione nel caso dell' AV del NBO alla saldatura dei centri urbani (fenomeno già in atto tra i comuni costieri e che potrebbe innescarsi anche nell'area interclusa tra le tre città capoluogo);
- *potenziamento della rete ferroviaria a favore di una mobilità sostenibile, della fruizione turistica* del territorio mediante il riuso delle tratte ferroviarie dismesse, e della coesione sociale;
- In considerazione del fatto che il NBO è l'area con il maggiore grado di urbanizzazione della regione, tanto che al di là delle tre grandi dominanti ambientali – Ofanto, Murge, Saline - in alcuni casi si ha la percezione che si debba rinunciare al paesaggio, il PPTR intende stimolare l'attenzione ai temi del paesaggio intorno ai territori vuoti strutturando strategie di conservazione. Lo spazio agricolo periurbano è un esempio di vuoto territoriale da conservare dato che il suo valore non è legato solo all'attività agricola ma anche al forte potenziale ecologico del contesto rurale per i centri urbani a cui è prossimo.

### 15.7 Valutazione dei risultati attesi e degli impatti

Il set degli indicatori riportato nel presente rapporto è stato elaborato dagli organi tecnico-scientifici del Piano con il contributo operativo del partenariato economico e sociale costituito dalle associazioni aderenti al CNEL attraverso molteplici riunioni tecniche, ed è stato successivamente sintetizzato in un *Documento di Sintesi* che è parte integrante degli elaborati tecnici del processo di pianificazione strategica.

Il set definisce *i principali indicatori in grado di esprimere la misurabilità degli obiettivi di Piano* in relazione ai dati rinvenuti dalle Analisi di Contesto e successivamente approfonditi con Tavoli Tematici, Forum e incontri tecnici.

La fase di ricognizione ha consentito di individuare gli obiettivi strategici che possono essere incardinati su ognuno dei 4 pilastri in modo da consentire di erigere una “piattaforma integrata di sviluppo” del NBO come quadro generale delle strategie del PSAV; su questa piattaforma sono stati selezionati gli indicatori più significativi per l’apprezzamento degli obiettivi, distinti tra **indicatori di risultato e indicatori di impatto**.

I primi serviranno a valutare nel breve e medio periodo gli effetti diretti e immediati sui beneficiari delle azioni finanziate, i secondi misurano nel lungo periodo l’impatto sul conseguimento degli obiettivi del programma e costituiscono le basi principali per valutare la riuscita o meno degli obiettivi finali, ovvero della Vision.

Gli indicatori sono stati quindi declinati in funzione degli obiettivi strategici dei quattro Pilastri del PSAV, i quali, oltre ad essere chiavi di lettura, interpretazione e valutazione delle scelte strategiche del Piano, servono a valutare la coerenza e compatibilità con le strategie regionali e permettono di verificare che le azioni strategiche siano in equilibrio rispetto agli elementi cardine dello sviluppo.

#### INDICATORI DI IMPATTO E INDICATORI DI RISULTATO PER LA MISURABILITA’ DEGLI OBIETTIVI STRATEGICI DI PIANO

Pilastri	Programma di intervento	Obiettivi strategici	Indicatori di risultato (breve/medio periodo)	Indicatore di impatto (lungo periodo)
PILASTRO AMBIENTALE E TERRITORIALE	<b>Programma per le infrastrutture di trasporto e logistica</b> costituisce il supporto territoriale e infrastrutturale per lo sviluppo policentrico ed equilibrato del territorio connesso con le grandi dorsali europee	<ul style="list-style-type: none"> <li>• Ottimizzazione, integrazione e razionalizzazione delle reti esistenti, viarie e ferroviarie, sviluppando le connessioni carenti o mancanti.</li> <li>• Sviluppo di forme di mobilità sostenibile in particolare nelle maggiori aree urbane attraverso il massiccio ricorso al Trasporto Pubblico Locale per la disincentivazione del traffico privato.</li> <li>• Organizzazione dei servizi, sia intermodali (merci) che di mobilità (persone), in forme efficienti ed integrate tra differenti modalità di</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>velocità corrente</i> [km/h], ossia le velocità medie sviluppate nell’ora di punta del mattino, distinte per tipo di viabilità.                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>autostrada</i></li> <li>• <i>strada extraurbana</i></li> <li>• <i>strada urbana</i></li> </ul> </li> <li>▪ <i>variazione % annua di abbonamenti di trasporto pubblico</i></li> <li>▪ <i>variazione % annua di utenti del trasporto pubblico urbano ed extraurbano.</i></li> <li>▪ <i>% di incremento delle corse su rete ferroviaria</i></li> <li>▪ <i>Riduzione % di trasporto merci su gomma</i></li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ <i>percorse complessive</i> [veic*km] in auto sviluppate nell’ora di punta del mattino, distinte per tipo di viabilità;                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>autostrada</i></li> <li>• <i>stradaextraurbana</i></li> <li>• <i>strada urbana</i></li> </ul> </li> <li>▪ <i>emissioni di inquinanti atmosferici nell’ora di punta del mattino nell’area vasta:</i> <ul style="list-style-type: none"> <li>• <i>CO</i> [Kg]</li> <li>• <i>SO<sub>c</sub></i> [g]</li> <li>• <i>HC</i> [g]</li> <li>• <i>PM<sub>10</sub></i> [g]</li> <li>• <i>C<sub>6</sub>H<sub>6</sub></i> [g]</li> <li>•</li> </ul> </li> <li>▪ <i>Tasso di esposizione al rumore</i> [Db]</li> </ul>

