



0004025|24/02/2022
|P_BT|P_BT|VI-SETT|P
9.6

PROVINCIA DI BARLETTA – ANDRIA – TRANI

Servizio Parco Naturale Regionale "Fiume Ofanto"

Provincia di Barletta Andria Trani c/o ITA – Piazza S. Pio X, n. 9 – 76123 ANDRIA

c/o Piazza Plebiscito n. 34 – 76121 Barletta

PEC: ambiente.energia@cert.provincia.bt.it – tel 0883/1978921-25

MINISTERO DELLA TRANSIZIONE ECOLOGICA
DIREZIONE GENERALE PER LA CRESCITA SOSTENIBILE E LA
QUALITÀ DELLO SVILUPPO
Divisione V – Sistemi di Valutazione Ambientale
CRESS@PEC.minambiente.it

p.c. Al Sig. Commissario Prefettizio del COMUNE DI BARLETTA
protocollo@cert.comune.barletta.bt.it

Al Sig. Sindaco del COMUNE DI CANOSA DI PUGLIA
protocollo@pec.comune.canosa.bt.it

REGIONE PUGLIA - DIPARTIMENTO AMBIENTE,
PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA
SEZIONE TUTELA VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO
Servizio Parchi e Tutela della Biodiversità
ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it

Sig. Presidente dalla
PROVINCIA DI BARLETTA ANDRIA TRANI
presidente@cert.provincia.bt.it

OGGETTO: [ID: 7602] Procedura di VIA./PNRR, ai sensi dell'art. 23 del D.Lgs 152/2006 e ss.mm.ii., integrata con la Valutazione di Incidenza, ai sensi dell'art. 5 del D.P.R. 357/1997, e verifica del Piano di utilizzo terre, ai sensi dell'art. 9 del D.P.R. 120/2017. Progetto di fattibilità tecnico economica – *Potenziamento ed elettrificazione della linea Barletta – Canosa di Puglia*. Proponente: Società Rete Ferroviaria Italiana s.p.a.. - Trasmissione parere.

Con riferimento alla nota prot. n. 0008615 del 25.01.2022 di pubblicazione della documentazione di VIA in epigrafe, si rappresenta quanto segue.

- con D.G.R. Puglia 28 maggio 2013, n. 998 è stata affidata la gestione provvisoria del Parco Naturale Regionale "Fiume Ofanto" alla Provincia di Barletta Andria Trani;
- il Parco, allo stato attuale, è assoggettato alle norme generali di tutela e salvaguardia del territorio (così come definite dall'Art. 5 della Legge Regionale n. 37/2007) in relazione alla zonizzazione provvisoria come definita dalla L.R n. 7/2009;
- con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 23 del 17.06.2021 è stato adottato lo Schema di Piano Territoriale del Parco e gli altri strumenti di attuazione dell'Area Protetta;

Per formulare le presenti osservazioni di competenza del soggetto gestore dell'Ente Parco, è stata verificata la coerenza degli interventi previsti di cui alla proposta progettuale in oggetto, in relazione al quadro prescrittivo derivante:

- zonizzazione provvisoria (art. 3 L.R. 37/2007) del Parco così come modificata con L.R. n. 7 del 16 marzo 2009 che prevede la Zona 1 (di rilevante interesse naturalistico) e la Zona 2 (di interesse naturalistico, paesaggistico e storico-culturale);
- alle finalità istitutive della L.R. 37/22007 art. 2 e alle norme generali di tutela e salvaguardia del territorio art. 5 della L.R. 37/22007;
- al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR), approvato con D.G.R. n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23/03/2015, che, nelle more del sistema delle tutele e nell'individuazione di ulteriori contesti paesaggistici, ha definito le aree di rispetto dei parchi e delle riserve regionali – 100 metri – (art. 143 del Codice sul Paesaggio, co. 1, lett. e – Misure di Salvaguardia e utilizzazione, art. 72 NTA del PPTR);

al quadro degli indirizzi programmatici e gli orientamenti progettuali, che delineano ulteriori ambiti di valutazione al contorno.

