



PTCP

Piano Territoriale
di Coordinamento
della Provincia di Foggia

Valutazione Ambientale Strategica

Rapporto ambientale

Allegato 7
I Tavoli di pianificazione



Coordinamento scientifico:
prof. ing. Edoardo Salzano
dott. Mauro Baioni

Consulenti:
ing. Stefano Ciumelli
prof. Pasquale Dal Sasso
prof. Luca De Lucia
dott. Antonio Di Gennaro
prof. Luigi Pennetta
arch. Gianfranco Piemontese
prof. Saverio Russo
arch. Maurizio Sani
prof. Gianfranco Viesti

Ufficio di Piano:
arch. Stefano Biscotti – Dirigente
ing. Giovanna Caratù
arch. Cosmo Damiano Lovascio
arch. Maria Vitale

CALENDARIO TAVOLI DI COPIANIFICAZIONE

DATA	GIORNO	Tavolo e sessione	Titolo	Consulenti di settore	Dirigente interno	Assessore	Presidente Commissione Consiliare
28-mar-06	martedì	tavolo 1 - 1 ^a sessione-	Messa in sicurezza del territorio	Di Gennaro, Pennetta	Corsico	Pellegrino	Valentino Gerardo (Progr. e Ambiente)/ Savino Di Noia (Programmazione)
29-mar-06	mercoledì	tavolo 4 - 1 ^a sessione-	Mobilità Esapoli	Ciurnelli	Biscotti	Summa	Nicola Pinto (Trasporti)/Giuseppe Paglialonga (LLPP)
30-mar-06	giovedì	tavolo 5 - 1 ^a sessione-	Beni Culturali e rete tratturale	Dal Sasso, Russo, Piemontese, Baioni	Biscotti	Summa	Antonio Rolla (Attività Produttive, Servizi) / Gaetano Cusenza (Attività culturali)
04-apr-06	martedì	tavolo 2 - 1 ^a sessione-	Aree Protette e reti ecologiche	Di Gennaro, Pennetta	Dattoli, Corsico, Spinello	Pellegrino, Angelillis	Dante Carnevale (Agricoltura)
06-apr-06	giovedì	tavolo 3 - 1 ^a sessione-	Turismo e costa	Viesti, Chiarello, Dal Sasso	Belgioioso	Parisi, De Leonardis	Antonio Rolla (Attività Produttive, Servizi)
19-apr-06	mercoledì	tavolo 4 - 2 ^a sessione-	Mobilità SubAppennino	Ciurnelli	Biscotti	Summa	Nicola Pinto (Trasporti)/Giuseppe Paglialonga (LLPP)
20-apr-06	giovedì	tavolo 5 - 2 ^a sessione-	Sistema insediativo	Dal Sasso, Russo, Baioni	Biscotti	Summa	Antonio Rolla (Attività Produttive, Servizi)
17-mag-06	mercoledì	tavolo 4 - 3 ^a sessione-	Mobilità Gargano	Ciurnelli	Biscotti, Iarussi	Summa	Nicola Pinto (Trasporti)/Giuseppe Paglialonga (LLPP)
18-mag-06	giovedì	tavolo 3 - 2 ^a sessione-	Attività produttive	Viesti, Chiarell, Ciurnelli	Belgioioso	Parisi	Antonio Rolla (Attività Produttive, Servizi)/ Vincenzo Bruccoli (lavoro)
23-mag-06	martedì	tavolo 1 - 2 ^a sessione-	Agricoltura Ciclo dell'acqua e rifiuti	Di Gennaro Pennetta	Dattoli, Corsico	Pellegrino	Valentino Gerardo (Progr. e Ambiente)

PROVINCIA DI FOGGIA

Servizio Pianificazione territoriale

Prot. 13347

data_16.03.2006

Spett.

**Oggetto: Seconda fase redazione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Programma attività di consultazione attori locali esperti.
CONVOCAZIONE Tavolo di pianificazione.**

Considerato che:

- Questa Amministrazione ha avviato le procedure per la elaborazione dello schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la Provincia intende attribuire elevato valore alla partecipazione allargata, quale strumento per la formazione di scelte pianificatorie il più possibile condivise;

Viste le direttive del **Presidente della Provincia dr. Carmine Stallone** e dell'**Assessore alla pianificazione territoriale dr. Antonello Summa** in ordine alla istituzione di tavoli di ascolto esperti;

La S.V è invitata a partecipare ai Tavoli di pianificazione dal tema:

**“Messa in sicurezza del territorio” – martedì 28 marzo – ore 9,30
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia**

Assessore provinciale di riferimento: Pasquale Pellegrino

Dirigente di settore: Dott. Oscar Corsico

Consulenti del PTCP: Prof. Luigi Pennetta – Prof. Antonio di Gennaro

**“Beni culturali e rete tratturale” – giovedì 30 marzo – ore 9,30
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia**

Assessore provinciale di riferimento: Antonello Summa

Dirigente di settore: arch. Stefano Biscotti

Consulenti del PTCP: Prof. P. Dal Sasso – Prof. S. Russo – dott. M. Baioni – arch. G. Piemontese

Si allegano schede sintetiche degli argomenti in discussione.

Si informano i sigg. SINDACI che è consentito, se non auspicabile, che ai tavoli venga delegato a partecipare un rappresentante per ciascuna delle aree seguenti:

Appennino Nord - Appennino Sud - Tavoliere Nord - Tavoliere Sud - Gargano.

Per i Comuni che hanno in corso la redazione dei PUG il presente invito è esteso ai tecnici incaricati dell'Ufficio di Piano.

IL DIRIGENTE
Arch. Stefano Biscotti

La Bozza di PTCP, concepita come documento aperto, capace di avviare un ampio confronto con il territorio, propone per il futuro sei visioni strategiche : 1. Costruire una Rete Ecologia; 2. Ripensare il Territorio Aperto; 3. Valorizzare il Patrimonio Culturale; 4. Integrare i Centri Minori; 5. Guardare oltre la Pentapoli; 6. Aprire all'Esterno.

Tali visioni rappresentano ciascuna un obiettivo prioritario nelle linee di sviluppo del territorio, e ad essa sono associate, in forma piuttosto sintetica, regole da rispettare e azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il tavolo tematico in oggetto, discuterà le azioni pertinenti, attinte da ciascuna visione della Bozza del PTCP.

Tavolo 1 -1^ sessione- 28 marzo 2006 ore 9:30

Messa in sicurezza del territorio

Consulente di settore : Di Gennaro- Pennetta

Dirigente Interno: Dattoli-Corsico

Assessori di riferimento: Pellegrino

Presidente Commissione Consiliare: Valentino Gerardo - Savino Di Noia

Partecipanti:

Rappresentante Sindaci Subappennino SUD

Rappresentante Sindaci Subappennino NORD

Rappresentante Sindaci Tavoliere SUD

Rappresentante Sindaci Tavoliere NORD

Rappresentante Sindaci Gargano

Comune di Foggia

Comunità Montane

Ente Parco del Gargano

Regione -Agricoltura-

Autorità di bacino

Consorzio di Bonifica

IRIF

Genio civile

Prospettive Subappennino

Osservatorio Ecologico Subappennino

PIT Subappennino

Ordini Geologi

Coldiretti, CIA, Confagricoltura

WWF, Italia Nostra, Legambiente, LIPU, Archeoclub, Assoconsumatori

Criticità: Indirizzi normativi per la tutela dell'integrità fisica

Coste in erosione

Coste basse:

- ❖ porre rigorosissime disposizioni di tutela (e quindi di limitazione delle trasformazioni fisiche, e delle utilizzazioni, ammissibili) degli arenili e degli apparati dunali;
- ❖ prevedere piani integrati di ripristino del trasporto solido di piena, non escludendo nessun intervento necessario al ricupero di continuità del trascinarsi di fondo;

- proibire in via assoluta le asportazioni di inerti dai greti dei corsi d'acqua, anche in area di divagazione o raggiungibili da piene fino alla bicentenaria;
- definire d'intesa con le autorità competenti la movimentazione di inerti all'interno della fascia che può servire a rialimentare il trascinamento;
- definire ammissibili misure locali di ripascimento morbido (anche protetto, nei casi più evidenti), purché compatibili con la strategia generale.

Coste alte (nonché relative falesie, grotte e simili):

- ❖ rigorose limitazioni delle trasformazioni fisiche, e delle utilizzazioni ammissibili
- ❖ indicazione della programmazione e realizzazione di opere specifiche di tutela, manutenzione, consolidamento.

Aree allagabili e fasce di pertinenza fluviale

Situazioni di pericolosità idraulica:

completare la ricognizione e la perimetrazione, distinguendole in ragione dell'origine, *esondata* o *per insufficiente drenaggio delle acque*, nonché dell'entità e della frequenza dei fenomeni.

Situazioni di pericolosità idraulica di origine esondata:

In tali situazioni la combinazione della previsione o allocazione di esondabilità con la "libertà di divagazione" geomorfologica (erraticità dei meandri dell'alveo di magra) darà luogo:

- ❖ alla definizione delle "fasce di pertinenza fluviale" nelle quali, ove non ostino precise ragioni socioeconomiche, culturali, o di sicurezza umana (quali la presenza di centri abitati) dovrebbe esser lasciata ai corsi d'acqua libertà di espansione, di occupazione, di movimento; la destinazione delle "fasce di pertinenza fluviale" sarà dunque essenzialmente naturalistica, ma non si deve ignorare che le attività compatibili con un'esondazione con tempo di ritorno molto alto (un giorno ogni vent'anni), sono moltissime: quasi tutte quelle agricole, o forestali, o turistiche;
- ❖ alla individuazione degli **insediamenti e dei manufatti** (segnatamente infrastrutturali) che, per ragioni di interesse culturale, o di rilevanza sociale o economica, debbano essere "messi in sicurezza" rispetto alle condizioni di pericolosità idraulica, indicando i tipi di intervento necessari per pervenire a tale "messa in sicurezza".

Insieme delle aree esondabili:

Relativamente a tali aree, intese come quelle ad elevata potenzialità di esondazione esterne al territorio urbano consolidato, e ai manufatti, che debbano essere "messi in sicurezza":

- ❖ definire ammissibili innanzitutto le opere di difesa del suolo e di difesa idraulica, previste sulla base di piani, programmi e progetti disposti dalle autorità preposte;
- ❖ stabilire che l'eventuale previsione della realizzazione di elementi di viabilità, nonché di impianti tecnologici a rete, debba rispondere a esigenze di completezza e funzionalità della rete infrastrutturale non altrimenti soddisfacenti, e che in questo caso sia prescritta la definizione di tracciati e accorgimenti costruttivi tali per cui non sia ostacolato significativamente il naturale deflusso delle acque;
- ❖ definire non ammissibile la nuova edificazione di edifici residenziali o comportanti la presenza continuativa di persone, mentre dei manufatti edilizi esistenti si definiranno ammissibili soltanto la manutenzione straordinaria, e il restauro e risanamento conservativo, a condizione che siano garantite l'esclusione dell'utilizzazione dei piani terra come alloggi, e l'eliminazione dei piani interrati o seminterrati eventualmente esistenti.

Propensione al dissesto

- ❖ Completare la ricognizione delle frane (articolate nelle tipologie di attive, quiescenti, potenziali e stabilizzate) e incrociarla con l'analisi della propensione al dissesto dei versanti (classificata come molto bassa, bassa, media, alta, molto alta).
- ❖ Procedere a stabilire le più coerenti limitazioni alle trasformazioni fisiche ammissibili e alle utilizzazioni compatibili, in relazione alle diverse articolazioni del territorio ottenute.

Aree a più elevata pericolosità:

- ❖ definire ammissibili esclusivamente le trasformazioni finalizzate:
 - alla riduzione del ruscellamento (deflusso) in generale;
 - al controllo delle concentrazioni idriche con opportune misure di distribuzione e di scarico;
 - alla regimazione delle acque superficiali;
 - alla stabilizzazione e/o al raggiungimento del massimo possibile controllo dell'evoluzione geomorfologica;

-a promuovere e a favorire il riformarsi della vegetazione spontanea e l'esercizio dell'ordinaria coltivazione del suolo, esclusivamente nei terreni ove essa sia già in atto; in entrambi i casi secondo modalità coerenti con il riassetto idrogeologico delle aree interessate, e corredate dalle necessarie opere di regimazione idrica superficiale;

- ❖ definire ammissibili per i manufatti edilizi esistenti (compresi quelli costituenti elementi di viabilità), esclusivamente le trasformazioni di manutenzione straordinaria dettate da imprescindibili e dimostrate esigenze di consolidamento a fini di attenuazione dei livelli di rischio per gli utilizzatori e di salvaguardia della pubblica incolumità;
- ❖ decidere l'eliminazione dei manufatti edilizi esistenti (compresi quelli costituenti elementi di viabilità), la cui presenza sia giudicata suscettibile di concorrere a determinare le condizioni di rischio, ai sensi del comma 5 dell'articolo 1 del decreto legge 11 giugno 1998, n.180, convertito in legge, con modificazioni, dalla legge 3 agosto 1998, n. 267.

Aree a non massima pericolosità:

- ❖ individuare gli insediamenti e i manufatti (segnatamente infrastrutturali), che, per ragioni di interesse culturale, o di rilevanza sociale od economica, debbano (e possano) essere "messi in sicurezza" (o comunque per i quali si debba e possa approssimarsi ad un'accettabile soglia di rischio), mediante le disposizioni relative al contesto territoriale al quale ineriscono e/o mediante misure attive di consolidamento, o di protezione.

Misure da attivare per la tutela dell'integrità fisica del territorio

Dissesto geomorfologico

Per quanto concerne il dissesto geomorfologico, tenuto conto della imminente presentazione del Progetto IFFI (Inventario dei fenomeni Franosi in Italia), devono essere attivate le seguenti misure:

- il monitoraggio continuo delle aree circostanti i centri urbani;
- il risanamento progressivo dei dissesti attivi che coinvolgono i centri urbani e le infrastrutture;
- la verifica delle condizioni di stabilità (e l'eventuale messa in sicurezza) di aree marginali non protette o trascurate;
- l'estensione progressiva della copertura boschiva soprattutto nelle aree del Subappennino Dauno;
- la realizzazione di opere idrauliche (sovente piccole ma sempre importanti) per lo smaltimento delle acque meteoriche lungo i versanti;
- il contrasto deciso verso l'utilizzo improprio e abusivo delle aree boschive.

Erosione costiera

Le misure prioritarie da attivare sono:

- l'installazione, soprattutto nel basso golfo di Manfredonia, di due-tre boe con strumentazioni appropriate per lo studio del moto ondoso e delle correnti sottocosta;
- il controllo continuo della linea di riva delle spiagge;
- la verifica geotecnica delle condizioni di stabilità della falesia garganica;
- la realizzazione, dopo l'acquisizione di una messe sufficiente di dati, di opere marittime atte a contrastare l'avanzata dell'abrasione marina.
- gli interventi di rimozione degli interventi antropici che siano stati riconosciuti concorrere alla devastazione delle coste, sia ove abusivi che legali (in questo secondo caso, nel rispetto dei legittimi interessi dei soggetti interessati).

Ulteriori iniziative

Si indicano, di seguito, ulteriori iniziative da promuovere con riferimento all'intera provincia:

- miglioramento del management del bene ambientale;
- promozione della ricerca scientifica (anche soltanto attraverso il coinvolgimento di Enti ed Istituti che studiano il territorio);
- avvio di una campagna di sensibilizzazione permanente della popolazione.

MESSA IN SICUREZZA DEL TERRITORIO - 28 MARZO 2006

ASSESSORE DEL COMUNE DI LESINA - DELL'AQUILA:

A Marina di Lesina esiste un problema idrogeologico causato da una errata autorizzazione che non ha rispettato il letto del fiume Acquarotta.

BENVENUTO NIGRO - SINDACO DI DELICETO:

La pianificazione e la programmazione nel territorio devono avere tecnici seri perchè esiste un problema di educazione politica. A scopi politici si tende a giustificare l'operato errato della gente sui territori senza rispettare le regole dell'ambiente.

GIOVANNI CALCAGNE' – PRES. ORDINE DEI GEOLOGI DELLA PUGLIA:

Armonizzazione nel PTCP le sue norme con quelle del PAI.

SANTA PICAZIO - PRESIDENTE DELL'ARCHEO CLUB D'ITALIA:

Coinvolgere in maniera educativa che interviene sul territorio allo scopo di arrecare meno danni possibili.

GIOVANNI RUSSO - CAPO SETTORE FORESTALE DEL CdB DEL GARGANO:

Il CdB ha dati storici d'archivio difficili da trasferire.

Le aree endoreiche sono presenti sul Gargano:Un censimento è necessario per dare delle regole al territorio.

La subsidenza e' tenuta, spesso, sotto controllo.

L'erosione costiera si attenua con la tutela della vegetazione degli arenili, e con opere di ingegneria naturalistica per il consolidamento delle dune.

Sui versanti in frana il bosco puo' causare problemi, quindi l'inerbimento e il cespugliamento sono una soluzione.

E' necessaria una carta dei boschi per applicare le norme di salvaguardia.

MICHELE CATANEO – DELEGATO TRASPORTI/AMBIENTE ADICONSUL:

Monitorare la rete idrica presente sul territorio con l'aiuto di coloro che operano sul territorio.

Analogo discorso va fatto per lo sfruttamento del sottosuolo: ci sono molti pozzi inquinati

ENZO CRIZEZZI - LIPU - SEZIONE PROVINCIALE DI FOGGIA:

Ridurre la pressione antropica lungo l'Ofanto individuando nella visione rete ecologica norme comportamentali che tutelino l'idrogeomorfologia del luogo.

Indicare nel PTCP un piano di gestione delle dighe per rispettare il deflusso minimo estivo e simulazione delle piene invernali.

Il recupero dei reflui con il principio della fitodepurazione (presenta costi bassi) e non con quello del recupero intensivo a base di trattati chimici e con osmosi inversa.

INGEGNER TROTTA - PARCO NAZIONALE DEL GARGANO:

La necessità di avere un dialogo tra parco, ptcp e pai allo scopo di avere norme non contrastanti.

FABIO MUCILLI - RESPONSABILE TECNICO DI PIETRAMONTECORVINO:

La messa in sicurezza passa per interventi di forestazione e ricostituzione della vegetazione ripariale.

La messa in sicurezza del territorio si fa con le azioni preventive della protezione civile.

MOFFA – SEGR. AdB DEL TRINIO, BIFERNO, SACCIONE E FORTORE:

l'adeguamento del PAI, c'è per il Saccione e il Fortore, dopo si confronteranno le previsioni col

progetto di piano.

PROVINCIA DI FOGGIA
Servizio Pianificazione territoriale

Prot.13347

data_16.03.2006

Spett.

**Oggetto: Seconda fase redazione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Programma attività di consultazione attori locali esperti.
CONVOCAZIONE Tavolo di pianificazione.**

Considerato che:

- Questa Amministrazione ha avviato le procedure per la elaborazione dello schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la Provincia intende attribuire elevato valore alla partecipazione allargata, quale strumento per la formazione di scelte pianificatorie il più possibile condivise;

Viste le direttive del **Presidente della Provincia dr. Carmine Stallone** e dell'**Assessore alla pianificazione territoriale dr. Antonello Summa** in ordine alla istituzione di tavoli di ascolto esperti;

La S.V è invitata a partecipare al Tavolo di pianificazione dal tema:

**“Mobilità Esapoli” – mercoledì 29 marzo – ore 9,30
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia**

Assessore provinciale di riferimento: Antonello Summa

Dirigente di settore: arch. Stefano Biscotti

Consulenti del PTCP: Prof. Stefano Ciurnelli

Si allega scheda sintetica degli argomenti in discussione.

IL DIRIGENTE
Arch. Stefano Biscotti

La Bozza di PTCP, concepita come documento aperto, capace di avviare un ampio confronto con il territorio, propone per il futuro sei visioni strategiche : 1. Costruire una Rete Ecologia; 2. Ripensare il Territorio Aperto; 3. Valorizzare il Patrimonio Culturale; 4. Integrare i Centri Minori; 5. Guardare oltre la Pentapoli; 6. Aprire all'Esterno.

Tali visioni rappresentano ciascuna un obiettivo prioritario nelle linee di sviluppo del territorio, e ad essa sono associate, in forma piuttosto sintetica, regole da rispettare e azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il tavolo tematico in oggetto, discuterà le azioni pertinenti, attinte da ciascuna visione della Bozza del PTCP.

Tavolo 4 -1^ sessione- 29 marzo 2006 Ore 9:30

Mobilità-Esapoli

Consulente di settore : Ciurnelli

Dirigente Interno: Biscotti

Assessori di riferimento: Summa

Presidente Commissione Consiliare: Nicola Pinto (Trasporti)/Giuseppe Paglialonga (LLPP)

Partecipanti:

Sindaci Esapoli (Foggia, Lucera, San severo, Manfredonia, San Giovanni Rotondo, Cerignola)

Tecnici PUG Foggia

GAL: Meridaunia, Monti Dauni, Daunofantino, Piana del Tavoliere, Consorzio Gargano

Interporto di Cerignola

Porto di Manfredonia (Autorità portuale)

Capitaneria di porto Manfredonia

ASI

Ordini degli ingegneri e architetti pianificatori e paesaggisti della provincia di Foggia

Sindacati Confederati

Confindustria

Confcommercio

COTUP, Consorzio Gargano mare, Consorzio San Giovanni Rotondo

Operatori trasporto aereo (SEAP, Alidaunia, Italy airlines, Assolisa)

Aziende trasporto (COTRAP, Ferrovia del Gargano, Trenitalia, RFI)

ASL

WWF, Italia Nostra, Legambiente, LIPU, Archeoclub, Assoconsumatori, Verdi Ambiente e Società

Rappresentanti di portatori di handicap

Provveditorato agli studi di Foggia

2. RIPENSARE AL TERRITORIO APERTO

Regole e azioni

2a.2b Applicazione corrente di specifiche procedure di progettazione e valutazione volte a garantire il corretto inserimento nel paesaggio delle infrastrutture stradali, ferroviarie e tecnologiche.

5. OLTRE LA PENTAPOLI

Regole e azioni

1. Costituzione di un servizio ferroviario provinciale che colleghi i centri della Pentapoli e che sia perfettamente integrato con la rete dei servizi provinciali automobilistici, ai quali sarà affidato il duplice compito di collegamento dei centri minori con il centro principale di riferimento e il ruolo di adduzione/distribuzione complementare al servizio ferroviario provinciale e quindi imperniato su ciascuna stazione ferroviaria principale.

2a. Consolidamento e potenziamento delle aree produttive di rilevanza sovracomunale già connesse o collegabili alla rete del ferro, attraverso:

- un'adeguata offerta di aree;
 - il completamento e l'adeguamento delle opere di urbanizzazione secondo *standard* più avanzati di qualità funzionale, formale e ambientale;
 - la promozione dell'utilizzo del treno per la spedizione e l'approvvigionamento delle merci;
 - la promozione di iniziative di riqualificazione del Porto di Manfredonia come approdo a servizio di traffici generati internamente alla Provincia.
-

9. Promozione e incentivazione delle iniziative di logistica integrata per il trasporto delle merci in campo extraurbano e nel comune capoluogo, nonché dell'intermodalità, in connessione con interventi generali di regolamentazione del traffico merci su strada.

10. Potenziamento di alcuni tratti della viabilità di interesse provinciale:

- SS 16 adriatica tra Foggia e Cerignola, con una sezione del tipo B.
 - ex SS 273 per garantire un adeguato collegamento con S. Giovanni Rotondo;
-

11. Messa in sicurezza della SS 89 tra Foggia e Manfredonia.

12. Realizzare una rete portante su ferro a valenza provinciale

Note specifiche

La creazione di una rete portante su ferro a valenza provinciale per risultare efficiente oltre che efficace richiede una serie di condizioni al contorno perseguibili nel breve e nel medio-lungo periodo relativamente a ciascuna direttrice:

- eliminazione della concorrenzialità ferro-gomma sulla direttrice;
- integrazione dei servizi complementari (*rendez-vous* in origine e destinazione con i servizi extraurbani e urbani di adduzione);
- integrazione tariffaria;
- riorganizzazione funzionale dei luoghi di interscambio;
- miglioramento dell'accessibilità e della distribuzione diretta del sistema ferroviario in corrispondenza dei centri urbani.

La verifica è in via preliminare a livello istituzionale con la Regione Puglia, le comunità locali, gli enti e i soggetti coinvolti a vario titolo nel processo di riforma del comparto del trasporto pubblico locale.