Pilastri	Programma di intervento	Obiettivi strategici	Indicatori di risultato (breve/medio periodo)	Indicatore di impatto (lungo periodo)
		trasporto e di operatori. <ul style="list-style-type: none"> <li>• Realizzazione di infrastrutture e servizi per lo sviluppo e l'occupazione per accrescere l'attrattività del territorio</li> <li>• Realizzazione dei collegamenti su ferro con l'aeroporto e il porto di Bari</li> </ul>		
	<b>Programma per l'Ambiente ed il Risparmio Energetico</b> finalizzato ad una migliore gestione delle risorse naturali persegue l'obiettivo di proporre un modello di governance territoriale volontario che rappresenta il paradigma per una nuova vision del territorio ispirata a criteri concettuali di diversità (ecologica, produttiva, umana) e spaziali di riequilibrio (tra aree interne ed aree costiere, tra centri e periferie, tra ambienti naturali ed antropici)	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Risparmio energetico e valorizzazione del patrimonio ambientale e territoriale</li> <li>▪ Salvaguardia delle risorse necessarie per le generazioni future</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• energia da fonti rinnovabili [Kw*h]                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• fotovoltaico</li> <li>• eolico</li> <li>• biomasse</li> <li>• biogas</li> </ul> </li> <li>• acque reflue riutilizzate[1]</li> <li>• superfici di Aree protette</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>• balneabilità [BOD]</li> <li>• erosione costiera [m]</li> <li>• risparmio risorsa idrica</li> <li>• riduzione di inquinanti da combustibili fossili</li> </ul>
	<b>Programma per lo Sviluppo Urbano Sostenibile</b> parte dalla consapevolezza che nel nuovo "secolo urbano" le città sono il motore dello sviluppo e della innovazione produttiva, sociale e culturale dell'intero territorio europeo	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Realizzare nuove politiche urbane finalizzate alla rigenerazione e riqualificazione urbana mirate alla qualità dell'ambiente urbano e dell'architettura</li> <li>▪ Potenziare il ruolo della città come nodo della rete globale.</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Programmi di rigenerazione e riqualificazione urbana</li> <li>▪ Quota di edilizia sociale</li> <li>▪ Concorsi di progettazione</li> <li>▪ Consumo di suolo</li> <li>▪ Verde pubblico [Kmq]</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ accessibilità ai servizi</li> </ul>

Pilastrì	Programma di intervento	Obiettivi strategici	Indicatori di risultato (breve/medio periodo)	Indicatore di impatto (lungo periodo)
<b>PILASTRO ECONOMICO</b>	<p><b>Programma per il Riposizionamento Produttivo</b> finalizzato al rafforzamento delle PMI quale spina dorsale della economia europea (Settori: edilizia sostenibile, lapideo, moda, agroalimentare, turismo e commercio, cultura e conoscenza)</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Politiche di sviluppo produttivo per riqualificare i settori industriali puntando sulla formazione – ricerca – innovazione – internazionalizzazione e – marketing e promozione, informatizzazione delle imprese;</li> <li>▪ Formazione di nuovi settori produttivi nei settori del terziario avanzato e del quaternario, promuovendo servizi qualificati ed infrastrutture di supporto adeguate</li> <li>▪ Interventi per rafforzare le specifiche vocazioni produttive territoriali</li> <li>▪ Supporto allo sviluppo della produzione, trasformazione, commercializzazione e innovazione della filiera agroalimentare</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ N° nuove Imprese [N° imprese registrate/Pop res]</li> <li>▪ N° di nuovi brevetti nel settore produttivo</li> <li>▪ Tasso di aggiornamento professionale</li> <li>▪ Tasso di formazione alla ricerca (N° di ricercatori *1000 ab)</li> <li>▪ Tasso di laureati in discipline scientifiche (N° di laur. discipline tecnico/scientif/Laureati Tot</li> <li>▪ Tasso di R&amp;S della PA (Spese per R&amp;S della PA/ PIL)</li> <li>▪ Tasso di R&amp;S delle imprese (Spese per R&amp;S delle imprese pubbliche e privati /PIL)</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Tasso occupazionale</li> <li>▪ PIL Area Vasta</li> </ul>
<b>PILASTRO SOCIALE</b>	<p><b>Programma per l’Inclusione Sociale</b> dovrà perseguire una maggiore occupabilità mediante le politiche della “flessicurezza”, che rappresenta l’equilibrio, principalmente definito dalle parti sociali attraverso accordi contrattuali collettivi, tra la flessibilità e la sicurezza dell’occupazione sul mercato del lavoro</p>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Maggiore occupabilità mediante le politiche della “flessicurezza” concertata con le parti sociali</li> <li>▪ Accrescere la qualità della vita e il benessere, la sicurezza e l’inclusione sociale per migliorare la capacità di attrazione e il potenziale competitivo del territorio, in particolare nelle aree rurali</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ reddito procapite nel settore rurale</li> <li>▪ accordi contrattuali collettivi</li> <li>▪ emersione dal lavoro irregolare</li> <li>▪ integrazione dal lavoro irregolare</li> <li>▪ integrazione sociale, linguistica e abitativa delle minoranze immigrate</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Consumi delle famiglie</li> <li>▪ % di persone che vivono al di sotto il livello nazionale di povertà [P<sub>sotto soglia povertà</sub>/P<sub>tot</sub>]</li> </ul>

Pilastr	Programma di intervento	Obiettivi strategici	Indicatori di risultato (breve/medio periodo)	Indicatore di impatto (lungo periodo)
PILASTRO ISTITUZIONALE	<b>Programma per la Governance Territoriale e la Cooperazione Interistituzionale</b> dovrà perseguire con forza il principio della Sussidiarietà Orizzontale e della Governance Democratica	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Promuovere la qualità e l'attrattività dell'area (cultura, turismo, reti collettive, servizi pubblici e infrastrutture) favorendo la creazione di nuove economie che puntano sul terziario avanzato e sul quaternario;</li> <li>▪ Modernizzare ed internazionalizzare le istituzioni locali;</li> <li>▪ Perseguire con forza il principio della governance democratica e della sussidiarietà orizzontale</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Informatizzazione della PA;</li> <li>▪ Tasso di partenariato (investimenti privati/investimenti pubblici);</li> <li>▪ N° di Accordi e protocolli siglati;</li> <li>▪ N° di bandi integrati emessi;</li> <li>▪ N° di progetti</li> </ul>	<ul style="list-style-type: none"> <li>▪ Efficienza ed efficacia PA:                             <ul style="list-style-type: none"> <li>• Tempi di attesa agli sportelli</li> <li>• Tempi di adempimento procedure</li> <li>• Costi PA</li> </ul> </li> <li>▪ PIL Area Vasta</li> <li>▪ Servizi alla comunità erogati da imprese private</li> <li>▪ Brevetti da attività di R&amp;S della PA e delle imprese</li> </ul>

In set degli indicatori proposto rappresenta intenzionalmente solo una selezione dei principali indicatori che possono misurare gli obiettivi strategici elencati, finalizzata a restituire una valutazione ponderata in tutti i settori di intervento del Piano e che potrà quindi essere implementata e perfezionata.