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato in via definitiva con Delibera di Consiglio Provinciale nr. 11 del 15 giugno 2015, pubblicata su BURP nr. 101 del 16 luglio 2015; con successiva D.C.P. n. n. 37 del 23.05.2017 il PTCP è stato adeguato al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (ai sensi e per effetto dell'art. 97, co. 7 delle NTA del PPTR su Parere di Compatibilità paesaggistica ex art. 96.1a del PPTR rilasciato con Delibera di Giunta Regionale n. 2 del 12.01.2017)
- Progetto di fattibilità tecnico economica denominato "Ciclo-via della Valle dell'Ofanto – 1° stralcio PNR Fiume Ofanto – Diga Locone -foce" approvato con D.P.P. n. 33 del 19.07.2017.
- Atto di Indirizzo per l'elaborazione degli strumenti di attuazione del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, approvato con Delibera del Presidente della Provincia n. 41 del 29.10.2018
- Schema di Piano Territoriale del Parco, Piano Pluriennale economico e sociale, adottato con DCP n. 23 del 17.06.2021;
- Deliberazione del Presidente della Provincia n. 79 del 30.10.2020 è stato approvato lo "Studio di fattibilità Tecnico-Economica – Ciclo-via dell'Ofanto – Albergabici di Canne della Battaglia e Invaso Locone; con successiva Determinazione Dirigenziale si è dato corso all'approvazione del bando di Concorso di Progettazione in due gradi per la realizzazione di due Alberga-bici dalle funzioni complesse a servizio della Ciclo-via della Valle dell'Ofanto.

Preliminarmente si rappresenta infine che con nota prot. n. 0001822 del 28.01.2022 lo scrivete Settore ha reso un contributo nell'ambito dei Lavori dell'Adunanza presso il Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici per la discussione del Progetto in oggetto a cui si rimanda per le considerazioni nel merito degli aspetti generali e che meglio delineano lo spirito del presente contributo reso, e che si allega alla presente per farne parte integrale e sostanziale.

Tutto ciò considerato pertanto:

dall'esame della documentazione resa consultabile dal sito web di codesto Ministero, si rileva che l'intervento proposto riguarda il potenziamento e l'elettrificazione della linea Barletta – Canosa di Puglia, mediante interventi ed opere di varia natura e comunque prevalentemente in aderenza all'originale sedime ferroviario esistente. Le opere includono la soppressione di circa n. 10 passaggi a livello, legata essenzialmente all'innalzamento della quota della linea ferroviaria. Per ripristinare i collegamenti viari esistenti è prevista la realizzazione di n. 4 cavalcaferrovia; interventi per il superamento di criticità dal punto di vista idraulico; la soppressione di sottovia carrabili; la

demolizione e ricostruzione delle opere idrauliche non compatibili con l'intervento; l'inserimento delle ricuciture idrauliche per convogliare le acque a recapito; realizzazione di opere varie ed accessorie presso le stazioni di Canne della Battaglia e Canosa.

Il tracciato oggetto della proposta progettuale in esame ha inizio al km 0+810 nella stazione di Barletta e finisce nella stazione di Canosa, con fine intervento al km 25+231. L'intero percorso intercetta il seguente quando di tutele e vincolistico connesso al Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto:

<p>Il tratto compreso tra le progressive 10+447 (circa) e 18+200 (circa) e tra 19+100 e 21+00 (circa). In taluni casi la linea ferroviaria costituisce confine del PNRFO ai sensi della L.R. 7/009</p>	<p>- l'area interessata dall'intervento ricade nella Zona 2, "di interesse naturalistico, paesaggistico e storico culturale", del Parco Naturale Regionale Fiume Ofanto;</p>
<p>Il tratto compreso tra le progressive 19+100 e 21+00 (circa).</p>	<p>- l'intervento ricade marginalmente nella ZSC (ex S.I.C.) IT9120011, denominato "Valle dell'Ofanto - Lago di Capacciotti".</p>