Con l'Amministrazione Regionale, che mantiene la delega di gestione delle competenze in materia di trasporto ferroviario, va esplorata la possibilità di una gestione congiunta dell'affidamento del pacchetto di servizi ferroviari a carattere provinciale. Tali servizi sono di ricalzo a quelli del trasporto pubblico locale regionale su alcune linee ed esclusivi su altre (vedi Foggia - Manfredonia e Lucera - Foggia). L'attuazione della

normativa europea in materia di separazione delle competenze di gestione e di esercizio delle infrastrutture da quelle di effettuazione dei servizi apre infatti interessanti scenari per la realizzazione del servizio con importanti risvolti anche sotto il profilo dell'innovazione tecnologica e di integrazione tra trasporti extraurbani e urbani. La questione di fondo riguarda la possibilità di mantenere in ambito strettamente provinciale le risorse che vengono trasferite sul ferro e quelle eventualmente risparmiate e che dunque è possibile reimpiegare per migliorare il livello di servizio della rete.

Con le Amministrazioni comunali dei centri principali e di quelle a maggiore frequentazione turistica sarà necessario attivare una serie di contatti per valutare provvedimenti quali:

- organizzazione dei punti di interscambio ferro-gomma;
- agevolazione della marcia degli autobus all'interno della rete stradale urbana (corsie riservate, priorità alle intersezioni)
- integrazione tariffaria tra trasporti urbani ed extraurbani;
- informazione all'utenza;
- reinternalizzazione dei costi del trasporto stradale attraverso interventi di riequilibrio modale (pagamento o regolamentazione della sosta nelle aree urbane o in aree pregiate).

Con le Amministrazioni comunali dei centri minori occorrerà individuare i meccanismi di partecipazione al sostegno del trasporto collettivo che possono riassumersi in:

- introduzione di servizi non convenzionali durante fasce orarie di morbida in aree a domanda debole (Subappennino);
- partecipazione alla spesa ove si intenda mantenere, al di fuori dei servizi minimi, un livello di servizio più elevato nell'ottica di un rilancio del territorio e di un freno allo spopolamento.

Con enti e soggetti coinvolti a vario titolo occorrerà valutare le ripercussioni di questo disegno strategico:

- sul servizio reso agli utenti tenuto conto della percezione e delle aspirazioni della collettività;
- sulla salvaguardia dei diritti dei lavoratori del settore;
- rispetto ad obiettivi specifici (sostegno del turismo, tutela ambientale, perequazione dell'accessibilità).

6. APRIRE ALL'ESTERNO

D. Nella prospettiva del Ptcp, appare particolarmente importante "aprire all'esterno": le politiche del settore trasporti, onde raccordare le proposte di miglioramento del servizio provinciale alle previsioni relative alla dorsale adriatica.

In questa prospettiva appaiono particolarmente rilevanti il previsto raddoppio della tratta Termoli-San Severo della linea ferroviaria e l'entrata in funzione di un sistema centralizzato di controllo del traffico che consentirà importanti miglioramenti nell'esercizio della linea.

MOBILITA' ESAPOLI - 29 MARZO 2006

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Chiedo scusa, ma volevo ritardare il piu' possibile l'inizio per aspettare l'Assessore Summa, che ha promesso di raggiungerci nella mattinata, e lo fara' di sicuro, perche' e' necessaria la sua presenza nella doppia veste che ricopre di responsabile del settore della mobilita' della Provincia di Foggia e anche responsabile del settore della pianificazione territoriale.

Appena ci raggiungera' ovviamente gli daremo lo spazio che deve avere.

Siamo convocati in pochi, e questi siamo, perche' questo e' un tavolo tecnico cui l'Amministrazione fa riferimento per questa fase di ascolto, che abbiamo chiamato fase di ascolto esperta perche' abbiamo disaggregato dalla bozza dei temi significativi che pensiamo di affrontare con gli attori locali che abbiano competenza specifica nelle materie che stiamo per affrontare.

Abbiamo iniziato ieri con il tema della messa in sicurezza del territorio, proseguiremo per dodici incontri con temi diversi, e alcuni di voi probabilmente saranno chiamati a partecipare a quasi tutti questi incontri, dei quali comunque avrete cognizione, per ciascuno di essi avrete una lettera di invito regolare, ma io vi anticipo che ce n'e' una serie di 12 a cui alcuni di voi certamente saranno chiamati ancora a partecipare.

L'incontro di ieri era la sicurezza del territorio, un tema attualissimo, affrontato con soggetti che hanno dato dei contributi importanti, andiamo avanti oggi con il tema della mobilita' nella Esapoli, che credo sia il tema dominante rispetto alla mobilita' provinciale, perche' proprio intorno all'organizzazione compiuta del sistema della mobilita' nell'Esapoli si aggrega poi tutto il settore della mobilita' per tutta la Provincia.

Abbiamo chiamato a rappresentare sinteticamente, in una presentazione che non dovrebbe durare piu' di un quarto d'ora, venti minuti, il nostro consulente di piano, l'ing. Stefano Ciurnelli, che da tempo collabora con la Provincia di Foggia per altri incarichi, ma in particolare in questo momento sta lavorando con noi proprio alla stesura delle politiche della mobilita' da inserire nel piano territoriale di coordinamento, che e' in fase di redazione, e la relazione esecutiva iniziera' non appena compiuto questo ciclo di ascolto esperto.

Cioe', vogliamo costruire il piano non nelle stanze dei bottoni per poi riversarlo agli enti sottordinati, e non si puo' neanche piu' dire sottordinati perche' ormai l'esercizio dell'attivita' di copianificazione prevede che gli enti abbiano posizioni orizzontali tra di loro, ma comunque non vogliamo costruire questo piano nelle stanze ma dividerne la responsabilita' sin dall'inizio, sin dal suo concepimento.

Abbiamo estratto i temi che riteniamo strutturali per la formazione del piano stesso e abbiamo chiamato voi, che siete le persone piu' competenti nelle materie, abbiamo individuato voi come persone le piu' competenti nella materia.

Vi dico solamente che dopo l'intervento dell'ing. Ciurnelli sarete chiamati, ovviamente, ad esprimere delle vostre considerazioni su quelle che sono le linee guida, che gia' sono espresse nella bozza di piano e che vi illustrera' l'ingegnere, vi aggiornerò solo sul fatto che i vostri interventi saranno verbalizzati letteralmente.

Di questo poi vi renderemo conto con la trasmissione di un verbale preciso su quello che e' stato l'andamento della giornata, indicandovi anche un'altra nostra aspirazione, che e' quella che questo tavolo non si deve aprire e chiudere oggi ma aprire e chiudere forse mai, in questo senso: intanto chi di voi oggi crede di non poter dare un giudizio compiuto puo' produrre comunque una memoria, uno scritto, un contributo definitivo, definito, che ci puo' far pervenire nei tempi e nei modi che riterra' piu' opportuni nei prossimi due mesi, e comunque intendiamo mantenere attivo questo tavolo, quindi permanentemente convocato, perche' nel corso dei lavori puo' essere necessario aggiornarci sui temi che andiamo a sviluppare da oggi.

Ma poi addirittura abbiamo l'aspirazione che questo tavolo sia permanentemente convocato anche dopo la formazione del piano, per verificarne l'efficacia ed eventualmente per porre dei correttivi se le azioni che pensiamo da oggi in poi risultano essere non efficaci come noi abbiamo

pensato dall'inizio.

Quindi, la nostra aspirazione e' proprio questa, che questo gruppo di lavoro esperto lavori al fianco del consulente di settore fino alla formazione del piano, e vada oltre per verificarne l'attuazione.

Io vi prego solo di dare le vostre generalita' all'inizio del vostro intervento, così la signorina ha modo di individuare precisamente gli interventi ai fini della verbalizzazione della giornata.

Adesso non mi viene in mente nient'altro da dire se non, magari, giustamente dichiarare che, oltre a me, che sono il responsabile dell'ufficio di piano, sara' presente anche l'ing. Milena Spinello, che ci raggiungera' dopo e che e' responsabile interno del settore trasporti, area piu' gestione che programmazione e pianificazione, ci raggiungera' tra poco, e poi e' presente tutto lo staff dell'Ufficio di Piano, che e' di quantita' inversamente proporzionale al lavoro che stiamo facendo, perche' il lavoro e' tantissimo ma noi siamo pochissimi, però esprimiamo, credo, un'alta qualita' di lavoro, e sono l'architetto Decembrino, l'architetto Vitale, l'ing. Caratu' e l'architetto Lovascio.

Io ho finito, ora passerei la parola all'ing. Ciurnelli.

INGEGNERE CIURNELLI:

Buon giorno a tutti.

Io partirei da una considerazione, ossia che il breve intervento che faro' e' il racconto del punto in cui eravamo arrivati a dicembre 2003, perche' allora, per quanto mi riguarda, si interruppe, tra virgolette, il processo di redazione, aprendo una lunghissima fase di concertazione con la societa' civile.

Trovo assolutamente essenziale ripartire nella fase che dovra' dar luogo al consolidamento delle ipotesi di progetto, al loro affinamento e al loro arricchimento, perche' nel frattempo sicuramente alcune condizioni sono mutate, o si sono consolidate.

Quindi, le cose che vi diro' costituiscono un punto di partenza, in realta', non un punto di arrivo, questo e' fondamentale capirlo.

Detto cio', quando nel dicembre 2003 pervenimmo alla bozza di piano territoriale di coordinamento provinciale, almeno per quanto riguarda il sistema della mobilita', avevamo un patrimonio conoscitivo importante ed una sinergia importante derivanti dalla redazione pressoché contestuale del piano territoriale di coordinamento e del piano di trasporto pubblico provinciale, il piano di bacino, cosa che ci aveva indotto a dare un taglio abbastanza pratico e con risvolti gestionali importanti a questa bozza di piano.

Io mi auguro che attraverso la discussione, sia con le Amministrazioni Comunali principali, ma non solo, sia con enti ed aziende operanti nel settore, riusciamo a mantenere questo taglio, perche' io credo moltissimo ad un piano che, seppure programmatico, sia in realta' un piano processo, e nel campo della mobilita' non puo' che essere così.

Cioe', fare una carta ci interessa molto poco in realta', perche' se non capiamo la sostenibilita' tecnico-economica degli interventi, i flussi finanziari, se non ci preoccupiamo di capire come le diverse Amministrazioni cooperano tra loro per garantire che il sistema della mobilita', soprattutto il sistema di trasporto collettivo, sia messo in grado di reggere la concorrenza con il trasporto privato, attraverso opportune politiche in ambito urbano, evidentemente questo piano e' destinato a rimanere un disegno che verra' tirato qua e la' a seconda dell'importanza e del peso politico delle realta' territoriali locali ma non sarà in grado di costituire un processo, cosa che invece, a mio avviso, si deve fare.

Tra l'altro, la Provincia di Foggia, per alcune situazioni, puo' candidarsi ad essere in ambito regionale e sovraregionale un punto di riferimento per sperimentazioni importanti di innovazione trasportistica, e vedremo alcune questioni.

Detto cio', io vi rappresento un po' quelli che sono i caratteri di questa bozza, che, ripeto, e' semplicemente, per il momento, un'elencazione delle questioni che dovrebbero entrare dentro il PTCP che andremo a redigere a partire dal mese di giugno e per i successivi 8/9 mesi.

Il punto di partenza nel nostro lavoro e' stata una riflessione evidentemente sulla distribuzione degli insediamenti, sia gli insediamenti residenziali che gli insediamenti produttivi.

Questa Provincia dal punto di vista degli insediamenti presenta una struttura di grande interesse

per quanto riguarda l'organizzazione possibile per il sistema della mobilità, e cioè una concentrazione in luoghi ben definiti degli attrattori di traffico.

Quindi, la Pentapoli che si allarga poi a San Giovanni Rotondo per diventare Esapoli, in una struttura reticolare molto definita e in cui, tra un centro e l'altro, di fatto non ci sono insediamenti diffusi importanti, il che evidentemente dal punto di vista trasportistico è una condizione ideale per lo sviluppo di sistemi di trasporto in sede propria, che sono caratterizzati da elevate velocità commerciali e che non devono subire un numero elevato di fermate.

Naturalmente questo sistema va completato con una rete di trasporto su gomma, che è in alcuni casi complementare, nel senso di adduzione e distribuzione del traffico rispetto a questi centri, e in altri è assolutamente complementare laddove esistono altre aree di grande importanza e grande ricchezza per la Provincia, dal punto di vista ambientale, naturalistico, dal punto di vista del turismo.

Faccio riferimento al Gargano, ma anche al Sub-Appennino, dove evidentemente il sistema ferroviario non potrà mai candidarsi, se non un caso, il caso della costa nord del Gargano, a divenire il sistema di riferimento per la mobilità pubblica.

Io vorrei partire dalle due tavole sulla popolazione, perché queste ci devono far riflettere.

Purtroppo la diapositiva non rende il concetto, perché bisognerebbe avvicinarsi.

Questa tavola è a toni di colore: i toni in marrone scuro rappresentano i centri abitati.

In realtà la gradazione di colore va dal marrone scuro al bianco, quindi, come vedete, salvo che per il Comune di Foggia, nella provincia di Foggia mancano di fatto tutte le scale di colore intermedie, come dire che la popolazione è fortemente polarizzata sui nuclei, grandi e piccoli che siano, e questo è un grande valore.

Il principale problema che abbiamo in altre regioni (penso al Veneto, alla provincia di Treviso, Vicenza, Venezia) è proprio questa configurazione spool, cioè dispersa, che provoca dei fenomeni di congestione impressionanti e la necessità di mantenere in sovrapposizione pesanti servizi automobilistici e servizi ferroviari, cosa che qui, invece, non avviene, nel senso che è possibile immaginare, grazie a questa struttura insediativa, che il trasporto su gomma e il trasporto ferroviario possano cooperare nel garantire da un lato il trasporto ferroviario, elevata capacità, velocità commerciali importanti, quindi elevate, e mettere in rete i centri principali della provincia anche con l'esterno, dall'altro lato il trasporto su gomma può garantire la copertura su una provincia che ha una vastità territoriale importante e su cui è necessario garantire il radicamento della popolazione.

In questa slide, che andrà aggiornata, questi dati, ripeto, sono un po' datati, queste colorazioni rappresentano le aree che hanno subito un incremento o un decremento della popolazione: in bianco le aree neutre, cioè quelle in cui la popolazione è rimasta pressoché costante, in rosso le aree in cui la popolazione è diminuita, in verde le aree in cui la popolazione si è lievemente incrementata.

È impressionante vedere come tutto il Sub-Appennino e una parte del Gargano, ma soprattutto il Sub-Appennino in forma strutturale, abbia conosciuto un decremento importante della popolazione, e a questo si aggancia anche un ragionamento, che qui non riusciamo a vedere, sull'invecchiamento della popolazione.

Il trasporto collettivo è un elemento di coesione fondamentale nel garantire il radicamento della popolazione, e quindi il mantenimento del patrimonio architettonico, storico, monumentale.

Se non si capisce questo probabilmente non capiamo neanche l'impostazione del piano sotto il versante del trasporto collettivo.

Io son voluto partire da qui perché uno dei compiti importanti della Provincia e uno dei punti di forza di questo piano è proprio il trasporto collettivo, che, ripeto, è uno dei compiti istituzionali delle Amministrazioni Provinciali, ai sensi della Legge 422.

Ora passiamo direttamente, attraverso le tre tavole di progetto, all'illustrazione di quelle che sono le idee del nostro progetto.

La prima questione che ci siamo trovati ad affrontare riguarda, sempre sul versante del trasporto pubblico, la possibilità di mettere a punto una rete multimodale che coprisse, ripeto, tutta la provincia.

L'ipotesi è quella di sfruttare pienamente le linee ferroviarie esistenti e quelle di prossima

attivazione, e penso alla Lucera-Foggia.

Foggia, all'epoca terzo nodo per importanza in Italia Meridionale dal punto di vista degli impianti ferroviari, avrebbe una capacita' di traffico importante che non viene sfruttata a pieno, e non parlo solo della dorsale adriatica, sulla quale si va completando il raddoppio e prossimamente sara' attivato un sistema di circolazione che consente una capacita' ancora superiore, attorno ai 240 treni al giorno, ma parlo dell'impianto complessivo che converge su Foggia, quindi la linea che viene da Manfredonia, la linea che da San Severo va verso Ischitella, la Foggia-Lucera e, in misura minore, anche la linea che va verso Bovino.

Tra l'altro, la settimana scorsa ero a Bari, leggevo un giornale e scopro che c'e' una ventilata iniziativa da parte di RFI per una, diciamo dismissione, mi sembra pesante, della linea Foggia-Manfredonia, e questi fatti dovrebbero farci riflettere.

La Foggia-Manfredonia e' una linea che sicuramente ormai ha un carattere locale, perche' il porto sta mutando le proprie vocazioni, ma questo non ci deve indurre a fare un passo indietro, tutt'altro, ma certamente a ripensare il ruolo di questa linea.

Tenuto conto che Manfredonia e' una realta' importante sotto tanti punti di vista, e' la porta per l'accesso sud al Gargano, puo' diventare un porto con prospettive interessanti miste, di cui parleremo, e, visto che tra Manfredonia e Foggia non sono presenti insediamenti, il mezzo migliore per garantire il collegamento tra queste due citta' non v'e' dubbio che sia la ferrovia.

Cosa propone la bozza di piano in sostanza? Propone la creazione di una rete integrata in cui gestori da stabilire, diversi, lo stesso, questo non lo sappiamo e non ci interessa ai sensi della normativa europea, mettano in piedi un servizio ferroviario provinciale, perfettamente integrato ed incardinato con quello regionale e di lunga percorrenza, in corrispondenza della stazione di Foggia, dando luogo alla possibilita' di connessione mutua tra tutti i centri della Pentapoli.

Questo sistema va integrato con una rete di trasporto su gomma, che qui non vedete perche' viene trattata in un piano, che e' il piano di bacino di medio periodo, una volta definito l'assetto di lungo periodo infrastrutturale, in cui evidentemente ci sono alcune direttrici che hanno una vocazione simile a quella della ferrovia.

Penso al collegamento da San Giovanni, che, pur non essendo dotato di ferrovia, ha tutte le caratteristiche e i diritti, a parte il polo turistico-religioso.

San Giovanni Rotondo, per il numero di abitanti, ma soprattutto per il polo ospedaliero, che e' pari a quello di Foggia, se non superiore, per talune specializzazioni ha un bacino di traffico ancora piu' importante, ha tutte le necessita' di essere collegata con servizi che, a tutti gli effetti, devono essere cadenzati, effettuati con materiale rotabile, in questo caso autobus adeguati, e coordinati con i servizi ferroviari, come dire un'armatura, un'ossatura principale della rete provinciale fondata, ove possibile sul ferro, e, ove il ferro non esista, evidentemente sulla gomma.

A questo sistema noi vorremmo poi, nel medio-lungo periodo, dare una caratterizzazione ulteriore, e questo sotto due aspetti e in due accezioni diverse: nello studio di possibili penetrazioni con tecnologie ibride treno-tranviarie su Foggia, e nella zona nord, da Ischitella verso una possibile penetrazione che arrivi fino a Peschici, o addirittura a Vieste, cose da studiare e da approfondire.

In sostanza, a che tecnologia facciamo riferimento?

Facciamo riferimento ad una tecnologia il cui uso e' gia' invalso in altri Paesi europei e che riguarda l'uso di materiale rotabile in grado di circolare indifferentemente su linee ferroviarie, ovvero in contesti urbani, o suburbani, tratti medio brevi, all'interno delle citta' o in aree particolari.

Qui vedete, per esempio, il tratto tra Ischitella e Rodi Garganico: in questo tratto c'e' effettivamente un problema di permeabilita' costituito dalla ferrovia, ma la ferrovia non va colta come un disvalore, va colta come un'opportunita' laddove la ferrovia puo' essere compatibilizzata con il contesto.

Se la ferrovia diventa qualcosa di piu' simile ad un tram in questi tratti, la ferrovia diventa un grande valore, perche' costituisce l'asse di spina di una potenziale riqualificazione.

Se andiamo su Foggia il concetto puo' essere simile.

E' chiaro che si tratta di studiare questi concetti insieme alla municipalita', infatti la freccia in giallo, che vedete qui, e' semplicemente una freccia, non vuole essere altro che una suggestione da

studiare insieme alla municipalita'.

Foggia e' una citta' capoluogo in cui un'importante opera di rilocalizzazione, noi siamo in uno di questi plessi, ha avuto luogo in un sistema, io lo chiamo mezza luna meridionale del capoluogo, in cui l'ospedale, l'universita', la biblioteca, la sede della Provincia, hanno interessato una viabilita' che potenzialmente si presta ad ospitare un sistema che, per esempio, da Lucera arrivi a Foggia e possa distribuire direttamente l'utenza che viene dall'extra-urbano, e non solo quella che viene dalla direttrice interessata ma, mediante un interscambio efficiente, che non puo' essere quello dell'attuale stazione come sistemata.....

Io uso spesso il treno, ma la stazione di Foggia, francamente, potrebbe essere organizzata meglio nel suo interscambio ferro-gomma, quindi immaginate cosa possa significare, posto che la stazione abbia questa capacita', poter far arrivare, un po' come in alcune stazioni della Svizzera, ma anche della Germania, a Bolzano, dove abbiamo messo in piedi un sistema ad orario, far arrivare, dicevo, treni dalle diverse direttrici, allora San Severo, allora Cerignola, allora Manfredonia, allora Lucera, e poter garantire questo scambio sia con il trasporto urbano che con i trasporti extra-urbani, che con questa eventuale penetrazione di una delle direttrici, con una tecnologia che si presti allo scopo.

Ripeto, siamo a livello di bozza, pero' il concetto a noi sembra da approfondire, da proporre alla municipalita'.

A Manfredonia, tanto per essere precisi e per farvi capire che non e' che abbiamo navigato a quattro metri d'altezza ma ci siamo posti alcuni problemi, un'altra potenzialita' importante di una ferrovia che, ripeto, e qui do ragione, almeno nell'articolo era il Sindaco che parlava in maniera abbastanza concitata contro questa ipotesi di dismissione, opponendosi chiaramente, si pongono delle prospettive interessanti,

Esiste un binario che consente di arrivare fino al porto di Manfredonia: questo binario e' stato colto anche li' come un disvalore, giustamente, perche' arriva al porto, e se tu lo immagini come un binario su cui vengono mandati avanti e indietro dei carri merce, effettivamente per una citta' la cosa e' abbastanza pesante.

Provate, pero', per un momento a pensare di far circolare una volta ogni mezzora un veicolo, un treno o tram, che da Foggia possa portare i pendolari, ma anche turisti, fino al porto, e sulla banchina fare, per esempio, interscambio con l'aliscafo, che poi fa il periplo del Gargano, magari con lo stesso biglietto.

In provincia di Trento noi ci stiamo attrezzando per l'integrazione tariffaria, per fare un unico biglietto che consenta di utilizzare indifferentemente treno, autobus, impianti di risalita funiviari, e anche la navigazione sul lago di Garda, in maniera combinata o sostitutiva.

Perche' non pensarlo qui, quando il servizio automobilistico che da Vieste va a Foggia impiega due ore e trenta? La combinazione aliscafo piu' treno impiegherebbe un'ora in meno.

Vi do delle suggestioni, e' una bozza, torno a dire, ma per farvi capire qual e' l'approccio.

In corrispondenza di alcuni punti di questa rete, non li vediamo qui, sono previsti, ma certamente nei centri principali, quindi Lucera, San Severo, Foggia, Manfredonia, Cerignola scalo, sono previsti alcuni centri intermodali in cui i servizi di trasporto automobilistico siano in corrispondenza con l'autobus.

Non ho fatto in tempo a portarvi una bellissima foto di una stazione di corrispondenza tra servizi automobilistici e servizi ferroviari in una zona suburbana della Svizzera, senza piu' le transenne in cemento che usano le Ferrovie, dove c'e' un affiancamento a banchina tra servizi automobilistici e servizi ferroviari, l'utente scende, ha lo stesso biglietto e circola.

In Puglia esiste un consorzio che raccoglie tutte le aziende: io mi auguro che nei prossimi anni quello che forse e' stato un espediente per poter legittimamente continuare a lavorare diventi punto di forza, perche', al di la' dell'aspetto legale ed amministrativo, in realta' c'e' bisogno di offrire agli utenti un servizio che sia realmente competitivo.

Entro nella gestione, come vedete, a piedi pari, le aziende mi capiscono.

