**Comune di Racale**

# PIANO URBANISTICO GENERALE

## VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA - VAS

## RAPPORTO AMBIENTALE

### ALLEGATO C

### RIFERIMENTI PER LA VALUTAZIONE DELLA COERENZA ESTERNA DEL PUG:

### PIANI E PROGRAMMI

# RAPPORTO AMBIENTALE

## ALLEGATO C

### RIFERIMENTI PER LA VALUTAZIONE DELLA COERENZA ESTERNA DEL PUG: PIANI E PROGRAMMI

dott. Daniele ERRICO
agronomo

Luglio 2018

COMUNE DI RACALE (LE)

**PIANO URBANISTICO GENERALE - PUG**

**VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA**

**RAPPORTO AMBIENTALE**


Pag.

**Quadro di riferimento programmatico** 4

**1. Pianificazione/programmazione regionale**

**1.1 Pianificazione territoriale e paesaggistica** 5

DRAG Documento Regionale di assetto generale

PPTR Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

**1.2 Piani di settore e programmazione** 15

PTA Piano di Tutela delle Acque

PEAR Piano energetico ambientale regionale

PRQA Piano regionale di qualità dell'aria

PRT Piano Regionale dei Trasporti

PRGRU Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani

**2. Pianificazione di Bacino** 20

PAI Piano di Assetto Idrogeologico

**3. Pianificazione di Area Vasta** 22

PSAV Piano Strategico Area Vasta Salento 2020

**4. Pianificazione Provinciale** 24

PTCP Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

## Quadro di riferimento programmatico

La Pianificazione e programmazione sovralocale costituisce il quadro di riferimento essenziale tanto per le scelte di pianificazione, quanto per il processo di valutazione ambientale strategica.
Nella procedura di VAS la definizione del quadro di riferimento programmatico è necessaria per lo svolgimento della valutazione della coerenza esterna del Piano, il cui scopo è quello di evidenziare l'assenza di conflitti o la possibilità di stabilire sinergie tra strumenti di pianificazione diversi.

Il presente Rapporto Ambientale prende in esame i seguenti piani:

### 1. Pianificazione/programmazione regionale

### 1.1 Pianificazione territoriale e paesaggistica

| | |
|---|---|
| DRAG | Documento Regionale di assetto generale |
| PPTR | Piano Paesaggistico Territoriale Regionale |

### 1.2 Piani di settore e programmazione

| | |
|---|---|
| PTA | Piano di Tutela delle Acque |
| PEAR | Piano energetico ambientale regionale |
| PRQA | Piano regionale di qualità dell'aria |
| PRT | Piano Regionale dei Trasporti |
| PRGRU | Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani |

### 2. Pianificazione di Bacino

| | |
|---|---|
| PAI | Piano di Assetto Idrogeologico |



### 3. Pianificazione di Area Vasta

| | |
|---|---|
| PSAV | Piano Strategico Area Vasta Salento 2020 |

### 4. Pianificazione Provinciale

| | |
|---|---|
| PTCP | Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale |

## 1. Pianificazione regionale

## A. Pianificazione territoriale e paesaggistica

### Documento Regionale di assetto Generale (DRAG)

Gli *Indirizzi criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei Piani Urbanistici Generali*, parte integrante del Documento Regionale di assetto Generale (DRAG), approvati definitivamente nell'agosto del 2007, delineano un modello di piano comunale profondamente innovato nelle forme, nei contenuti e nelle procedure, che nel complesso denotano un approccio nuovo nella pianificazione comunale, dove il territorio rappresentato nel piano, attraverso un denso e corposo apparato conoscitivo, è completamente diverso da quello rappresentato nel PRG di tradizione con funzione prevalentemente regolativa.
Si tratta di un nuovo strumento con il quale i comuni attuano i principi di autonomia e responsabilità nel definire e governare l'assetto futuro del territorio, dove assumono particolare importanza il sistema delle conoscenze e i quadri interpretativi, il rapporto tra parte strutturale e programmatica del piano e la necessità di relazionare le previsioni strategiche con le politiche territoriali per cogliere le opportunità offerte dagli strumenti di programmazione sovralocale.
Negli "Indirizzi" del DRAG il processo di elaborazione del Piano Urbanistico Generale si articola in due macro fasi che, con l'avvio del processo (atto di indirizzo), portano alla costruzione partecipata del Documento Programmatico Preliminare (DPP) e alla costruzione partecipata del Piano Urbanistico Generale (PUG).
Le fasi di elaborazione del nuovo strumento urbanistico vanno intese come tappe di una progressiva messa a sistema del patrimonio conoscitivo, delle idee sui futuri possibili, delle scelte su quelli desiderabili e perseguibili, fino alla costruzione del progetto di territorio che prende forma nel PUG.
Il **DPP è un documento di prima definizione degli obiettivi e dei criteri di impostazione progettuale del PUG**, costruiti in modo partecipato e condiviso, e contiene in una forma ancora preliminare, e quindi aperta a ulteriori approfondimenti e integrazioni, il sistema delle conoscenze e i quadri interpretativi del territorio e delle sue tendenze di trasformazione, secondo i criteri contenuti nella parte III degli "indirizzi" del DRAG.
I **quadri interpretativi** restituiscono una rappresentazione di sintesi dei **quadri conoscitivi** e sono finalizzati a denotare e individuare le regole di formazione storica e di riproduzione dei valori che interessano il patrimonio ambientale, territoriale, paesistico e socioeconomico che, come tali, richiedono necessari momenti di verifica con la comunità insediata.
Negli "indirizzi" viene richiesta una interpretazione critica dello stato di fatto del territorio e delle sue tendenze di trasformazione, dei caratteri dominanti e delle principali problematicità del territorio cui ancorare gli obiettivi e i criteri progettuali del PUG che vengono coerentemente definiti con quanto emerso dalle analisi e valutazioni effettuate nell'ambito della procedura di VAS che accompagna l'intero processo di pianificazione.
Particolare rilevanza, nei quadri interpretativi, assume l'individuazione delle **invarianti strutturali** e l'articolazione del territorio comunale in "**contesti territoriali**": urbani e rurali.
Le invarianti strutturali sono definite, negli "indirizzi" del DRAG, come "significativi elementi patrimoniali del territorio sotto il profilo storico-culturale, paesistico-ambientale e infrastrutturale (…) caratterizzati dalla stabilità e dalla non negoziabilità dei valori nel medio-lungo termine".
Le invarianti rappresentano quindi la struttura identitaria del territorio, quale esito dei processi di territorializzazione di lunga durata e individuano "i caratteri costitutivi e prestazionali dei beni patrimoniali che concorrono a definire le identità ambientali, territoriali e paesistiche e le regole generali di uso dei beni patrimoniali stessi, in quanto potenziali risorse" (Magnaghi, 2010). Le invarianti, caratterizzando l'identità di lunga durata dei luoghi, riguardano sistemi ambientali, bacini idrografici, sistemi costieri, reti ecologiche, paesaggi rurali e urbani storici, morfotipologie insediative, urbane e rurali, ecc..: caratteristica fondamentale delle invarianti è quella che spesso esse travalicano i confini amministrativi comunali rappresentando quegli elementi e quei sistemi che strutturano e identificano i territori di comuni vicini.
**La fase che porta alla elaborazione del DPP** si configura come strumento pre-progettuale che utilizza le invarianti e i contesti territoriali come categorie per orientare la costruzione dello scenario strategico, delineando la struttura del progetto di territorio che prenderà forma nel PUG.
Il PUG, ai sensi dell'art. 9 della L.R. 20/2001 e in stretta relazione con le conoscenze acquisite e i quadri interpretativi elaborati, articola i contenuti progettuali in "previsioni strutturali" e "previsioni programmatiche".

La **parte strutturale del PUG**, assumendo la valenza di statuto del territorio, anticipa e condiziona la costruzione della parte programmatica o strategico-operativa del piano.
Negli "indirizzi" del DRAG, la parte strutturale "*perseguirà gli obiettivi della salvaguardia e valorizzazione delle invarianti strutturali del territorio, così come definite nei quadri interpretativi maggiormente precisati, grazie agli esiti di ulteriori momenti di partecipazione rispetto a quelli maturati nel DPP; indicherà le grandi scelte di assetto di medio-lungo periodo costruite a partire dai contesti territoriali individuati; detterà indirizzi e direttive per le previsioni programmatiche e per la pianificazione attuativa*".
La **parte programmatica** "*conterrà gli obiettivi specifici e la disciplina delle trasformazioni territoriali e di gestione delle trasformazioni diffuse. In questa parte si indicheranno gli interventi coerenti con il livello strutturale e realisticamente realizzabili nel breve-medio periodo, in relazione ad attori e risorse disponibili e/o mobilitabili, da raccordarsi con la programmazione finanziaria comunale, e in particolare con le previsioni del Piano Triennale delle Opere Pubbliche*".

## Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

Il decreto legislativo 22 Gennaio 2004, n. 42, successivamente modificato con i D.lgs 156 e 157 del 2006, e 97/2008, all'art.135 prevede che i piani paesaggistici, al fine di tutelare e migliorare la qualità del paesaggio, definiscano previsioni e prescrizioni atte:

- al mantenimento delle caratteristiche, degli elementi costitutivi e delle morfologie dei beni sottoposti a tutela, tenuto conto anche delle tipologie architettoniche, nonché delle tecniche e dei materiali costruttivi;
- all'individuazione delle linee di sviluppo urbanistico ed edilizio compatibili con i diversi livelli di valore riconosciuti e con il principio del minor consumo del territorio, e comunque tali da non diminuire il pregio paesaggistico di ciascun ambito...;
- al recupero e alla riqualificazione degli immobili e delle aree compromessi o degradati, al fine di reintegrare i valori preesistenti, nonché alla realizzazione di nuovi valori paesaggistici coerenti ed integrati;
- all'individuazione di altri interventi di valorizzazione del paesaggio, anche in relazione ai principi dello sviluppo sostenibile.

Il Piano Paesaggistico previsto dal Codice si configura quindi come uno strumento avente finalità complesse (ancorché affidate a strumenti esclusivamente normativi), non più soltanto di tutela e mantenimento dei valori paesistici esistenti ma altresì di valorizzazione di questi paesaggi, di recupero e riqualificazione dei paesaggi compromessi, di realizzazione di nuovi valori paesistici.
Con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015, la Giunta Regionale ha approvato il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia.

## Elaborati del Piano

Il PPTR è composto dai seguenti elaborati:

1. Relazione
2. NTA
3. Atlante
4. Lo scenario strategico
5. Scheda degli ambiti paesaggistici
6. Sistema delle tutele
7. Rapporto ambientale
8. Allegati



## Norme Tecniche di Attuazione

Nella visione di un ruolo attivo del paesaggio, quale componente patrimoniale del processo di sviluppo socioeconomico, e dal momento che il Piano riguarda l'intero territorio regionale le Norme individuano diversi gradi e forme di cogenza riferite a sistemi e figure territoriali dotati di identità, struttura e caratteri.
Il Piano paesaggistico agisce, per la valorizzazione dei beni patrimoniali, attraverso:

a. la tutela attiva dei beni paesaggistici;
b. l'attivazione di regole statutarie per garantire, rispetto alle trasformazioni, la riproduzione del patrimonio e delle sue invarianti strutturali;
c. le procedure per l'attivazione dello scenario strategico con strumenti di governance allargata e di partecipazione che consentano di guidare strategicamente le politiche settoriali e urbanistiche verso la valorizzazione, la riqualificazione, il restauro, la riprogettazione del paesaggio attraverso forme della sua produzione sociale;
d. la territorializzazione del sistema normativo per ambiti territoriali-paesistici e figure territoriali attribuendo valore normativo alle interpretazioni identitarie e statutarie e agli obiettivi di qualità paesaggistica delle schede d'ambito.