A latere delle considerazioni sito specifiche inerenti le relazioni tra l'intervento progettuale di che si discute e l'Area Protetta (propriamente identificata dalla L.R. 7/2009), si evidenzia che la linea ferroviaria nel tratto ricompreso tra le progressive 10+447 (circa) e 24+100 (circa), si sviluppa sul principale versante in destra idrografica caratterizzata dai due principali elementi di valenza paesaggistica dalla Valle dell'Ofanto costituiti dalle due propaggini morfologiche delle rocche di Canne della Battaglia e di Canosa di Puglia, giustificando pertanto la presenza dei due Coni Visuali di Canne della Battaglia (UCP di tutela del PPTR) e quello del Pomerio Ofantino della Collina dei Quaranta Martiri di Canosa di Puglia (UCP proposto dal PTCP) a tutela dei due elementi morfologici con le relative viste da e verso la Valle.

Ciò considerato, tenuto conto delle prerogative già rappresentate nella citata nota prot. n. 0001822 del 28.01.2022, nonché delle valutazioni del progetto condotte in relazione ai su citati disposti normativi e conoscitivi, si rappresentano le seguenti criticità in relazione agli interventi previsti dal Progetto:

- La soppressione del sottovia carrabile al Km. 11+720 costituisce un punto di interruzione delle mobilità ciclopedonale tra l'Antiquarium di Canne della Battaglia e la Ciclo-via dell'Ofanto che coincide, in modalità promiscua, con la S.P. 21 delle "Salinelle", oltre che delle relazioni funzionali tra le previsioni di recupero della ex Casa Cantoniera in Albregabici e la stessa area archeologica di Canne della Battaglia;
- La realizzazione di un fabbricato tecnologico e basamento BST nei pressi della stazione di Canne della Battaglia arrecherebbe pregiudizio alla percezione dei valori architettonici e paesaggistici dello stesso manufatto edilizio ferroviario, oltreché pregiudicare la percezione della Valle da tale punto panoramico;
- La creazione di relitti stradali inutilizzati derivanti dalla realizzazione del cavalca-ferrovia (cfr. NV03) e delle nuove rampe, con conseguenti fenomeni di abbandono e degrado;
- I sottovia carrabili ad arco ed i tombini idraulici in muratura esistenti costituiscono parti integrali e sostanziali dalla valenza paesaggistica e storica della stessa Linea ferroviaria Barletta Spinazzola. La loro manomissione pregiudicherebbe oltre che la riconoscibilità in

termini di testimonianza storica della stessa linea, anche le previsioni funzionali della stessa linea in termini di valorizzazione turistica e ludico-ricreativa;

- In prossimità delle progressive tra 13+00 e 13+500 (circa) e tra 17+800 e 18+200 (circa) le opere previste (inclusa l'eventuale recinzione di proprietà RFI) sono collocate a breve distanza dal Fiume e dai relativi habitat ecotonali a media e alta valenza ecologica, con prevedibili interferenze (sia in fase di cantiere che in fase di esercizio) sul peggioramento della frammentazione ecologica lungo le direttici trasversali fiume-valle;
- La Determinazione di impatti prodotti da tutte le opere previste dal Progetto (con particolare riguardo a tutti i rilevati del sedime ferroviario, dai cavalca-ferrovia, dai fabbricati tecnologici per le stazioni di Canosa e di Canne della B., la sottostazione elettrica a Canosa di P.), sulla componente paesaggistica percepita all'interno dei due Coni Visuali di Canne della Battaglia (PPTR) e di Canosa di Puglia (PTCP), per i quali al momento non è possibile esprimere valutazioni di merito, in assenza di adeguata documentazione fotografica in condizioni attuali ed in simulazione;
- L'assenza di adeguata documentazione fotografica in simulazione, inerente la percezione del paesaggio della Valle in viaggio con particolare riguardo ad eventuali interferenze percettive dovute alla sequenza dei pali di sostegno a traliccio per l'alimentazione elettrica della linea.