Ultima questione, l'avevo dimenticata, ma questa purtroppo credo sia una questione persa, riguarda Cerignola Campagna-Cerignola Citta', dove esisteva uno sbraccio ferroviario che

consentiva di arrivare a collegarsi con il centro della città, il piazzale di stazione e' diventata una piazza antistante il nuovo Municipio, se ben ricordo.

Ci sarebbe una riflessione da fare.

Cerignola e' una città di 50.000 abitanti, una realtà importante, e' stata delocalizzata lì una parte dell'Università e tutto questo decentramento comporta mobilità' aggiuntiva: questa mobilità' come la gestiamo? La gestiamo attraverso la SS.16?

Noi abbiamo cominciato a fare adesso, in previsione dell'approfondimento della progettazione del piano, la raccolta dei dati sulla incidentalità, e ve li mostrerei questi dati!

Noi abbiamo un dovere morale prima di tutto, come progettisti.

Non crediate che la 4 corsie risolva tutti i problemi, vi potremmo mostrare anche gli incidenti sull'autostrada, ma sicuramente abbatte alcune cause passive di incidentalità'.

Bene, il Comune di Cerignola sulla SS.16 nell'arco di 10 anni ha avuto oltre 100 morti, solo nel suo tratto di strada, e queste cose ci devono far riflettere.

I nostri giovani, le persone che sono costrette a viaggiare con qualunque tempo sulla rete stradale, se potessimo offrire loro una rete di trasporto collettivo che funzioni non sarebbe male.

Partendo da qui io comincerei ad affrontare il ragionamento sulla rete di trasporto stradale.

Quando abbiamo rappresentato questa cartografia noi non sapevamo, lo immaginavamo, che la SS. 89 e la statale adriatica fossero le strade a maggiore incidentalità'.

I tratti in rosso che vedete sono una priorità, erano una priorità nel 2003 e lo sono ancora di più oggi che cominciamo a conoscere i dati sull'incidentalità, e ci dicono che lì e' prioritario intervenire.

Noi vorremmo che queste strade fossero messe in sicurezza, quindi che almeno per quanto riguarda le cause passive di incidentalità' evidentemente queste venissero rimosse.

Cause passive significa il guardrail, significa mettere a norma le rampe, significa un grande progetto di manutenzione, perché prima di costruire nuove strade e' importante mantenere, segnalare quelle che si hanno, e noi scontiamo, dico noi qui in provincia di Foggia, scontiamo, come altrove, non necessariamente nel Sud Italia, un problema importante di manutenzione del patrimonio stradale: strade con ormaie, dovute ai mezzi pesanti, strade in cui ad un certo punto manca la segnaletica, e una provincia che ha tutti i numeri per essere una provincia in cui il turismo diffuso può creare ricchezza non può fare a meno di una rete stradale efficiente sotto questo profilo.

Quindi, non una rete che sia enormemente capace ma una rete diffusa in cui la segnaletica funzioni.

Le riflessioni del piano, le principali riflessioni del piano, sono le seguenti, sotto il profilo della viabilità: la messa in sicurezza prioritaria di questi due assi, il che non significa non intervenire altrove evidentemente (tra 15/20 giorni avremo i dati completi dell'elaborazione dell'incidentalità' e potremo essere più precisi), e poi degli interventi prioritari nei collegamenti di San Giovanni Rotondo con questa viabilità verso Foggia e verso la dorsale adriatica, il collegamento tra Vieste e Peschici e il completamento della pedeappenninica.

Vorrei fare una riflessione su questi temi, queste sono le priorità, una brevissima riflessione: non ha senso progettare strade a prescindere dal contesto, e allora e' necessario che questi elementi rispondano ciascuno alla domanda cui sono chiamati ad assolvere.

Primo caso, la pede-appenninica.

Un tratto della pede-appenninica, in basso, tra Candela e Bovino, e' stata aperta e funziona, allora ne mancava un pezzettino adesso e' aperto anche quello immagino, e' una strada costruita con certi criteri, in tutto il tratto ha uno svincolo, un solo svincolo intermedio: ma questo risponde alle necessita' del territorio oppure no, oppure semplicemente e' l'adesione formale ad una norma?

Bisogna stare molto attenti, perché qui sotto non lo vediamo ma a Candela si innesta la strada che viene da Melfi, su cui c'e' una grossa istanza da parte della Basilicata come aggancio verso nord.

Capite bene, allora, che se io rinforzo questo asse interno, che non e' pedagiato, e lo rinforzo troppo rischio di creare un'alternativa per il traffico pesante soprattutto, che, anziché servirsi della Candela-Foggia e poi dell'autostrada, se io rinforzassi molto questo sistema potrebbe anche pensare di bypassare e ricollegarsi, qui non vedete il tracciato eventuale di una strada di questo genere, potrebbe decidere di collegarsi, dicevo, direttamente verso San Severo.

E allora, la bozza di piano predilige piuttosto un sistema che non va letto nella sua unitarietà ma va letto come un sistema che costituisce l'asse di spina per innestare a pettine tanti collegamenti che scendono dal Sub-Appennino verso questa viabilità, che funziona di fatto per tratti, assolvendo in alcuni tratti addirittura il completamento, la rifunzionalizzazione della seconda circumvallazione di Lucera, in altri casi realizzando la circumvallazione di Troia, di cui l'abitato ha bisogno, e così via.

L'insieme di questi interventi da luogo ad un itinerario che non va letto, se non a fini turistici, come itinerario di grande scorrimento ma che deve rispondere, invece, tratto per tratto a delle caratteristiche ben precise, e questo è un esempio.

Il secondo esempio riguarda il collegamento tra San Giovanni Rotondo e la 89.

Ho visto il progetto dell'ANAS e sono abbastanza perplesso, per cui mi chiedo: in un contesto così bello, così delicato, perché in Alto Adige progettiamo avendo cura dei materiali, la tipologia delle opere d'arte, l'uso di materiali autoctoni, etc. e qui dobbiamo accettare in maniera supina il ricorso a cemento armato, travi etc., qualunque esse siano? Mi chiedo il perché!

Questo, guardate, vale per le strade ma potrei dire per le ferrovie.

La Manles-Merano, che è stata riattivata, è una ferrovia in cui hanno molti meno problemi dal punto di vista orografico di quelli che hanno gli amici delle Ferrovie del Gargano, però c'è stata un'attenzione al recupero e all'inserimento ambientale che è impressionante.

Forse, allora, uno sforzo lo dobbiamo fare per ricercare, nel momento in cui dobbiamo salire sul Gargano, qualcosa che sia compatibile con il contesto, cioè garantisca capacità ma forse non velocità, perché alla fine qui non si tratta di guadagnare 5 minuti, forse una strada di quel genere ha bisogno di un buon numero di piazzole di sosta per il panorama piuttosto che garantire 5 minuti in meno di percorrenza.

Qui si vince questa sfida, guardate, si vince qui la sfida di recuperare e aumentare turisti veri a questa terra.

L'altra sfida è la Peschici-Vieste: anche qui c'è un progetto che è semplicemente la chiusura dell'anello.

Se vedete, per il momento qui non c'è la chiusura dell'anello, di certo c'è il collegamento da Peschici a Vieste, con un ragionamento che è simile a quello che abbiamo sviluppato per il Gargano.

Siamo a ridosso del Parco, in un'area importante, abbiamo la necessità che questa strada svolga potenzialmente due funzioni: la prima, dalla segheria del Mandrione (aiutatemi perché qualche nome dopo tre anni lo posso sbagliare), consente un accesso privilegiato al Parco, quindi una strada in cui ci sia sicuramente un punto che non è semplicemente una tettoia sbiadita ma, in sinergia con il Parco, diventi un luogo importante.

Ma questo va letto anche verso il mare: questa strada può costituire una valida alternativa all'uso della viabilità costiera in questo tratto, in maniera tale da poterla completamente destinare ad altri usi, usi in cui la pedonalità e la ciclabilità, per esempio, siano garantite in sicurezza, in cui il trasporto collettivo possa svolgere una funzione di diffusione dagli alberghi verso le cale, etc., cosa che non è possibile garantire con le auto, in un contesto dove se devi creare parcheggi devi violentare il territorio.

Quindi, anche qui un ruolo del trasporto collettivo, e qui sicuramente su gomma, che è rivolto non solo ai pendolari ma a nuovi segmenti di domanda, i turisti prima di tutto.

Guardate che i turisti non si muovono con l'autobus solo perché non sono informati e perché non ci sono le opportunità.

Io vi posso citare Madonna di Campiglio, il comprensorio della Val di Fassa, Livigno, tantissime località, e lo stiamo provando adesso in Abruzzo, situazioni in cui il trasporto collettivo ha fatto convenzioni addirittura con il privato per poter realizzare servizi di supporto al turismo.

Ultima questione che volevo accennarvi riguarda l'intermodalità, sia merci che passeggeri.

Per quanto riguarda l'intermodalità dei passeggeri, noi immaginiamo che la strada debba e possa essere in collegamento con alcune stazioni, presidiate possibilmente, non come Cerignola scalo, dove, a parte il bar, non c'è più nulla, dove si possano creare punti di interscambio per evitare di dover

utilizzare forzatamente la macchina.

Un esempio particolare puo' essere costituito da Ischitella, dove noi immaginiamo che Ischitella e un nuovo approdo possano costituire un'alternativa importante nel raggiungimento non solo della costa nord ma anche, attraverso Rodi, delle Isole Tremiti.

Perche' lasciare a Termoli la leadership, il monopolio dei collegamenti con le Tremiti?

Guardate che Termoli e' un porto irraggiungibile, per cui se noi riuscissimo ad organizzare bene l'approdo a nord, posto che le Tremiti sono un comune della provincia di Foggia, evidentemente potremmo creare sinergie importanti.

Sull'intermodalita' merci, invece, volevo citare due questioni: di fatto l'unica filiera che fa ricorso al trasporto merci su ferro e l'intermodalita' sono le cave di Apricena.

Il sale delle saline di Margherita di Savoia parte su autotreni, e il sale non e' che poi costi parecchio.

Questo ci deve far pensare, ci deve far pensare perche' questo comporta maggiori rischi sulla strada, un degrado accelerato della pavimentazione stradale. E le saline di Margherita stanno a poca distanza dall'interporto di Cerignola, interporto di Cerignola che comincia a partire ma che avrebbe delle potenzialita' molto piu' importanti.

Allora, una delle linee del piano e' sicuramente quella di promuovere un'intermodalita' selettiva.

L'apertura all'esterno si gioca fundamentalmente su tre aspetti: sulle merci si gioca prevalentemente sul ruolo che puo' acquisire l'Interporto di Cerignola in relazione al polo agroalimentare, la capacita' di lavorare in proprio, trasformare i prodotti e non essere costretti a portarli fuori, uno.

Due: charterismo e aeroporto.

Non si tratta di fare competizione con Bari, siamo fuori scala, ma certamente quanto piu' riusciamo a mettere in rete il territorio per il turismo e offrire pacchetti multipli che coniugano il Sub-Appennino con il mare, il Parco del Gargano con il mare, le ricchezze che voi avete..

Io ho visto l'Abbazia di Siponto, che per uno che non conosce se ci capiti e ti cade l'occhio ti fermi, altrimenti no, ma ci sono delle ricchezze, in questo territorio, incredibili, che possono essere valorizzate, e il charterismo e' sicuramente un'operazione su cui spingere.

Ultima questione e' il porto di Manfredonia.

Io vi lanciai una suggestione che non e' qui ma su cui, secondo me, bisogna ragionare.

Questo porto, oltre ad essere il ricovero della flotta peschereccia credo primo dell'Adriatico, non potrebbe candidarsi a divenire un porto turistico, con un retroporto importante, anche con indotto magari in collegamento con l'ASI, piuttosto che puntare a competere sul traffico merci tradizionale, che crea dei problemi innumerevoli su un porto che e' a ridosso di una citta'?

Guardate che c'e' un patrimonio e delle possibilita' di raggiungimento di questo porto che sono importanti!

Allora si' la combinazione del charterismo, per uno che lascia una barca che vale qualche milione di euro in ricovero stabile!

Allora questo lo si puo' mettere a sistema con degli approdi, riorganizzati e resi interessanti, intorno al Gargano, non altri porti, perche' di porti turistici se ne puo' fare uno di 200 chilometri.

Ma questo per la sua localizzazione forse e', tra quelli compresi tra Pescara e Bari, la localizzazione migliore.

Io mi fermo altrimenti vi prendo tutto il tempo, scusatemi.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Purtroppo temevo che la competenza e la passione dell'ing. Ciurnelli ci avrebbe portato a sfiorare un po' il tempo che ci eravamo assegnati.

L'ingegnere ha messo sul tappeto tanti di quei temi che sicuramente meritano un'attenzione particolare, io volevo semplicemente aggiungere che queste idee, questi embrioni di idee che sono espressi nella bozza, di sicuro dovranno confrontarsi con l'accordo di programma quadro, che comunque e' frutto di un'attivita' di concertazione importante che avete svolto voi, che siete gli stessi attori che siete stati coinvolti in quella vicenda, e con la pianificazione strategica che la Provincia, insieme agli attori locali, cerca proprio in questo periodo faticosamente di mettere

insieme in un unico disegno.

Quindi, anche i temi espressi da queste attivita' collaterali di sicuro dovranno essere messi in grande evidenza nel piano territoriale di coordinamento provinciale.

Si dice che i tavoli come questo sono tanto piu' efficaci quanto piu' fanno emergere conflittualita', magari non tanto dure ma comunque degli attriti: beh, io credo che questo tavolo forse avra' un grandissimo successo perche' probabilmente abbiamo anche delle posizioni che rispetto a qualche tema presentano delle visioni diverse, e magari su questo siamo chiamati a confrontarci, perche' e' proprio dal conflitto che poi deve emergere eventualmente la soluzione per il territorio, che poi e' il nostro obiettivo finale.

Ci ha raggiunti nel frattempo l'Assessore Summa, che non so se vuole salutarci ora oppure chiudere dopo. Dopo? D'accordo.

Eventualmente apriamo gli interventi dei convenuti, richiamando sempre l'attenzione su questo particolare significativo che il tempo a disposizione e' quello che e' che l'intervento di oggi e' sintetico ma puo' essere integrato con delle memorie che voi potrete presentare anche nel corso dei tempi futuri.

Vi preghiamo solo di presentarvi e di tenere uno spazio che consenta a tutti poi di intervenire.

Intanto ci ha raggiunti anche il Presidente della Commissione Provinciale Trasporti, Nicola Pinto, che ringrazio di essere intervenuto, e anche l'ing. Milena Spinello, che non vi ho presentato, che e' dirigente interno del settore trasporti, che sta qui al mio fianco.

RAFFAELE CAPOCCHIANO - ASSESSORE COMUNE DI FOGGIA:

Sono Raffaele Capocchiano, Assessore al Comune di Foggia. Con me c'e' l'architetto Pedone, dell'Ufficio Tecnico, il Geometra Ficco, e il responsabile dell'Ufficio Traffico, dr. Pietrocola.

Onestamente devo dire che la relazione e' stata abbastanza ampia, per cui abbiamo cominciato ad assimilare alcuni concetti fondamentali che riguardano il piano della mobilita'.

E' chiaro che Foggia rappresenta il punto finale per alcune attivita' che riguardano i trasporti, e questo ci pone anche nelle condizioni di dover necessariamente anche considerare che, ma questo lo faremo in un secondo momento, proprio perche' rappresenta il punto finale per determinate situazioni, e per la questione degli ospedali, e per la questione del turismo in partenza per le zone del Gargano, e per la presenza dell'area industriale, e per una serie di altre problematiche che abbiamo gia' posto in discussione attraverso il documento preliminare, il Piano Urbanistico, abbiamo la necessita', in un secondo momento, di valutare l'opportunita' di coordinare questo piano di cui alla relazione con il documento urbanistico.

Noi stiamo affrontando, anche con le Ferrovie in questi giorni, insieme anche all'Amministrazione Provinciale, l'Assessore Summa e' il coordinatore almeno per quanto riguarda le problematiche attinenti la citta' di Foggia, il sistema dei trasporti su ferro.

Dobbiamo anche prendere atto che allo stato attuale e per tutte le vicende che riguardano le connessioni che riguardano il sistema economico della Capitanata abbiamo la necessita' di snellire il traffico su gomma e riportarlo, invece, su ferro.

Su questo abbiamo aperto anche un tavolo con la Regione Puglia, insieme all'Amministrazione Provinciale, per i nodi che ormai da oltre un ventennio riguardano, per esempio, la Foggia-Lucera, che non si riesce a definire, la Foggia-Manfredonia, anche oggetto di discussione di questa relazione, e la stessa Foggia-Cerignola, il cui tratto attraversa anche la zona industriale.

Anche nel Documento Preliminare Urbanistico abbiamo previsto una serie di interventi per l'interscambio, le soste ai margini della citta', proprio per evitare intasamenti, perche', per una serie di questioni che riguardano la qualita' della vita urbana, noi abbiamo la necessita', come Amministrazione Comunale, di evitare ulteriore aggravio di traffico all'interno della citta' realizzando questi parcheggi di scambio alla periferia della citta'.

Questo Documento Programmatico, che riguarda l'urbanistica, ha previsto una serie di soste, e mi pare che l'abbiamo gia' fornito alla stessa Amministrazione Provinciale, l'abbiamo consegnato, per metterlo a disposizione del progettista di questo progetto, in modo che potra' servire per i punti di arrivo delle grosse arterie che arrivano dalla provincia al capoluogo.

Abbiamo anche in discussione, abbiamo pubblicato il piano del traffico, all'interno del quale sono previsti una serie di interventi che riguardano la città capoluogo e che dovrebbero servire a risolvere annosi problemi sempre attinenti al traffico, piano del traffico che è stato pubblicato, adottato già dalla Giunta Municipale, siamo in attesa della scadenza per la presentazione delle osservazioni, che verranno sia dagli Enti che dagli stessi cittadini.

Voglio dire che abbiamo una serie di problematiche, di progettazioni in piedi, che da una parte riguardano direttamente il Comune capoluogo, dall'altra parte riguardano la definizione con la stessa Ferrovia del trasporto su ferro, che, sapete benissimo, impropriamente parliamo di alta velocità.

Pero' insieme all'alta velocità, se così si può chiamare, abbiamo posto in discussione anche determinate condizioni che riguardano l'attuale progetto proposto dalle Ferrovie e che prevede il sorpasso della stazione di Foggia attraverso il cosiddetto "baffo", che dovrebbe evitare di far entrare nella stazione i treni che provengono da Napoli e proseguire direttamente per Bari attraverso una linea parallela all'attuale Foggia-Bari.

Questo logicamente comporterà una serie di problematiche, perché è prevista una seconda stazione per la città capoluogo, e chiaramente anche questa eventuale seconda stazione comporterà delle problematiche di cui il progettista dovrà essere messo a conoscenza, perché poi si vanno ad innestare sia con la nuova circumvallazione, ma con la strada n.1, la regionale, la cosiddetta pedemontana.

Comunque ci sono una serie di problematiche in discussione che dovrebbero essere definite, secondo quello che è il programma ultimamente definito con la stessa Regione Puglia, entro la fine di aprile.

Io mi auguro che questo ci possa consentire poi, insieme alla stessa Amministrazione Provinciale, che è parte in causa, vorrei dire quasi come prima attrice, di definire con le Ferrovie questa serie di problematiche che riguardano la riattivazione di alcune linee, come dicevo prima, sulla Foggia-Lucera, la Foggia-Manfredonia e il tratto che collega Foggia con l'Incoronata.

Come Amministrazione Comunale, ovviamente, questo è stato il primo impatto.

Abbiamo ascoltato la relazione, ci riserviamo nel breve tempo, comunque entro il mese di aprile, di far pervenire una relazione, con le analisi e i suggerimenti che l'Amministrazione Comunale potrà dare, sempre in rapporto a quelli che sono gli attuali piani in discussione sia in Giunta che in Consiglio Comunale.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Ringraziamo l'Assessore Capocchiano.

Io vorrei richiamare un attimo l'attenzione dell'Assessore Capocchiano sul fatto che forse tra Comune e Provincia dovremmo attivare forme di scambio un po' più strette e più dirette, perché magari dialoghiamo però attraverso percorsi che fanno dei tragitti indefiniti, a volte anche non tanto chiari.

Per cui, se attivissimo delle procedure di scambio tra tecnici, anche a livello tecnico, delle conoscenze reciproche e dei progetti reciproci...

Per esempio sul PUG noi siamo degli osservatori, osservatori privilegiati ma sempre osservatori, per cui magari sarebbe il caso, essendo la città di Foggia il nucleo, il cuore della provincia, che nel momento in cui si accinge a formare il PUG dialogasse in maniera quasi istituzionale, più stretta, con l'Amministrazione Provinciale, che, basandosi sul disegno della città di Foggia, deve poi irradiare questo disegno a tutta la provincia.

Quindi, all'Assessore Capocchiano, che è un tecnico, e oltre tutto è persona sensibile, io chiederei veramente di cercare delle forme di intreccio di attività più strette e più formate. Grazie.

SALVATORE CASTRIGNANO - SEGRETARIO PROVINCIALE CGIL:

Io ritengo che questa sia la sede ormai riconosciuta di sintesi di alcune idee, progetti e percorsi che si stanno maturando nella pianificazione dello sviluppo, e in questo caso nella pianificazione anche del sistema dei trasporti nella provincia di Foggia.

Una serie di sintesi, appunto, mi sembra opportuno e doveroso dirlo, perché dopo la relazione

dell'ingegnere lo stimolo e' di ritenerla qualcosa in piu'.

Tutto e' possibile, naturalmente, nelle accezioni di chiunque si approcci ad un lavoro anche di analisi, di approfondimento come questo, pero' io terrei la barra su questo elemento, su questo principio di valutazione.

Un momento di sintesi, quindi anche di raccolta. Non per nulla si parla di piano di coordinamento, quindi e' importante verificare, semmai, quali input, poi, da un elemento di valutazione coordinato come quello che si puo' fare in questa sede, noi possiamo dare alle varie istanze della pianificazione e della programmazione per approfondire e per meglio determinare scelte di qualita' dei vari sistemi, in questo caso specifico in quello della pianificazione dei sistemi e delle progettualita' sul trasporto.

Se questo e' l'approccio, quindi non quello, naturalmente, da cui si parte per determinare altri strumenti, altri momenti di confronto sulla programmazione degli interventi sullo sviluppo, ritengo che sia questa l'idea piu' corretta, allora mi sembra davvero maturo e molto positivo il lavoro che si sta via via cercando di fare, perche' e' sempre molto piu' puntuale.

L'Ingegnere parlava di una fase di concertazione, in effetti io credo che non ci sia stata una vera fase di concertazione fino al 2003, o sia venuta piu' avanti una fase di proposizione molto intelligente, molto ben congegnata, molto ben diretta dai tecnici della Provincia, quindi con molta volonta', con molta capacita' e professionalita, invece adesso e' indispensabile la fase della concertazione perche', secondo me, e parto dall'assunto che dicevo prima, se deve essere quello il momento di sintesi allora e' necessario che ognuno conosca, sappia, quello che un altro momento di pianificazione sta producendo.

Chi ha aperto i lavori sa benissimo, io sono intervenuto in altre occasioni, con quanta io direi addirittura enfasi abbiamo cercato di far penetrare il concetto dell'accordo di programma quadro nella valutazione e nella riflessione di chi discuteva di piano territoriale, di coordinamento provinciale.

Non e' stato semplice - vero? - perche' all'inizio non si aveva proprio idea di quello che fosse questo intreccio, ora noi possiamo tranquillamente dire che c'e' molta maturita' nella relazione fatta dall'ingegnere perche' di tutti quei processi, il principale che noi riteniamo essere stato messo in atto, quello dell'accordo di programma, ed altri, ci sono ormai, io dico, un buon 90% di valenze all'interno di questa illustrazione e di questo livello di conoscenza e di integrazione, quindi di coordinamento e di sintesi di cio' che si sta determinando.

Io provero' a puntualizzare qualche altro aspetto, però credo che sia importante dire che mi sembra doveroso valorizzare questa integrazione, mi sembra importante partire dalla conoscenza reale di quei processi, ammettere e fare leva su principi di piu' prospettiva.

Accordo di programma quadro e pianificazione strategica io credo che siano due facce della stessa medaglia, non ci metto l'altra faccia nel PTCP.