In sintesi, per ciascuna categoria di beni le disposizioni normative si articolano in:

a. individuazione delle componenti con la identificazione dei beni paesaggistici di cui all'art.134 del Codice;
b. le definizioni nonché, ove occorra, i criteri identificativi e i riferimenti alle Tavole di Piano;
c. gli indirizzi (disposizioni che indicano ai soggetti attuatori gli obiettivi generali e specifici del PPTR da conseguire);
d. le direttive (disposizioni che definiscono modi e condizioni idonei a garantire la realizzazione degli obiettivi generali e specifici a livello regionale e gli obiettivi di qualità paesaggistica a livello degli ambiti da parte dei soggetti attuatori mediante i rispettivi strumenti di pianificazione o di programmazione).

## Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico

Per atlante del patrimonio si intende una struttura organizzativa del quadro conoscitivo del PPTR indirizzata a finalizzare il quadro stesso alla descrizione, interpretazione e rappresentazione identitaria dei molteplici e fortemente differenziati paesaggi della Puglia, e a stabilirne le regole statutarie di tutela e valorizzazione.
L'atlante è realizzato attraverso un impianto metodologico del quadro conoscitivo che consente di evidenziare, per l'intero territorio regionale, gli elementi patrimoniali che costituiscono l'identità paesaggistica della regione, interpretandoli come potenziali risorse per il futuro sviluppo del territorio.
Per salvaguardare il valore di esistenza degli elementi patrimoniali nei progetti di trasformazione vengono definite le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni storiche (invarianti strutturali), lo stato di conservazione e le condizioni di riproducibilità per le trasformazioni future (regole statutarie).
L'atlante del patrimonio ambientale, territoriale e paesaggistico si articola in tre fasi consequenziali:

- ***descrizioni analitiche***: un primo livello descrittivo che riguarda la definizione e l'elencazione dei dati di base e delle fonti utilizzate a vario titolo per la costruzione del quadro conoscitivo (dati, testi, carte storiche, iconografie, cartografie di base), dei quali si forniscono tutti gli elementi identificativi per il loro reperimento e uso classificati secondo le descrizioni strutturali di sintesi per le quali sono stati utilizzati;
- ***descrizioni strutturali di sintesi***: costituiscono un secondo livello di descrizione che comporta una selezione interpretativa e la rappresentazione cartografica di tematismi di base aggregati;
- ***interpretazioni identitarie e statutarie***: costituiscono un terzo livello di interpretazione e rappresentazione che sintetizza identità, struttura e regole statutarie dei paesaggi della Puglia.

| | | | | |
|---|---|---|---|---|
| 3. Atlante | 3.1 Descrizioni analitiche (elenco fonti utilizzate) | | | |
| | 3.2 Descrizioni strutturali di sintesi | Relazione | | |
| | | 13 Tavole: | 3.2.1 L'idrogeomorfologia | |
| | | | 3.2.2 La struttura ecosistemica | 3.2.2.1 Naturalità |
| | | | | 3.2.2.2 Ricchezza specie di fauna di interesse conservazionistico |
| | | | | 3.2.2.3 Ecological group |
| | | | | 3.2.2.4 Biodiversità specie vegetali |
| | | | 3.2.3 La valenza ecologica del territorio agro-silvo-pastorale regionale | |
| | | | 3.2.4 La struttura di lunga durata dei processi di territorializzazione | |
| | | | 3.2.5 La "Carta dei Beni Culturali" | |
| | | | 3.2.6 Le morfotipologie territoriali | |
| | | | 3.2.7 Le morfotipologie rurali | |
| | | | 3.2.8 Le morfotipologie urbane | |
| | | | 3.2.9 Articolazione del territorio urbano - rurale- silvo-pastorale - naturale | |
| | | | 3.2.10 Le trasformazioni insediative (edificato e infrastrutture) | |
| | | | 3.2.11 Le trasformazioni dell'uso del suolo agro-forestale | |
| | | | 3.2.12 La struttura percettiva e della visibilità | |
| | | | 3.2.13 I paesaggi costieri della Puglia | |
| | 3.3 Interpretazioni identitarie e statutarie | Relazione (con l'articolazione della regione in ambiti di paesaggio e figure territoriali) | | |
| | | 2 Tavole: | 3.3.1 I paesaggi della Puglia | |
| | | | 3.3.2 "Laudatio Imaginis Apuliae" (sintesi delle figure territoriali) | |

## Scenario Strategico

La visione progettuale del PPTR, consiste nel disegnare uno scenario di medio lungo periodo che si propone di mettere in valore in forme durevoli e sostenibili gli elementi del patrimonio identitario individuati nell'Atlante, elevando la qualità paesaggistica dell'intero territorio attraverso azioni di tutela, valorizzazione, riqualificazione e riprogettazione dei paesaggi della Puglia.
Lo Scenario, assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per

contrastare le tendenze in atto al degrado paesaggistico e costruire le precondizioni di un diverso sviluppo socioeconomico e territoriale fondato sulla produzione di valore aggiunto territoriale e paesaggistico.
Lo scenario non ha dunque valore direttamente regolativo, ma articola obiettivi, visioni e progetti che orientano un complesso sistema di azioni e di norme verso la realizzazione degli orizzonti strategici sullo sviluppo locale autosostenibile.
Lo Scenario contiene:
**Gli obiettivi generali e specifici dello scenario**
**I 5 progetti territoriali**
**I progetti integrati di paesaggi sperimentali** (in cui sono descritti i progetti pilota mediante schede sintetiche in cui vengono sintetizzati i progetti sperimentali già in fase di realizzazione)
**Le Linee Guida** (in forma di manuali, abachi, regolamenti, indirizzi e regole progettuali) come strumenti per buone pratiche progettuali, che descrivono i modi corretti per guidare le attività di trasformazione del territorio che hanno importanti ricadute sul paesaggio: l'organizzazione delle attività agricole, la gestione delle risorse naturali, la progettazione sostenibile delle aree produttive, e così via.
Lo scenario strategico è articolato a livello regionale in obiettivi generali, a loro volta articolati in obiettivi specifici, gli obiettivi generali e specifici insieme delineano la visione progettuale dello scenario strategico di medio lungo periodo.
Gli Obiettivi Generali del Piano danno luogo a Cinque Progetti Territoriali per il Paesaggio Regionale, di rilevanza strategica per il paesaggio regionale, finalizzati in particolare a elevarne la qualità e fruibilità, la cui attuazione è affidata a soggetti pubblici e privati.
I progetti riguardano l'intero territorio regionale ed interessano tutti gli 11 ambiti paesaggisti in cui si articola il territorio regionale e sono:
**a) La Rete Ecologica regionale**
**b) Il Patto città-campagna**
**c) Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce**
**d) La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri**
**e) I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici.**

4. LO SCENARIO STRATEGICO

| | | | |
|---|---|---|---|
| **4. Lo scenario strategico** | 4.1 **Obiettivi generali e specifici dello scenario** (relazione) | | |
| | 4.2 **Cinque progetti territoriali per il paesaggio della regione** (relazione e tavole) | *4.2.1 Rete ecologica* | *4.2.1.1 La rete della Biodiversità* |
| | | | *4.2.1.2 Schema direttore della Rete Ecologica Polivalente (REP)* |
| | | *4.2.2 Patto città campagna* | |
| | | *4.2.3 Sistema della mobilità dolce* | |
| | | *4.2.4 Valorizzazione e riqualificazione integrata dei paesaggi costieri* | |
| | | *4.2.5 Sistemi territoriali per la fruizione dei beni patrimoniali (CTS)* | |
| | | 4.2.6 Scenario di sintesi | |
| | 4.3 **Progetti integrati di paesaggi sperimentali** (Relazione contenente i progetti pilota) | 4.3.1 Mappe di Comunità ed Ecomusei della Valle del Carapelle | |
| | | 4.3.2 Mappe di Comunità ed ecomusei del Salento | |
| | | 4.3.3 Mappe di Comunità ed Ecomuseo di Valle d'Itria | |
| | | 4.3.4 Le porte del parco fluviale del fiume Ofanto, il Patto per la bioregione e il Contratto di fiume | |
| | | 4.3.5 Progetto di Corridoio Ecologico multifunzionale del fiume Cervaro | |
| | | 4.3.6 Valorizzazione del tratto pugliese del tratturo Pescasseroli-Candela | |
| | | 4.3.7 Recupero di un tratto del tratturo di Motta Montecorvino | |
| | | 4.3.8 Progetto di parco agricolo multifunzionale dei Paduli di San Cassiano | |
| | | 4.3.9 Conservatorio botanico "I Giardini di Pomona" (Cisternino): interventi di recupero, conservazione e valorizzazione dell'agro-biodiversità e del paesaggio | |
| | | 4.3.10 Progetti di copianificazione del piano del Parco Nazionale dell'Alta Murgia | 4.3.10.1 Progetto per una rete della mobilità lenta a servizio del territorio del Parco Nazionale |
| | | | 4.3.10.2 Recupero di Torre Guardiani in Jazzo Rosso in agro di Ruvo |
| | | 4.3.11 Progetti con la Provincia di Lecce di Riqualificazione delle voragini naturali e riqualificazione paesaggistica delle aree esterne e dei canali ricadenti nel bacino endoreico della valle dell'Asso per la fruizione a fini turistici | |
| | | 4.3.12 Bonifiche ambientali, recupero aree degradate di cave dismesse della provincia di Lecce | |
| | 4.4 **Linee guida regionali** | 4.4.1 Linee guida sulla progettazione e localizzazione di impianti di energie rinnovabili | |
| | | 4.4.2 Linee guida sulla progettazione e gestione di aree produttive paesisticamente e ecologicamente attrezzate (APPEA) | |
| | | 4.4.3 Linee guida per il patto città campagna: riqualificazione delle periferie e delle aree agricole periurbane | |
| | | 4.4.4 Linee guida per il restauro e il riuso dei manufatti in pietra a secco | |
| | | 4.4.5 Linee guida per la qualificazione paesaggistica e ambientale delle infrastrutture | |
| | | 4.4.6 Linee guida per il recupero, la manutenzione e il riuso dell'edilizia e dei beni rurali | |
| | | 4.4.7 Linee guida per il recupero dei manufatti edilizi pubblici nelle aree naturali protette | |
| | 4.5 **Obiettivi di qualità paesaggistica** (all'interno di ciascuna scheda d'ambito nella sez. C) | | |



## La Rete Ecologica Regionale:

Il progetto territoriale per il paesaggio regionale "La rete ecologica regionale" delinea in chiave progettuale,

secondo un'interpretazione multifunzionale e eco-territoriale del concetto di rete, un disegno ambientale di tutto il territorio regionale volto ad elevarne la qualità ecologica e paesaggistica.
Tale progetto persegue l'obiettivo di migliorare la connettività complessiva del sistema regionale di invarianti ambientali cui commisurare la sostenibilità degli insediamenti attraverso la valorizzazione dei gangli principali e secondari, gli *stepping stones*, la riqualificazione multifunzionale dei corridoi, l'attribuzione agli spazi rurali di valenze di rete ecologica minore a vari gradi di "funzionalità ecologica", nonché riducendo i processi di frammentazione del territorio e aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico regionale.