Gli indicatori di risultato forniscono una valutazione riferita al medio periodo del grado di raggiungimento degli obiettivi finali; nel caso particolare del PSAV *la proiezione di questi indicatori al 2013 servirà a monitorare non solo le performances del Piano ma anche l'andamento delle dinamiche di sviluppo territoriale che la Regione Puglia ha promosso attraverso il QSR 2007-13 e le sue Proiezioni Territoriali*, dal momento che il PS del NBO persegue una logica duale di declinazione delle strategie regionali sui territori d'area vasta nell'orizzonte di medio termine del 2013, e di attivatore di ulteriori evoluzioni delle politiche di sviluppo territoriale e acceleratore del processo di sviluppo nell'orizzonte di lungo periodo del 2020.

La valutazione delle prestazioni di Piano al 2013 sarà effettuata misurando, tramite gli indicatori di risultato, gli effetti prodotti sul territorio in seguito all'attuazione dei **Progetti Bandiera**, che saranno in grado più di altri di contribuire allo sviluppo equilibrato del territorio regionale. I Progetti Bandiera giocano un ruolo fondamentale nel successo del Piano poiché in grado di condizionare lo scenario finale al 2020; dall'immissione degli effetti e degli impatti positivi che i progetti e le strategie avranno sul contesto regionale dipenderà infatti l'incremento del processo di crescita regionale.

Nel processo di Pianificazione Strategica la definizione dei **criteri di selezione dei Progetti** rappresenta un passaggio decisivo verso l'avvio operativo del Piano che, dato il ruolo chiave assunto dai Progetti bandiera, al pari della Vision e degli obiettivi strategici di Piano, è stato costruito e condiviso con il partenariato politico-istituzionale e socio-economico del PSAV.

Il processo valutativo per l'attuazione delle Macro-Azioni tramite gli interventi progettuali candidati dai partenariati procede per fasi di successivo affinamento, dalla

definizione di una gerarchia di strategicità all'interno del Parco Progetti, che definisce i Progetti bandiera per l'attuazione della visione strategica, fino alla temporalizzazione delle azioni del Piano.

A seguito della redazione del quadro delle Macro-Azioni di Sistema e di Rete e della loro validazione e condivisione con il PES, tramite la compilazione di una *Scheda per la manifestazione di interesse*, si è proceduto alla costruzione di un “**parco progetti**” convergente verso le strategie di area vasta e che saranno inseriti nel PSAV qualora convergenti verso le necessarie sinergie tra vitalità del tessuto socio-economico e interesse collettivo dell'area vasta.

Le manifestazioni di interesse sono state valutate secondo una procedura “ad albero” che le incanala in traiettorie relative ai seguenti criteri di indirizzamento:

- coerenza/non coerenza con il PSAV
- dimensione sovralocale/locale
- multiassialità/monoassialità degli interventi
- presenza/assenza di uno studio di fattibilità

La combinazione dei diversi criteri selettivi permette di ottenere un set di potenziali progetti declinati secondo la seguente griglia:

- **Progetti Bandiera Prioritari**: coerenti, sovralocali, multasse, con SdF
- **Progetti Bandiera**: coerenti, sovralocali, multasse, senza SdF
- **Progetti di qualità**: coerenti, sovralocali, monoasse, con SdF
- **Progetti Attuativi**: coerenti, locali, multasse
- **Progetti Complementari**: coerenti, locali, monoasse

la quale consente alla Regione Puglia, ai Comuni e al PES di indirizzare la loro azione decisionale, finanziaria o attuativa.

Conclusa questa prima fase di valutazione della coerenza con il PSAV e gli obiettivi regionali, le manifestazioni di interesse sono state sottoposte alla **valutazione della rilevanza ambientale** per verificare il contributo dell'intervento al perseguimento degli obiettivi di sostenibilità ambientale e risposta alle criticità come definito dalla VAS, da cui ad ogni intervento è stata attribuita una valutazione Alta, Medio-alta, Medio-bassa, Bassa.

A seguito della prima valutazione di rilevanza delle manifestazioni di interesse è stata effettuata una **valutazione del merito tecnico** dei potenziali progetti che abbiano almeno un livello di “Progetti bandiera” condotta sui seguenti criteri:

- Presenza di co-finanziamento privato
- Equilibrio finanziario sull'investimento e sulla gestione
- Capacità di essere moltiplicatore di sviluppo e di progettualità
- Sinergia con altri progetti, articolata in una sinergia “orizzontale” tra territori e in una sinergia “verticale” tra i progetti;
- Sostenibilità ambientale.

Infine, si è provveduto ad individuare tra tutte le manifestazioni di interesse sottoposte ai primi tre criteri una **gerarchia di strategicità rispetto all'attuazione complessiva del PSAV**, individuando quei progetti la cui attuazione è necessaria all'avvio del Piano, all'attuazione delle azioni strutturali e di quelle con maggiore rilevanza di area vasta, nonché mirando all'equilibrio degli interventi a garanzia dell'ottica dichiaratamente policentrica del PSAV e alla coerenza di sistema con i 4 pilastri del Piano.

Definite le progettualità per lo start-up del PSAV, tramite gli indicatori di risultato applicati agli interventi selezionati come prioritari, potranno essere definiti i primi effetti del Piano ed eventuali misure correttive; sarà inoltre possibile, tramite la proiezione dei valori degli indicatori al 2013, monitorare lo stato di attuazione delle condizioni per il raggiungimento degli obiettivi finali.

Ad oggi il parco progetti del PSAV è costituito da 293 manifestazioni di interesse di cui 157 pubbliche tra le quali sono state individuate 56 proposte classificate come progetti bandiera e bandiera prioritari, per un costo complessivo di 512.677.850,00 €, mentre tra i progetti presentati dai soggetti Privati 51 proposte di intervento sono state classificate come progetti bandiera e bandiera prioritari.