Il PTCP non puo' essere una faccia di una medaglia, è, come dicevo prima, semplicemente un momento di sintesi, di messa insieme, un momento di input che si deve dare agli enti, alle istituzioni, ai vari tavoli di pianificazione, per dire "vedete, voi state facendo questo, sappiate che noi notiamo che li' si sta facendo un collegamento ferroviario, dall'altra parte si sta determinando", come giustamente evidenziava, "un flusso di persone o di merci che potrebbe rendere piu' difficoltosa la gestione di questo processo".

Questo e' il vero senso che io ritengo possa essere davvero esaltato in questa fase.

E allora, credo che la prima cosa che si possa dire e' una forte necessita' di indicazione progettuale.

Non si impiegano risorse pubbliche perche' mancano progetti esecutivi in questo territorio, e non solo, ma parliamo del nostro.

Ancora di piu' nel sistema della mobilita' e dei trasporti abbiamo sentito quante proposte interessanti, quanti rilievi importanti, a cosa si abbina una valutazione sulla tratta ferroviaria Manfredonia-Foggia, sull'eventualita' di una messa in crisi di quella tratta, o addirittura, come si dice, il tentativo di RFI di far cadere li' la mannaia della riduzione delle risorse come taglio.

Sarebbe letale! Un territorio che sta cercando di promuovere lo sviluppo in termini congeniali e qualificati, in un punto cruciale del suo sistema produttivo ed industriale, in questo caso potrebbe vedere venir meno uno dei riferimenti, un appeal indispensabile per qualificare lo sviluppo e per

programmare anche maggiori investimenti in un'area interessante come quella.

E allora mi sembra importante dire che questo primo elemento della progettazione esecutiva sia un invito che da uno strumento come il PTCP possa venire.

Gli enti, i soggetti, gli strumenti e tutti quanti sono impegnati in questa opera di pianificazione devono pensare ad una progettazione come elemento innovativo e non come elemento finale, come elemento di partenza per determinare le scelte, perché ormai, dicevo prima, è matura una valutazione e un'integrazione, una conoscenza delle potenzialità del territorio, e anche un'indicazione di come si integrano.

Allora, progettazione vuol dire, questo primo elemento io lo declinerei in tanti modi, ma voglio farla proprio breve, vuol dire avere una progettualità seria ed esecutiva sulle questioni del trasporto.

L'ingegnere parlava del charterismo, io direi dell'Aeroporto Gino Lisa, che abbiamo bisogno di capire in che modo fortemente si matura e si rafforza un processo rispetto a questo: il charterismo, le potenzialità future anche lì di maggior appeal o infrastrutturazione, da rendere funzionali all'interesse a gestire un Aeroporto come quello.

Ma progettazione esecutiva per il porto di Manfredonia, perché noi stiamo lì maturando scelte addirittura vitali per la sua manutenzione, per il suo funzionamento, per aumentare da un milione a due milioni di tonnellate l'anno il trasporto delle merci, però non stiamo proseguendo e procedendo su un altro aspetto, che diventa ora quello fondamentale, cioè una progettazione che faccia capire qual è la prospettiva, che non può essere solo la manutenzione, non può essere solo il raddoppio del traffico, ma è quello che diceva l'ingegnere, una visione di quale può essere la novità, il rafforzamento in termini di traffici, di traffici di merci, di persone, e di strategicità nei collegamenti con l'est, con l'esternalità del nostro sistema produttivo, quindi la necessità di internazionalizzare il nostro stesso territorio rispetto ai suoi sistemi produttivi.

Quindi, avere idee va bene, ma adesso bisogna progettare, come bisogna progettare come si integra il territorio della città capoluogo rispetto ai traffici e ai sistemi che sono stati descritti e che stanno maturando, da quelli produttivi e industriali a quelli più complessivi del territorio.

Va benissimo l'idea di dire la ferrovia come capacità e quantità, come velocità, il trasporto pubblico su gomma come capillarità, è ottima l'idea ed è ottima anche la funzionalità, l'effetto, e sicuramente il risultato, ma poi bisogna dire che occorre progettare anche il come.

Qui come lo si sta facendo? Foggia sta lavorando bene con il piano dei trasporti, un piano al quale si sta lavorando, secondo me, un po' in ordine sparso.

Agenda 21 raccoglie dei consensi, poi non so il Comune cosa raccolga da Agenda 21, dal partenariato, ma credo che questo sia un buon lavoro.

Ma anche lì uno sforzo di progettazione dovrà essere poi pensato, nel senso che ci sono delle idee, c'è l'idea del grande raccordo, che mi sembra una cosa avveniristica e forse troppo onerosa, da rivedere, adesso ci sono anche delle vie mediane, comunque l'obiettivo della progettazione deve essere quello che dà la possibilità di capire se davvero è realizzabile o meno un'idea, non solo metterla e lasciarla lì.

Progettare, cosa che non c'è: si dice, si fa, e non vado oltre.

Quindi, primo problema è progettare, la progettazione.

Gli Enti Locali, le Istituzioni, le Amministrazioni e gli enti economici devono essere messi in grado di capire di che tipo di progettazione esecutiva immediatamente, anche per impegnare le risorse a disposizione, noi abbiamo bisogno per dare la sponda e le risposte alle cose che diceva prima l'ingegnere.

Inoltre, riguardo ad alcune cose noi abbiamo fortemente bisogno di puntare su delle priorità.

Io non metterei in second'ordine la necessità di valorizzare anche nel sistema dei trasporti i poli produttivi.

È stato detto di San Giovanni Rotondo, e a tal proposito io dico che noi abbiamo lì, non so come nel PTCP venga indicato, ma sicuramente abbiamo due esigenze: quella di velocizzare, ma soprattutto quella di rendere più efficace e più efficiente il trasporto da Foggia sulla 272, adesso non se statale o provinciale, ma abbiamo anche quella di determinare un flusso migliore dal casello autostradale di San Severo, che passa per la strada, mi pare, ex-273.

Per cui, ci sono queste due peculiarità che vanno ben inquadrare, noi le indichiamo anche nell'accordo di programma quadro, e poi i sistemi produttivi, in particolare quelli industriali.

Attorno ai sistemi produttivi, e in particolare a quelli industriali, occorre creare non approssimazione, perchè il sistema della mobilità li vuol dire tantissimo: vuol dire impatto ambientale, vuol dire sicurezza, vuol dire efficienza, vuol dire appeal, quindi grado di buona presentazione del territorio e dello stesso sistema produttivo interessato.

E parlo, quindi, di Foggia, dell'area industriale di Foggia, parlo della stessa area industriale di Manfredonia, ma anche di Cerignola come punto strategico per il polo agro-alimentare.

Qui le indicazioni erano già più o meno quelle dette nella relazione, ma io tengo anche qui a sottolineare il fatto che una capacità di rendere funzionale e davvero chiaro il sistema della mobilità attorno e all'interno delle aree industriali e dei sistemi produttivi è strategico per un territorio che vuole non solo vivere di aria buona e di ottimo clima ma vuole vivere anche di occupazione, di sviluppo e di crescita più complessiva, economica e sociale.

Non so se in qualche modo è utile il rilievo proprio sulle aree industriali: noi abbiamo bisogno anche di individuare un nuovo casello autostradale, di far pressione affinché nell'area dell'Incoronata ci sia l'individuazione di un nuovo casello autostradale, perché renderebbe più facile lo scorrimento del traffico e la funzionalità dei trasporti in quel sistema produttivo.

Quindi, per concludere, penso che alla fine un'integrazione e una vera funzionalità degli interventi strategici su questo sistema della mobilità in provincia di Foggia potrebbe determinare indubbiamente una ricaduta su tutti gli altri aspetti, e su questo bisogna anche fare leva.

Io non sapevo dell'incontro di ieri, non sono stato invitato, probabilmente c'è stata una selezione, però come non dire che il sistema della mobilità rende anche forte la stessa potenzialità di valorizzare, oltre che di salvaguardare, gli aspetti del territorio?

La salvaguarda idrogeologica del territorio non è solo un elemento fine a se stesso, è anche un elemento che ha bisogno di correlarsi, alla fine, con gli stessi sistemi della mobilità.

Una mobilità che tenga conto anche di come le potenzialità ambientali del nostro territorio vadano salvaguardate indubbiamente deve partire non in maniera separata, poi si avrà la capacità di mettere, questa è la sfida, di mettere tutto insieme, ma è importante che non vi siano territori vocati alla semplice valorizzazione ambientale e territori vocati alla mobilità e allo sviluppo dei movimenti.

Io credo, invece, che l'integrazione sia fondamentale anche in questo, e quindi anche qui, probabilmente, abbiamo bisogno di rendere i vari e diversi momenti l'uno finalizzato all'altro, non solo in termini di conoscenza ma anche in termini di reciproco scambio.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al Segretario Generale della CGIL.

Ci scusiamo per il fatto di non aver interpellato le associazioni sindacali ieri, ma siccome è tra le categorie che noi abbiamo ritenuto di coinvolgere sempre, forse abbiamo filtrato noi degli appuntamenti che ritenevamo potessero defaticare un po' la partecipazione.

Abbiamo sbagliato, rimedieremo, ma credo che per il futuro ci sarete sempre.

SALVATORE CASTRIGNANO - SEGRETARIO PROVINCIALE CGIL:

Un'ultima cosa, proprio in un secondo, sul porto turistico: c'è un progetto di porto turistico che purtroppo, per le cose che diceva l'ingegnere, non coincide con il porto industriale su Manfredonia.

Noi diciamo che abbiamo fatto una scelta lì: i soggetti istituzionali, sociali, economici hanno lì individuato una funzionalità diversa rispetto a queste esigenze, individuando anche una progettazione, e quindi un intervento reale che ormai è stato già autorizzato all'interno del terzo protocollo aggiuntivo del contratto d'area.

Per cui, questa esigenza è stata risolta, però con una progettazione che vede un'altra parte di quel litorale interessata all'insediamento di una portualità turistica, e comunque si risolve e si dà riscontro a quella esigenza che diceva l'ingegnere nella relazione.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Il Segretario della CGIL ha affrontato a 360 gradi, giustamente e' il ruolo cui deve assolvere, ma noi ci dobbiamo ritagliare degli spazi un po' piu' limitati, perche' veramente dobbiamo cercare di intervenire tutti quanti.

Quindi chiedo un sacrificio ai prossimi interventi.

Volevo solo aggiungere che il richiamo all'esigenza di procedere immediatamente alle progettazioni esecutive dei poli piu' significativi e' di per se' un fatto importante, ma e' ovvio che a monte noi dobbiamo condividere delle scelte strategiche, e queste scelte strategiche vanno inserite tutte quante in questo disegno che noi costruiamo insieme in questi appuntamenti.

Poi anticipa un po' anche il tema della dialettica, un po' contorta, attuale, tra programmazione e pianificazione, cioe' noi assistiamo ancora oggi a interventi strutturali sul territorio, e penso ai PIS, ai PII, e anche ai documenti strategici stessi delle Regioni, che ancora immaginano degli interventi infrastrutturali puntuali di grande rilevanza ma ancora non si pongono il problema della sussidiarieta', della complementarieta', della rispondenza tra queste scelte puntuali ed una pianificazione di carattere piu' organico.

Se noi, quindi, decidiamo insieme il disegno della Provincia e' evidente che sara' piu' facile poi individuare dei luoghi, delle infrastrutture, dei punti che meritano un'attenzione esecutiva maggiore.

Siamo nella fase precedente. Chi chiede di intervenire?

LUIGI LONGO - RESPONSABILE UFFICIO DEL PIANO DEL PUG DI SAN GIOVANNI ROTONDO:

Velocemente tre punti. Faccio fatica ad immaginarmi un piano di mobilita' nella provincia di Foggia, approfondendo un po' il ragionamento che faceva il dr. Biscotti, perche' la provincia di Foggia non ha un disegno e un progetto, tra virgolette, organico, dove per organico intendo una programmazione ed una soggettivita' capace di tradurre poi progetti in realta', e basta guardare la miriade di piani e basta vedere e riflettere sulla divaricazione e contraddizione tra piani territoriali e piani di programmazione economica e finanziaria.

Ragioniamo un po' sui piani strategici della provincia di Foggia per renderci un po' conto.

La mobilita', al di la' del ragionamento di logicita' e di buon senso, credo faccia fatica ad avere un'organicita' con un disegno ben preciso, soprattutto in questa fase di grosse crisi territoriali, di degrado territoriale, e poi non si capisce bene cosa significhi valorizzare un Sub-Appennino o il Gargano e come renderlo in maniera materiale.

Inoltre, e chiudo su questo punto, se noi analizziamo il piano del Parco, il piano della Comunita' Montana del Gargano e le direttive del PTCP, ci rendiamo conto che le cose non funzionano e che le contraddizioni sono palesi.

All'interno di questo il piano della mobilita' quale ragionamento che vada al di la' del buon senso e della razionalita'?

Secondo: in un ragionamento di lungo periodo io credo che il modello auto non abbia futuro, nel senso che arriveremo ad un punto in cui dobbiamo decidere o l'auto o noi.

Fatta questa riflessione, nel concetto di mobilita', soprattutto in questi sei centri, che sono centri che attraggono risorse ma non danno niente in termini di solidarieta' e in termini di sostenibilita' territoriale, sono centri che dal punto di vista di modello auto sono in tilt, anche perche' il ragionamento sul trasporto pubblico lascia il tempo che trova, soprattutto in questa fase di neoliberalismo sfrenato per cui il modello auto e' ancora quello egemone e la mobilita' e il concetto di territorialita' e di sostenibilita' in un territorio delicato come il nostro, pensiamo soprattutto al Gargano, e' una questione da approfondire.

L'ultima questione e' San Giovanni Rotondo.

Il problema, credo, non e' se fare una buona valutazione di impatto ambientale puntuale, ne se fare una strada panoramica etc., il problema e' a monte: ha senso fare una strada?

Noi sappiamo benissimo che le strade non sono solo un problema di mobilita', sono anche un problema che stravolge i centri urbani.

Foggia, voglio dire, e' una citta' che si costruisce con anelli, e tra una strada e l'altra si riempie di strade, cioe' stiamo a questi livelli in tema di pianificazione, non siamo a livello di modellistica un po' piu' elaborata.

Allora, a mio modo di vedere, la questione del progetto ANAS per quanto riguarda l'accesso di San Giovanni Rotondo, che e' una citta' particolare, e' una citta' internazionale dal punto di vista del turismo religioso ma non lo e' dal punto di vista di una correlazione di far diventare una citta' in grado di reggere e di supportare una qualita' internazionale, quindi la riflessione che pongo e' questa: nel momento in cui la mobilita' ragiona su assi di penetrazione, per esempio l'ipotesi di collegamento Rodi con Tremiti, io non faccio un problema di campanilismo territoriale, se funziona Termoli a me va bene, pero' penetrare e mettere in grado Rodi di avere collegamenti con Tremiti, in un territorio cosi' delicato e massacrato come il Gargano, io rifletterei su questa utilita' di mobilita' di collegamento con le Isole Tremiti o altri luoghi. Mi fermo qui.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Sulla questione di Rodi usciamo dall'Esapoli, poi magari approfondiamo l'argomento.

Io rivolgerei a lei, ma non ce n'e' bisogno, lo stesso invito che ho fatto all'Assessore Capocchiano: visto che anche San Giovanni si accinge ad immaginare il disegno del PUG, le citta' dell'Esapoli, ove affrontino, come e', il tema della nuova pianificazione comunale questa non puo' non confrontarsi con la pianificazione provinciale.

Quindi, gia' nel suo nascere io credo che noi dobbiamo dialogare strettamente.

Poi, il richiamo che lei fa alla mancanza di conformita' tra Piano del Parco, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale e piano della Comunita' Montana, e' un po' azzardato ancora definirla come concetto definito, perche' lei sa che noi stiamo avviandoci a costruire il piano.

Il Piano del Parco e' ancora un disegno molto vago, semmai occorre solo approfondire e strutturare meglio comunque l'accordo di collaborazione che gia' abbiamo costruito.

Con il Parco, con la struttura tecnica e con la sfera politica esiste un accordo di programma attraverso il quale ci impegniamo entrambi gli enti a procedere alla formazione dei rispettivi piani in maniera coordinata, quindi non rischieremo di parlare due lingue diverse.

NICOLA PINTO - COMMISSIONE PROVINCIALE TRASPORTI:

Intanto mi preme sottolineare un aspetto circa il servizio di trasporti, perche' un servizio di trasporti non puo' non tener conto ed essere avulso dal territorio.

Secondo me va fatta una distinzione di dove e' possibile collegare le localita' attraverso il ferro e dove non e' possibile, in quanto avremmo impatto ambientale, sbancamenti, gallerie, fare un discorso su gomma, e quindi tenere in debita considerazione l'orografia del territorio.

A riguardo mi preme sottolineare che non e' ancora possibile pensare che in un contesto turistico come il Gargano, se non in toto ma una parte del Gargano, debba passare una ferrovia che rovina le bellezze naturali, quindi bisogna pensare alla ferrovia, si, ma ad una ferrovia a lungo respiro, che magari si colleghi con Ischitella, Peschici, Vico, Manfredonia, a monte, e quindi pensare a liberare le coste dalla presenza oppressiva, e in termini di impatto ambientale e in termini di impatto acustico, che d'estate rovina anche il soggiorno di chi viene a villeggiare in quelle zone.

Per quanto riguarda l'aspetto generale, lo ha fatto molto egregiamente il rappresentante della CGIL, quindi io mi trovo in linea di massima d'accordo, anche perche' dibattiamo in Commissione di queste problematiche, pero' io sono, per esempio, Assessore di San Giovanni Rotondo, a che i collegamenti attraverso le strade, proprio dal Gargano a San Giovanni Rotondo, la strada che collega Cagnano a San Giovanni Rotondo, vadano presi in considerazione, altrimenti come e' possibile far arrivare dal Gargano a San Giovanni Rotondo, citta' di Padre Pio, il villeggiante con questa strada?

Migliorare quella strada esistente, allargando le curve con un tracciato piu' idoneo ad un servizio di autopulman, ritengo sia un altro aspetto da tenere nella massima considerazione.

Quindi, e' un aspetto che non va sottovalutato, perche' io dico che le risorse del territorio, soprattutto le risorse economiche, e il turista e' una risorsa economica per il territorio e per la

provincia di Foggia, vanno tenute nella massima considerazione, e quindi questo aspetto io ritengo che proprio il Comune di San Giovanni Rotondo lo dovrebbe sollecitare, così come abbiamo fatto noi Comuni del Gargano quando avevano la responsabilità di quei campanili.

Però, Assessore, con la stessa franchezza le devo dire che la provincia di Foggia non può rinunciare al flusso dei villeggianti che vanno alle Tremiti, sarebbe anacronistico!

Tutto il discorso dei collegamenti della provincia di Foggia non è un discorso avulso, solo i collegamenti, collegamenti che poi mettono in movimento l'aspetto culturale, turistico, religioso, economico soprattutto, di un territorio, e noi non possiamo abdicare a favore del Molise.

Quindi, per il discorso dei collegamenti con il Gargano Nord, e non dico neanche Rodi Garganico, sarà poi eventualmente chi dovrà decidere a dire sì o no a Rodi Garganico, alcuni paletti li metterei.

Quali? Il numero dei passeggeri che partono dai porti del Gargano e vanno alle Tremiti: dove c'è il maggior numero di passeggeri potenziare quella struttura portuale, perché non è possibile rinunciare da parte nostra ai collegamenti che ci portano alle Tremiti, facendo usufruire di quel guadagno economico soprattutto Termoli e la Regione Molise.

Un altro aspetto, e come Commissione lo abbiamo già detto, siamo solidali con il Comune di Foggia, è la TAV, il treno ad alta velocità.

Io dico che bisogna mettersi intorno ad un tavolo e bisogna far sì che, anche con un modesto accorgimento tecnico, il collegamento verso il Tirreno debba partire da Foggia e non lontano da Foggia, perché non dobbiamo cadere nel tranello che ci stanno tendendo i baresi, che con la via dell'Ofanto si sono già aperti i collegamenti verso Napoli.

E quindi noi dobbiamo costringere, fare anche una lotta se possibile, a che Foggia venga inserita come stazione esistente, con tutto quello che tecnicamente deve essere fatto per rispondere alle esigenze tecniche dell'alta velocità.

Una Provincia se non ha un aeroporto, in questo mondo globalizzato, è una Provincia destinata a morire, e allora approfitto della presenza dell'Assessore Capocchiano, l'ho detto anche all'Assessore Pinto, mi fa piacere che ci sia l'Assessore Summa, bisogna a tutti i costi creare un tavolo tecnico tra Provincia e Comune di Foggia, uscire una volta per sempre da questo tunnel, che ieri ci vedeva anche contrapposti alla passata Amministrazione, politicamente, ma che oggi non può essere così, perché le sinergie vanno messe insieme e devono collaborare e dire "il Gino Lisa potrà assolvere ai voli charter?"

Se potrà assolvere ai voli charter noi siamo fieri, contenti e felici che il Gino Lisa rimanga l'aeroporto della provincia di Foggia, ma se tutto questo non è possibile perché ci sono situazioni di carattere urbanistico che impediscono il decollo della provincia di Foggia, e sottolineo il decollo della provincia di Foggia, è bene che si pensi ad altra soluzione, perché forse è possibile fare, a dire di qualche tecnico, parallelamente alla pista esistente dell'Amendola di Foggia.

Io queste poche cose ci tenevo a dire, non è che ho la presunzione di aver letto il Vangelo, però sono riflessioni che dobbiamo fare, perché quando rivestiamo cariche pubbliche dobbiamo slegarci dall'appartenenza a determinati organismi.

Quindi, il discorso dei collegamenti è prioritario, perché esso investe la cultura, il turismo, lo sviluppo, l'economia di un territorio, e se dobbiamo programmarlo va programmato con la prospettiva che quello che andiamo a programmare sarà, fra cento anni, ancora utile al territorio. Vi ringrazio.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie a Nicola Pinto, che ha riproposto, come ci aspettavamo, i temi storicamente a lui cari, soprattutto come la questione della tratta della ferrovia Rodi-Sam Menaio, che, per quanto possa sembrare, e magari lo è, una criticità al momento, la grande sfida sarebbe di trasformarla in una risorsa piuttosto che provare...

MICHELE CATANEO RAPPRESENTANTE ADICONSUM:

Buon giorno a tutti, sono Michele Cataneo, rappresentante dell'ADICONSUM e delega per

quanto riguarda il trasporto e l'ambiente, quindi qui sono in una duplice veste, ieri come ambiente e oggi, invece, come trasporti.

Proprio per la complessità del territorio in cui viviamo mi ha fatto enormemente piacere che l'ingegnere abbia preso a cuore un po' tutto il territorio, facendo chiaramente una panoramica completa, e il fatto che la cosa più importante che si evince è l'impatto ambientale, quindi lo sfruttamento soprattutto delle linee ferroviarie, dov'è possibile, con degli interscambi, con dei parcheggi, privati o pubblici, è una cosa molto importante, perché non andremmo a congestionare delle aree che sono già altamente congestionate.

Il fatto, quindi, di aver previsto determinate cose, soprattutto per quanto riguarda inizialmente Comuni come quello di Cerignola, Lucera, Manfredonia e San Severo, e poi alla fine anche l'allargamento per quanto riguarda il nord di Vieste, è una cosa importante, soprattutto rispetto a quelle che saranno le nuove situazioni che si verranno a verificare, tipo il territorio di Lucera, con la costituzione di questa nuova stazione.

Questo chiaramente ci porterebbe a non congestionare tutto il traffico che attualmente c'è sulle strade, e questo dicasi anche per Cerignola, e la centralità in modo particolare, invece, per Manfredonia, che, al di là di quelle che possono essere le direttive ferroviarie, ha un ruolo certamente importante, innanzitutto perché il raggiungimento di quest'ultima avviene in circa 20 minuti di percorrenza, e poi la cosa più importante che si rivela è il fatto che anche il trasporto merci potrebbe essere una possibilità, dato che c'è comunque un porto che è attrezzato e degli insediamenti produttivi nell'essere in zona.

Questo ci porta chiaramente ad un buon approccio rispetto a quello che è lo sfruttamento del ferro.

Dicasi la stessa cosa di Cerignola, che è un comprensorio, e soprattutto nella valutazione fatta dall'ingegnere, quella dei piccoli paesi che stanno intorno comunque a Cerignola stessa, che potrebbe, con un collegamento, in questo caso badare anche a dei mezzi su gomma, e in questo caso si parla praticamente o di mezzi soprattutto pubblici, o con il biodiesel, per quanto riguarda elettrici o metano.