Il carattere progettuale della rete (che costituisce un sistema regionale di invarianti ambientali cui commisurare la sostenibilità dell'insediamento) è attuata a due livelli:

- il primo, sintetizzato nella Rete Ecologica della Biodiversità, che mette in valore tutti gli elementi di naturalità della fauna, della flora, delle aree protette, che costituisco il patrimonio ecologico della regione;
- il secondo, sintetizzato nello Schema direttore della Rete Ecologica Polivalente che, assumendo come base la Rete ecologica della biodiversità, assume nel progetto di rete in chiave ecologica i progetti del patto città campagna (ristretti, parchi agricoli multifunzionali, progetti CO2), i progetti della mobilità dolce (strade parco, grande spina di attraversamento ciclopedonale nord sud, pendoli, ecc.), la riqualificazione e la valorizzazione integrata dei paesaggi costieri (paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica, sistemi dunali, ecc.); attribuendo in questo modo alla rete ecologica un ruolo non solo di elevamento della qualità ecologica del territorio, ma anche di progettazione di nuovi elementi della rete a carattere multifunzionale.

## Il Patto città-campagna:

Il progetto, a partire dalle analisi sulle forti criticità delle urbanizzazioni contemporanee e dai processi di degrado dei paesaggi rurali dovuti ai processi di urbanizzazione della campagna e industrializzazione dell'agricoltura, risponde all'esigenza di elevare la qualità dell'abitare sia urbana che rurale con un progetto integrato fra politiche insediative e agrosilvopastorali, relativo alla riqualificazione dei paesaggi degradati delle periferie e delle urbanizzazioni diffuse, alla ricostruzione dei margini urbani; alla progettazione di cinture verdi periurbane e di parchi agricoli multifunzionali; a interventi di riforestazione urbana.
Il patto città campagna, il cui nome "patto" allude ad una profonda integrazione fra le politiche urbanistiche e le politiche agricole ridefinite nella loro valenza multifunzionale, disegna un territorio regionale in cui si percepisce con chiarezza il reticolo urbano, i suoi confini "verdi" le sue relazioni di reciprocità con il territorio rurale.
Gli elementi costitutivi del "Patto" sono la riformulazione, al margine dei nuovi confini dell'edificato, degli antichi "ristretti" che qualificavano di orti, frutteti e giardini i margini urbani delle città storiche; i parchi agricoli multifunzionali sia di valorizzazione di morfotipi rurali di pregio che possono riqualificare il rapporto fra città e campagna, sia di riqualificazione di aree metropolitane degradate; i parchi CO2, di riforestazione periurbana a fini di compensazione di zone industriali ad elevato degrado ambientale.
Il progetto territoriale regionale del "Patto città campagna" ha come obiettivo quello di restituire qualità ambientale e paesaggistica a entrambi i territori: a quello urbano definendone con chiarezza i margini, le funzioni e gli spazi pubblici che caratterizzano storicamente la città, elevandone la qualità edilizia e urbanistica; a quello rurale restituendogli specificità e proprietà di funzioni; superando un processo degenerativo che ha visto nell'urbanizzazione della campagna, la crescita del degrado di entrambi gli ambienti di vita, quello urbano e quello rurale.
Il progetto del Patto città campagna si è fondato nel PPTR su alcuni strumenti progettuali:

**La campagna del ristretto**: fascia di territorio agricolo intorno alla città che inviluppa con una greenbelt le sue frange periferiche. In essa si prevede la ricostruzione degli antichi "ristretti" (ricollocandoli ai limiti delle attuali periferie) come la riproposizione di un paesaggio agricolo ricco di relazioni con la città come in passato erano trattati i ristretti. I materiali che lo dovrebbero costruire sono le attività di agricoltura a servizio dei cittadini come gli orti sociali o i parchi suburbani, la produzione di prodotti ortofrutticoli per i mercati di prossimità; le fattorie didattiche, la raccolta diretta, la pet terapy, ecc., da riconnettere agli spazi aperti interclusi della città ("mani verdi sulla città"). Il ristretto è il luogo delle nuove porte dove segnare l'incontro tra la città e la campagna o dove larghi viali alberati potrebbero mostrare, come in passato, la transizione dal territorio aperto e agricolo a quello urbano.

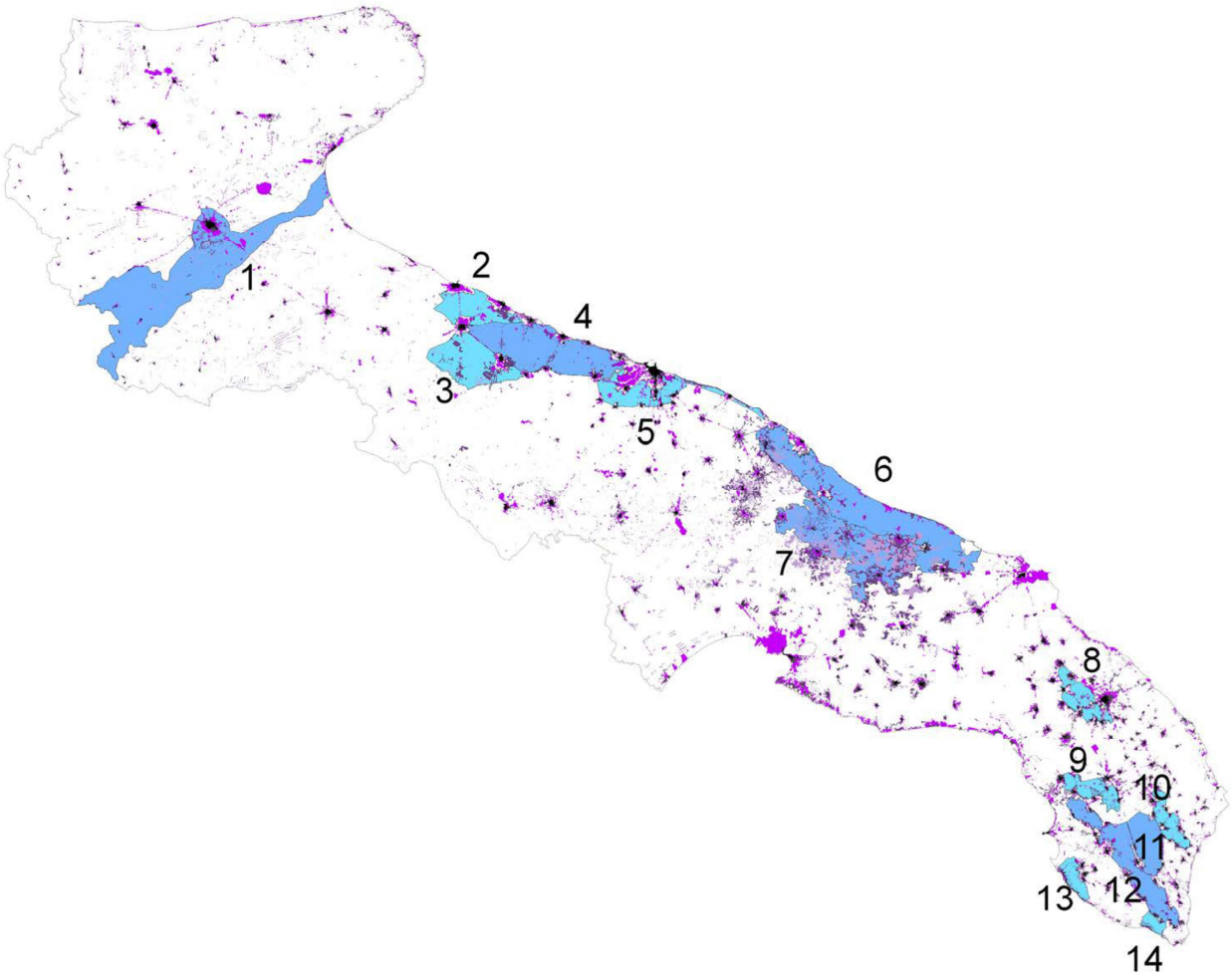
**I parchi agricoli multifunzionali:** proposta di territori periurbani più vasti del "ristretto" che mostrano una condivisione di intenti, a volte solo di progetto, a volte invece sociale perché insorge dal basso, per i modi in cui è condivisa dai suoi abitanti.
I parchi agricoli sono territori agro-urbani o agro-ambientali che propongono forme di agricoltura di prossimità che associa alle attività agricole le esternalità dell'agricoltura multifunzionale, quest'ultima produce, oltre ad agricoltura di qualità, salvaguardia idrogeologica, qualità del paesaggio, complessità ecologica e chiusura

locale dei cicli, fruibilità dello spazio rurale, valorizzazione dell'edilizia rurale diffusa e monumentale, attivazione di sistemi economici locali.
Rispetto ai caratteri dei diversi territori essi si configurano, nello scenario strategico del PPTR, come:

- parchi agricoli di valorizzazione se i territori sono aree agricole di pregio da tutelare e salvaguardare in relazione alle città di prossimità
- parchi agricoli di riqualificazione se i territori sono compromessi e degradati, in particolare nelle periferie metropolitane.

La scala del parco agricolo multifunzionale è intercomunale.

IL SISTEMA DEI PARCHI AGRICOLI DEL SALENTO:
8) Parco di riqualificazione della conurbazione di Lecce e della Valle della Cupa;
9) Parco di riqualificazione della conurbazione di Nardò-Galatina;
10) Parco di riqualificazione della conurbazione di Maglie e dei centri del Salento sud orientale;
11) Parco di valorizzazione de Li Paduli;
12) Parco di valorizzazione delle serre salentine;
13**) Parco di riqualificazione della campagna di Alliste-Racale-Taviano**;
14) Parco di riqualificazione di Morciano-Patù-Salve






**Il parco CO2:** è la proposta di forestazione urbana nelle aree produttive o industriali come aree per la compensazione ambientale. La proposta è quella di coprire con ampie superfici boscate le grandi aree a parcheggio, spazi aperti limitrofi alle aree industriali; realizzare barriere al rumore e alle polveri per proteggere i bordi edificati limitrofi o le alberature stradali, costruire fasce tampone sui margini delle lame che a volte lambiscono le aree industriali, in particolare in aree periurbane; il parco CO2, oltre a una funzione locale di mitigazione delle criticità ambientali, può avere funzioni collaterali (contribuire ad elevare la superficie boscata della Regione, contribuire alla produzione energertica da biomassa).

**La campagna urbanizzata:** costituisce la proliferazione di funzioni urbane decontestualizzate e disperse negli ultimi decenni nello spazio rurale (villette, capannoni, centri commerciali, ecc) a bassa densità, costitutiva dello sprawl urbano della città diffusa. Il PPTR affronta le forti criticità di questa forma di urbanizzazione proponendo di bloccare l'ulteriore occupazione di suolo agricolo, la rigenerazione dei tessuti per integrarli nel

contesto rurale oppure connetterli alla città purché diventino ecocompatibili. Azioni di mitigazione in chiave agro-ambientale possono essere attivate come misure di compensazione o come strategie paesaggiste di miglioramento della qualità e della visibilità dei contesti.