Nell'ambito delle previsioni indicate dal PTCP si segnala infine la valenza paesaggistica dello stesso (adeguato al PPTR con Delibera del Consiglio Provinciale n. 37 del 23.05.2017 e Delibera di Giunta Regionale n. 2 del 12.01.2017 avente ad oggetto - Adeguamento al PPTR - Parere di Compatibilità paesaggistica ex art. 96.1a del PPTR"). Nel caso di specie l'adeguamento del PTCP al PPTR introduce ulteriori elementi conoscitivi in ordine agli aspetti paesaggistici.

Ciò stante risulta opportuno che nello "Studio di Impatto Ambientale" sia evidenziato l'intervento di che si discute in relazione ai predetti contenuti in materia paesaggistica, le cui categorie generali sono identificate nelle TAV. A2, A3, A4 e dai seguenti Articoli delle NTA del PTCP:

- *Art. 33 Contesti idro-geo-morfologici di tutela paesaggistica;*
- *Art. 41 Contesti ecosistemici-ambientali di tutela paesaggistica;*
- *Art.51 Contesti antropici e storico-culturali di tutela paesaggistica.*

Lo scrivente Settore potrà pertanto rendere il proprio parere favorevole a seguito del superamento delle criticità sopra espresse.

Il Funzionario istruttore

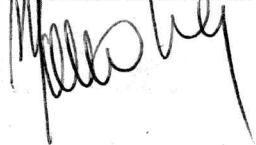
Arch. Daniela B. LENOCI



Il Direttore del Parco Naturale Regionale

"Fiume Ofanto"

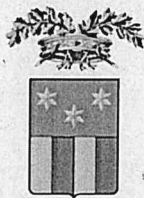
Arch. Mauro LA COVELLO



Il Dirigente

Dott.ssa Giulia LACASELLA





PROVINCIA DI BARLETTA – ANDRIA – TRANI

Servizio Parco Naturale Regionale "Fiume Ofanto"

Provincia di Barletta Andria Trani c/o ITA – Piazza S. Pio X, n. 9 – 76123 ANDRIA

c/o Piazza Plebiscito n. 34 – 76121 Barletta

PEC: ambiente.energia@cert.provincia.bt.it – tel 0883/1978921-25

0001822|28/01/2022
|P_BT|P_BT|VI-SETT|P
9.2

CONSIGLIO SUPERIORE DEI LAVORI PUBBLICI

Sezioni Prima e Terza

cslp.sezione1@pec.mit.gov.it

p.c.

Al Sig. Presidente della REGIONE PUGLIA

segreteria generalepresidnete@pec.rupar.puglia.it

Al Sig. Commissario Prefettizio del COMUNE DI BARLETTA

protocollo@cert.comune.barletta.bt.it

Al Sig. Sindaco del COMUNE DI CANOSA DI PUGLIA

protocollo@pec.comune.canosa.bt.it

REGIONE PUGLIA - DIPARTIMENTO AMBIENTE,
PAESAGGIO E QUALITÀ URBANA

SEZIONE TUTELA VALORIZZAZIONE DEL PAESAGGIO

Servizio Parchi e Tutela della Biodiversità

ufficioparchi.regione@pec.rupar.puglia.it

OGGETTO: Convocazione Entri Locali Adunanza e Sezioni Riunite Prima e Terza – *Affare 57/2021*
– NPP 3076 – *Potenziamento ed elettrificazione della linea Barletta – Canosa di Puglia.*
Richiesta parere ai sensi dell'art. 215 dl D.Lgs. n. 50 del 18.04.2016 e ss.mm.ii. Trasmissione
Progetto di Fattibilità Tecnico Economica CUP J54F18000010009.

Si fa seguito al contributo reso da codesta Amministrazione provinciale nel ruolo di soggetto affidatario della gestione provvisoria del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto (giusta Delibera di Giunta Regionale della Puglia n. 998/2013) nell'ambito dei Lavori dell'Adunanza per la discussione del Progetto di Fattibilità Tecnico Economica in epigrafe tenutasi in modalità di videoconferenza in data 26.01.2022 (giusta convocazione con nota prot. n. 617 del 20.01.2022, in atti al prot. n. 0001312 del 25.01.2022).