Il raggiungimento di queste stazioni, quindi, dovrebbe essere sicuramente innanzitutto per fare in modo che queste possano sopravvivere rispetto a quell'abbandono che si ha di queste stazioni, incrementandole, mettendo dei servizi o quant'altro, che ci possano permettere comunque di essere presenziate e quindi di non essere distrutte dal punto di vista del territorio, e soprattutto la velocizzazione di queste tratte, che mi sembra una cosa molto obiettiva, perché si guarda al territorio e al rispetto soprattutto del territorio, perché non a caso la costruzione sempre di nuove strade e quant'altro non fa che deteriorare il territorio rispetto a quello che si è detto anche ieri.

Un'altra cosa che va vista con molta attenzione è il raggiungimento di San Giovanni Rotondo, che chiaramente è un'attrazione, come abbiamo detto prima, sia turistica che di carattere religioso, e il fatto di poter spostare la stazione ferroviaria di Foggia altrove ci mette in una condizione nettamente negativa rispetto a quelle che sono le presenze di turisti che utilizzano sia la linea adriatica che quella territoriale verso Roma-Foggia per poter arrivare.

È chiaro che spostando questo si creano disagi, e non a caso l'Amministrazione Comunale in merito, nella progettazione, a cui io ero presente, perché più volte sono stato presente ad Agenda 21, per quanto riguarda una stazione di porta vedeva la stazione di Foggia come un grosso centro di interscambio intermodale per ferro-gomma.

Allora, dato che comunque queste proposte sono state già avanzate in quella pianificazione, perché pensare di spostare la stazione altrove?

Due: la cosa importante rispetto allo spostamento della stazione qual è?

Innanzitutto parliamo di TAV, ma penso sia sbagliato, non è TAV, perché la vera TAV è sulla direttrice tirrenica.

Noi abbiamo delle linee, quella adriatica, che è una direttrice di linea primaria, mentre secondaria è Manfredonia e così via, per cui andarci ad incasinare con questa situazione della TAV non esiste assolutamente.

La TAV per noi ha come posto più vicino di raggiungimento Napoli, e da Napoli a Foggia,

o poi andare a Bari e quant'altro, e' solo una linea di tipologia...

Di conseguenza, la TAV non esiste.

Poi, andare a togliere il luogo della centralita' di Foggia, che contribuisce a dare all'intera Capitanata, come nel passato, un rilevante ruolo nel nodo geografico e infrastrutturale, ma con la prospettiva di non essere bypassato, anzi di consolidare la sua funzione anche di collegamento con i vicini territori, quali Potenza, Avellino, Benevento e Campobasso, oltre che il resto della Puglia.

Inoltre, cio' proietterebbe anche in modo sinergico e valorizzante lo sforzo che sta compiendo questa Amministrazione Provinciale per quanto riguarda l'aeroporto Gino Lisa di Foggia, perche', chiaramente, rispetto a tutte queste situazioni che si stanno venendo a creare se veniamo tagliati fuori il territorio verra' altamente penalizzato.

In piu' bisogna guardare ad una cosa molto piu' importante, a mio parere, che e' quella delle direttrici dal punto di vista delle Comunita' Europee, che hanno identificato la direttrice adriatica come lo sviluppo dal punto di vista delle merci.

E quindi noi abbiamo tutte quelle sedi, come il porto di Manfredonia e quant'altro, fino ad arrivare alla nuova costruzione della ferrovia tramite Bari per poter andare nei paesi dall'altra parte dell'Adriatico.

Io vi ringrazio per la cortese attenzione.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Prima di passare la parola al dr. Vinella, responsabile del COTRAP, lascerei un minuto la parola al rappresentante degli Archeoclub Provinciali, che parla anche a nome delle Associazioni che in qualche maniera si occupano della sostenibilita' ambientale degli interventi infrastrutturali sul territorio.

SANTA PICAZIO - ARCHEOCLUB DI FOGGIA:

Sono Santa Picazio, della sede foggiana dell'Archeoclub d'Italia, e ovviamente anche a nome di tutte le associazioni che si occupano e si preoccupano della tutela del territorio.

Volevo intervenire prima per alcuni argomenti che sono gia' stati nel frattempo trattati, per cui sarò molto breve, la TAV ovviamente, e quindi volevo dire soltanto due cose.

Quando si progetta si tiene conto, ovviamente, della spesa, si tiene conto dell'utilita', si tiene conto del servizio, di una serie di cose che devono combaciare per poter essere considerate utili.

In questo caso vorrei che si riflettesse meglio sull'utilita' di spostare questa stazione, di lasciare fuori Foggia, e sulla spesa che questo verrebbe a costare, cioe' veramente fermarsi un attimo di piu' su questo progetto, e poi volevo sapere dall'ingegnere fino a che punto questa cosa puo' essere utile per noi foggiani e per il territorio in generale.

La seconda cosa mi vede un po' di parte, comunque voglio ugualmente rubarvi un minuto per quanto riguarda Rodi Garganico, un tratto di ferrovia che, secondo me, potrebbe fermarsi un po' prima, proteggendo un tratto di costa, rendendolo fruibile meglio, perche' quella zona dove passa adesso quel tratto, praticamente inutile, perche' comunque la gente poi ad un certo punto e' costretta a spostarsi sul pullman per raggiungere Peschici, etc., potrebbe trasformarsi in una zona pedonale, una pista ciclabile, consentire ai tanti campeggiatori di fruire veramente delle nostre coste, creando anche un sottopasso o qualcosa.

Questo non toglierebbe comunque la possibilita' di partire per le Tremiti da Rodi, perche' i campeggi sono tutti ad un passo dall'eventuale, spero presto, porto di Rodi, perche' anche questa e' una questione che si ripete e rimane comunque sempre in discussione.

Valutiamo, quindi, bene questi progetti, e soprattutto questi due nodi, questi due punti, che penalizzerebbero sicuramente il territorio anche dal punto di vista turistico e paesaggistico. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al rappresentante provinciale degli Archeoclub, che ha sollevato, e sono stati sollevati, argomenti importanti, non ultimo quello della TAV, che io ho chiamato impropriamente TAV.

L'ing. Ciurnelli sa di cosa stiamo parlando, comunque e' un argomento attuale, che andra' affrontato certamente in maniera non disgiunta dal disegno che stiamo immaginando noi.

Eventualmente lei avra' preso nota delle cose, per cui io adesso lascerei la parola al dr. Vinella e poi la passerei al mio non cugino Nicola Biscotti.

GIUSEPPE VINELLA - PRESIDENTE DEL COTRAP:

Sono Giuseppe Vinella, Presidente del COTRAP, il consorzio che in Puglia si e' realizzato a fronte delle procedure concorsuali che si sono intrattenute nell'anno 2004.

Rientrando un po' nel tema di oggi, perche' ho visto che poi in generale non abbiamo apprezzato, o comunque fatto cenno allo strumento che e' oggetto della riunione odierna, sicuramente abbiamo da dover mettere mano sotto l'aspetto di un aggiornamento dei dati, non fosse altro perche', l'ha gia' detto l'ing. Ciurnelli, e' necessario dare una fotografia un po' piu' corrente rispetto a quello che era uno strumento datato e che oggi probabilmente ha necessita' di un ritocco.

Per quanto riguarda il consorzio COTRAP, che rappresenta sul territorio foggiano tutte le imprese che esercitano trasporto su gomma, dichiariamo la nostra pienissima disponibilita' ad incontrarci, magari in maniera anche specifica per quella che possa essere la nostra peculiarita' nel penetrare all'interno e anche in situazioni che hanno un obiettivo, penso, quello di cercare di ridurre il traffico privato, le autovetture private.

Noi facciamo trasporto pubblico locale, non entro eccessivamente nel merito di scelte strategiche, che nel documento consegnatoci privilegiano piu' o meno il ferro rispetto alla gomma, perche' il ferro va benissimo nel momento in cui la mobilita' e' una mobilita' che giustifica una sommatoria di investimenti, che sicuramente sono investimenti che hanno la necessita' di essere commisurati a quello che ha poi sull'impatto, che e' la clientela.

Il Presidente della Commissione Pinto precedentemente ha fatto presente che molto spesso se partissimo dall'assunto della mobilita' trasportata, e noi questo dato ovviamente possiamo, indirettamente o direttamente, fornirvelo, allora a quel punto riusciremmo, in maniera ovviamente molto piu' serena, a fare quelle scelte per la Pubblica Amministrazione che saranno, o che sono, sicuramente il futuro della Capitanata, e quindi delle aree di Foggia, di cercare di decongestionare dal traffico delle autovetture private.

Invece, sotto l'aspetto consortile, sempre per l'ing. Ciurnelli, quelle speranze che prima erano speranze, grazie a questa elevazione di cultura imprenditoriale che in Puglia e' avvenuta, quei progetti che sembravano solo progetti di integrazione, sia modale che tariffaria, sono progetti che in realta' sono realta' nella nostra regione.

A brevissimo siamo, e saremo, nelle condizioni di poter far usufruire, e ancor piu' in maniera semplificata nella zona del Gargano, non fosse altro perche' gli amici delle Ferrovie del Gargano sono indirettamente sia gestori di ferro ma soprattutto gestori di gomma, quindi in tal senso fare quelle integrazioni e' sicuramente fonte di una capacita' maggiore territorialmente tale da poter dare quel valore aggiunto, che molto spesso raccontiamo le regioni del nord ma ci sfugge che anche nel meridione abbiamo grandissime potenzialita' che forse non sappiamo raccontare, mentre gli altri riescono a raccontarle meglio di noi.

In tal senso il nostro apporto a lei e all'Amministrazione Provinciale e' sicuramente di massima disponibilita'.

Ricordo ancora che sulla tratta Foggia-Manfredonia esiste dal 1995 un'integrazione modale tariffaria con le Ferrovie dello Stato, con la gomma, il che non e' citato da alcun documento, siamo gli unici che in Italia hanno fatto questa integrazione modale e tariffaria dal 1995.

Questo solo come un cenno di quello che insieme, se riterrete opportuno, ci auguriamo che riteniate opportuno coinvolgerci in questo progetto a realizzarsi, sicuramente possiamo indirettamente esservi utili, per evitare che magari ci possano essere forme di frizione, sicuramente costruttiva ma che sicuramente hanno la voglia di evitare che ci possano essere eccessivi sprechi all'interno della spesa pubblica, non per avvantaggiare un settore rispetto ad un altro ma per non penalizzare la collettivita'. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Possiamo rispondere noi a nome dell'ing. Ciurnelli accettando immediatamente questa proposta di integrare e approfondire una collaborazione che noi comunque auspicavamo tra noi e i soggetti piu' importanti che operano sul territorio e nel settore.

DOTTOR NICOLA BISCOTTI - PRESIDENTE ASSOCIAZIONE INDUSTRIALI:

Due brevi considerazioni, di cui la prima e' di ordine generale.

Io penso, perche' c'e' scritto, tra l'altro, nelle proposte di accordo di programma quadro, che questa riunione si sarebbe dovuta dedicare con proporzioni inverse al trasporto merci e a quello delle persone.

Quindi, anziche' dedicare il 90% del tempo e delle proposte alle persone, che non e' una priorita' in quanto non siamo in una situazione disastrosa in questa provincia, dovremmo fare tutti uno sforzo per parlare della logistica delle merci, perche', invece, nella prospettiva di sviluppo di questa provincia, oltre al turismo, che riguarda specificamente le persone e che e' un tema importante, c'e' il problema delle merci.

Non possiamo nasconderci, perche' se ce lo nascondiamo facciamo torto a noi stessi, che il vero problema di questa provincia e' superare alcuni gap infrastrutturali, e soprattutto creare la rete delle imprese, che finora, nonostante cospicui investimenti sul contratto d'area e sulla programmazione negoziata, non siamo riusciti a creare.

Quindi, la vera priorita' e' quella, non la discussione sulle persone, sulla quale diro' alcuni pensieri da neofita della materia.

Su quel discorso, quindi, e' evidente che vanno fatti alcuni ragionamenti, che non possono essere, lo ha detto Castrignano, e condivido, e faccio critica e autocritica nello stesso tempo, perche' non sono tra quelli che attribuiscono sempre ad altri le responsabilita', e' lapalissiano, siamo tutti d'accordo nel dire che il porto di Manfredonia e l'interporto di Cerignola devono essere valorizzati, ma adesso dall'analisi dobbiamo passare alla progettualita'.

Allora, lo sforzo che dobbiamo fare in questa provincia, in un piano territoriale di coordinamento che tenga conto di quello che stiamo facendo nello sviluppo di questa provincia di 10 anni, quindi anche con un accenno alla mobilita' delle persone, non puo' essere quello di dedicare tutto il tempo alla mobilita' delle persone ma quello di interessarsi finalmente e definitivamente della rete delle imprese e del collegamento tra le aree industriali, perche' se pensiamo ad una rete di imprese non possiamo non pensare che le merci che si producono in questa provincia, siano derrate alimentari piuttosto che prodotti del manifatturiero puro, devono avere la possibilita' reale di raggiungere i mercati in maniera soddisfacente, veloce e anche poco costosa.

Quindi, la vera sfida e' questa e non quella delle persone.

Però, collegando, come qualcuno ha detto giustamente, il tema della mobilita' delle persone con il tema dello sviluppo industriale della provincia noi abbiamo una realta' nella quale Foggia non e' una realta' metropolitana, 150.000 abitanti, con un flusso dal Sub-Appennino che stiamo tentando disperatamente di fermare, perche' se noi fossimo orientati e avessimo lavorato in questi 10 anni per svuotare il Sub-Appennino allora i 150.000 abitanti di Foggia dovrebbero diventare 300.000.

Noi stiamo lavorando esattamente al contrario, cioe' per portare lo sviluppo nel Sub-Appennino, nelle aree del Gargano, nelle aree diffuse.

Non a caso si parla di Esapoli, ed e' la contraddizione di fondo del problema, perche' avendo definito Esapoli la provincia di Foggia abbiamo detto nelle carte che non esiste una centralita' di tipo trasportistico reale sulla citta' di Foggia ma esiste evidentemente una diffusione stellare sulle citta'.

Allora, pensare di concentrarsi e perdere le nostre energie sulla questione di come tagliare le autolinee ad un certo punto e far proseguire i treni e' un problema che non sposta di un millimetro lo sviluppo di questa provincia! Non lo risolve e non lo sposta, e soprattutto non tiene conto dei reali flussi di traffico che ci sono sulla citta' di Foggia.

Noi abbiamo creato Manfredonia, abbiamo creato Ascoli Satriano, stiamo puntando sullo sviluppo di Cerignola, che e' una delle aree dove negli ultimi 20 anni si è fatto il piu' grosso sforzo dal punto di vista della creazione di un'area industriale, ci stiamo preoccupando di Lucera, e chiaramente ci

preoccupiamo di San Severo perché è un polo importante, che, unito al discorso di Apricena, sul quale, come qualcuno ha detto, il trasporto delle merci, della pietra, è un elemento fondamentale, allora io dico alla Provincia, al Piano Territoriale di Coordinamento, discutiamo delle persone, per carità, a parte il fatto che poi queste suggestioni vanno corroborate con numeri...

Io ho letto che ci vogliono 2.000 spostamenti all'ora per senso di marcia per giustificare un traffico ferroviario, e ci vuole la penetrazione di un'area metropolitana: se ci sono questi due elementi siamo tutti pronti a sottoscrivere un piano che vada in questa direzione.

Ma siccome abbiamo un piano nel quale, fatte le giuste valorizzazioni di alcune tratte ferroviarie, sulle quali si sta investendo, perché nessuno dice che dobbiamo fermare il progresso per questo motivo, c'è il problema delle aree industriali e qui stiamo discutendo di come trasferire il traffico da ferro a gomma, è un problema che dovremo vedere nel momento in cui avremo stabilito cosa facciamo della provincia.

Dentro ai discorsi ci sta tutto, è evidente, ma questa ossessione di discutere oggi di un problema, che non è un problema perché stanno funzionando i sistemi dei trasporti locali, non sono in condizioni penose, sia nell'aspetto ferroviario sia nell'aspetto gomma, va benissimo, ma quando si dice che dobbiamo fare lo scambio ferro-gomma, in quanto tempo si programmano le autostazioni che stanno a Francoforte?

Lo scambio ferro-gomma è facile parlarne, ma realizzarlo è abbastanza difficile!

Il grosso dell'utenza che va su Foggia qual è? È l'utenza che noi definiamo "pregiata", impiegati, professionisti, gente che lavora nella scuola, che ha una flessibilità di orario abbastanza varia e che comunque sugli scambi di mezzo trova pochissimo gradimento.

Una buona parte di utenza va nella zona industriale di Foggia, e la zona industriale di Foggia ha problemi che non hanno diretta attinenza con lo scambio ferroviario.

La città di Foggia, giustamente, si sta preoccupando di decongestionare, e allora se la città si decongestiona con provvedimenti nella sua cinta urbana è evidente che il problema dei grossi flussi di traffico su Foggia si affievolisce ancora di più, perché Foggia il problema lo risolve e lo affronta.

Questo tanto per dire alcune idee sulla questione delle persone, ma il problema fondamentale è questo: io chiedo all'Amministrazione Provinciale, e al suo piano di coordinamento, che venga fatto un discorso reale, fondamentale, sul trasporto delle merci, perché lì ci giochiamo le nostre possibilità di competitività rispetto all'estero e rispetto all'esterno.

Non a caso abbiamo chiesto che nella programmazione del CIPE ci fosse il finanziamento della strada Cerignola-Manfredonia, che è una piccola cosa, non ci sono grossi studi dietro questa cosa, ma abbiamo pensato, da artigiani dello sviluppo, che una relazione reale Manfredonia-Cerignola, con Cerignola retroporto del porto di Manfredonia, dovesse trovare poi applicazione nel discorso relativo al collegamento reale dall'interporto al porto.

Per quanto riguarda la ferrovia per Manfredonia, è evidente che quella ferrovia ha molto senso se la colleghiamo ad un sistema industriale ed ha meno senso, secondo me, se la colleghiamo ad un sistema dei trasporti nel quale negli anni le aziende, non è merito mio, le Ferrovie del Gargano, la Sita, le Ferrovie dello Stato, hanno provveduto a creare un sistema che in qualche modo corrisponde alle esigenze della collettività.

Concludo, forse sono andato oltre i 5 minuti ma era mio dovere parlare, ritenendo che questo discorso vada implementato con una riflessione seria sulla questione delle merci, che mi sembra la vera priorità di questa Provincia, la vera scommessa per creare capacità di attrazione, di investimenti, e per mettere le imprese, che già sono ubicate in questa Provincia, in condizioni reali di competere.

Oggi queste condizioni non ci sono, perché abbiamo un sistema slegato, non ci sono collegamenti, e la stessa città di San Severo soffre un problema di congestione del traffico dovuto al fatto che la sua area industriale e i nodi sono sostanzialmente scollegati.

Allora, che investimenti andiamo a fare a San Severo se non procuriamo queste condizioni?

È questa la priorità sulla quale ci dobbiamo concentrare e non le pur giuste suggestioni e osservazioni, che si possono discutere ma che non rappresentano, secondo me, l'obiettivo principale

nel medio periodo, nei prossimi 5 anni, in provincia di Foggia.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Gli interventi che abbiamo ascoltato sono tutti importantissimi, l'ultimo pesantissimo, qualificatissimo, del Presidente dell'Associazione Industriali locali, che è anche, lo ricordo al nostro consulente che viene da fuori, responsabile della struttura dell'interporto di Cerignola da poco tempo.

Quindi, non a caso si fa riferimento al problema delle merci, che ovviamente è un problema che solleva.

E davvero l'ultimo intervento dà senso a questi incontri, perché solo da questi incontri emergono punti di vista importanti, rilevanti, che devono essere integrati nel nostro pensiero di Piano Territoriale di coordinamento.

Magari poi lascio qualche secondo anche all'ingegnere, e poi se vuole intervenire l'Assessore Summa.

INGEGNER VITO PASCALE - FERROVIE DEL GARGANO:

Solo qualche piccola nota informativa sulla situazione dei nostri lavori, dato che abbiamo visto che c'è qualche piccolo appunto mosso nella bozza di documento presentato.

Per quanto riguarda la Foggia-Lucera ci sono stati, purtroppo, dei ritardi legati a problematiche del precedente appalto.

Tra il 10 e il 15 aprile saranno riconsegnati i lavori alla ditta che ha vinto l'appalto per il completamento, i tempi dovrebbero essere all'incirca per fine 2007 completamento dei lavori.

Entro Pasqua si completerà la gara per la fornitura degli elettrotreni, cosa molto importante, e saranno i primi elettrotreni forniti in Puglia, a ferrovie concesse, con omologazione per circolare su tutta la rete ferroviaria nazionale.

Quindi, ci sarà anche la possibilità di andare su rete RFI e fare collegamenti al di là della Foggia-Lucera.

Poi c'è lo studio di fattibilità della Lucera-Campobasso, idea estremamente interessante su cui abbiamo praticamente l'approvazione delle due Regioni.

Di recente le due Amministrazioni Provinciali hanno promosso la realizzazione, o meglio il passaggio alla fase della progettazione esecutiva, con l'eventualità di costituire il tavolo tecnico e di individuare soprattutto le forme di finanziamento.

Per quanto riguarda la linea San Severo-Peschici, per la tratta Sannicandro-Cagnano in questi giorni si stanno facendo le prove funzionali per la riapertura all'esercizio, a seguito della velocizzazione, poi abbiamo la tratta iniziale, la variante di Apricena, che finalmente è stata riappaltata, perché lì ci fu, purtroppo, la sospensione del precedente appalto per fallimento dell'impresa, e finalmente il Comune di Apricena sarà dotato di una stazione vicino al centro urbano.

In relazione anche a quello che è stato detto prima, ci sarà la possibilità, eventualmente, avendo uno scalo ad Apricena, chiaramente adesso la cosa va studiata più nel dettaglio, di fare quel famoso discorso del trasporto per ferrovia della pietra di Apricena, e quindi questo è un altro discorso interessante.

C'è anche allo studio, ma lo stiamo facendo in maniera autonoma, in maniera estremamente informale, la possibilità della stazione di San Marco in Lamis, dell'attuale linea, di poter raggiungere San Giovanni Rotondo, però è un discorso molto complesso perché si vanno ad attraversare i territori del Parco, e ci sono grosse difficoltà dal punto di vista orografico.

Stiamo solo facendo qualche piccolo approccio al problema, per vedere almeno di quantificare, una fase estremamente di massima, quello che può essere il costo.

Per la Foggia-Manfredonia, ovviamente, noi saremmo anche disponibili eventualmente, ma chiaramente andrebbe un attimo ammodernata ed elettrificata, perché poi si creerebbe l'impossibilità, essendo noi ferrovia elettrificata sia sulla Foggia-Lucera che verso San Severo e Peschici, di fare eventualmente il servizio anche sulla Foggia-Manfredonia.

Una piccola osservazione, ma non per vena polemica, al discorso della tratta a mare: probabilmente la presenza della ferrovia, con i vincoli annessi e connessi, ha salvaguardato dal

punto di vista paesaggistico e ambientale quella tratta.

INTERVENTO FUORI MICROFONO DELL'ASSESSORE NICOLA PINTO.

INGEGNER VITO PASCALE - FERROVIE DEL GARGANO:

Avevo detto "senza vena polemica".

Purtroppo, e lo dico avendo fatto anche il dirigente dell'Ufficio Tecnico Comunale, il problema e' che in campo urbanistico le pressioni a livello locale sull'Amministrazione Comunale sono fortissime, e probabilmente per una ferrovia che ha avuto un controllo da parte di un ente statale e' stato piu' facile poter salvaguardare.

ASSESSORE SUMMA:

In questa riunione noi non decidiamo i destini del mondo, e' una fase di ascolto, e fase di ascolto significa appunto ascoltare, mettere insieme.

Noi non siamo i primi della classe, non abbiamo, purtroppo, ne' la capacita' ne' la verita' in tasca, abbiamo, pero', la necessita' di mettere assieme soggetti e poter cominciare a discutere di sviluppo.

Purtroppo molto spesso negli ultimi anni si continua questo tipo di operazione in cui i tavoli si moltiplicano, si duplicano, si triplicano, e tutti parlano di tutto.

Oggi lamentiamo, da questo punto di vista, alcune assenze importanti, assenze che poi ci porteranno ad ulteriori passaggi, ad ulteriori sforzi che dovremo fare.

Oggi siamo monchi di un interlocutore importante, tra l'altro noi siamo monchi anche di capacita', da questo punto di vista, di programmazione, e mi riferisco, per esempio, all'assenza di RFI, Trenitalia o quant'altro, ma noi, ovviamente, manderemo i verbali di questo.