**La campagna abitata:** al contrario della campagna urbanizzata si tratta di diffusione di tessuti produttivi e abitativi legati al mantenimento di un rapporto con le attività agricole, mantenendo un forte legame funzionale fra città e campagna (modello fortemente presente ad esempio in Val d'Itria). Per questi territori il PPTR propone il mantenimento delle modalità di costruzione fisica e sociale del legame della comunità residenziale con le attività agro-silvopastorali; la protezione della qualità dell'insediamento agricolo diffuso, dotando di servizi e infrastrutture i borghi, sostenendo gli interventi sull'edilizia rurale e in pietra a secco, favorendo le attività agrituristiche;

**I paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica:** territori di transizione tra costa e mare, caratterizzati dalla presenza di rilevanti areali di naturalità e paesaggi rurali storici in via di estinzione. Un'agricoltura protettiva e agro-ambientale è proposta come alternativa alla cementificazione costiera.
Rispetto ai caratteri dei diversi territori essi si configurano come:

- Paesaggi Costieri ad Alta Valenza Naturalistica da Valorizzare se caratterizzati dalla presenza diffusa di naturalità e aree agricole di pregio in buono stato di conservazione.
- Paesaggi Costieri ad Alta Valenza Naturalistica da Riqualificare se caratterizzati dal prevalere di condizioni di degrado e compromissione degli elementi di naturalità e dei brani di paesaggi rurali storici presenti, spesso a causa di una disordinata espansione edilizia a specializzazione turistica.

**Il parco agroambientale costiero**: assume l'importante funzione di mantenere varchi aperti e segnare il ritmo paesaggistico delle città costiere. E' la campagna ad orti (frutteti, oliveti) costieri che si spinge fino alla fascia naturalistica della costa garantendo la continuità degli spazi aperti fra campagna e mare. L'intento è quello di valorizzare anche i paesaggi storici delle bonifiche come esemplari di una politica agricola produttiva e protettiva della costa. Una agricoltura protettiva e agro ambientale, è proposta come alternativa alla cementificazione costiera.

## Il sistema infrastrutturale per la Mobilità Dolce



Il progetto integrato di mobilità dolce nasce dall'esigenza di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova "geografia fruitivo-percettiva" dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali. A tal fine il piano individua una rete multimodale della mobilità lenta che assicuri la percorribilità del territorio regionale, lungo tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili o marittimi, che collegano nodi di interconnessione di interesse naturale, culturale e paesaggistico e attraversano e connettono, con tratte panoramiche e suggestive, i paesaggi pugliesi.
Il progetto ha lo scopo di rendere fruibili, sia per gli abitanti che per un turismo culturale e ambientale, escursionistico e enogastronomico, i paesaggi dell'intero territorio regionale, attraverso la promozione di una rete integrata di mobilità ciclopedonale, in treno, in battello, che recupera strade panoramiche, sentieri, tratturi, "pendoli" costieri, ferrovie minori, stazioni, attracchi portuali, strade e edifici di servizio dell'acquedotto pugliese; e che si connette, attraverso il progetto di nodi intermodali, alla grande viabilità stradale ferroviaria, aerea e navale. Il progetto si avvale di molti capitoli del Piano Regionale dei Trasporti, soprattutto per le parti relative al recupero dei tracciati ferroviari e delle stazioni minori e dei progetti di metro del mare.

**La rete paesaggistica integrata della mobilità lenta si compone dei seguenti progetti:**

- realizzazione di una rete di fruizione viaria di qualità che rappresenti la principale modalità di connessione e accesso visivo ai nuclei storici e al patrimonio paesaggistico regionale;
- realizzazione di una rete regionale integrata di collegamenti ciclopedonali e greenway, capace di connettere il sistema diffuso dei beni antropici e paesaggistici; da attuarsi attraverso la valorizzazione del potenziale di percorsi esistenti rappresentati: dai tratturi, dalle ferrovie dimesse, dalle strade di servizio e dalle linee di adduzione dell'acquedotto;
- realizzazione di un sistema portante del trasporto pubblico, sostenibile, di alta qualità paesaggistica e integrato, in corrispondenza delle stazioni ferroviarie, al trasporto privato su gomma, ai percorsi ciclo-pedonali regionali e ai collegamenti marittimi; da attuarsi attraverso la valorizzazione del patrimonio ferroviario costituito dalle stazioni ferroviarie minori e dalle linee ferroviarie locali che attraversano o lambiscono contesti di alto valore paesaggistico;
- realizzazione di un sistema di fruizione via mare dei centri costieri regionali; da attuarsi attraverso la valorizzazione degli approdi delle principali località turistiche, in quanto luoghi di accesso ai paesaggi costieri e di interscambio con le reti di terra;
- realizzazione di un sistema di corridoi ecologici multifunzionali di collegamento tra la costa e l'entroterra; da attuarsi attraverso la tutela attiva, la valorizzazione e la rinaturalizzazione dei principali fiumi, lame , gravine e valloni;

- realizzazione dell' integrazione tra tutte le modalità di spostamento che compongono la rete multimodale, privilegiando gli spostamenti ferroviari, ciclopedonali e marittimi; da attuarsi attraverso la valorizzazione e l'adeguamento delle stazioni ferroviarie e degli approdi, come luoghi di interscambio e accesso alle risorse paesaggistiche;
- realizzazione di un sistema di fruizione costiera sostenibile e di alta qualità paesaggistica, da attuarsi attraverso la valorizzazione o riqualificazione delle infrastrutture costiere esistenti (strade, ferrovia, stazioni e approdi);
- realizzazione di un sistema di corridoi paesaggistici multimodali trasversali che costituiscano il principale accesso (fruitivo e visuale) alla costa; da attuarsi attraverso la valorizzazione del sistema di strade di collegamento tra le marine costiere e i centri sub-costieri e la realizzazione di percorsi multimodali integrati (ferrovia, bus-navetta, percorso ciclabile, metrò-mare) e di parcheggi scambiatori in corrispondenza delle marine;
- riqualificazione dell'integrità e riconoscibilità degli ingressi e dei fronti urbani del sistema dei nuclei storici, da attuarsi attraverso la riqualificazione dei viali storici di accesso alle città.

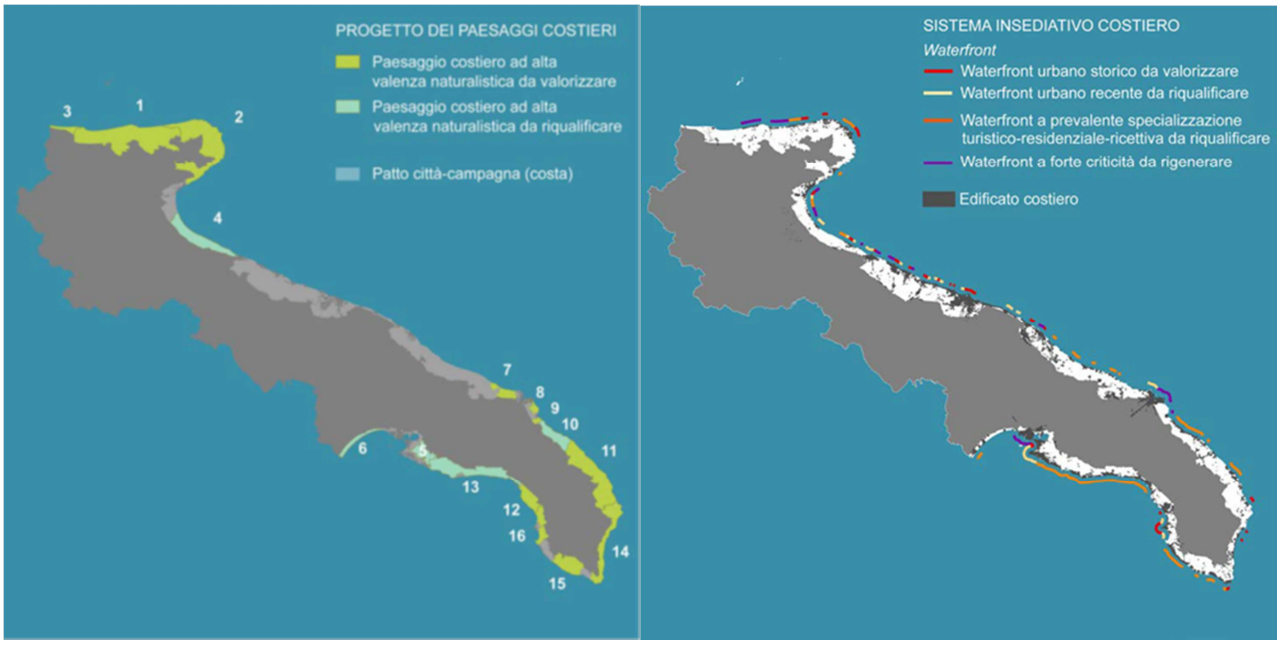
### La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri

Assume il sistema costiero come elemento di grande rilevanza patrimoniale e strategica per il futuro socioeconomico della Puglia. Ha lo scopo duplice di bloccare i processi di degrado dovuti alla pressione turistica concentrata a ridosso della costa e di valorizzare l'immenso patrimonio (urbano, naturalistico, rurale, paesaggistico) ancora presente, sia nel sistema costiero che nei suoi entroterra.
Rispetto al Piano regionale delle coste, che fa riferimento alla striscia sottile delle aree di pertinenza demaniale, il Progetto muove dall'assunto che un approccio efficace al problema della perdita di caratteri identitari e banalizzazione paesaggistica ed ecologica dei paesaggi costieri pugliesi debba basarsi su una definizione "profonda" della costa, ben più ampia della fascia dei 300 m sancita dalla legge Galasso.
L'obiettivo di contrastare l'attuale tendenza ad un'organizzazione lineare e cementificata della linea di costa, fatta di residenze e attrezzature turistiche disabitate per gran parte dell'anno, implica l'assunzione del concetto di "zona costiera" come fascia di transizione tra mare-costa-entroterra, come ambito relazionale che comprenda territori di larghezza e profondità variabili in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali, delle diverse storie dei territori costieri, per poter attivare progetti di decongestionamento funzionale e insediativo che valorizzino appieno il patrimonio, urbano, infrastrutturale, rurale e naturalistico degli entroterra costieri.



Il progetto territoriale dunque integra su questa fascia costiera, tutti gli altri progetti territoriali di paesaggio, attraverso interventi articolati sui water front urbani, sui sistemi dunari, sulle zone umide, sull'agricoltura, sulle urbanizzazioni periferiche, sui paesaggi ad alta valenza naturalistica, sui collegamenti infrastrutturali con gli entroterra costieri, sulla navigabilità dolce ed individua sedici Paesaggi Costieri ad Alta Valenza Naturalistica come campo di attuazione del set di sei Obiettivi Operativi che, declinati in azioni e progetti, territorializzano e specificano sulla costa l'obiettivo generale di salvaguardia, valorizzazione, riqualificazione o ricostruzione di paesaggi degradati indicati dall'art. 143 del Codice dei Beni Culturali e del paesaggio.

I Paesaggi Costieri ad Alta Valenza Naturalistica si suddividono in due categorie, sulla base del trattamento progettuale per essi previsto:
- **Paesaggi Costieri ad Alta Valenza Naturalistica da Valorizzare**, caratterizzati dal prevalere (anche se non in assoluto) di elementi di naturalità e porzioni di paesaggio rurale storico in buono stato di conservazione che necessitano di essere valorizzati attraverso un insieme coordinato ed integrato di azioni, politiche e progetti specifici;
- **Paesaggi Costieri ad Alta Valenza Naturalistica da Riqualificare**, caratterizzati dal prevalere (anche se non in assoluto) di condizioni di degrado e compromissione degli elementi di naturalità e dei brani di paesaggi rurali storici presenti, spesso a causa di una sregolata espansione edilizia costiera a specializzazione turistico-balneare.