### **15.8 Sintesi del processo di valutazione ex-ante e dei principali risultati raggiunti**

Il processo di pianificazione strategica del NBO, con la definizione della gerarchia di strategicità dei progetti che attualmente compongono il Parco Progetti del PSAV Vision 2020, si appresta a dare inizio alla fase di avvio operativo del Piano e a concludere così le attività per il 2° Sottoprocesso del “modello reticolare della pianificazione strategica” previsto dalle Linee Guida Regionali.

Il valutatore ha seguito attivamente l'intero processo di costruzione del Piano partecipando ai Tavoli Tematici, ai Forum, agli incontri tecnici con il Partenariato Interistituzionale e con il Partenariato socio-economico e alle attività di sensibilizzazione e animazione sul territorio.

Il valutatore può quindi confermare una **partecipazione attiva dei diversi attori presenti sul territorio**, in special modo del partenariato socio-economico rappresentato dal CNEL, presente in tutte le fasi di redazione del Piano e con il quale le modalità di interazione sono andate ben oltre quanto previsto nel Protocollo Operativo sottoscritto in fase di organizzazione del processo di pianificazione.

Il PES-CNEL ha infatti costituito, insieme a membri del CPI e del CTS, parte del Nucleo di Autovalutazione dell'Area Vasta che ha elaborato un “*Documento di ricognizione preliminare per l'analisi gerarchica delle priorità tra gli obiettivi, i programmi/azioni e gli interventi delle Aree Vaste*”. Questo ha favorito uno scambio di relazioni molto intenso tra il CNEL, il partenariato istituzionale e gli organi tecnico-scientifici di Piano, nonché con lo stesso valutatore, nell'ambito del quale è maturato il contributo della componente socio-economica territoriale alla definizione delle Macro-Azioni, che hanno definito gli interventi prioritari e i criteri necessari alla gerarchizzazione di questi ultimi.

Al processo di pianificazione il partenariato ha dato un contributo alto soprattutto nella individuazione delle potenzialità del territorio di Area Vasta e dei suoi fabbisogni, come è evidente dai risultati dei Tavoli Tematici, e nel contempo ha ricevuto dal PS un contributo in termini di **crescita nelle capacità di approccio e gestione ai temi della pianificazione strategica, una crescita in termini di coesione interna tra le diverse anime del partenariato, di comprensione del contributo attivo alla realizzazione degli obiettivi strategici, e non ultimo un contributo in termini di affinamento dei rapporti di collaborazione e co-pianificazione con la componente politico-istituzionale del Piano.**

Nel NBO esistono rapporti oramai consolidati tra attori sociali, economici ed istituzionali maturati negli anni grazie ad esperienze come quella del Patto Territoriale del NBO e delle numerose agenzie che da questo sono gemmate, e con la precedente esperienza di Pianificazione Strategica che ha interessato la sola città di Barletta. L'esistenza di queste relazioni se da un lato ha facilitato la definizione di un partenariato con cui gli enti istituzionali si confrontano costantemente nel processo di Pianificazione Strategica, e con cui già condividono una “*storia comune*” di sviluppo del territorio, dall'altro potrebbe configurare il rischio per gli attori territoriali di rimanere ingabbiati in ruoli precedentemente definiti, per cui potrebbe essere necessario e produttivo **ridefinire nuove relazioni.**

L'analisi del processo di pianificazione ha dunque evidenziato la *presenza costante delle varie componenti del territorio che hanno dimostrato di essere sempre più parte attiva nei processi di costruzione degli scenari di sviluppo in termini non solo*

*economico-produttivi ma anche sociali, di tutela e di salvaguardia degli equilibri ambientali e delle risorse naturali ed economiche. Possiamo ritenere di conseguenza che il Piano sia riuscito a raggiungere un primo obiettivo con l'ascolto e l'apertura alle osservazioni delle realtà economiche, istituzionali e sociali attive sul territorio per la costruzione di scenari condivisi.*

L'analisi ha inoltre rilevato che, seppure con difficoltà, la **Vision di Piano è stata partecipata e condivisa da tutti gli attori**, i quali hanno dimostrato nell'approccio alla definizione della vision di aver ben compreso che l'attuale contesto geo-politico, nonché il difficile momento dell'economia globale, impone che gli tutti gli attori territoriali facciano sistema e che incrementino le proprie capacità pro-attive. E' inoltre emersa chiaramente la consapevolezza dell'importanza del momento e di questa pianificazione mediante la quale si sta impostando e orientando lo sviluppo del territorio per il prossimo decennio; di qui la disponibilità dei soggetti coinvolti a partecipare ad una nuova ed importante fase di sviluppo del territorio come soggetti attivi e a non rimanere ai margini del processo.

Dall'Analisi del Piano, dei tavoli e dei lavori del NAV emerge un **adeguato grado di esplicitazione dei contributi del partenariato**, che sono serviti per la elaborazione della Vision, per la definizione degli obiettivi strategici e per la implementazione delle Macro-azioni di sistema e di rete del PSAV. In particolare per quanto riguarda la Vision, è emersa la piena condivisione da parte del partenariato di **basare il riposizionamento produttivo del NBO sulle risorse endogene del territorio, rafforzando e ripensando le potenzialità già esistenti e le vocazioni del territorio, che nel caso del NBO significherà anche costruire l'identità territoriale intorno alla nuova realtà istituzionale della provincia Barletta-Andria-Trani.**

L'analisi della pianificazione si è concentrata oltre che sul ruolo espletato dai partenariati nella costruzione del Piano, sulla **valutazione della coerenza interna del PS**, rilevando come *la struttura del Piano sia pervasa da una ferrea coerenza logica dei processi di definizione della pianificazione strategica*, dovuta alla consequenzialità che dalla definizione delle vision delle città creative ha condotto alla definizione delle linee di intervento e delle macro-azioni che compongono la strategia del PSAV. La coerenza logica complessiva del Piano è stata favorita dalla verifica a monte da parte del programmatore, che ha parallelamente esteso la verifica di coerenza delle linee strategiche di Piano alla programmazione comunitaria per il settennio 2007-2013, individuando per ciascuna macro-azione il possibile riferimento e coerenza con i Fondi Strutturali in modo da contribuire in maniera sostantiva alla definizione del DUP della Regione Puglia. Per ognuna delle linee di intervento si è anche verificata la coerenza con le "7 città creative" della visione guida del PSAV Vision 2020. Infine per quanto riguarda la **coerenza rispetto alle strategie regionali**, il Programmatore è andato oltre la verifica a posteriori delle strategie di Piano rispetto a quelle regionali, assumendo le linee strategiche di sviluppo previste dalla Regione Puglia, così come declinate nelle "Proiezioni territoriali", come uno dei contesti entro cui agisce il PSAV.