Noi abbiamo un contatto con la Regione Puglia, pero' avremmo preferito che anche la Regione ci fosse, perche' quando con Saponaro questi ragionamenti li avviamo naturalmente vorremmo che tutti gli attori fossero presenti, cosi' come ringraziamo tutti i presenti, li ringrazio personalmente e, per quello che vale, a nome di tutta l'Amministrazione, perche' il lavoro che stiamo provando a fare e' questo, e pero' quando non c'e' RFI e' inutile parlare della tratta Manfredonia-Foggia, sapere come funziona, che intenzioni hanno, che intenzioni non hanno, e tra l'altro, poi, non abbiamo noi una delega precisa.

Noi abbiamo approfittato della questione, quando e' uscita quella notizia, vera, falsa, smentita, a noi interessa relativamente, quella notizia sulla soppressione della Manfredonia-Foggia per dire alla Regione "scusate, vogliamo cominciare a ragionare anche da un punto di vista della programmazione di un trasporto integrato?", perche' noi adesso parliamo di questo, pero' poi arriviamo ad un certo punto che non potremo.....

Con RFI o facciamo le barricate, per dire la TAV, alta capacita', alta velocita' e quant'altro, la vogliamo a 10 chilometri o a 700 metri o a 50 metri, poi decidiamo dove e quando, ma non abbiamo da questo punto di vista seduto a questo tavolo un interlocutore che e' importante, che e' la Regione, e il gestore, che pero' e' il gestore.

Anche su questo io vorrei che il territorio si riappropriasse di alcune questioni, perche' non esiste piu' nella Costituzione, con la riforma del titolo quinto, la gerarchia tra enti, perche' io devo essere titolare della programmazione del mio territorio, e questo e' il mio territorio, e quindi non posso poi aspettare che altri debbano decidere su di me.

Ed e' questo il ragionamento che sta passando, penso, ma riusciamo meno a farlo passare a livello nostro interno, diciamo, perche', diceva giustamente l'urbanista di San Giovanni Rotondo, dove c'e' questa divaricazione ci sono 15, 63 o 64, uso un numero esagerato, piani regolatori che non parlano tutti la stessa lingua.

Io non entro nel merito della discussione su Rodi e quant'altro, ma il problema che noi abbiamo e' proprio quello di mettere in sintonia, ma non perche' devono avere tutti la nostra idea, o la mia idea o l'idea che noi ci facciamo, ma perche' noi abbiamo 64 comuni, 64 Piani

Regolatori, 64 miscele esplosive, come diceva il collega di Modena, che aveva lo stesso problema nostro quando presento' il Piano Territoriale di Coordinamento.

Abbiamo, giustamente, il sistema globalizzato così come adesso noi siamo, ma tra San Ferdinando, Trinitapoli e Cerignola saranno 7, 8 chilometri: possiamo pensare, noi, che questi tre Comuni possano decidere in maniera autonoma sullo sviluppo del territorio?

Ognuno di noi, cioè, così come il Comune di Foggia e quant'altro, abbiamo una necessità di un campo neutro, in cui tutti discutiamo qual è la strada migliore.

E abbiamo ripreso questa fase, cerco di essere velocissimo nelle considerazioni, proprio perché la nostra bozza era leggermente datata, ma non voglio usare questo termine, perché su alcune questioni altri sono andati avanti, la stessa Amministrazione Provinciale.

Diceva giustamente prima l'ing. Biscotti la questione del collegamento delle merci: con la Regione Puglia una sinergia di questo genere, nel senso che noi con la Regione abbiamo parlato e abbiamo detto "guardate, abbiamo la possibilità di cominciare a collegare, se è vero che dobbiamo collegare, questi punti strategici?", come quello che potrà diventare, speriamo tutti, l'interporto di Cerignola, come speriamo possa diventare il porto di Manfredonia, perché anche il porto di Manfredonia dobbiamo capire quale natura deve avere e quali collegamenti ci debbono essere.

Allora, questo tipo di operazioni devono cominciare a farsi, e avere poi una sovrapposizione.

Io ritengo che le reti possano essere riutilizzate, quelle del trasporto delle merci rispetto a quelle delle persone, però anche da questo punto di vista a noi, ripeto, manca un interlocutore, RFI, che non sappiamo che testa ha, per usare un termine terra, terra, per quanto riguarda la stazione di Cerignola, o la stazione di San Severo.

Allora, hai voglia noi a parlare di metropolitana leggera se poi ci troviamo con le stazioni che non hanno un minimo di fruibilità!

Da questo punto di vista ne passeranno di anni, per cui su questo anch'io ho le mie preoccupazioni se non riusciamo a mettere veramente seduti intorno ad un tavolo questi interlocutori.

Per San Giovanni Rotondo è chiaro che noi, e anche questa la do all'ingegnere come notizia, notizia di questi giorni, noi riteniamo che San Giovanni Rotondo debba essere collegata meglio, e lo riteniamo noi come Giunta Provinciale, in maniera molto empirica abbiamo fatto questo ragionamento.

Non abbiamo, purtroppo, ancora i flussi di traffico per poterci permettere questo tipo di operazione, ma riteniamo che dobbiamo sperimentare, e' un'esigenza che nasce dal territorio, perché il Gargano, come diceva giustamente il Presidente della Commissione Trasporti Pinto, deve avere la possibilità di essere collegato meglio a San Giovanni Rotondo.

Abbiamo raccolto una proposta della Commissione Trasporti, quella di chiedere al COTRAP di elaborare un progetto di collegamento tra Cagnano, Rodi, Vieste e Peschici, collegare il Gargano con San Giovanni Rotondo, così come adesso il sud, mi riferisco a Cerignola in particolare, viene collegato con San Giovanni Rotondo, cioè avere alcune zone che prima erano prive di veri e propri collegamenti, perché purtroppo, e dico purtroppo, San Giovanni non solo da un punto di vista internazionale turistico-religioso è importante ma è anche importante perché rispetto, all'inefficienza della sanità pubblica, una sanità lì è comunque presente.

E allora da questo punto di vista noi dobbiamo tener conto anche di questo tipo di mobilità.

Io non voglio dilungarmi di più, spero che tutti gli inviti siano poi accolti, cioè noi vorremmo che oggi la riunione, mi riferisco ai sindacati in particolar modo, di cui effettivamente magari ieri è sfuggito l'invito, ma quello che vorrei, e mi rivolgo ai sindacati, è che, a prescindere dagli incontri che noi qui oggi facciamo, e che continuiamo a fare, noi potessimo avere anche dei contributi scritti, nel senso di avere contributi più pesanti su cui poi, in maniera anche parallela, informale, tutti possano contribuire ad una elaborazione che dia più corpo alla questione.

Vi ringrazio ancora per la partecipazione e la pazienza. Grazie.

ARCHITETTO D'ALESSANDRO - COMUNE DI SAN SEVERO:

Ho registrato con piacere la parte dell'intervento del Presidente di Assindustria, che ha anticipato

qual e' il problema, cioe' il traffico che ruota intorno alla nostra citta'.

Recuperando uno dei progetti che era stato pensato nel 98/99 all'interno del PRUSST, cioe' quello della bretella, noi siamo riusciti, proprio recentemente, forse a recuperare quell'idea, anche grazie al progetto che nel frattempo, in maniera assolutamente smembrata dal contesto, quindi concordo con quello che diceva il rappresentante provinciale della CGIL, nel frattempo era intervenuto con RFI, e cioe' l'eliminazione di quei passaggi a livello, la creazione del cavalcaferrovia, che ci ha consentito in una qualche maniera di cominciare a pensare a come implementare sul territorio queste realizzazioni sparse.

Abbiamo pensato ad un ampliamento, per recuperare un minimo finanziamento del PRUSST, su una strada, che ci potrebbe consentire, ed e' questa la novita', di portare avanti il discorso del completamento della circumsanseverina, che e' entrato a viva forza nel piano strategico della Provincia di Foggia.

Questo consentirebbe di guardare meglio anche al discorso del Gargano, quindi tutti i piccoli Comuni che ruotano intorno a San Severo, e immaginare da questo punto di vista poi di ampliare il discorso della Pedegarganica per arrivare completamente anche su Manfredonia, quindi innestando quell'idea delle Ferrovie del Gargano che hanno in mente di non mandare disperso il tratto attuale della ferrovia che da San Severo va a San Marco, per poi implementarlo verso Manfredonia. Questo e' quanto.

INGEGNER CIURNELLI:

L'unica cosa che mi sembra importante, perche' giustamente ho premesso che si tratta di una bozza datata, tra virgolette, è che queste suggestioni, soprattutto sul sistema della viabilita', e riprendo quello che diceva il dr. Biscotti riguardo le connessioni, il problema dell'ultimo miglio per l'intermodalita', per la logistica, dovranno vedere le Amministrazioni Comunali in un grande raccordo con l'Amministrazione Provinciale. Perche'?

Perche' allora evidentemente non era il momento, oggi e' il momento per fare tutta una serie di ragionamenti che sono prossimi alla scala urbana, e che quindi diventa una sorta di recepimento nell'ambito del Piano Provinciale, ossia le connessioni alle aree industriali, le connessioni ai poli funzionali, il miglioramento della connessione ad autostazioni, stazioni, ospedali.

Quindi, non solo sul versante delle merci ma anche delle persone, cosa che dovremmo discutere con i Comuni, perche' li' evidentemente siamo a casa vostra, per cui si tratta di selezionare e recepire cio' che va in questo piano.

Relativamente alla TAV, io mi fermo qui, credo che vada discussa molto bene questa operazione, e' chiaro che il piano arrivera' molto piu' tardi.

Attenti a tutelare bene le vostre legittime esigenze di accessibilita', perche' sentivo dire, giustamente, che la linea per Napoli non e' una linea ad alta velocita', e' una linea che ha delle caratteristiche abbastanza modeste.

Allora, io posso capire l'esigenza di guadagnare 15 minuti o 14 minuti per evitare il girobanco, al limite, posto che adesso c'e' una nuova prescrizione in Trenitalia, per cui vogliono 12 minuti per il nuovo girobanco, quindi l'inversione di marcia, ma tagliar via, imponendo un doppio scambio, 500000, 600000 persone di utenza potenziale, va calcolato bene il beneficio e i costi che questo induce.

Assolutamente non c'e' alcuna volonta' di tagli, lo voglio chiarire: questo e' un piano strategico, la mia ambizione sarebbe quella non di trasferire gente da autobus ad alta ferrovia ma di acquisire gente all'uno e all'altro, parliamoci chiaro, perche' poi la sfida vera, quegli incidenti stradali che vediamo, quelli sono la sfida vera, non e' prendere gli utenti del bus e portarli sulla ferrovia, non e' questo giochetto perverso, il problema e' offrire un sistema complessivamente efficiente e all'avanguardia.

Lo e' altrove? Io penso che lo possa essere anche qui.

Certamente concordo sul discorso delle merci, pero' io faccio una proposta: non puo' essere un ragionamento ristretto alla mobilita', deve essere un ragionamento che veda insieme almeno altri due tavoli, perche' e' vero che c'e' una grossa opportunita' ma è anche una grossa sfida.

PROVINCIA DI FOGGIA

Servizio Pianificazione territoriale

Prot. 13347

data_16.03.2006

Spett.

**Oggetto: Seconda fase redazione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Programma attività di consultazione attori locali esperti.
CONVOCAZIONE Tavolo di pianificazione.**

Considerato che:

- Questa Amministrazione ha avviato le procedure per la elaborazione dello schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la Provincia intende attribuire elevato valore alla partecipazione allargata, quale strumento per la formazione di scelte pianificatorie il più possibile condivise;

Viste le direttive del **Presidente della Provincia dr. Carmine Stallone** e dell'**Assessore alla pianificazione territoriale dr. Antonello Summa** in ordine alla istituzione di tavoli di ascolto esperti;

La S.V è invitata a partecipare ai Tavoli di pianificazione dal tema:

**“Messa in sicurezza del territorio” – martedì 28 marzo – ore 9,30
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia**

Assessore provinciale di riferimento: Pasquale Pellegrino
Dirigente di settore: Dott. Oscar Corsico
Consulenti del PTCP: Prof. Luigi Pennetta – Prof. Antonio di Gennaro

**“Beni culturali e rete tratturale” – giovedì 30 marzo – ore 9,30
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia**

Assessore provinciale di riferimento: Antonello Summa
Dirigente di settore: arch. Stefano Biscotti
Consulenti del PTCP: Prof. P. Dal Sasso – Prof. S. Russo – dott. M. Baioni – arch. G. Piemontese

Si allegano schede sintetiche degli argomenti in discussione.

Si informano i sigg. SINDACI che è consentito, se non auspicabile, che ai tavoli venga delegato a partecipare un rappresentante per ciascuna delle aree seguenti:

Appennino Nord - Appennino Sud - Tavoliere Nord - Tavoliere Sud - Gargano.

Per i Comuni che hanno in corso la redazione dei PUG il presente invito è esteso ai tecnici incaricati dell'Ufficio di Piano.

IL DIRIGENTE
Arch. Stefano Biscotti

La Bozza di PTCP, concepita come documento aperto, capace di avviare un ampio confronto con il territorio, propone per il futuro sei visioni strategiche : 1. Costruire una Rete Ecologia; 2. Ripensare il Territorio Aperto; 3. Valorizzare il Patrimonio Culturale; 4. Integrare i Centri Minori; 5. Guardare oltre la Pentapoli; 6. Aprire all'Esterno.

Tali visioni rappresentano ciascuna un obiettivo prioritario nelle linee di sviluppo del territorio, e ad essa sono associate, in forma piuttosto sintetica, regole da rispettare e azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il tavolo tematico in oggetto, discuterà le azioni pertinenti, attinte da ciascuna visione della Bozza del PTCP.

Tavolo 5 -1^ sessione- 30 marzo 2006 ore 9:30

Beni Culturali e rete tratturale

Consulente di settore : Dal Sasso, Russo, Piemontese, Baioni

Dirigente Interno: Biscotti

Assessori di riferimento: Summa

Presidente Commissione Consiliare: Antonio Rolla - Gaetano Cusenza

Partecipanti:

Rappresentanti Sindaci Subappennino SUD

Rappresentanti Sindaci Subappennino NORD

Rappresentanti Sindaci Tavoliere SUD

Rappresentanti Sindaci Tavoliere NORD

Rappresentanti Sindaci Gargano

Comune di Foggia

Comunità Montane

Ente Parco

Regione Ufficio tratturi

Sovrintendenza Beni Ambientali

Sovrintendenza Beni Architettonici

Sovrintendenza Beni Archeologici

GAL: Meridaunia, Monti Dauni, Daunofantino, Piana del Tavoliere, Consorzio Gargano

Prospettive Subappennino

PIS Barocco, PIS Normanno-Svevo-Angioino, PIS Gargano

ONC, Ex Riforma Fondiaria

Ordini Ing. e arch

Camera di commercio

Università di lettere

WWF, Italia Nostra, Legambiente, LIPU, Archeoclub, Assoconsumatori

3. VALORIZZARE IL PATRIMONIO CULTURALE

Regole e azioni

1. Introduzione di regole severe di protezione del patrimonio culturale, secondo quanto previsto negli indirizzi normativi.

2. Acquisizione di conoscenze sistematiche relative al patrimonio storico-artistico, unificando o facendo convergere gli sforzi degli enti locali verso la costituzione di una banca dati integrata a scala provinciale.

3. Sostegno alle iniziative (pubbliche o private) volte al riutilizzo del patrimonio per finalità pubbliche o di interesse collettivo.

Indirizzi normativi

La pianificazione comunale sarà chiamata a distinguere:

- a) gli *insediamenti urbani storici*;
- b) gli *insediamenti di interesse storico non urbani*;
- c) i *beni culturali isolati*.

Insedimenti storici urbani e non urbani

❖ Nell'ambito degli *insediamenti urbani storici*, e degli *insediamenti di interesse storico non urbani*, gli strumenti di pianificazione comunale distingueranno:

✓ **le parti del territorio** che conservano i segni delle regole che hanno presieduto alla vicenda storica della loro conformazione

- nelle caratteristiche dell'organizzazione territoriale, dell'assetto urbano, dell'impianto fondiario,
- nelle caratteristiche tipologiche e formali sia dei manufatti edilizi che degli spazi scoperti.

• Per esse gli strumenti di pianificazione comunale definiranno una disciplina volta:

- a prescrivere la conservazione delle individuate caratteristiche, mediante la manutenzione, il restauro e il risanamento conservativo degli elementi fisici in cui, e per quanto, esse siano riconoscibili e significative;

- a prescrivere il ripristino delle predette caratteristiche, mediante trasformazioni degli elementi fisici, in cui, e per quanto, esse siano state alterate.

✓ **le parti del territorio** nelle quali le suddette caratteristiche e regole sono state rilevantemente e diffusamente alterate e contraddette.

• Per esse gli strumenti di pianificazione comunale prevederanno la ricostituzione delle individuate caratteristiche e la riapplicazione delle individuate regole conformative, mediante trasformazioni degli elementi fisici e dei loro insiemi in cui, e per quanto, esse sono state alterate e contraddette.

✓ **le unità di spazio** (unità edilizie e unità di spazio scoperto) componenti le parti del territorio che conservano i segni delle regole che hanno presieduto alla vicenda storica della loro conformazione, nonché tutte le unità di spazio di interesse storico individuabili in ogni altra parte del territorio comunale,

• Gli strumenti di pianificazione comunale

- classificheranno le suddette unità di spazio in base alle loro rilevate caratteristiche tipologiche e formali, e al grado di significatività e di permanenza delle stesse;

- disciplineranno nelle suddette unità di spazio le trasformazioni fisiche ammissibili e le utilizzazioni compatibili.

❖ Nell'ambito degli *insediamenti di interesse storico non urbani* la pianificazione comunale sarà altresì tenuta a definire idonee fasce di rispetto, disposte attorno a tali elementi territoriali, nonché ogni altra opportuna disposizione volta a preservarne la qualità di insediamenti non urbani, e le specifiche caratteristiche morfologiche nei loro rapporti con il circostante territorio.

Beni culturali isolati

❖ Nell'ambito dei *Beni culturali isolati* gli strumenti di pianificazione comunale distingueranno:

✓ **le unità edilizie e unità di spazio scoperto** di interesse culturale individuate

• Gli strumenti di pianificazione comunale

- classificheranno le suddette unità di spazio in base alle loro rilevate caratteristiche tipologiche e formali, e al grado di significatività e di permanenza delle stesse;

- disciplineranno nelle suddette unità di spazio le trasformazioni fisiche ammissibili e le utilizzazioni compatibili.

❖ Nell'ambito degli *Beni culturali isolati* la pianificazione comunale sarà altresì tenuta a definire idonee fasce di rispetto, disposte attorno a tali elementi territoriali, nonché ogni altra opportuna disposizione volta a preservarne la qualità di insediamenti non urbani, e le specifiche caratteristiche morfologiche nei loro rapporti con il circostante territorio.

Beni archeologici

Il redigendo schema di piano territoriale di coordinamento provinciale dovrà:

❖ completare la ricognizione e la perimetrazione dei beni archeologici, di concerto, e possibilmente d'intesa, con la competente Soprintendenza.

- ❖ giungere ad una più articolata classificazione delle aree e dei beni di interesse archeologico, distinguendo ad esempio:
 - *complessi archeologici e altri beni archeologici*, corrispondenti a beni archeologici, o a loro insiemi, di accertata entità ed estensione;
 - *aree di salvaguardia dei beni archeologici*, corrispondenti ad aree di concentrazione di materiali archeologici, o di segnalazione di rinvenimenti, ovvero di attendibile ritenuta presenza di beni archeologici.

- ❖ disciplinare attraverso **progetti unitari**:
 - le misure e gli interventi di tutela, restauro e valorizzazione dei *complessi archeologici* e degli *altri beni archeologici*, e delle *aree di salvaguardia dei beni archeologici*.
 - gli interventi funzionali allo studio, all'osservazione, alla pubblica fruizione dei beni e dei valori tutelati.
- Tali progetti unitari devono essere formati dai competenti organi del Ministero per i beni e le attività culturali ovvero, d'intesa con essi, dalla Provincia di Foggia, oppure dal comune, o dall'ente di gestione del parco, territorialmente competente;
- I suddetti progetti unitari potrebbero prevedere:
 - attività di studio, ricerca, scavo, restauro, inerenti i beni archeologici;
 - la realizzazione di attrezzature culturali e di servizio alle attività di ricerca, studio, osservazione delle presenze archeologiche e degli eventuali altri beni e valori tutelati;
 - posti di ristoro e percorsi e spazi di sosta;
 - la realizzazione di infrastrutture tecniche e di difesa del suolo;
 - la realizzazione di impianti tecnici di modesta entità.
- I medesimi progetti dovrebbero altresì potere organizzare gli immobili interessati quale "parco archeologico" ai sensi della lettera c) del comma 2 dell'articolo 99 del Testo unico delle disposizioni legislative in materia di beni culturali e ambientali, approvato con il decreto legislativo 29 ottobre 1999, n. 490.

- ❖ Fino al momento della vigenza degli stessi suddetti progetti relativamente ai *complessi archeologici* e agli *altri beni archeologici* dovrebbero essere ammesse soltanto le attività di studio, di ricerca, di scavo e di restauro, dei competenti organi del Ministero per i beni e le attività culturali o dei soggetti concessionari di tale Ministero.
- ❖ In assenza di tali progetti unitari, e comunque fino alla loro entrata in vigore nelle *aree di salvaguardia dei beni archeologici*, oltre alle attività di studio, ricerca, scavo, restauro, inerenti i beni archeologici, a opera dei competenti organi del Ministero per i beni e le attività culturali o dei soggetti concessionari di tale Ministero, dovrebbero essere ammessi solamente:
 - l'ordinaria utilizzazione agricola del suolo, secondo gli ordinamenti culturali in atto alla data di entrata in vigore del piano, e fermo restando che gli escavi e le arature dei terreni a profondità superiore a 30 centimetri dovrebbero essere autorizzati dalla competente Soprintendenza, la quale dovrebbe poterli subordinare all'esecuzione, a cura e a spese del promotore degli escavi o delle arature, di prospezioni, o di saggi di scavo, secondo modalità concordate con la stessa Soprintendenza;
 - gli interventi sui manufatti edilizi esistenti, subordinati all'esecuzione di sondaggi preliminari, svolti in accordo con la competente Soprintendenza, rivolti ad accertare l'esistenza di materiali archeologici e la compatibilità dei progetti delle trasformazioni con gli obiettivi di tutela dei suddetti materiali.

6. APRIRE ALL'ESTERNO

E. Valorizzare la rete dei Tratturi

BENI CULTURALI E RETE TRATTURALE – 30 MARZO 2006

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Sono Stefano Biscotti, dell'Ufficio di Piano della Provincia.

Ci dovrebbe raggiungere, per competenza, anche l'Assessore Summa, che è l'Assessore alla Pianificazione Territoriale e che si è anche ritagliato una piccola competenza sulla valorizzazione dei beni culturali. Quando ci raggiungerà gli daremo la parola per un saluto.

Continua questa attività, che abbiamo iniziato l'altro ieri, di tavoli tecnici di pianificazione, a cui abbiamo chiamato a partecipare gli attori esperti sul tema in discussione. Questa è la ragione di queste riunioni.

Ne abbiamo organizzate 12, articolate sui vari temi che sono la struttura portante del Piano Territoriale di Coordinamento.

Uno di questi temi indubbiamente è quello della valorizzazione dei beni culturali, che è uno dei sei argomenti fondanti la bozza di Piano Territoriale di Coordinamento che tra qualche mese comincerà a diventare un progetto esecutivo di Piano Territoriale di Coordinamento, e non ci avviamo a fare questo progetto esecutivo di Piano Territoriale di Coordinamento senza aver ascoltato, appunto, i portatori di interessi esperti del territorio, che in queste riunioni, che possono essere aggiornate, e poi magari vi diremo anche come, danno un contributo qualificato ai nostri consulenti di settore, che formeranno, poi, il capitolo definitivo che sarà integrato nel Piano Territoriale di Coordinamento.

Questo tavolo si riunisce oggi, e, come ieri e l'altro ieri alcuni di voi già hanno sentito questa dichiarazione di intenti, non si apre oggi e si chiude oggi, perché la nostra aspirazione è quella di tenerlo in vita non solo per assumere contributi esperti oggi ma perché vorremmo che questo tavolo continuasse a sorvegliare l'attività di progettazione del Piano Territoriale di Coordinamento anche durante la sua formazione.