In primo luogo si tratterà di salvaguardare e valorizzare le aree inedificate di maggior pregio naturalistico ancora presenti lungo la costa pugliese, prevedendo ove necessario interventi di riqualificazione e interventi ricostruttivi con metodi e tecniche dell'ingegneria naturalistica e dell'architettura del paesaggio.
Il fine ultimo consiste nel creare una cintura costiera di spazi aperti ad alto grado di naturalità per il potenziamento della resilienza ecologica dell'ecotono costiero (ripristino dei sistemi naturali di difesa dall'erosione e dall'intrusione salina e dei meccanismi naturali di ripascimento degli arenili), e per il potenziamento delle connessioni e della connettività ecologica tra costa ed entroterra.

## B. Piani di settore

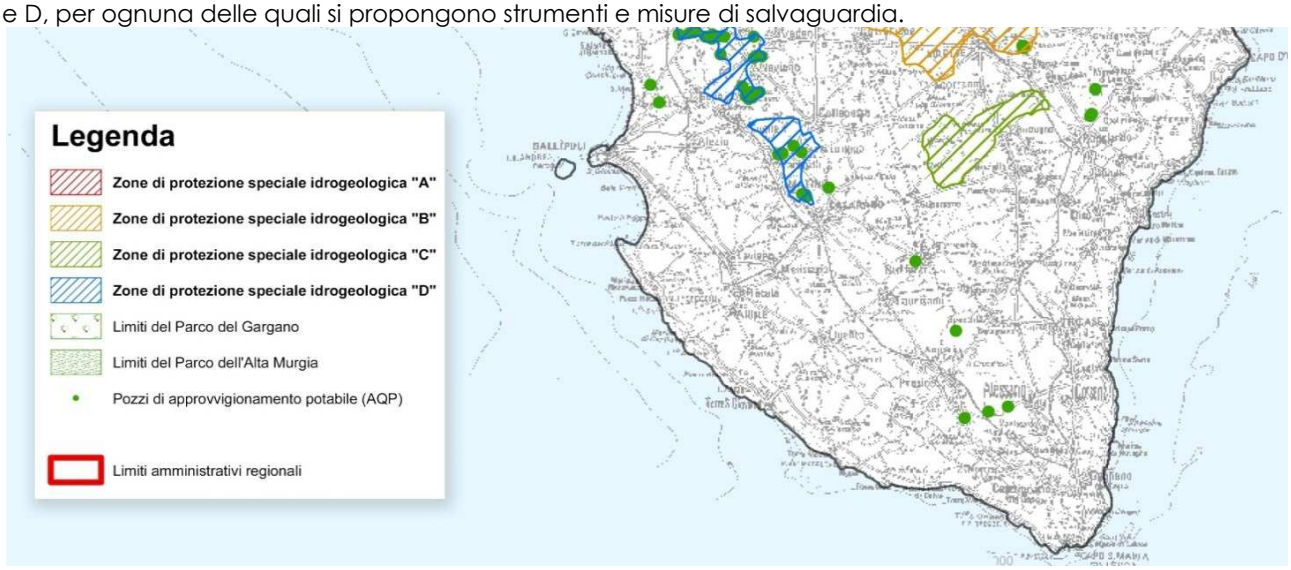
## Piano di tutela delle acque (PTA)

### Stato di attuazione

Il Piano di Tutela delle Acque è stato adottato con Deliberazione della Giunta Regionale 19 giugno 2007, n. 883, successivamente approvato con Delibera di Giunta Regionale 4 agosto 2009, n. 1441 e con Delibera del Consiglio della Regione Puglia n. 230 del 20.10.2009.

### Natura e finalità

Si tratta di un piano di settore, introdotto nella normativa italiana dal D. Lgs. 152/1999 recante "Disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento", attualmente sostituito dal D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale".
Il Piano si configura come strumento di pianificazione regionale e rappresenta un piano stralcio di settore del Piano di Bacino, le cui disposizioni hanno carattere immediatamente vincolante per le amministrazioni e gli enti, pubblici e privati.
È finalizzato alla tutela qualitativa e quantitativa delle acque superficiali, marine costiere e sotterranee. Il Piano introduce, tra l'altro, il concetto di "tutela integrata" delle risorse idriche, come tutela sinergica degli aspetti qualitativi e quantitativi.
Il "Progetto di Piano di tutela delle acque" ,oltre ad una breve descrizione dei bacini idrografici e dei corpi idrici superficiali e sotterranei, riporta una stima degli impatti causati dalle attività antropiche su qualità e quantità dei corpi idrici nonché possibili misure e possibili programmi per la prevenzione e la salvaguardia delle zone interessate. Viene data una prima definizione di zonizzazione territoriale, per l'analisi dei caratteri del territorio e delle condizioni idrogeologiche, definendo 4 zone di protezione speciale idrogeologica, A, B, C e D, per ognuna delle quali si propongono strumenti e misure di salvaguardia.




*Piano di Tutela delle Acque – Zone di protezione speciale idrogeologica*

### Obiettivi

1. prevenire e ridurre l'inquinamento e attuare il risanamento dei corpi idrici inquinati;
2. conseguire il miglioramento dello stato delle acque;
3. perseguire usi sostenibili e durevoli delle risorse idriche, con priorità per quelle potabili;
4. mantenere la capacità naturale di autodepurazione dei corpi idrici, nonché la capacità di sostenere comunità animali e vegetali ampie e ben diversificate;
5. mitigare gli effetti delle inondazioni e della siccità;
6. impedire un ulteriore deterioramento, proteggere e migliorare lo stato degli ecosistemi acquatici, degli ecosistemi terrestri e delle zone umide direttamente dipendenti dagli ecosistemi acquatici sotto il profilo del fabbisogno idrico.

### Previsioni per l'area oggetto di intervento

*La fascia costiera del territorio comunale di Racale è individuato dal PTA della Regione Puglia come "**Area interessata da contaminazione salina**".*
Per tali aree il PTA sospende il rilascio di nuove concessioni per il prelievo di acque dolci di falda da utilizzare a fini irrigui o industriali ad eccezione di quelle da utilizzare per usi pubblici o domestici.

## Piano energetico ambientale regionale (PEAR)

### Stato di attuazione

Il piano è stato adottato con Delibera di Giunta Regionale n. 827 del 08-06-07.

### Natura e finalità

Il Piano Energetico Ambientale Regionale (PEAR) contiene indirizzi e obiettivi strategici in campo energetico in un orizzonte temporale di dieci anni e vuole costituire il quadro di riferimento per i soggetti pubblici e privati che, in tale campo, assumono iniziative nel territorio della Regione Puglia.

### Obiettivi

• Operare una spinta vigorosa verso la produzione da fonti rinnovabili, ponendosi l'obiettivo del raggiungimento in dieci anni del 18% di produzione di energia da rinnovabile;
• diversificare il mix energetico con strumenti ed azioni distribuiti atti a favorire tutti i campi del rinnovabile eolico, biomasse, solare termico e fotovoltaico;
• diminuire l'utilizzo del carbone e dell'olio combustibile, mirando ad una progressiva sostituzione con il vettore gas;
• favorire la mobilità sostenibile;
• raggiungere la crescita zero dei consumi e delle emissioni rispetto alla quota attuale, anche a fronte di aumenti di insediamenti e relativa volumetria;
• potenziare gli strumenti amministrativi considerati necessari per il contenimento degli usi finali dell'energia.

### Previsioni per l'area oggetto di intervento

Il Piano non prevede interventi specifici o una normativa cogente per l'area oggetto del PUG, ma può costituire un importante riferimento per elevare la qualità ecologica degli insediamenti.



## Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA)

### Stato di attuazione

Il Piano, già adottato con deliberazioni di Giunta Regionale n. 328 dell'11 marzo 2008 e n. 686 del 6 maggio 2008, è stato emanato con Regolamento Regionale n. 6 del 21 maggio 2008 pubblicato nel Bollettino Ufficiale della Regione Puglia n. 84 del 28 maggio 2008. Attualmente è in corso l'aggiornamento del citato Piano Regionale di Qualità dell'Aria (PRQA), per l'adeguamento al D.Lgs. n.155 del 2010.

### Natura e finalità

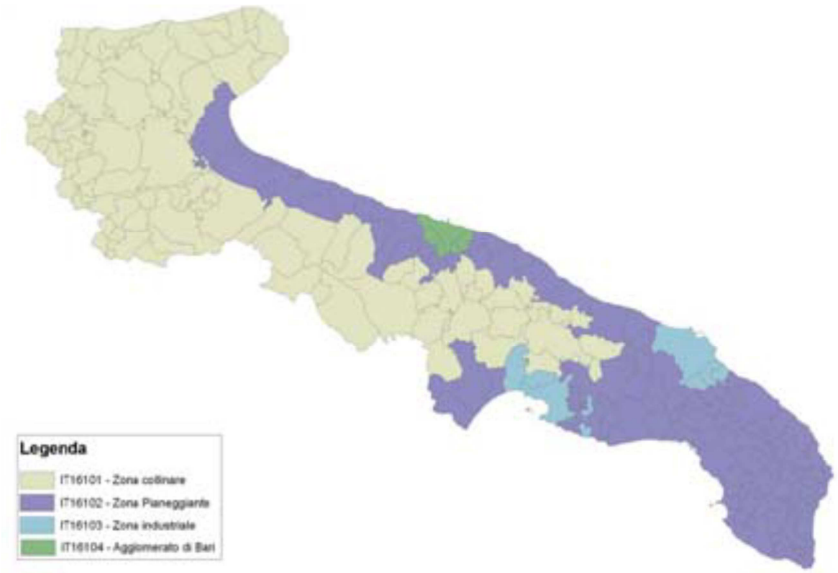
Il PRQA è stato redatto in conformità alle recenti disposizioni normative nazionali e comunitarie che assegnano alle Regioni competenze in materia di monitoraggio della qualità dell'aria e della pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazioni superiori ai valori limite.

### Obiettivi

L'obiettivo generale del PRQA è quello di conseguire il rispetto dei limiti di legge per quegli inquinanti – PM10, NO2, Ozono – per i quali, nel periodo di riferimento per la redazione del piano, sono stati registrati superamenti nel territorio regionale.

### Previsioni per l'area oggetto di intervento

La nuova disciplina stabilisce che nel territorio regionale siano individuati gli agglomerati, sulla base dell'assetto urbanistico, della popolazione residente e della densità abitativa e successivamente le altre zone, individuate principalmente sulla base del carico emissivo, delle caratteristiche orografiche e meteo-climatiche e del grado di urbanizzazione del territorio. La finalità è quella di individuare aree contraddistinte da omogeneità degli aspetti predominanti.




*Zonizzazione preliminare del territorio regionale nell'ambito dell'aggiornamento del Piano regionale di Qualità dell'Aria*

Nell'ambito del progetto preliminare di zonizzazione del territorio regionale, come evidente nell'immagine riportata, sono state individuate:

- la zona collinare
- la zona pianeggiante (tutto il Salento)
- l'agglomerato di Bari
- e la zona industriale.