La pianificazione strategica si è mossa anche in piena **coerenza con le politiche di pianificazione regionale**, dal DRAG al PAI, verificando anche quelle contenute in strumenti di pianificazione attualmente in corso di definizione come il nuovo PPTR. Tra le strategie messe a punto dal PSAV va ricordata quella denominata "Programma Urban Multipolare" che risponde alla scala dell'Area Vasta alle politiche di riuso, riqualificazione e rigenerazione per contrastare il degrado e l'abbandono delle periferie e di aree dimesse che rappresentano uno dei punti cardine nelle politiche territoriali della Regione Puglia.

In sintesi, i risultati del percorso di valutazione ex ante consentono di esprimere alcune riflessioni utili nel prosieguo del processo di pianificazione strategica, soprattutto nelle fasi di redazione del “piano d’azione” e di attuazione dei progetti.

- Il processo di condivisione delle macro-azioni strategiche attraverso i tavoli, i forum e gli incontri tecnici è stato ampio e apprezzabile in termini qualitativi; occorre però, apprestandosi alla fase di avvio operativo, iniziare una nuova stagione di comunicazione del Piano e dei suoi obiettivi con un’attenzione particolare alle comunità locali, perché la componente sociale del territorio sia parte attiva e consapevole al pari delle componenti politico-istituzionali ed economico-produttive. Sarà determinante in tal senso **rendere operativo il Piano di informazione e comunicazione** elaborato all’interno del PSAV, nel quale sono stati previsti mezzi e strumenti per la diffusione della Vision tenendo conto della dovuta segmentazione del target, che consentirà da un lato di raggiungere le comunità e dall’altro anche di favorire l’ampliamento del partenariato ai soggetti che ad oggi non sono stati coinvolti attivamente nell’attuazione del Piano;
- Concluso il processo di gerarchizzazione delle manifestazioni di interesse, presentate dal partenariato pubblico e privato, in funzione della loro strategicità ai fini del raggiungimento degli obiettivi del PSAV, occorre perfezionare in tempi brevi le proposte progettuali e **passare alla fase di cantierizzazione dei Progetti Bandiera**;
- L’attuazione del progetto di sviluppo inerente al PSAV richiede di accelerare la definizione operativa del **modello di governance** e con esso del modello istituzionale ed organizzativo-gestionale per l’attuazione del Piano, nonché le strutture amministrative e gli organi di indirizzo e confronto.

Infine, si auspica inoltre che l’Ente Provincia di nuova istituzione possa essere un valido sostegno all’attuazione del Piano, e che l’avvio contestuale quanto fortuito di queste due importanti esperienze di pianificazione, gestione e amministrazione del territorio si tramuti nella moltiplicazione degli effetti e degli impatti positivi dell’una e dell’altra sul contesto dell’AV.

## 16 Il processo di monitoraggio e valutazione degli effetti del PSAV

### 16.1 Valutazione, monitoraggio e previsione dei fattori di criticità e approntamento di misure per rimuoverli o minimizzarli

L'orizzonte temporale ampio di alcuni obiettivi del Piano Strategico necessita di un processo permanente di valutazione e monitoraggio degli obiettivi e delle azioni finalizzate alla individuazione dei fattori di criticità che potrebbero inficiare o indebolire le decisioni e al conseguente approntamento delle azioni per risolverli. Il Piano Strategico deve alimentare nelle amministrazioni che lo promuovono e nei soggetti che lo attuano un atteggiamento *proattivo* e sempre meno *reattivo*. Le metodologie di valutazione che verranno adottate nella fase attuativa del piano strategico sono:

- orientate alla valutazione dell'implementazione e della decisione;
- orientate alla valutazione del grado di rappresentanza delle decisioni;
- orientate alla valutazione del livello di conoscenza delle azioni.

La valutazione e il monitoraggio del piano si esplicitano nella formulazione di giudizi di valore articolati in:

- conformità dell'esito di un intervento rispetto all'obiettivo iniziale;
- coerenza del comportamento di un soggetto all'interno di una visione strategica;
- risultati del progetto sui soggetti destinatari dell'intervento.

La fase di valutazione provvederà quindi alla individuazione dei valori di:

- **efficienza** in termini di correttezza tecnica, amministrativa e procedurale guardando alle modalità con cui le risorse vengono impiegate per ottenere il risultato, e al processo di utilizzazione e trasformazione delle risorse;
- **efficacia** che, orientata dalla domanda alla base del processo di piano, si commisura sui risultati conseguiti dal piano. Può essere interna, se relativa agli obiettivi prefissati dal decisore e commisurata ai prodotti che il piano esita; esterna, in termini di soddisfazione dei bisogni degli utenti finali, se commisurata agli effetti complessivi che il piano ha sul sistema territoriale rispetto ai contesti territoriale, economico e sociale.

Le relative tecniche sono approntate e approfondite con lo scopo di fornire una continua valutazione *ex-ante*, *in itinere* ed *ex-post* delle azioni che permetta a chi amministra il PSAV di capire volta per volta qual è, in sintesi, il grado di avvicinamento/scostamento del parco-progetti rispetto ad alcuni macro-obiettivi del piano strategico definiti dall'azione di *benchmarking*.

L'attività di valutazione degli effetti del PSAV sarà condotta in parallelo e in integrazione con il processo di VAS.