E ancor di più ci piacerebbe, e lavoreremo a che questo succeda, che questo tavolo, così come è stato formato oggi, con qualche integrazione che riterremo opportuna, sorvegli anche l'efficacia del piano attraverso le azioni che noi indichiamo e che illustriamo oggi, che sono già contenute nella bozza e che possono essere ampliate, integrate e modificate con i contributi che voi vorrete dare.

Ecco la ragione di questo incontro, un incontro che, appunto, potrà avere sviluppi in più direzioni.

Intanto, per esempio, può essere che ciascuno di voi oggi non ritenga esauriente il contributo che viene a dare verbalmente ma voglia produrre un documento più strutturato, e noi siamo aperti ad accogliere questi documenti, queste memorie che voi vorrete produrci.

Avrete tempo di farlo nell'arco di questa consuntazione, che si risolverà entro giugno, quindi avete questa possibilità, come, e questo già l'abbiamo verificato ieri e l'altro ieri, ci sarà necessità che con alcuni di voi, e sono sicuro che in questo tavolo questo succederà di sicuro, e di sicuro succederà perché la Sovrintendenza, la Regione, sono nostri interlocutori privilegiatissimi, anzi sono i soggetti che in realtà detengono la competenza specifica sull'argomento, quindi noi possiamo anche organizzare un progetto di valorizzazione dei beni della Provincia ma non possiamo farlo senza chiedere alla Sovrintendenza e alla Regione di essere coinvolti in questo processo, perché la competenza reale la detengono loro.

Questa, quindi, è la ragione del tavolo, per cui ulteriori sviluppi potranno essere che con alcuni di voi ci potranno essere degli incontri più ristretti per andare a formare indirizzi, azioni, norme che hanno bisogno di un approfondimento più stretto.

L'organizzazione della giornata si articola in questo modo: io passerò la parola ai nostri consulenti di settore che lavorano a vario titolo nell'argomento.

Alcuni di loro non lavorano solo per questo capitolo del Piano Territoriale di Coordinamento, ma tutti quanti coloro che prenderanno la parola sono coinvolti nel procedimento, e dalle loro brevissime

note capirete di cosa si occupano.

Voglio solo ricordare che l'Ufficio di Piano della Provincia e' formato anche dall'architetto Decembrino, dall'architetto Vitale, dall'ing. Caratu' e Cosimo Lovascio, che stanno nella cabina di regia e ci daranno la possibilita' anche di vedere, molto schematicamente, brevemente, qual e' il patrimonio di conoscenza di cui la Provincia e' proprietaria, e ovviamente considera assolutamente inevitabile che questo patrimonio di conoscenza, quando e' strutturato e definito, sia messo a disposizione dei cittadini e degli enti che sono coinvolti in questo settore attraverso l'integrazione di tutta questa conoscenza nel nostro sistema informativo territoriale, che gia' si e' avviato ma che e' sempre in corso di formazione, e' sempre un lavoro in corso.

Ora passerei la parola, per introdurre l'argomento in generale, all'Urbanista, dott. Mauro Baioni, che e' componente del Coordinamento Scientifico del Piano Territoriale di Coordinamento, primo collaboratore del prof. Salzano, che e' il Coordinatore Scientifico del PTCP.

Vi chiederei di dichiarare il proprio nome e cognome perche' di questa riunione viene tratto un verbale proprio letterale, cioe' gli interventi sono registrati da una stenotipista, che voi non vedete ma che sta al piano superiore, e quindi anche la verbalizzazione e' strutturata e conformata.

Per cui, vi prego di dichiarare le vostre generalita' prima dell'intervento in quanto la signorina non ci conosce. Grazie.

DOTTOR MAURO BAIONI:

Buongiorno, sono Mauro Baioni, e sono uno dei consulenti generali del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

In questa brevissima relazione vi vorrei inquadrare il tema del patrimonio culturale all'interno piu' generale della bozza di Piano Territoriale di Coordinamento.

Le cose che vi vorrei dire sono sostanzialmente quattro: la prima e' il punto di partenza politico-culturale, cioe' il modo in cui noi intendiamo la tutela del patrimonio culturale, dopo di che dirvi in che modo questa nostra idea si cala e si traduce per la Provincia di Foggia all'interno del Piano Territoriale di Coordinamento, quali sono le strade per realizzarla, e infine quali sono le attivita' che noi abbiamo compiuto e che costituiscono, poi, la premessa per le relazioni che faranno successivamente gli altri consulenti che si sono occupati di questi argomenti nella loro attivita' degli anni scorsi.

Il punto di partenza e' un po' questo: la salvaguardia del patrimonio culturale e' stata vista, soprattutto nel passato, come una necessita' di difesa da tutta una serie di trasformazioni delle citta', degli insediamenti, delle infrastrutture, che sono avvenute, dal secondo dopoguerra in avanti, in maniera tumultuosa, diciamo cosi'.

In alcune parti con maggiore intensita', in altre parti, come questa della Provincia di Foggia, dove gli insediamenti sono un po' piu' rarefatti, forse in modo meno eclatante ma non meno importante, citta' e insediamenti hanno cambiato radicalmente l'assetto e la struttura del territorio, e nel fare questo hanno tenuto conto in modo insufficiente delle preesistenze, dei valori storici, dei valori culturali, hanno prodotto profonde alterazioni del paesaggio e hanno trasformato, in molti casi anche in modo molto pesante, tutto il nostro patrimonio di beni culturali, dai centri storici ai beni sparsi sul territorio, alle preesistenze archeologiche.

Tutto questo ha imposto negli anni passati, alle persone piu' sensibili, agli enti piu' attenti a questi aspetti, un necessario compito di difesa, di salvaguardia, e questo spiega perche' la nostra politica dei beni culturali e' una politica che innanzitutto si basa sui vincoli, sul riconoscimento dell'importanza di alcuni beni e sulla necessita' di sottrarli a trasformazioni troppo intense, e quindi di farlo attraverso la posizione di vincolo.

Questa cosa oggi puo' essere trasformata, puo' essere arricchita questa politica di difesa e di salvaguardia, si puo' un po' trasformare e puo' diventare in realta' il fondamento per la costruzione del presente e del futuro, e quindi arricchirsi di un nuovo valore.

E' una cosa non nuova, detta dalla cultura urbanistica gia' negli anni passati, i piu' avveduti addirittura all'inizio del secolo, ma certamente negli anni '50 e '60.

Oggi questa coscienza comincia a diffondersi pian piano e noi possiamo promuovere, attraverso i

Piani Territoriali di Coordinamento e attraverso i piani comunali, un diverso modello di sviluppo che sia piu' attento ai valori storico-culturali e che in qualche modo addirittura li assuma come fondamento delle proprie scelte.

Questo e' quello che noi vorremmo fare anche con il Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Foggia.

Qui vedete lo slogan: noi abbiamo tradotto le idee in alcuni slogan, sono sei, e quello che riguarda il patrimonio culturale dice che gli elementi che possiedono un valore storico, ambientale, paesaggistico, costituiscono i capisaldi per una riorganizzazione del territorio.

Si tratta ancora di un concetto un po' astratto, che provo ad arricchire, sia pure in modo molto sintetico.

La provincia di Foggia e' caratterizzata da un'estrema varieta', e pero' anche dalla concertazione, dalla specializzazione delle sue parti: il turismo si concentra sulla punta del Gargano ed e' molto meno intenso in tutto il resto della provincia, i servizi e le infrastrutture tendono a concentrarsi nella pentapoli e tutta l'organizzazione della provincia tende a queste specializzazioni per parti.

In realta', invece, la provincia, proprio attraverso i suoi beni culturali e il suo paesaggio, e' in grado di riequilibrarsi e in qualche modo riorganizzarsi in maniera un po' meno squilibrata tra le sue parti.

Faccio un esempio, forse banale: e' evidente che se l'offerta turistica riguarda soltanto il turismo balneare, si concentra nel tempo e nello spazio sui comuni di Vieste e di Peschici, questo ha un certo tipo di significato, ma se noi vogliamo porre in valore, recuperare, tutelare e offrire ai cittadini e ai turisti il patrimonio di beni culturali, allora il nostro sguardo si allarga notevolmente dalla punta del Gargano per arrivare a coprire una larga parte della provincia.

Questo per darvi un primo tema, ma un secondo tema che si interfaccia con gli altri ragionamenti e' certamente quello della promozione di un certo tipo di sviluppo urbano.

Forse oggi non ha molto senso che noi continuiamo a replicare in tutte le parti della provincia un certo tipo di infrastrutturazione del territorio, un certo tipo di sviluppo produttivo che sono uguali a se stessi, nella provincia di Foggia come in tutte le altre parti d'Italia, quindi fatti di grandi strade, fatte di grandi aree industriali, possiamo pensare, per le diverse parti del territorio provinciale, un tipo di sviluppo che sia piu' attento alle caratteristiche specifiche e che parta, quindi, dai valori del paesaggio agrario, dai beni culturali presenti, dalle caratteristiche dei suoi centri storici, per proporre un'idea di sviluppo che sia un po' piu' attenta alle specificita' locali.

In che modo si puo' arrivare a realizzare questo tipo di proposta attraverso il Piano Territoriale di Coordinamento?

A noi sono sembrati importanti tre aspetti, e il nostro sforzo va in queste tre direzioni, quelle di provare a colmare tre tipi di lacune.

Una e' certamente nel sistema delle conoscenze: non possiamo proporre nulla di piu' raffinato se non abbiamo una profonda conoscenza del nostro territorio.

In realta' sono molte le informazioni che esistono gia', che sono gia' state raccolte, sono, pero', tutto sommato, ancora abbastanza eterogenee e disperse, per cui uno sforzo di raccolta, omogeneizzazione, messa in circolo delle informazioni puo' essere un contributo specifico, concreto, importante, che la Provincia di Foggia e il Piano Territoriale di Coordinamento, attraverso il suo sit, possono fornire a tutti gli utenti della Provincia, cittadini ed Amministratori.

Il secondo aspetto riguarda certamente le regole e il sistema delle tutele, e qui vorrei essere abbastanza netto.

Il parlare di valorizzazione dei beni culturali non significa rinunciare alla politica di difesa e di salvaguardia, anzi significa affinarla, significa individuare un sistema di regole che siano maggiormente capaci, rispetto al passato, di garantire la conservazione di questi beni.

E pero' le regole da sole non ci assicurano questo tipo di conservazione se non sono affiancate da politiche, da iniziative, da un sostegno, e anche da una promozione, quindi significa da una valorizzazione dei beni culturali, e per questo, in generale in tutta la bozza, voi trovate sempre questo binomio regole-azioni, regole-azioni. Ma questo vale certamente anche per i beni culturali.

Ultimo argomento di mia competenza, e poi passo la parola ai miei colleghi, e' questo: la bozza di Piano Territoriale di Coordinamento e' stata completata sostanzialmente nel 2003, dopo di che abbiamo cominciato con la Provincia una lunga attivita' di ascolto, di partecipazione, perche' le idee dagli uffici devono poi, in qualche modo, consolidarsi e radicarsi sul territorio, e quindi hanno bisogno di questo tipo di attivita'.

Il nostro impianto, pero', che e' poi quello che vedete tradotto nelle schede, soprattutto la parte normativa, ma anche la parte di conoscenze, e' un impianto che in qualche modo oggi necessita di essere aggiornato, perche' sono successi almeno due fatti importanti; il primo e' l'entrata in vigore del Codice Urbani, del Codice dei beni culturali e del paesaggio, del 2004, il secondo e' quello che la Regione si e' posta l'obiettivo di rivedere il proprio Piano Urbanistico Territoriale per la parte paesaggio proprio perche' la nuova amministrazione ha dovuto tener conto del Codice, Codice che per altro e' addirittura in corso di aggiornamento, c'e' una piccola modifica che e' stata sottoposta gia' al Consiglio dei Ministri, che pero' contiene qualche ulteriore indicazione importante.

Questa cosa ci spinge, tra l'altro, a rafforzare le forme di collaborazione tra enti, in particolare tra i tre che vedete citati nella slide, Provincia, Regione e Sovrintendenza, perche' questo ci viene sollecitato sia dal Codice che dalla Regione, impegnata nella revisione del proprio Piano Regionale.

Vi dico due parole velocissime sul contenuto del Codice, sui riflessi che puo' avere per la pianificazione.

La prima e' che introduce e stabilizza questa idea di patrimonio, questo concetto di patrimonio culturale, come insieme dei beni culturali e del paesaggio, quindi beni architettonici, artistici e paesaggio formano insieme il patrimonio culturale, e sono l'oggetto della nostra attenzione.

In che modo la pianificazione puo' occuparsi del patrimonio culturale?

Lo puo' fare in due modi, sostanzialmente: o attraverso dei piani speciali, che sono i piani paesaggistici, oppure attribuendo una particolare valenza paesistica ai propri piani urbanistici.

Questo significa, soprattutto in questo secondo caso, che le nostre elaborazioni di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale devono contenere una parte robusta di attenzione, di analisi e di proposte che riguardano la parte paesaggistica.

I beni paesaggistici hanno sostanzialmente tre fonti di individuazione, di cui una sono i decreti di vincolo.

Come probabilmente molti di voi sanno, o forse tutti sanno, per un po' la tutela si e' operata attraverso il riconoscimento di una particolare valenza culturale, o paesaggistico-ambientale, di determinati beni, cioe' i beni individualmente venivano individuati e sottoposti ad uno specifico vincolo, poi dal 1985 in avanti, con la Legge 431 si e' cominciato a parlare di categorie di beni, e quindi anche il Codice Urbani contiene al suo interno una lista di categorie di beni che sono tipizzati dalla legge.

Infine, il Codice spiega che gli stessi piani paesistici possono indicare a loro volta ulteriori beni paesaggistici, beni appartenenti al patrimonio culturale, meritevoli di specifica attenzione e tutela.

Direi che l'insieme, e soprattutto l'ultima di queste lettere, ma anche la tipizzazione della legge, se la modifica proposta verra' approvata in questi giorni, ci introducono alcune categorie di beni che sono particolarmente rilevanti, nella provincia di Foggia ma anche per il resto dell'Italia, che sono i centri storici e il paesaggio agrario, che sono, in realta', i capisaldi, potremmo dire, del paesaggio italiano e che quindi certamente non possono non essere oggetto di trattazione specifica nei piani paesaggistici e nei piani urbanistici che vogliono avere questo tipo di valenza.

I contenuti quali sono? Sono due sostanzialmente, come tutti sapete: da una parte abbiamo la tutela sostanziale, cioe' dire attraverso la pianificazione come questi beni possono essere usati e trasformati, quindi porre dei limiti alle trasformazioni, individuare quali funzioni sono compatibili con la conservazione dei beni e quali no, l'altro aspetto e' quello autorizzativo.

Le trasformazioni dei beni tutelati, cioe', hanno bisogno di una speciale autorizzazione, e qui arriviamo all'ultimo degli aspetti, che e' burocratico e procedimentale ma non meno importante, ed e' il fatto che attraverso la formazione del piano, d'intesa con la Sovrintendenza, si possa arrivare ad un certo snellimento delle procedure e fare in modo che chi chiede il permesso per costruire,

per trasformare i beni, ottenga in questo modo automaticamente anche l'autorizzazione paesaggistica, chiaramente se e' compatibile ad un piano che contenga gia' in se' tutte quelle che sono le previsioni di piano paesaggistico.

Questa cosa non e' di poco conto, ancorche' riguarda, forse, gli aspetti burocratici.

Do, quindi, la parola ai mie colleghi, ricordandovi brevemente che i tre grandi argomenti di cui ci siamo occupati sono il SIT Provinciale, il paesaggio, i beni culturali e la disciplina urbanistica, e qui restituisco la parola all'Architetto Biscotti.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Da come l'abbiamo detto puo' sembrare che sia passata un'eternita' dal 2003 al 2006, in realta' dal dicembre 2003 al marzo 2006 sono poco piu' di due anni, di cui uno ha registrato un nostro evidente rallentamento nell'attivita' perche' eravamo tutti ansiosamente in attesa dell'emanazione del documento regionale di assetto generale della Regione, che doveva essere il documento quadro entro cui inserire la nostra azione di pianificazione provinciale.

Da un rinvio ad un altro rinvio e' passato un anno, fino a che la nuova Giunta Regionale ha sciolto questo dilemma, attraverso le posizioni nette espresse dall'Assessore Barbanente, che dice "noi non abbiamo di sicuro la possibilita' di fare un DRAG in tempi relativamente brevi, di sicuro non vogliamo adottare quella bozza che circolava informalmente, sicuro e' che voi da questo momento in avanti non aspettate piu' questo documento regionale di assetto generale ma procedete comunque, quanto meno fino all'adozione del piano, perche' con accordi bilaterali Provincia-Regione vi garantiamo che il lavoro che farete non sara' oggetto di possibili verifiche critiche, non potra' essere messo in discussione perche' contraddittorio con eventuali nostre visioni regionali, anzi vi promettiamo che il vostro lavoro sara' integrato come pezzo del DRAG che noi formeremo".

Superato, quindi, questo ostacolo, in realta' abbiamo ripreso a camminare.

Per cui, due anni si, ma uno impiegato ad aspettare che si ponessero le basi per un lavoro piu' veloce.

Per quanto riguarda quello che ha detto il dr. Mauro Baioni, cioe' la valenza paesistica del PTCP, questo e' un altro degli enunciati fondamentali della prof.ssa Barbanente, che, attraverso le dichiarazioni di intenti e documenti regionali che ha gia' fatto circolare, ha espresso la fortissima volonta' che i Piani Territoriali di Coordinamento assumano un connotato sempre piu' avanzato verso una configurazione che possa assimilarlo ad un piano paesistico.

Ma questo, come ha detto il dr. Baioni, non puo' avvenire senza che su questa posizione ci sia un dialogo strettissimo con la Regione stessa e con la Sovraintendenza.

La scheda che vi e' stata consegnata contiene tutta una parte che noi immaginiamo possa essere la struttura normativa da rinviare ai Piani Regolatori Comunali, cioe' un'ipotesi di quadro normativo che noi pensiamo i Piani Comunali dovrebbero adottare, e su questo ci lavorera' molto il prof. Dal Sasso, che ha l'incarico da parte della Provincia della consulenza sia per i beni culturali che per il sistema insediativo, e quindi ha una visione a 360 gradi della vicenda.

Ora passerei la parola al prof. Dal Sasso.

PROFESSOR PASQUALE DAL SASSO:

Sono Pasquale Dal Sasso, consulente, come diceva l'architetto Biscotti, relativamente ai temi dei beni culturali e dei sistemi insediativi.

Rifacendomi a quello che diceva prima il collega Baioni, effettivamente tutta l'impostazione del piano, anche delle indagini svolte per questa prima parte dei beni culturali, e anche per quella bozza di norme o di indicazioni normative che verranno, come accennava l'architetto Biscotti, ai Comuni in sede finale della proposizione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, e' incentrata e ispirata a quello che e' il nuovo codice dei beni culturali e del paesaggio, e di questa valenza paesaggistica che viene attribuita allo stesso Piano Territoriale Provinciale.

Adesso vi mostrero' delle immagini per segnalare parte del lavoro svolto e le proposte ancora sotto forma di bozza.

In questa immagine che vedete sono riportate in tutta la provincia di Foggia, con sistema GIS,

tutti i beni culturali, inclusa la rete tratturale, quella cartografata ufficialmente, che in parte, come ben sapete, e' stata sostituita dalla viabilita' principale, quella nazionale, strade statali e strade provinciali, pero' per una certa percentuale ancora sussiste, e comunque poi il prof. Russo puntualizzera' un po' meglio questa questione.

Poi vedremo perche', pero', ci siamo anche rifatti a questa idea della rete tratturale, perche' puo' diventare un argomento di importanza notevole per quanto riguarda la proposizione di alcune soluzioni.

In questo elaborato sintetico sono riportati tutti i beni culturali, intesi in senso direi tradizionale, ossia quelli del Testo Unico del '99, classificati secondo quello che poi ha riportato anche il piano paesistico, ancora vigente, della Regione Puglia, implementato con delle verifiche puntuali.

Qui abbiamo suddiviso per comodita' queste ricognizioni tra il Gargano, il Tavoliere e i Monti Dauni.

Per ciascuno di questi ci sono delle categorie di beni, che sono riportate in ascisse ma non si vedono, e ci sono anche i totali del numero di beni, che naturalmente e' un dato abbastanza indicativo. Non e' un dato qualitativo, e' solo quantitativo, che pero' ci da' un'idea delle potenzialita' di questo territorio, abbastanza vasto, come diceva l'architetto Baioni.

Noi abbiamo inserito tra i beni di possibile rivalutazione culturale, proprio in funzione del nuovo testo del codice del paesaggio, anche le masserie, quindi abbiamo effettuato anche una ricognizione di tutte le masserie, che sono riportate sulla cartografia ufficiale degli anni 70 dell'Istituto Geografico Militare, sono circa 2000 quelle rilevate e denominate, e per ciascuna di queste e' una scheda associata, una scheda sintetica non tecnica, in cui c'e' la denominazione, la localizzazione e la posizione geografica della singola masseria.

Evidentemente poi, e lo dira' l'architetto Piemontese e i colleghi che seguiranno nell'esposizione, ci sara' bisogno di approfondire le caratteristiche di qualita' storiche, architettoniche e culturali delle singole masserie, pero' questa ricognizione ci e' sembrata utile perche' appunto ci da' l'idea di una forte trama.

Tra l'altro, per la provincia di Foggia le masserie costituiscono un bene culturale di indiscutibile valenza, insieme alla rete tratturale.

Qui, per sintetizzare un po' il tutto, ci sono gia' delle ipotesi di proposte normative da suggerire, da inserire nei piani comunali, e una di queste, a proposito del recupero di questi beni diffusi nel territorio provinciale, e' quella relativa ad un recupero integrato, recupero integrato in cui appunto bisogna esaminare i vari aspetti, quello dell'inserimento territoriale del singolo manufatto, o del singolo bene da recuperare, quelli microterritoriali, perche' nel recupero deve essere integrato anche con il paesaggio circostante.

Vediamo di seguito, criteri in generale sono quelli per il recupero degli aspetti territoriali, beni culturali, quindi per quanto riguarda castelli, chiese, conventi, beni ambientali anche, devono essere presi in considerazione nell'ipotesi di recupero.

Così pure per il recupero dell'intorno, cioe' il tipo di coltura che circonda una masseria o il tipo di vegetazione e l'orografia stessa dei luoghi, e' evidente che potrebbe influenzare la scelta del recupero.

Penso sempre a Torre Rivoli, che e' una torre costiera che e' stata circondata da eucaliptus, quindi il bene che viene implementato con delle piantumazioni, vegetazioni.

Piantare degli alberi e' sempre positivo, ma in quel caso viene meno la visione di un bene di un'importanza culturale, che viene mortificata dalla presenza di questi alberi, che non mostrano la torre costiera.

I criteri del recupero edilizio sono quelli della carta del restauro, che sono riportati qui sinteticamente.

Andiamo avanti: qui ci sono delle immagini del castello di Dragonara, sul Fortore, questa e' l'Abbazia di Sant'Antonio, sotto Santagata di Puglia, ormai abbandonata e ormai completamente diruta, quest'altra e' una masseria del Sub-Appennino, e questo e' un po' il Gargano Nord, dalla parte di Rodi, dove si intravedono le Isole Tremiti sull'orizzonte, tra gli agrumeti.

Questo e' lo stato, purtroppo, delle case sparse, perche' tra l'altro abbiamo riportato, per

quanto riguarda il Gargano soltanto, una ricognizione di tutte le case sparse, che, a nostro parere, potrebbero costituire anch'esse un supporto come alternativa alla nuova edificazione.

Andiamo avanti: questi sono degli elementi, le cisterne, poi altre masserie alle pendici del Gargano, le tipiche, piccole nostre masserie garganiche, qui ci sono degli episodi, anche molto interessanti, Casino Ventrella, sotto Ischitella, attribuito ad un allievo del Vanvitelli come progettazione, poi c'è l'abbazia di Calena, a Peschici, questo è Ascoli Satriano, Palazzo d'Ascoli, questo è San Nazzario, per mostrare la varietà dei nostri beni culturali tradizionalmente intesi, però se andiamo avanti c'è anche il centro storico di Monte Sant'Angelo, dove si vede bene Rione Iunno, come si inserisce bene nell'orografia della montagna, e poi ci sono questi beni, questi nostri, chiamiamoli, patriarchi verdi, o queste vegetazioni, come diceva prima il dr. Baioni, questi paesaggi rurali molto particolari.