## Piano regionale dei trasporti (PRT)

### Stato di attuazione

Il piano regionale dei trasporti (PRT) della Regione Puglia è il documento programmatico (LR 16/2008) volto a realizzare sul territorio regionale un sistema di trasporto delle persone e delle merci globalmente efficiente, sicuro, sostenibile e coerente con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali e sovraregionali, in armonia con gli indirizzi comunitari in materia di trasporti, con gli obiettivi del piano generale dei trasporti e delle linee guida del piano generale della mobilità e con le proposte programmatiche concertate in sede di Conferenza delle regioni e Coordinamento delle regioni del Mezzogiorno.
Il PRT è articolato secondo le modalità del trasporto, tra loro integrate, e definisce:

- l'assetto attuale del sistema regionale dei trasporti con le rilevate criticità nonché le sue prospettive di evoluzione in relazione alle dinamiche in atto a livello regionale e al contesto nazionale e sovranazionale;
- gli obiettivi e le strategie d'intervento sul sistema multimodale dei trasporti in raccordo con gli altri strumenti di pianificazione territoriale generale e settoriale;
- le linee di intervento che includono i riferimenti alla riorganizzazione dei servizi e alla gerarchia delle reti infrastrutturali, nonché i criteri di selezione delle priorità di intervento, relative a trasporto stradale, trasporto ferroviario, trasporto marittimo, trasporto aereo, intermodalità dei passeggeri,
- intermodalità delle merci e servizi minimi di cui al decreto legislativo 19 novembre 1997, n. 422

Il processo di pianificazione regionale dei trasporti prevede un Piano Direttore, il PRT, da attuarsi attraverso Piani Attuativi (per ciascuna modalità di trasporto e, attraverso ulteriori piani di settore, per merci e logistica da un lato e servizi di trasporto pubblico dall'altro); il processo viene infine completato dallo strumento degli Studi di Fattibilità, primo stadio della progettazione, elaborati su specifici temi e interventi previsti dal PRT e/o dai Piani Attuativi.

*Piano Attuativo 2009-2013 - Schema del processo di pianificazione regionale dei trasporti*

## Natura e finalità

La redazione del Piano Attuativo 2015-2019 ha rivestito carattere di urgenza, sia perché tali piani rappresentano strumenti fondamentali per le politiche regionali in materia di mobilità, sia perché costituiscono condizionalità ex ante per l'accesso ai fondi strutturali del nuovo ciclo di programmazione 2014-2020, sempre in materia di infrastruttura per la mobilità, e per l'accesso al fondo nazionale sul trasporto pubblico locale.

I macro obiettivi che si pone il piano sono sintetizzabili in:

- Valorizzare il ruolo della regione nello spazio Euromediterraneo con particolare riferimento all'area Adriatico-Ionica e potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN-T
- Promuovere le relazioni con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socioeconomico
- Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.

Analogamente al PA 2009-2013 gli indirizzi di intervento vengono elaborati per modalità di trasporto (stradale, ferroviario, marittimo, aereo), classificando gli interventi in tre categorie principali e a loro volta suddividendoli in sottoinsiemi in base alla maturità economica e all'orizzonte di attuazione (entro o successivamente al 2020), così come evidenziato nella tabella sottostante:

| | Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013 | Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013 | Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamento previsto entro il 2020 | Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione - attuazione prevista entro il 2020 | Interventi in corso di progettazione/ realizzazione - completamento previsto oltre il 2020 | Interventi da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione preliminare - attuazione prevista oltre il 2020 |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | X | | X | | | |
| | X | | | | X | |
| | X | | | X | | |
| | X | | | | | X |
| | | X | X | | | |
| | | X | | X | | |
| | | X | | | | X |

*Classificazione degli interventi previsti dal PA 2015-2019*

## Previsioni per l'area oggetto di intervento

Per l'area in esame non vi sono specifiche previsioni per le diverse tipologie di trasporto.

TRASPORTO STRADALE

*Piano Attuativo 2015-2019 – Progetto del trasporto stradale*

TRASPORTO FERROVIARIO

*Piano Attuativo 2015-2019 – Progetto del trasporto stradale*



TRASPORTO MARITTIMO

*. Piano Attuativo 2015-2019 – Progetto del trasporto marittimo*

TRASPORTO AEREO

*Piano Attuativo 2015-2019 – Progetto del trasporto aereo*

### Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani (PRGRU)

#### Stato di attuazione

Il Piano è stato adottato deliberazione della Giunta Regionale n. 959/2013 e approvato con deliberazione del Consiglio Regionale 8 ottobre 2013, n.204.

#### Obiettivi

Il PRGRU costituisce lo strumento operativo attraverso cui la Regione Puglia attua quanto previsto dalla normativa nazionale in materia ambientale.
L'obiettivo strategico del Piano consiste nell'accelerazione del raggiungimento degli obiettivi di raccolta differenziata e il miglioramento della qualità dei rifiuti intercettati per una più efficiente filiera del riciclaggio e del recupero.

Obiettivi generali del Piano:
- O1: Riduzione della produzione di rifiuti (riduzione del 10% sull'intero territorio pugliese per il quinquennio 2013-2017, con una produzione pro-capite obiettivo di 500 kg/ab. anno);
- O2: Definizione dei criteri generali di localizzazione di impianti di gestione dei rifiuti solidi urbani (per ogni tipologia di impianto il Piano fissa i criteri di localizzazione, articolati tra escludente, penalizzante e preferenziale);
- O3: Accelerazione del raggiungimento degli obiettivi di raccolta differenziata, riciclaggio e recupero (65% di Raccolta differenziata entro il 2015; avvio entro il 2015 della Rd almeno per carta, metalli, plastica e vetro)
- O4: Rafforzamento della dotazione impiantistica a servizio del ciclo integrato (attraverso la realizzazione di nuovi impianti di compostaggio e la riconversione degli impianti pubblici di biostabilizzazione in impianti di compostaggio; implementare l'impiantistica per il trattamento delle frazioni secche da RD);
- O5: Valutazione delle tecnologie per il recupero energetico dei combustibili solidi secondari derivanti dai rifiuti urbani;
- O6: Razionalizzazione dei costi del ciclo integrato di trattamento dei rifiuti.



#### Previsioni per l'area oggetto di intervento

Il Piano non prevede specifiche previsioni per il territorio di riferimento del PUG.

## 2. Pianificazione di Bacino

### Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia il 30 Novembre 2005 ha deliberato il provvedimento di approvazione del Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), pubblicato sul B.U.R.P. n. 15 del 02 febbraio 2006.
Il PAI rappresenta un primo stralcio di settore funzionale del Piano di Bacino di cui alla ex Legge 183 del 1989, "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo", successivamente abrogata e sostituita dal DLgs n.152 del 2006, "Norme in materia ambientale".
Il Piano per l'Assetto Idrogeologico si pone come **obiettivo generale** la costruzione di una quadro conoscitivo del territorio di competenza dell'Autorità di Bacino, con particolare riferimento alle caratteristiche morfologiche, geologiche ed idrologiche.

Gli **obiettivi specifici** sono invece sintetizzabili in:

- Sistemazione, conservazione e recupero del suolo nei bacini idrografici, con interventi idrogeologici, idraulico-forestali, idraulico-agrari compatibili con i criteri di recupero naturalistici;
- Difesa e consolidamento dei versanti e delle aree instabili, nonché la difesa degli abitati e delle infrastrutture contro i movimenti franosi e gli altri fenomeni di dissesto
- Riordino del vincolo idrogeologico
- Difesa, sistemazione e regolazione dei corsi d'acqua
- Svolgimento funzionale dei servizi di polizia idraulica, di piena e di pronto intervento idraulico, nonché della gestione degli impianti

Le **finalità** innanzi richiamate sono perseguite mediante:

- La definizione del quadro del rischio idraulico ed idrogeologico in relazione ai fenomeni di dissesto
- L'adeguamento degli strumenti urbanistico-territoriali
- L'apposizione di vincoli, l'indicazione di prescrizioni, l'erogazione di incentivi e l'individuazione delle destinazioni d'uso del suolo più idonee in relazione al diverso grado di rischio
- L'individuazione di interventi finalizzati al recupero naturalistico ed ambientale, nonché alla tutela ed al recupero dei valori monumentali ed ambientali presenti
- L'individuazione di interventi su infrastrutture e manufatti di ogni tipo, anche edilizi, che determino rischi idrogeologici, anche con finalità di rilocalizzazione
- La sistemazione dei versanti e delle aree instabili a protezione degli abitati e delle infrastrutture con modalità di intervento che privilegino la conservazione ed il recupero delle caratteristiche naturali del terreno
- La difesa e la regolazione dei corsi d'acqua, con specifica attenzione alla valorizzazione delle naturalità dei bacini idrografici
- Il monitoraggio dello stato dei dissesti

Nel contempo l'Autorità di Bacino della Puglia ha perimetrato le aree soggette a rischio idrogeologico suddivise in aree soggette a pericolosità idraulica, aree soggette a pericolosità da frana e relative aree a rischio, stabilendo per ciascuna Disposizioni Generali, Misure di Mitigazione e Interventi consentiti, questi ultimi differenziati in funzione della classificazione dell'area (art.7 per le aree A.P. – art.8 per le aree M.P. – art.9 per le aree B.P.).

Per la **pericolosità idraulica** si distinguono:

- AP: aree ad Alta Probabilità di inondazione;
- MP: aree a Moderata Probabilità di inondazione;
- BP: aree a Bassa Probabilità di inondazione.

Per la **pericolosità da frana** il PAI prevede:

- PG3: aree a Pericolosità da frana molto elevata;
- PG2: aree a Pericolosità da frana elevata;
- PG1: aree a Pericolosità da frana media e moderata

Le **aree a rischio** sono suddivise in:

- R4: Aree a Rischio Molto Elevato;
- R3: Aree a Rischio Elevato;
- R2: Aree a Rischio Medio;
- R1: Aree a Rischio Moderato.

**Le disposizioni di tutela vanno recepite e introdotte negli strumenti di governo del territorio (art.20 delle N.T.A.).**



E' possibile inoltre istruire procedure di integrazione e modifica del quadro conoscitivo del PAI, secondo quanto previsto dall'art. 24 delle N.T.A. Le modiche al PAI, promosse dalle amministrazioni locali interessate o finanche da portatori di interesse privati, sono approvate dal Comitato Istituzionale su proposta del Segretario Generale, previo parere del Comitato Tecnico. Gli approfondimenti del quadro conoscitivo compiuti dalle amministrazioni competenti ai fini dell'adeguamento di cui all'art. 20 devono invece essere trasmessi all'Autorità di Bacino che si esprime con parere vincolante. Il parere favorevole dell'Autorità di Bacino costituisce presupposto necessario per l'adozione dell'atto di adeguamento dello strumento di governo del territorio.