#### 16.1.1 Gli indicatori di qualità e sostenibilità

Nell'ambito delle prime fasi del programma di lavoro per il Piano Strategico di Area Vasta si è provveduto ad una prima definizione di **indicatori di qualità e sostenibilità** utili alla valutazione del quadro attuale e tendenziale e indispensabili ad orientare le decisioni sul quadro programmatico.

Punto di partenza scientifica nell'elaborazione degli indicatori di sostenibilità è il documento redatto nel 1998 dalla Commissione Europea insieme con un gruppo di esperti sull'ambiente urbano (cfr. *European Common Indicators*, 1999-2003). Sono stati individuati 10 Indicatori Comuni Europei (CEI) come indicatori di base che dovranno essere declinati dalle comunità locali per adattarne la sensibilità e l'efficacia alle diverse situazioni locali. Le principali famiglie di indicatori riguardano:

1. *La misura del grado di soddisfazione dei cittadini con riferimento alla comunità locale.*
2. *Il contributo locale al cambiamento climatico globale*, in termini di:

- Emissioni di CO<sub>2</sub>, in valori assoluti;
  - Emissioni di CO<sub>2</sub>, variazioni nel tempo.
3. *Il censimento e la valutazione della modalità locale di trasporto passeggeri*, in termini di:
- Numero spostamenti;
  - Tempi di spostamento;
  - Mezzo di trasporto impiegato;
  - Distanze percorse.
4. *L'accessibilità delle aree verdi e dei servizi locali*:
- Distanza rispetto alle aree verdi fruibili e attrezzate (parchi, giardini, spazi aperti, attrezzature, verde privato fruibile, etc.);
  - Distanza rispetto ai servizi di base (sanitari, trasporto, istruzione, alimentari, etc.).
5. *La qualità dell'aria locale*, in termini di:
- Superamento dei valori limite;
  - Esistenza dei piani di risanamento ambientale;
  - Stato di attuazione dei piani di risanamento.
6. *Gli spostamenti casa-scuola (per i bambini)*, nelle rispettive modalità:
- Modalità di trasporto da casa a scuola;
  - Modalità di trasporto da scuola a casa.
7. *La gestione sostenibile dell'autorità locale e delle imprese locali*, articolata in:
- Quota di istituzioni pubbliche che usano le procedure di gestione ambientale;
  - Quota di istituzioni pubbliche che usano le procedure di gestione sociale;
  - Quota di enti privati ed aziende che usano le procedure di gestione ambientale;
  - Quota di enti privati ed aziende che usano le procedure di gestione sociale.
8. *L'inquinamento acustico*, in termini di:
- Porzione della popolazione esposta nel lungo periodo ad elevati livelli di rumore nell'intera città;
  - Porzione della popolazione esposta nel lungo periodo a livelli di rumore in aree definite;
  - Esistenza dei piani di risanamento;
  - Stato di attuazione dei piani di risanamento.
9. *L'uso sostenibile del territorio*, in termini di:
- Superfici artificializzate (urbanizzate o più in generale non naturali);
  - Terreni abbandonati;
  - Terreni contaminati;
  - Intensità d'uso del suolo;
  - Nuovo sviluppo;
  - Ripristino del territorio e riqualificazione urbana.
10. *I prodotti sostenibili*, in termini di:
- Consumi locali dei prodotti dotati di ecolabel;
  - Consumi locali dei prodotti certificati come biologici;
  - Consumi locali dei prodotti energeticamente efficienti;
  - Consumi locali dei prodotti provenienti da gestione forestale sostenibile;
  - Consumi locali dei prodotti provenienti dal commercio equo e solidale;
  - Offerta dei prodotti precedentemente individuati sul mercato locale.

Oggi gli indicatori comuni europei sono stati internalizzati da nuovi impegni della Carta di Aalborg per le città sostenibili (Cfr. *Aalborg +10 Commitments*), soprattutto come strumenti efficaci per valutare e monitorare il perseguimento degli obiettivi di pianificazione e progettazione urbana, consentendo di guidare i processi di pianificazione strategica, affrontando problematiche ambientali, sociali, economiche, sanitarie e culturali. Gli *Aalborg Commitments* spingono le amministrazioni locali a dotarsi di indicatori di sostenibilità per:

- rivitalizzare e riqualificare aree abbandonate o svantaggiate;
- prevenire l'espansione urbana incontrollata, ottenendo densità urbane appropriate e dando precedenza alla riqualificazione del patrimonio edilizio esistente;
- assicurare la molteplicità delle destinazioni d'uso, perseguendo il corretto equilibrio di uffici, abitazioni e servizi;
- garantire un'adeguata tutela, restauro e fruizione del patrimonio culturale urbano, contribuendo a generare nuova qualità urbana;
- applicare i principi per una pianificazione, una progettazione ed una realizzazione sostenibili, promuovendo progetti architettonici che utilizzino tecnologie edilizie di alta qualità.

A partire dagli indicatori comuni europei, l'Ufficio di Piano del PSAV ha elaborato uno specifico approfondimento di **indicatori di sostenibilità insediativa**, di cui è stata completata la redazione di una prima elaborazione che, sulla base delle linee guida dell'UE sulla sostenibilità delle città e dei sistemi insediativi e sulla base di esperienze consolidate e buone pratiche internazionali, ha articolato gli indicatori modificando il classico schema S-P-R (stato, pressione, risposta), con l'integrazione di una famiglia di indicatori di centralità. Il *framework* di indicatori proposto è quindi il seguente:

- **Indicatori di stato (IS)**, i quali forniscono informazioni relative allo stato di tutte le componenti del sistema insediativo e quindi alla loro qualità (o deterioramento);
- **Indicatori di pressione (IP)**, i quali forniscono informazioni sulla pressione esercitata dalle attività umane sull'ambiente (ad es. i consumi idrici, le emissioni di inquinanti atmosferici, la produzione di rifiuti, i consumi energetici, le attività produttive, la pressione demografica, ecc.);
- **Indicatori di risposta (IR)**, utilizzati per misurare l'intensità delle azioni di prevenzione/reazione sulle criticità urbane e l'efficacia dei risultati ottenuti (ad es. l'estensione delle aree tutelate, i controlli effettuati, l'efficacia delle raccolte differenziate dei rifiuti, il risparmio energetico, il risanamento ambientale e il recupero edilizio, ecc.);
- **Indicatori di centralità (IC)**, i quali misurano l'attrattività delle aree urbane in termini di possesso di servizi e nodalità e in termini di accessibilità, costituendo un indicatore di competitività della città.