Preliminarmente preme rappresentare che tutte le considerazioni a seguire si collocano nell'alveo di principi generali riguardanti la precisa volontà della Provincia, fin dalla sua costituzione, di dotarsi di una visione di assetto territoriale dell'area vasta quale guida e riferimento dell'azione amministrativa, caratterizzando la propria azione di pianificazione e infrastrutturazione del territorio con una impronta di sostenibilità ed eco-compatibilità.

Ne è prova l'approvazione nel 2015, dopo una importante fase di costruzione di un ampio consenso della popolazione, del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, maturato durante la riforma

Del Rio e che si identifica a pieno come strumento di reale supporto alle competenze assegnate dalla stessa riforma alle provincie in materia di pianificazione Strategica.

Nell'ambito di tale strumento di pianificazione di area vasta (PTCP) il potenziamento e l'elettrificazione del tratto ferroviario di che si discute è inteso nell'accezione di rilancio multifunzionale dell'intera linea Barletta-Spinazzola, affiancando alle funzioni di trasporto passeggeri, un eventuale evoluzione nel campo del trasporto merci (valorizzando il polo industriale di Spinazzola) ed in quella di tipo turistico con il "*Treno dell'Archeologia e del Parco Regionale Naturale del fiume Ofanto*"; quest'ultimo per le evidenti valenze di linea storica in quanto "opera d'arte" e principale testimonianza di infrastruttura in grado di imprimere importanti assetti insediativi nell'intera provincia nel tempo; non ultima quella paesaggistica in quanto luogo privilegiato per la percezione del paesaggio della Valle dell'Ofanto.

Tali valenze sono profondamente radicate all'identità territoriale della Valle al punto da identificare la stessa linea ferroviaria nel PTCP come uno dei principali Progetti Strategici Territoriali; ovvero parte integrale e sostanziale di una più ampia strategia finalizzata al riequilibrio dei pesi attrattivi turistici tra costa ed entroterra e quale occasione esperienziale di mobilità lenta e fruizione alternativa per la messa a sistema di patrimoni culturali e naturali come per esempio la Canosa archeologica, il sito di Canne della Battaglia, le Aeree Protette della Riserva delle Saline di Margherita, il Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, il Parco Nazionale dell'Alta Murgia. Considerazioni e funzioni queste che vengono ulteriormente confermate nelle "*Linee di indirizzo per la redazione della variante parziale al Piano Provinciale della Mobilità Ciclistica e Ciclopeditone (PPMCC) della Provincia Barletta Andria Trani*" approvate con Delibera del Presidente n. 16 del 24.03.2021, nell'ambito del processo di aggiornamento dello stesso PTCP in materia di mobilità lenta.

Da qui le evidenti considerazioni circa la necessità di inquadrare la singola infrastruttura ferroviaria all'interno di una strategia complessiva di area vasta, bel più ampia ed articolata della singola infrastruttura lineare, definita appunto come "Direttrice Ofantina" costa-aree interne e trasversale a quella adriatica costiera, definita appunto dalle Valli dell'Ofanto e del Locone, interrelata al sistema della mobilità ciclopeditone, alle singole polarità patrimoniali, al sistema della fruizione dei Parchi. Si tratta di una considerazione ampiamente consolidata che nel processo del Contratto di Fiume della Bassa e Media Valle dell'Ofanto (art. 68 bis. D.Lgs. 152/2006) intrapreso dalla Provincia (al quale, oltre alla Regione Puglia con D.G.R. 19 marzo 2020 n. 378, hanno aderito circa ottanta soggetti tra Enti pubblici e privati) e che hanno riconosciuto la stessa linea ferroviaria Barletta-Spinazzola, in sinergia con l'itinerario della Ciclo-via della Valle dell'Ofanto, come destinazione turistica all'interno di *brand* dell'intera Valle.