**Le aree a pericolosità geomorfologica e idraulica perimetrate dal PAI nel comune di Racale saranno oggetto di ulteriore esame da parte dell'AdB nella conferenza di copianificazione prevista per l'aggiornamento del PUG.**

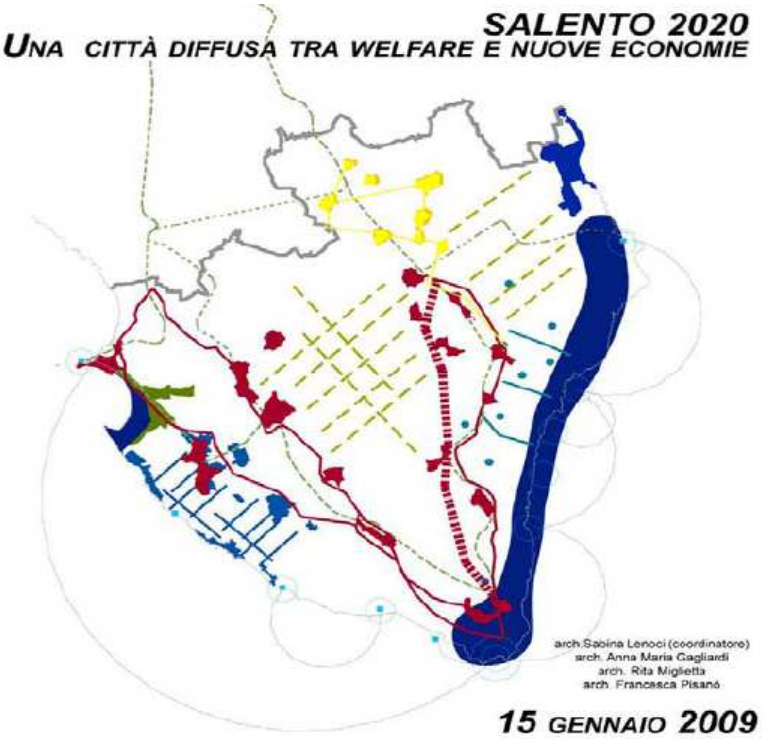
## 3. Pianificazione di Area Vasta

### Piano Strategico Area Vasta Salento 2020 (PSAV)

A seguito della Delibera CIPE n. 20/2004 "Ripartizione delle risorse per interventi nelle Aree sottoutilizzate – Rifinanziamento Legge n. 208/1998 Periodo 2004-2007 (Legge Finanziaria 2004)", le Regioni risultavano assegnatarie di risorse per il finanziamento di interventi da attuare nelle Città e Aree metropolitane in realizzazione del Programma di accelerazione previsto dalla Legge Finanziaria 2004, art.4, comma 130. D'altro canto la stessa Regione Puglia avviava una procedura negoziata finalizzata a interventi di pianificazione e progettazione innovativa e investimenti immateriali destinati alle aree urbane, in particolare il Comune di Casarano, in qualità di Comune Capofila di un raggruppamento di 13 Comuni del Sud Salento, presentava contestualmente in data 09 maggio 2005, il Progetto di candidatura "Salento 2020. Piano Strategico e Piano Urbano di Mobilità".

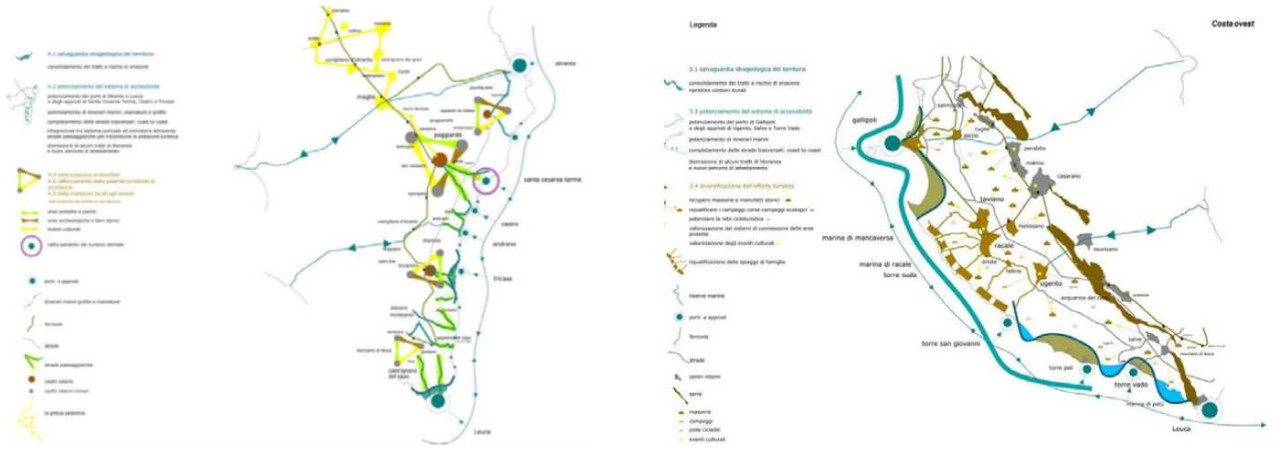
Il Piano Strategico dell'Area Vasta Sud Salento approvato dalla Regione Puglia con D.G.R. n. 1019 del 21 luglio 2005, nasce dal progetto di candidatura "Salento 2020. Piano Strategico e Piano Urbano di Mobilità" e si estende ai 66 governi locali del Sud Salento, ricoprendo quasi tutta l'area dell'antica Terra d'Otranto e comprendendo il Comune di Castrignano del Capo.

Con la D.G.R. n. 1072 del 4 luglio 2007 la Regione Puglia approvava le "Linee Guida per la pianificazione strategica territoriale di Area Vasta" redatte dal Nucleo di Valutazione e Verifica degli Investimenti Pubblici, per essere da supporto al processo di pianificazione strategica regionale.




*La Vision del Piano Strategico di Area Vasta Salento 2020*





*La diversificazione dell'offerta turistica della costa est (a sinistra) e la polarizzazione dell'offerta turistica per la costa ovest (a destra) interpretata dalla Vision del Piano Strategico di Area Vasta Salento 2020*

La costituzione del Piano prende forma da un progetto condiviso di sviluppo, analizza i caratteri fondamentali della pianificazione strategica sovracomunale e integra i percorsi già sviluppati nei Progetti Integrati, tali da connettere identità, eccellenze, punti di forza e di debolezza, individuando nelle risorse territoriali la loro condivisione e il loro sviluppo.

La stesura del Piano Strategico mette in evidenzia già da subito il buon grado di partecipazione del partenariato istituzionale e socio-economico, articolando gli obiettivi generali e specifici dei diversi settori del Piano che mirano ad elevare l'innovazione, la qualità dei territori, la società dell'informazione e le conoscenze territoriali.
Gli assi principali individuati dal Piano Strategico di Area Vasta "Salento 2020" riguardano sostanzialmente otto assi, ovvero:

Asse I: Identità e Patrimonio culturale;
Asse II: Capitale umano ed economia della conoscenza;
Asse III: Crescita economica e qualità del lavoro;
Asse IV: Società dell'informazione e dell'ICT;
Asse V: Welfare locale;
Asse VI: Territorio e sviluppo ecocompatibile locale;
Asse VII: Governance locale e partecipazione;
Asse VIII: Trasporto e reti di comunicazione.

Il Piano Strategico di Area Vasta Salento 2020 persegue la promozione di reti e alleanze tra le diverse città salentine e il suo territorio, costituendo patti integrati tra gli attori istituzionali, sociali e economici e individuando strategie di sviluppo locale. La sua Vision è così strutturata:
Una città diffusa tra welfare e nuove economie

- Il sistema costiero rappresentato dalla risorsa mare e dai paesaggi retrocostieri
- La dorsale produttiva individuata dalla rete commerciale tra i principali centri urbani di collegamento
- Il paesaggio della contemporaneità che mostra la connessione tra diverse parti del territorio, del paesaggio agricolo e del sistema infrastrutturale.

Con l'approvazione del Programma Operativo FESR 2007-2013 la Regione Puglia con D.G.R. n.146 del 12 febbraio 2008 a seguito della decisione CE n. C/2007/5726 del 20/11/2007, all'interno del quale viene esaltato il ruolo svolto dai processi di pianificazione strategica di Area Vasta vengono finanziati Piani Strategici finalizzati alla valorizzazione delle reti urbane, all'individuazione di una visione comune di sviluppo a breve e medio termine, alla promozione di nuove modalità di governo associato del territorio, nonché all'individuazione di opere strategiche da realizzare.
La Regione Puglia successivamente decide di finanziare nell'ambito del PO-FESR 2007-2013 il Programma stralcio dell'Area Vasta "Salento 2020", riferito alle seguenti Linee di intervento:

- Linea 1.5 (Interventi per lo sviluppo dei servizi pubblici digitali);
- Linea 2.3 (Interventi per la tutela, l'uso sostenibile e il risparmio delle risorse idriche);
- Linea 2.4 (Interventi per l'utilizzo di fonti energetiche rinnovabili e per l'adozione di tecniche per il risparmio energetico nei diversi settori di impiego);
- Linea 4.1 (Infrastrutture, promozione e valorizzazione dell'economia turistica);
- Linea 4.2 (Tutela, valorizzazione e gestione del patrimonio culturale);
- Linea 5.2 (Adeguamento e potenziamento dei sistemi di trasporto in ambito urbano);
- Linea 6.2 (Iniziative per le infrastrutture di supporto degli insediamenti produttivi).

## 4. Pianificazione Provinciale

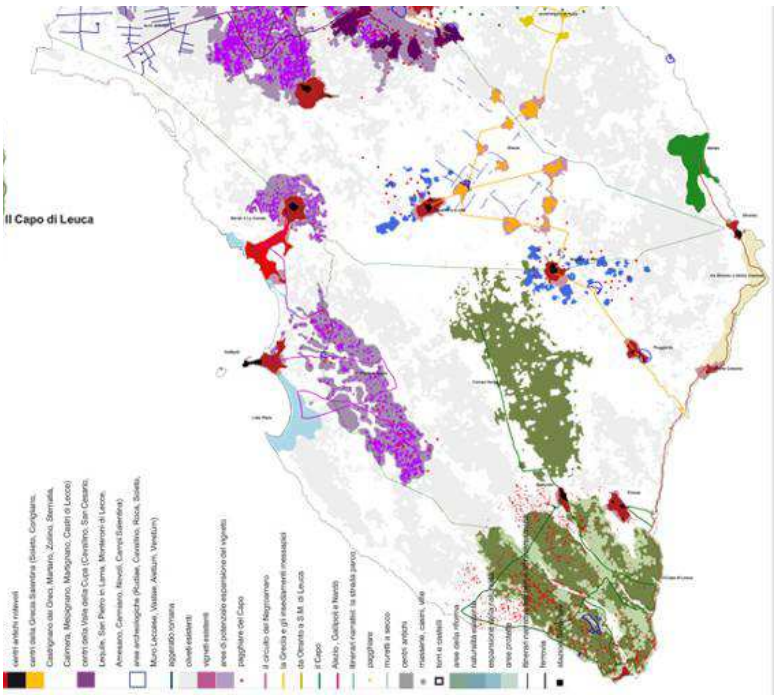
### Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

La Provincia di Lecce avvia l'iter di formazione del Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) nei primi anni Novanta, in assenza di provvedimenti legislativi regionali, facendo da apripista in Puglia, la sua redazione si ha tra il 1999 e il 2001. Nel frattempo la Regione Puglia approva la nuova legge urbanistica (LR 20/2001) con la quale disciplina anche il livello di panificazione provinciale, subordinando l'approvazione del PTCP all'approvazione del Documento Regionale d'Assetto Generale (DRAG). Nel 2007 lo "schema di PTCP" è adottato dalla Provincia di Lecce, mentre nel 2008 si ha la sua adozione definitiva e il 15 gennaio 2009 è pubblicata l'approvazione sul Bollettino Regionale n. 8.
Peraltro, tale processo prendendo avvio agli inizi degli anni Novanta vede, correttamente, la Provincia riorganizzare la Struttura Tecnica interna per rispondere in modo adeguato alle nuove funzioni e ai nuovi compiti istituzionali delegati alle Province italiane. In tal modo, quella di Lecce è la prima provincia che in Puglia dispone di un efficiente Sistema Informativo Geografico (GIS) e di un Ufficio Cartografico. In queste condizioni nel 1999 un team interdisciplinare coordinato da Paola Viganò, con la consulenza scientifica di Bernardo Secchi avvia la redazione del PTCP all'interno dell'Ufficio di Piano appositamente creato nella sede della Provincia di Lecce.
Il PTCP da subito diviene una sorta di "manuale" da consultare esprimendo i pareri di competenza della Provincia, ma soprattutto una forte Visione che non mancherà di
influenzare gli sviluppi in corso e futuri della penisola salentina in ordine a: ambiente, insediamenti, infrastrutture, energia, turismo.