Per ognuna delle aree tematiche sono stati selezionati dei set iniziali di indicatori immediatamente popolabili (denominati "**indicatori di primo impianto**") i quali consentiranno una prima elaborazione di analisi e valutazioni del sistema del NBO. Nella fase operativa del PSAV si procederà alla individuazione di "indicatori di secondo impianto" per l'analisi di contesto e delle risorse endogene e per il monitoraggio dei risultati e degli impatti del piano.

## **16.2 Gli indicatori territoriali di primo impianto**

Per quanto riguarda l'analisi, l'interpretazione e la valutazione della struttura territoriale, è stato individuato un primo set di "indicatori territoriali", di cui si sono definiti i contenuti

e l'unità di misura, per i quali è possibile il popolamento dei dati, il calcolo degli indicatori e la produzione di mappe tematiche.

### 16.2.1 Indicatori di stato (IS)

Categoria	Settore	Denominazione	Descrizione
Indicatori territoriali	Commercio	<b>Vitalità commerciale all'ingrosso</b>	Grandi attività commerciali all'ingrosso presenti per comune/grandi attività commerciali totali articolate in: Food No-food Miste
	Commercio	<b>Vitalità commerciale al dettaglio</b>	Grandi attività commerciali al dettaglio presenti per comune/grandi attività commerciali totali articolate in: Food No-food Miste
	Commercio	<b>Distribuzione commerciale all'ingrosso</b>	Superficie per grandi attività commerciali all'ingrosso presenti per comune/superficie per grandi attività commerciali totali articolate in: Food No-food Miste
	Commercio	<b>Distribuzione commerciale al dettaglio</b>	Superficie per grandi attività commerciali al dettaglio presenti per comune/superficie per grandi attività commerciali totali articolate in: Food No-food Miste
	Commercio	<b>Uso commerciale del suolo per GDO e ingrosso</b>	Superficie per GDO e ingrosso presenti per comune/superficie totale del NBO articolata in: Food No-food Miste
	Demografia	<b>Popolazione</b>	Abitanti per comune
	Demografia	<b>Densità demografica</b>	Abitanti/Superficie suolo urbanizzato
	Infrastrutture	<b>Tasso di area urbanizzata</b>	Superficie urbanizzata/superficie totale
	Infrastrutture	<b>Disponibilità di suolo urbano pro capite</b>	Superficie urbanizzata/abitanti
	Infrastrutture	<b>Tasso di superficie residenziale</b>	Superficie residenziale/sup. totale
Infrastrutture	<b>Disponibilità di superficie residenziale pro capite</b>	Superficie residenziale/abitanti	
Infrastrutture	<b>Tasso di infrastrutturazione per mobilità</b>	Superficie di infrastrutture di trasporto/sup. totale, per tipologia: <ul style="list-style-type: none"> <li>• ferrovia</li> <li>• grandi strade di collegamento</li> <li>• porti</li> <li>• piattaforme logistiche</li> <li>• parcheggi di interscambio e/o di rilevanza sovralocale</li> </ul>	
Patrimonio culturale	<b>Dotazione di patrimonio culturale</b>	Numero di elementi del patrimonio culturale architettonico e storico testimoniale, articolato per comune	
Servizi	<b>Dotazione di servizi</b>	Numero di grandi servizi di rilevanza sovralocale, per comune e categorie: <ul style="list-style-type: none"> <li>• formazione e ricerca;</li> <li>• cultura e tempo libero;</li> <li>• amministrazione statale e regionale decentrata</li> <li>• trasporti, logistica e commercio.</li> </ul>	
Servizi	<b>Disponibilità di area a servizi pro capite</b>	Superficie a servizi di rilevanza sovralocale/abitanti	
Servizi	<b>Tasso di aree per il tempo libero</b>	Superficie a verde e sport/sup. totale	
Servizi	<b>Disponibilità di aree per il tempo libero pro capite</b>	Superficie a verde e sport/abitanti	
Servizi	<b>Tasso di attività sportiva</b>	Quota di popolazione di 3 anni e più che esercita	