Nel 2019 la Provincia ha intrapreso il processo di elaborazione degli strumenti di attuazione del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, giungendo nel giugno 2021 ad adottare lo Schema di Piano Territoriale del Parco ed il Piano socio-economico dell'Area protetta. Le previsioni del PTCP e le prime risultanze del Contatto di Fiume vengono declinate nello Schema di Piano Territoriale del Parco attraverso la previsione e successiva elaborazione del progetto della Ciclo-via della Valle dell'Ofanto la cui efficacia e attrattività si misura solo se funzionalmente connessa con le stazioni ferroviarie delle Linee ferroviarie Barletta-Spinazzola e più specificatamente con quelle di Barletta, Canne della Battaglia, Casalonga, Canosa, Minervino Murge, Acquafredda, Spinazzola. Il sistema così delineato assume le caratteristiche di itinerario/percorso ad *anello chiuso* (ferrovia-ciclo-via) con innesti alle reti lunghe rappresentate dai principali tracciati della mobilità ciclistica e dei cammini nazionali (Ciclo-via Adriatica, Ciclo-via dell'Acquedotto, Via Francigena, etc.), così come peraltro

confermato nel Piano Regionale della Mobilità Ciclistica (PRMC), adottato con Deliberazione della Giunta Regionale del 17 febbraio 2020, n. 177.

In questo scenario la Provincia, nell'ambito del PNRR è in procinto di indire un concorso internazionale di progettazione per acquisire ulteriori progettazioni per la realizzazione di servizi puntuali alla mobilità lenta collocati lungo la stessa Ciclo-Via dell'Ofanto recuperando, in due siti distinti, aree e strutture esistenti da adibire ad Alberga-bici.

Nel tratto compreso tra Canosa e Barletta la Ciclo-Via dell'Ofanto coincide con la "SP 21; sempre in questo tratto è previsto uno dei due Alberga-bici recuperando l'ex Casa Cantoniera della Provincia, che risulta in posizione strategica proprio in considerazione ai rapporti di vicinanza alla stessa SP 21 ed ai siti di Canne della Battaglia ed al Fiume Ofanto.

In disparte alle valutazioni di merito, preme inoltre rappresentare che l'adeguamento del PTCP al Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia, avvenuta con Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 37 del 23.05.2017, introduce nuovi approcci procedurali in ordine agli aspetti paesaggistici, confermando le segnalazioni di ulteriori contesti paesaggistici proposti dallo stesso PTCP come base di conoscenza del patrimonio paesaggistico per la valutazione della compatibilità paesaggistica dei progetti, nonché nelle procedure di rilascio dei relativi pareri di compatibilità al PTCP. Ciò stante risulta opportuno che si tenga presente nella valutazione, l'eventuale interferenza della Linea Ferroviaria rispetto ai contenuti in materia paesaggistica del PTCP, le cui categorie generali sono identificate nelle TAV. A2, A3, A4 e dai seguenti Articoli delle NTA del PTCP:

- *Art. 33 Contesti idro-geo-morfologici di tutela paesaggistica;*
- *Art. 41 Contesti ecosistemici-ambientali di tutela paesaggistica;*
- *Art.51 Contesti antropici e storico-culturali di tutela paesaggistica.*

Per tali considerazioni, fermo restando che sarà interesse di questa Amministrazione provinciale verificare nelle sedi opportune della VIA le possibili interferenze con le decisioni consolidate contenute all'interno dei propri strumenti vigenti ed in fase di approvazione, è auspicabile che il Progetto di Fattibilità Tecnica Economica di cui si discute sia preceduto e/o affiancato da un quadro generale di assetto a scala di maggiore dettaglio rispetto a quello del PTCP (*Masterplan*) che ne definisca il sistema di relazione funzionale tra Progetto e contesto della Valle rispetto alle prerogative su esposte di "*Treno dell'Archeologia e del Parco Regionale Naturale del fiume Ofanto*" e le relative opportunità di intendere questo come *Progetto di Paesaggio*, sia in termini di conservazione che rilettura complessiva di tutte le opere d'arte direttamente ed indirettamente connesse alla linea ed i loro inserimenti in contesti paesaggistici consolidati e stratificati come quelli della Valle.