### Il Salento come Parco

"Il PTCP descrive e interpreta il Salento e, insieme, propone un progetto e un metodo; un'idea di Salento che tiene insieme gli elementi stabili del territorio, la sua storia e le sue tradizioni, i fenomeni contemporanei che avanzano, la rappresentazione dell'immediato domani e l'anticipazione del futuro" (Mininanni, 2007). Il Parco è l'idea "strutturale" che il PTCP di Lecce propone per la provincia salentina, esteso per circa 2.800 kmq comprendente 97 comuni di piccola e media dimensione.






*PTCP – Il Salento come Parco*

La reinterpretazione delle trasformazioni fisiche che hanno investito il Salento, nel quale la coesistenza della dispersione insediativa dei grossi centri urbani nella campagna e della forte prossimità dei centri minori compatti, oltre ad una fittissima rete infrastrutturale diffusa che garantisce facilità di spostamento in tutto il territorio e di una diffusione di beni ambientali in senso lato, dalle emergenze naturali ai beni materiali e

culturali minori, ha definito l'idea del Parco Salento: un territorio nel quale sono i caratteri fisici e ambientali in senso lato a guidare in modo essenziale le principali attività e pratiche sociali.
Il Parco essenzialmente è l'immagine dell'omogeneità del Salento, e contro la concentrazione di settori e risorse in alcuni luoghi, propone uno sviluppo diffuso. Il PTCP struttura le sue politiche sugli assi del: welfare, mobilità, valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale, insediative.

### Politiche del Welfare (salubrità, sicurezza, rischio, naturalità)

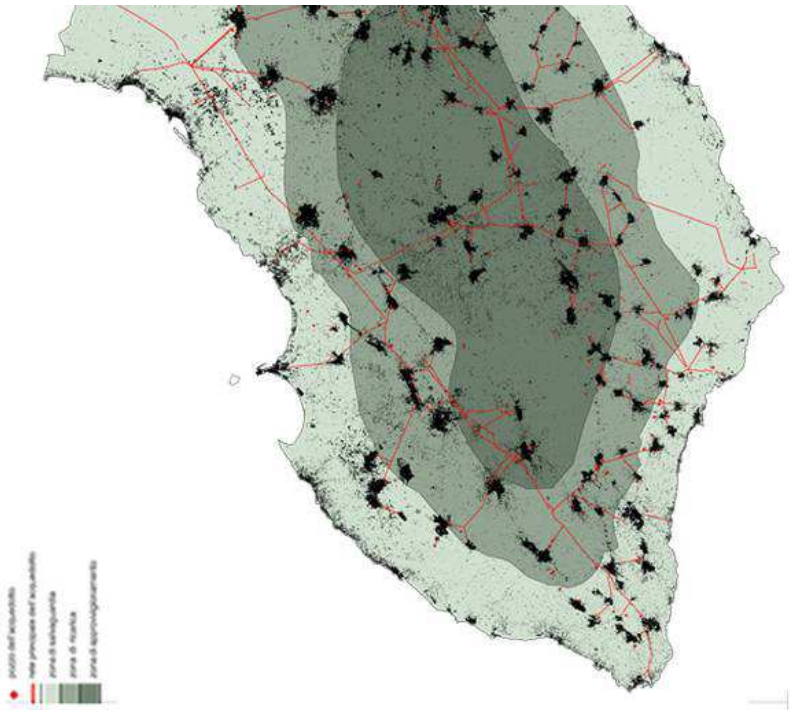
#### Un progetto di diffusione della naturalità

Il progetto del PTCP per la salvaguardia ambientale propone l'uscita dal modello di una natura "eletta" e selettiva, concentrata in alcune aree privilegiate, a favore di un aumento della biodiversità, garantito da una naturalità diffusa a tutto il territorio attraverso diverse forme e scale.
Il progetto propone l'espansione della naturalità esistente: aree naturali protette regionali (Gallipoli e Ugento), aree Sic, Sir, Sin, le aree marine, le aree boschive a macchia, il sistema idrografico, calibrando secondo differenti forme e azioni di tutela le aree a espansione, situate ai bordi delle aree a concentrazione, le aree a infiltrazione, costituite dai versanti delle serre e dal sistema dei canali, e le aree a percolazione che interessano le matrici ambientali della campagna e dei tessuti più o meno edificati.

#### Fasce di salvaguardia contro il processo di salinizzazione delle falde

Il PTCP di Lecce propone alcune strategie di intervento che riguardano la tutela del ciclo dell'acqua, in merito al rischio di desertificazione al quale il Salento è fortemente esposto per le sue caratteristiche idro-geologiche. Oltre ai temi della regimazione delle acque e del rischio allagamenti, il più interessante è lo schema concettuale che il piano identifica in merito alla mitigazione del processo di salinizzazione delle falde.
L'incontrollato emungimento di acqua dolce dalla falda a causa del richiamo di acqua salata genera uno scadimento progressivo dell'acqua potabile, oltre che un impoverimento della fertilità dei terreni. Il piano propone di suddividere il Salento in tre fasce: lungo il versante costiero dove l'ingressione marina è più marcata c'è la fascia di salvaguardia dove vietare l'apertura di nuovi emungimenti e bonificare le situazioni compromesse, subito dopo la fascia costiera si individua una fascia di ricarica della falda, individuata rispetto alla tendenza all'espansione dell'infiltrazione di acque salse, dove è possibile emungere acqua solo dai pozzi non contaminati e occorre bonificare quelli contaminati, la zona più interna è individuata dalla fascia di approvvigionamento dove concentrare il maggior numero di emungimenti.





*PTCP –Fasce di salvaguardia contro il processo di salinizzazione delle falde*

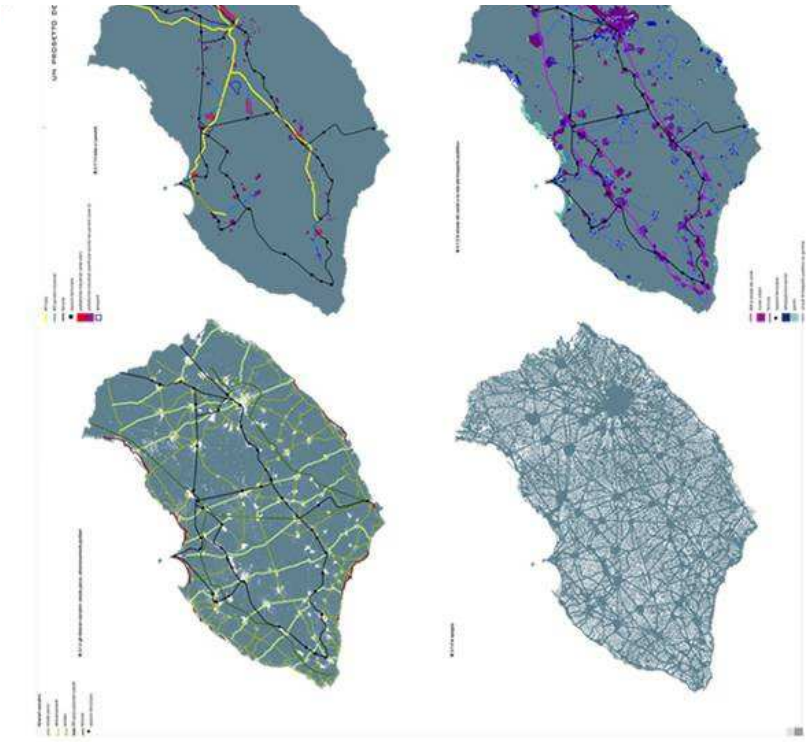
## Politiche della mobilità

### Un progetto per la mobilità del Salento

L'idea del Piano è quella di guardare all'ingente patrimonio infrastrutturale che caratterizza il Salento come ad una risorsa, rinunciando alla definizione di nuovi grandi assi viari (tubi) che gerarchizzano il territorio, e definendo piuttosto un sistema che ragiona sulle possibili integrazioni tra la rete minuta di strade (spugna) e i grandi assi e la ferrovia.
La maglia principale è costituita dalla Ferrovia Sud-Est, i tubi che definiscono una figura aperta collegata alle aree produttive e ai porti dai pendoli (strade di collegamento trasversale). Fa da sfondo a questa maglia il fitto reticolo delle strade comunali e rurali.
Tra queste il Piano suggerisce di valorizzare l'enorme potenziale narrativo di molte di queste strade che consentono la lettura di situazioni paesistiche, storiche e architettoniche, di valorizzarle interpretandole come Itinerari Narrativi, strade parco, sentieri.
In tal senso alcune strade come le strade parco non hanno soltanto la funzione di collegare due punti ma anche di narrare il territorio salentino.
Un'idea che il Piano propone è per esempio quella di alleggerire il più possibile il traffico lungo la costa favorendo una progressiva pedonalizzazione della costa a favore di una accessibilità che avviene in modo trasversale o a monte della costa anche grazie ad un sistema integrato pubblico-privato e ferro-gomma-bicicletta.

### Un progetto della mobilità per strati

I Tubi. Il sistema delle statali (SS274 e 275) sostanzialmente per il traffico pesante e dei grandi centri: Lecce, Maglie, Gallipoli.
La ferrovia Sud-Est, le strade dei centri e i circuiti del trasporto pubblico su gomma sostanzialmente per il traffico che caratterizza l'accesso alle principali attrezzature e servizi ed ai principali centri urbani.
La spugna. Gli Itinerari Narrativi, strade-parco, attraversamenti, sentieri adeguati agli spostamenti nel Parco.



*PTCP – Un progetto della mobilità per strati*



## Politiche per la valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale

### Stanze e circuiti del Parco

Sullo sfondo dello strato sono presenti alcuni elementi del paesaggio: oliveti, vigneti, muretti a secco, pagghiare, masserie…
Nel Parco Salento alcuni contesti differisco per la peculiarità dei caratteri fisici fortemente caratterizzanti

attraverso i quali si propone di selezionare alcuni Itinerari Narrativi che percorrono le Stanze secondo una sequenza di situazioni tematiche (itinerari storici, paesistici, del vino, dell'olio…).

### Un nuovo modello di ricettività turistica

Il Ptcp propone per il territorio provinciale di Lecce strategie di sviluppo del turismo che si estendono a tutto il territorio: puntando più sulla qualità che sulla quantità e/o sulla salvaguardia di alcune aree e luoghi.
L'idea cardine è la costruzione dell'albergo più grande del mondo, capace di declinare una molteplice e variegata offerta turistica (campagna-costa) caratterizzata da piccoli alberghi, attrezzature agrituristiche ospitate nelle masserie, mini appartamenti situati nei centri antichi, oltre che dai campeggi esistenti e le architetture rurali (masserie, pagghiari…) disperse nella campagna.