Categoria	Settore	Denominazione	Descrizione
			pratica sportiva in modo continuativo o saltuario (%)
Indicatori socio-economici	Competitività	<b>Diffusione di internet</b>	Grado di diffusione di Internet
	Competitività	<b>Differenziale di accessibilità internet</b>	Variazione nel numero di provider annuale
	Competitività	<b>Volume di scambi</b>	Grado di utilizzo dell'E-commerce
	Competitività	<b>Tasso di partenariato</b>	Investimenti privati/Investimenti pubblici
	Competitività	<b>Capacità partenariale</b>	Progetti in partenariato sovralocale
	Competitività	<b>Capacità finanziaria del partenariato</b>	Investimenti in progetti in partenariato sovralocale
	Competitività	<b>Bacino partenariale sovralocale</b>	Partner sovralocali in progetti
	Demografia	<b>Tasso di povertà</b>	Abitanti sotto la soglia di povertà/Popolazione totale per fascia di età
	Produzione	<b>Tasso di occupazione</b>	Occupati per fascia di età/Popolazione totale
	Produzione	<b>Tasso di laureati in discipline scientifiche</b>	Laureati in discipline tecnico-scientifiche sul totale dei laureati
	Produzione	<b>Tasso di formazione alla ricerca</b>	Numero di ricercatori per 1000 abitanti
	Produzione	<b>Tasso di R&amp;S della PA</b>	Spese per R&S della PA sul PIL
	Produzione	<b>Tasso di R&amp;S delle imprese</b>	Spese per R&S delle imprese pubbliche e private sul PIL (%)
	Produzione	<b>Turismo</b>	Posti letto in albergo per tipologia e categoria
	Servizi	<b>Disponibilità di posti letto pubblici pro capite</b>	Posti letto ospedali pubblici/abitanti
	Servizi	<b>Disponibilità di posti letto privati pro capite</b>	Posti letto ospedali privati/abitanti
	Servizi	<b>Tasso di scolarità nell'istruzione dell'obbligo</b>	
	Servizi	<b>Tasso di scolarità nell'istruzione secondaria</b>	
	Servizi	<b>Tasso di dispersione scolastica</b>	
	Servizi	<b>Tasso di aggiornamento professionale</b>	Adulti occupati che partecipano ad attività formative
	Servizi	<b>Superficie accessibile ai servizi alle attività produttive e alla logistica</b>	Superficie territoriale accessibile per attività connesse alla produzione e alla logistica in 30 minuti dal luogo di produzione
	Servizi	<b>Bacini di utenza dei servizi sovralocali</b>	Abitanti serviti da servizi di interesse sovralocale in 30 minuti dal servizio
	Servizi	<b>Tasso di superficie accessibile per gli abitanti nei 30 minuti</b>	Superficie entro i 30 minuti/Superficie totale, per tipologia di servizio: <ul style="list-style-type: none"> <li>• formazione e ricerca;</li> <li>• cultura e tempo libero;</li> <li>• amministrazione statale e regionale decentrata;</li> <li>• trasporti, logistica e commercio.</li> </ul>
Servizi	<b>Bacini di utenza di imprese</b>	Unità locali servite da attività connesse alla produzione e alla logistica in 30 minuti	
Servizi	<b>Tasso di superficie accessibile per le imprese nei 30 minuti</b>	Superficie entro i 30 minuti/Superficie totale, per tipologia di servizio (servizi alle imprese, incubatori, logistica)	
Servizi	<b>Tasso di utenza (abitanti)</b>	Popolazione servita entro 30 min/Popolazione totale	
Servizi	<b>Tasso di utenza (imprese)</b>	Unità locali servite entro 30 min/Imprese totale	

### 16.2.2 Indicatori di pressione (IP)

Categoria	Settore	Denominazione	Descrizione
Indicatori ambientali	Inquinamento	<b>Emissioni di CO<sub>2</sub></b>	Emissioni di CO <sub>2</sub> , valori assoluti, per comune
	Inquinamento	<b>Variazione di emissioni di CO<sub>2</sub></b>	Emissioni di CO <sub>2</sub> , variazioni nel tempo, per comune
	Inquinamento	<b>Tasso di esposizione al rumore</b>	Porzione della popolazione esposta nel lungo periodo ad elevati livelli di rumore, per comune
	Inquinamento	<b>Tasso di esposizione al rumore per zone</b>	Porzione della popolazione esposta nel lungo periodo a livelli di rumore in aree definite
	Inquinamento	<b>Inquinamento delle acque</b>	
	Inquinamento	<b>Produzione di rifiuti</b>	Produzione di rifiuti

	Consumi	<b>Consumo di suolo</b>	Consumo di suolo
	Consumi	<b>Consumo di energia pro capite</b>	Consumo di energia per ogni abitante

### 16.2.3 Indicatori di risposta (IR)

Categoria	Settore	Denominazione	Descrizione
Indicatori territoriali	Infrastrutture	<b>Tasso di riqualificazione urbana</b>	Superficie trasformata o riqualificata/sup. totale
	Infrastrutture	<b>Tasso di incremento della copertura del suolo</b>	Nuova edificazione su aree verdi o abbandonate/sup. totale
	Infrastrutture	<b>Densità finanziaria dell'investimento</b>	Investimenti di riqualificazione/superficie urbanizzata per tipologia di intervento: <ul style="list-style-type: none"> <li>• recupero edilizio</li> <li>• servizi</li> <li>• infrastrutture</li> </ul>
	Infrastrutture	<b>Tasso di trasformabilità</b>	Superficie aree abbandonate/sup. totale
	Patrimonio culturale	<b>Tasso di tutela</b>	Superficie tutelata o vincolata/sup. totale
	Patrimonio culturale	<b>Tasso di recupero urbano</b>	Recupero edifici/superficie degradata
Indicatori ambientali	Inquinamento	<b>Monitoraggio ambientale</b>	Controlli sulla potabilità dell'acqua rientranti nei parametri di legge (DPR 236/88) / Controlli totali
	Inquinamento	<b>Tasso di differenziazione della raccolta dei rifiuti</b>	Rifiuti solidi urbani oggetto di raccolta differenziata sul totale dei rifiuti solidi urbani (%)

### 16.2.4 Indicatori di centralità riferiti alle aree sub-urbane (IC)

Come già spiegato, al classico schema di indicatori S-P-R (stato, pressione, risposta) si è aggiunta una ulteriore categoria di indicatori di "centralità", i quali misurano l'attrattività delle aree urbane in termini di possesso di servizi e nodalità e in termini di accessibilità, costituendo un indicatore di competitività della città. Si riporta di seguito un primo set di indicatori di centralità predisposti per la valutazione degli effetti del PSAV.

Categoria	Settore	Denominazione	Descrizione	
Centralità urbana	Qualità	<b>Centralità della qualità urbana</b>	Sommatoria dei rapporti tra aree residenziali di qualità e aree riqualificate dell'unità territoriale e aree di qualità complessive	
	Qualità	<b>Centralità della trasformabilità</b>	Sommatoria dei rapporti tra aree libere dell'unità territoriale e aree libere complessive	
	Patrimonio culturale	Patrimonio culturale	<b>Centralità del patrimonio culturale</b>	Sommatoria dei rapporti tra tipologie di beni dell'unità territoriale e beni complessivi
				Come sopra rapportato agli abitanti
	Servizi	Servizi	<b>Centralità dei servizi di rango sovralocale agli abitanti</b>	Sommatoria dei rapporti tra tipologie di servizi di rango sovralocale del comune e servizi complessivi
				Come sopra rapportato agli abitanti
	Servizi	Servizi	<b>Centralità dei servizi di rango sovralocale alle imprese</b>	Sommatoria dei rapporti tra tipologie di servizi alle imprese del comune e servizi alle imprese complessivi
Come sopra rapportato al numero di unità locali				