Le valutazioni di merito saranno finalizzate a comprendere la presenza, dal punto di vista della Provincia, di possibili alternative (valutare ad es. ulteriori e recenti tecnologie a disposizione quali il Treno ad idrogeno, Treno ibrido, etc.), criticità ed eventualmente suggerimenti di miglioramento per la riduzione/mitigazione degli impatti e degli effetti sul contesto ambientale e culturale (paesaggio e patrimonio storico-edilizio); d'altra parte acquisire il giusto spazio di interlocuzione per comprendere come, questo intervento di elettrificazione, possa avere una sua massima valorizzazione di modo che la modernizzazione di questa infrastruttura di trasporto, divenga l'innescò di azione di mobilità sostenibile ad ampio raggio e dalla massima capitalizzazione dell'investimento e dello sforzo realizzativo, tenuto conto delle risorse finanziarie disponibili del PNRR che proprio questo tipo di visione di progettualità integrata sostiene.

In tal senso è auspicabile recuperare una preventiva interazione tra Provincia, Regione Collettività locali e Soggetto proponente finalizzato a verificare l'intervento di potenziamento, con altre iniziative preordinate o che possano coincidere ora con questo progetto.

A titolo di esempio: la possibilità di riabilitare alcuni edifici presenti e in stato di disuso e abbandono, come i caselli ferroviari dismessi per reinserirli in un circuito di servizi utili alla popolazione e/o ai visitatori e anche come impulso all'offerta di occasione di telelavoro (il riferimento al modello di *coworking*); sviluppare sistemi di mobilità intermodale inserendo, se non già previsti, terminali di piste ciclabili e parcheggi dotati di colonnine di ricarica di mezzi elettrici (sia biciclette che auto) da estendere anche sulla tratta Canosa-Spinazzola; integrazione del sistema informativo passeggeri basato sulle caratteristiche e frequenze del servizio, con un più articolato intervento di cartellonistica e comunicazione digitale, di modo che la ferrovia così modernizzata, diventi un'occasione di implementazione comunicazione turistico-culturale a favore dei residenti ma soprattutto come servizio attrattivo di turisti e visitatori; introduzione sulla tratta Canosa-Spinazzola di una tecnologia LRT (Light Rail Transit) con materiale rotabile diesel o bimodale diesel-elettrico; il superamento di criticità sulla tratta Canosa-Spinazzola all'intersezione con la SP. N. 2 (ex. SP 231, ex SS n. 98) "Ammodernamento della sezione stradale mediante demolizione e ricostruzione del ponte ferroviario al K. 68+200" (intervento in fase di inserimento nell'ambito dell'aggiornamento del Piano Attuativo Regionale dei Trasporti).

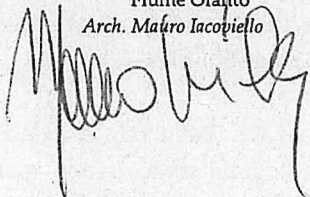
Come rappresentato in premessa la presente è resa per i soli profili di competenza connessa alla gestione provvisoria del Parco Naturale Regionale del Fiume Ofanto, circostanziata alla fase di cui all'art. 215 del D.Lgs. n. 50/2016, con particolare riguardo all'esplicita richiesta della scrivente Amministrazione di inquadrare il PFTE in epigrafe rispetto al ruolo svolto dalla linea ferroviaria Barletta Canosa di asse strategico per la mobilità lenta ed esperienziale del Parco Natarle Regionale e dell'intera area nord-barese Ofantina come "Treno dell'Archeologia e del Parco Regionale Naturale del fiume Ofanto".

Altre considerazioni per i profili di diversa competenza provinciale sono rimandati al procedimento di VIA.

Il Direttore del Parco Naturale Regionale

Fiume Ofanto

Arch. Mauro Iacoviello



Il Presidente della Provincia
Avv. Bernardo LODISPOTO

Firmato digitalmente da

**BERNARDO
LODISPOTO**

CN = LODISPOTO BERNARDO
C = IT