Noi abbiamo quella zona tra Rodi e Vico, agrumetata, che è di grande rilevanza ed importanza paesaggistica, denominata anche oasi agrumaria, a livello nazionale, e ci sono questi patriarchi verdi che potrebbero anch'essi costituire e far parte di un'indicazione che la Provincia da' ai Comuni, da inserire nei loro strumenti, sia per l'individuazione di nuovi beni culturali intesi nel nuovo modo, quello della carta di Firenze e della convenzione europea sul paesaggio, sia per tutelare gli stessi attraverso una graduazione delle fasce di rispetto.

Infatti, come dicevamo stamattina con l'architetto Biscotti, effettivamente le fasce di rispetto intorno ai beni culturali, quali che siano, ambientali o culturali, monumentali, devono avere una graduazione, non possono essere limitati a 50, 100, 150 metri, perché evidentemente al di là di questo limite di perimetrazione potrebbero verificarsi cose assolutamente contrastanti, e quindi occorre una graduazione.

Stiamo lavorando su una proposta di graduazione delle fasce di rispetto a seconda del tipo di bene e delle situazioni geografiche, orografiche in cui ci si trova, per poter dare delle indicazioni più corrette ai singoli Comuni.

Qui ci sono le torri costiere cui facevo riferimento prima, questa è la parte tra Vieste e Peschici, in cui ci sono queste propaggini della terra verso il mare, in cui ci sono queste torri, quasi su ogni punto ci sono le varie torri costiere, che qui assumono un'importanza paesaggistica estrema perché concludono il paesaggio costiero e interno.

Andiamo avanti, e questa, secondo noi, è una cosa molto importante: ci sono determinate zone della provincia di Foggia, in particolare il Gargano, ma anche altrove probabilmente, dove il nuovo deve essere limitato, e deve essere limitato per incentivare il recupero, perché abbiamo un patrimonio incredibile di case sparse sul Gargano.

Tenete conto che sul Gargano ci sono 5000 case sparse, di varia qualità e dimensione, però il numero è notevole, e questo numero potrebbe evitare di far fare nuove case, nuovi alberghi, nuove strutture, e potrebbe essere incentivato il recupero dell'esistente attraverso, passatemi il termine, che ormai è divenuto desueto, l'albergo diffuso, o qualcosa del genere.

Ma deve puntarsi su questo, perché se non si ricorre alla limitazione del nuovo difficilmente si potrà incentivare il recupero, e il recupero deve essere integrato con il resto del territorio e con i beni ambientali.

Andiamo avanti: qui ci sono delle proposte, che furono fatte tempo fa, scorrendo con gli amici, e anche per quanto riguarda un lavoro che avevamo svolto per il Parco Nazionale del Gargano, che erano dei percorsi tematici, perché l'integrazione, dell'immagine precedente, deve avvenire sia tra i beni culturali sia tra i beni culturali e il paesaggio.

Queste erano relative ad alcuni tematismi: la Via delle Abbazie, dei Conventi, quella che in parte ricalca la Via Sacra dei Longobardi, fino a Monte Sant'Angelo, questa più in basso, quella sopra è quella che collega le torri costiere.

Andiamo avanti: queste sono le ippovie che attraversano, sapete che c'è un percorso ippico che attraversa tutto l'Appennino Italiano, attraversano parte dei Monti Dauni.

Andiamo avanti: questo è un percorso, che non so se è stato realizzato, nel Sub-Appennino Meridionale, sul Torrente Celone, il percorso dei mulini ad acqua.

Andiamo avanti: questo per dare un'idea dell'altra integrazione che si riteneva di poter proporre come forte segnale dell'integrazione tra i beni culturali e i beni ambientali, e che anche a livello

territoriale possono dare un'idea di sviluppo del territorio.

Vedete quello che diceva prima il dr. Baioni a proposito delle caratterizzazioni molto forti della provincia di Foggia tra Monti Dauni, Gargano e Tavoliere di Puglia.

Questi sono collegati sia dai corsi d'acqua, come ha messo bene in evidenza un altro consulente, che oggi non è presente con noi, Di Gennaro, che collegano molto chiaramente, attraversano il Tavoliere, ma in effetti il Tavoliere rappresenta una divisione però potrebbe diventare un ponte, e attraverso quei segni verdi, che ricalcano i puntini rossi, i puntini rossi sono i tracciati di alcuni tratturi e quelli verdi ci siamo rifatti alla denominazione "green way", perché chiamarli percorsi tematici ci sembrava un po' limitativo, addirittura percorrono dai Monti Dauni, da Celenza Valfortore fino a Vieste, potrebbero.

Sono dei collegamenti che quindi fisicizzano un collegamento concettuale, che deve esistere proprio per ottenere quei risultati cui faceva riferimento il dr. Baioni a proposito della necessità di scaricare sulla costa questo forte peso del turismo, quindi da Vieste cercare di portare nel Sub-Appennino, e viceversa, attraverso queste grandi vie, che non devono essere naturalmente carrabili, ne' devono essere percorse necessariamente tutte, perché sono molto lunghe.

Ci ho tenuto a presentarvi questo tipo di immagine perché sintetizza il concetto ispiratore di questa necessità del recupero integrato tra beni culturali tra di loro e l'ambiente circostante. Ho terminato, grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Sono un po' preoccupato per i tempi, per cui chiederò a Gianfranco Piemontese di essere davvero strettissimo, perché la vera ragione di questo tavolo è dire noi qualcosa, ma soprattutto far dire agli altri, agli invitati.

All'architetto Gianfranco Piemontese abbiamo affidato il compito impossibile di immaginare il procedimento il catalogazione dei beni, che noi abbiamo recuperato come fatto puntuale e cartografato ma poi c'è tutto un procedimento, che va raffinato, di schedatura, che va conformato anche agli standards indicati dall'Istituto Centrale per il Catalogo, quindi lavorare sempre nella direzione di produrre documenti che siano integrabili verso sistemi informativi superiori.

ARCHITETTO GIANFRANCO PIEMONTESE:

Sono Gianfranco Piemontese e mi occupo della rilevazione dei beni architettonici.

La necessità della conoscenza dei luoghi e dei monumenti che esistono sui diversi territori comunali è una cosa mai sedimentata, nel senso che una catalogazione sino ad oggi era prevista per i soli soggetti sottoposti a vincolo di tutela, sia che fossero edifici architettonici sia che fossero opere d'arte mobile, sia che fosse paesaggio.

Diciamo che le due leggi di riferimento storiche erano la 1089 e la 1497.

Allo stato dell'arte, chiaramente, l'Istituto Centrale del Catalogo, invece, aveva iniziato con delle risorse pari a zero, ed è stata una catalogazione anche del resto dei beni storico-architettonici non necessariamente notificati ai sensi della legge di tutela.

Vi renderete conto sicuramente che, essendo l'Italia un paese bello, non perché ci siamo noi ma perché nella storia abbiamo sedimentato parecchie cose interessanti, è un lavoro molto ampio.

A parte questo, anche la stessa strumentazione urbanistica, quando si faceva con i criteri riferiti sia alla legge nazionale che alle leggi regionali, prevedeva che bisognava fare un elenco dei beni di interesse storico-artistico, sia quelli notificati che quelli non notificati.

È ovvio, quindi, che già si partirebbe da una base minima, ma proprio minima, di quelli che sono gli elementi presenti sul proprio territorio.

Ma come si è evoluta la nostra società così si sono evoluti anche i concetti dei beni culturali e del patrimonio, e infatti negli interventi che mi hanno preceduto si è già cominciato a metterlo in evidenza.

Cioè, la trasformazione che l'uomo ha compiuto, perché noi vivendo sul nostro territorio facciamo delle trasformazioni, produciamo cose obbrobriose ma quasi sempre riusciamo a lasciare anche qualcosa di interessante, questo qualcosa di interessante nei secoli è cresciuto, quindi va messo in evidenza.

Sono molti i segni, costruiti e non, che diventano oggetto di interesse per la loro funzione svolta nel corso del tempo, ad esempio le strutture produttive quali i mulini ad acqua, drappeti, i frantoi oleari, che sono diffusissimi, perchè mentre adesso, grazie alle autovetture e alle strade, si raccoglie la drupa e la si porta al più vicino frantoio in paese, prima questo non c'era, per cui nel territorio comunale di Manfredonia, Monte Sant'Angelo, Mattinata, ad esempio, nel 1926, all'epoca in cui Giovanni Tancredi scriveva "Folklore Garganico", esistevano un centinaio di strutture di trasformazione olearia, chiamate appunto "drappeti", diffuse in questo territorio.

Ma la cosa si moltiplica in ognuno dei 63 comuni della provincia di Foggia, e queste sono anche strutture che, come altri tipi di strutture produttive, sono state annoverate tra i beni storico-architettonici da tutelare, che in altri contesti si parla di archeologia industriale nel nostro contesto, non essendo industria di quella classica, come pensiamo di conoscerla, vanno messi sotto tutela.

Le stesse masserie, diceva bene il prof. Dal Sasso, perchè la masseria, al di là della struttura architettonica in sé, contiene anche le strutture di trasformazione dei prodotti del latte, per cui noi abbiamo le residenze padronali e le residenze degli operai, ma anche le casare, cioè queste strutture particolari per trasformare i prodotti, e altre cose di questo genere.

Ci rendiamo conto, quindi, che la campagna, e non solo la struttura architettonica tipica della masseria, possiede diverse.....

Gli stessi giardini, alias gli aranceti del nord del Gargano, hanno recinzioni particolari, e di per sé tra la recinzione e quello che contiene la recinzione sono oggetto di interesse di catalogazione.

E' chiaro che poi dalla campagna andiamo alla città, e sulla città dobbiamo fare i conti con i numerosissimi palazzi signorili che esistono nei nostri centri storici, ma anche le residenze minime, e quando parliamo di residenze minime parliamo della cellula tipo, quella che compone tutti i paesi della nostra provincia, sia dell'Appennino Dauno che del Gargano, cioè quelle case che avevano, e hanno, un solo ingresso, con una sola finestra, ma che hanno una loro caratteristica nel loro insieme, che formano il paesaggio dei centri urbani.

Tutto questo comporta uno sforzo di intenti sia da parte nostra nella rilevazione e nel censimento di questo, però chiaramente dobbiamo contare, e qui la collaborazione è auspicata, grazie anche al fatto che adesso esistono tecnologie, quali appunto la rete, l'internet e i sistemi informatici, nel mettere in rete tutti i dati in possesso delle varie Amministrazioni, perchè, ripeto, qualsiasi Comune che è dotato anche di programma di fabbricazione vecchio, o di Piano Regolatore, ha un suo elenco minimo di quelle che sono le strutture che furono ritenute di valore dagli estensori del Piano Regolatore e dello stesso strumento urbanistico.

E' chiaro che noi in aggiunta andiamo a metterci tutto quello che esiste: esiste anche una rete infrastrutturale dei tratturi, della bonifica, ci sono tantissimi elementi che hanno necessità di essere censiti, proprio per permettere uno strumento che poi abbia le sue regole non a valle ma a monte.

Nel momento in cui si va a produrre uno strumento urbanistico di vasta entità, come sarà il PTCP, che già a monte sa quello che c'è, per tutti i Comuni diventerà sicuramente più agevole poter operare, perchè non si tratta di scoprire dei vincoli dopo ma di esserne a conoscenza prima.

In questa maniera altri Paesi hanno potuto fare interventi anche in zone ambientali e storicamente sensibili, faccio l'esempio della Spagna, noi, invece, in Italia, in occasione del Giubileo, nel momento in cui si sono andati a fare dei lavori sui centri urbani purtroppo si è scoperto che quanto si era previsto di fare non si poteva fare perchè erano presenti strutture archeologiche o beni di interesse storico-artistico.

Nel momento in cui si fa tutto questo a monte, prima, io credo che diventi più agevole per tutti poter operare.

Noi ci sforziamo di fare tanto, l'architetto Biscotti ha detto un compito impossibile, ma penso che la tecnologia e i tempi nuovi ci dovrebbero aiutare. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie all'architetto Piemontese.

Per una circostanza fortuita, non programmata, fino ad ora abbiamo parlato solo di beni che

stanno dalla linea di terra in su, ma tutti sappiamo, e non a caso ospite privilegiato è il dr. Andreassi, e ci ha raggiunto anche il prof. Giulio Volpe, che la lava bollente sta tutta sotto la linea di terra.

Quindi il nostro sogno e' andare a puntare alla valorizzazione soprattutto dei beni che ancora non si vedono, e poi io e il prof. Volpe abbiamo ancora un sogno di seconda serie, che poi magari vi dira' lui.

Ha detto Mauro Baioni che i capisaldi su cui si fondera' la nuova ipotesi di Piano Territoriale di Coordinamento spinta verso gli aspetti paesistici si fondano su centri storici e paesaggio agrario: ebbene, del paesaggio agrario e della sua evoluzione, dell'analisi di questo fenomeno e' incaricato il prof. Saverio Russo, al quale veramente raccomando una sintesi quasi estrema.

PROFESSOR SAVERIO RUSSO:

Io sono Saverio Russo, insegno storia moderna e mi occupo di paesaggi, di masserie e di tratturi.

Credo che non sfugga ad alcuno la storicita' del paesaggio che abbiamo sotto gli occhi, il suo essersi formato nel corso dei secoli, il suo non essere, quindi, un dato definito e mutabile ma la sua trasformazione frutto dell'intervento umano, frutto di fattori economici, sociali e politici.

Il paesaggio agrario della Capitanata degli inizi del 21° secolo e' radicalmente diverso rispetto a quello di due secoli prima, come abbiamo documentato in numerosi lavori.

Credo che sia opportuno rimarcare la rilevanza culturale di questo paesaggio, al di la' dei tratti che piu' marcatamente indicano un'azione umana: penso, ad esempio, ai terrazzamenti sul Gargano, alla presenza di colture intensive, la zona degli agrumeti e degli aranceti nel Gargano Settentrionale, ma tutto il paesaggio e' documento, testimonianza, palinsesto, e' frutto dell'azione umana.

E da questo punto di vista credo che occorra liberarsi da un pregiudizio che ci viene dalla presenza di paesaggi tipizzati e valorizzati anche nel nostro immaginario, penso al paesaggio toscano e a quello umbro, come l'archetipo del bel paesaggio: non e' solo questo, apprendiamo via via, dai viaggiatori che hanno percorso la nostra provincia tra il 700 e l'800, ma ancora nel '900, la rilevanza che hanno anche i nostri paesaggi, anche il paesaggio di pianura, il paesaggio del seminativo, il paesaggio dei pascoli a perdita d'occhio.

Del paesaggio e' sicuramente parte integrante la casa rurale, e' stato detto, ma qui occorre introdurre degli elementi di specificazione.

Come sappiamo, la tipologia insediativa, per lo meno della pianura del Tavoliere, non prevede la residenza del lavoratore sulla terra, prevede di tanto in tanto organismi edilizi, e si è accompagnata la valorizzazione economica di questo territorio, soprattutto, ripeto, nella pianura e nelle basse colline, con strutture precarie.

Precarie erano le poste, precarie erano anche alcune delle strutture, delle masserie di campo, delle masserie cerealicole.

Quindi, anche se sul Gargano c'e' una presenza rilevante di case sparse, legate anche alle tipologie colturali diffuse, l'oliveto, l'agrumeto e quant'altro, e lo stesso sul Sub-Appennino, dove per altro c'e' una presenza storicamente maggiore della piccola proprieta', nella pianura non c'e' una diffusione di costruzioni.

Gli storici dell'insediamento hanno calcolato che gran parte del patrimonio edilizio della pianura si sia realizzato tra il 1820, all'incirca, e il 1940.

La casa rurale e' pezzo del paesaggio, per questo meritevole di una qualche forma di tutela, a partire da una tipizzazione, che 40 anni fa, ad esempio, proponeva Carmelo Colamonico laddove individuava la casa organica, la casetta del litorale.

Pensate alle casette monocellulari tra Zapponeta e Margherita, gli standards più classici, le modalita' piu' classiche della masseria di campo e della masseria di pecore.

Ecco, se guardiamo questo patrimonio edilizio, che pur non essendo così diffuso e non arrivando a numeri altissimi e' tuttavia consistente, ebbene, 20 anni fa risultava segnalata una sola di queste masserie, la Masseria Castello, quella che sta vicino Macchia, in territorio di Monte Sant'Angelo, mentre per il resto non c'era alcuna forma di tutela e di vincolo di organismi edilizi, tutelati in quanto

tali e non perché sorgono sopra un vecchio sito archeologico o perché inglobano pezzi di strutture medievali.

Pero' successivamente abbiamo notato una maggiore attenzione, e' aumentato, cioè, il numero di masserie vincolate, soggette a vincolo, e sono numerose anche le masserie segnalate nel PUT, pero' il problema che ci siamo posti e' quello di verificare se non ci sia dell'altro meritevole di forme di tutela.

Quindi, il lavoro che si sta facendo, utilizzando i data base esistenti e quello del prof. Dal Sasso, mira a verificare, retrodatando, nella cartografia dell'IGM del 1865/69 la presenza di organismi edilizi, masserie, poste e quant'altro, su cui in particolare appuntare la nostra attenzione.

Quindi, da data base attuali, del 1970, andiamo indietro, verifichiamo quanti di questi organismi edilizi esistevano cento anni fa, e in particolare su quelli esistenti nel 1865 e 1869 poi facciamo delle schede piu' dettagliate, le fotografiamo, ne diamo un'indicazione sullo stato di conservazione di questi organismi edilizi, etc.

Io ritengo che un lavoro di selezione sia importante, perché vincolare tutto e segnalare tutto significa in sostanza fare un lavoro inutile ai fini della tutela, mentre e' opportuno appuntare la nostra attenzione su un certo numero consistente e certo di organismi edilizi, altrimenti faremo un'operazione classificatoria ed elencatoria che poi non puo' avere alcuna conseguenza.

Ripeto, all'interno di questa non dobbiamo operare selezioni in base a pregiudizi stilistici, dobbiamo documentare, dobbiamo sottoporre a tutela testimonianze dell'azione umana nel corso del tempo.

Tra queste ritengo che sia necessario appuntare la nostra attenzione su beni, ad esempio, come i poderi dell'OMC, della riforma, su cui occorre fare attenzione, e per altro sono soggetti edilizi molto deboli dal punto di vista della tutela.

Gianfranco Piemontese segnalava, in una riunione precedente, come le stesse borgate, Borgo Mezzanone, la chiesa di Borgo Mezzanone non risulti vincolata, per cui su quello, probabilmente, occorre fare un lavoro attento.

L'ultimo elemento riguarda i tratturi: come sappiamo, la rete tratturale arriva a centinaia di chilometri.

Probabilmente in provincia di Foggia sono tra 1700 e 1800 i chilometri di tratturi esistenti nella carta del 1859, tratturi che sono stati occupati, come sappiamo, dalla viabilità statale, provinciale e comunale, tuttavia esistono tracce tratturali ancora tutelabili, che non sono state oggetto di interventi così devastanti o di riutilizzazione, in molti casi si tratta di riutilizzazioni.

Non basterà la semplice segnalazione di percorsi tratturali, non basterà, credo, il mettere in pianta, in GIS, i tratturi, occorrerà fare un lavoro di ricognizione per verificare sostanzialmente lo stato di conservazione di questi beni.

Il lavoro, però, qui deve marciare parallelamente al lavoro che l'ufficio regionale sta facendo.

Sappiamo che e' stata varata, un paio di anni fa, una nuova legge regionale sui tratturi che affida un ruolo importante alla pianificazione comunale, alla redazione di piani quadro dei tratturi, però credo che una visione d'insieme possa essere utile, una visione quadro sia indispensabile.

E' velleitario, è del tutto inutile salvaguardare, ripristinare un pezzo di un chilometro e mezzo di tratturo magari ignorando quello che succede nel Comune vicino, e quindi uno sguardo più di ampio raggio credo che sia indispensabile.

E' per questo che e' necessaria la collaborazione dell'Ufficio Regionale di Foggia per rendere più efficace questo lavoro di verifica sulla qualità del bene esistente.

Io non posso che concludere, a questo punto, ovviamente associandomi alla necessità, che Dal Sasso sollevava, di spostare l'attenzione e le priorità nella pianificazione urbanistica, e anche nelle leggi di finanziamento, agli interventi di recupero, segnalando, e questo non vi sfugge, che noi siamo in ritardo persino rispetto alle province vicine, a quella di Bari ad esempio, come dotazione di aziende agrituristiche, come trama di strutture agrituristiche, e siamo in ritardo ormai epocale rispetto al Salento, che sta puntando anche sul riuso di vecchi organismi edilizi.

Un'ultimissima cosa: non ci deve sfuggire come il paesaggio possa costituire un valore aggiunto.

In Toscana si sono preoccupati di fare un'indagine, e hanno chiesto a dei consumatori di vino

toscana cosa avesse contato nella scelta di quel vino: molti di questi consumatori hanno indicato, insieme alla bontà del prodotto (il Chianti non ha bisogno di essere segnalato, e lo stesso potremmo dirlo per le Langhe) il ricordo del paesaggio, il fatto che il vino ricordi un paesaggio, rinvii ad un paesaggio.

Quindi, le operazioni di tutela e di tipizzazione, di valorizzazione dei nostri paesaggi, anche dei paesaggi di pianura, possono avere un valore economico, perché legano un prodotto, una bottiglia, ad una memoria, ad una memoria visiva, una memoria che dobbiamo essere consapevoli di dover tutelare e valorizzare.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al prof. Russo. Ha centrato il problema sul quale noi ci siamo confrontati recentemente, cioè questa legge regionale che delega ai Comuni la formazione dei piani comunali dei tratturi ma che però poi non disciplina la materia pensando che a monte doveva essere organizzato un quadro generale di riferimento, tant'è vero che in Conferenza di Servizi ci siamo trovati, insieme al dr. Andreassi, in situazioni estreme, dove si trattava di disciplinare la riva sinistra del tratturo, che apparteneva ad un Comune che aveva proceduto a formare questo piano, mentre la riva destra, che ovviamente appartiene allo stesso organismo, alla stessa struttura, non è presa assolutamente in considerazione, o comunque se viene presa in considerazione viene presa in considerazione all'insaputa del proprietario del bene.

Questo quando si tratta di verificare la compatibilità in orizzontale, però c'è anche il problema che un tratturo non finisce al confine comunale ma prosegue.

Per cui, ci sono proprio delle regole di base, e insieme alla Sovrintendenza e alla Regione dovremmo pensare di immaginare possano prendere corpo anche i provvedimenti stralcio, in attesa del Piano Territoriale di Coordinamento, che presumo sia l'unico strumento, a questo punto, che possa disciplinare la materia, ma siccome i tempi sono un po' lunghi, chissà se insieme alla Sovrintendenza, alla Regione, alla Provincia e all'Università non riusciamo ad individuare un sistema per delineare degli indirizzi stralcio a cui i Comuni si attengano per non procedere a scacchiera, senza che ci sia un minimo di interfacciamento.

Io lascerei la parola agli invitati, che vogliono dire un parere su quello che è stato detto fino ad ora, pregandovi e ricordandovi che il vostro contributo non si esaurisce oggi ma può essere integrato, allargato, sostituito, modificato, attraverso contributi che vorrete darci, nella forma che riterrete più opportuna, confidando sul fatto che questo tavolo noi di sicuro lo riorganizzeremo, perché anche se è prevista una sola sezione di sicuro provvederemo ad organizzare altre sessioni, perché il tema è fondamentale. Grazie.

GIUSEPPE ANDREASSI - SOVRINTENDENZA PER I BENI ARCHEOLOGICI DELLA PUGLIA:

Io esprimo innanzitutto compiacimento per l'iniziativa della Provincia e ringrazio per l'invito, però a monte di qualunque osservazione, ovviamente un po' estemporanea perché disponevo solo dei fogli che ci sono stati mandati, ho ascoltato, invece, con molto interesse le relazioni di oggi, credo che sia indispensabile, sia nella diramazione degli inviti al tavolo, per quanto riguarda i beni culturali, sia per quella che sarà poi la formalizzazione di documenti, responsabilità o meno, chiarire per tutti, alla luce, ahimè, delle ultime riforme che hanno interessato l'amministrazione dei beni culturali, qual è la situazione.

Noi, cioè, attualmente abbiamo un'organizzazione sulla Regione che fa capo alla Direzione Regionale per i Beni Culturali e Paesaggistici di Bari, mentre, invece, ho ascoltato e letto nei documenti molto spesso parlare della Sovrintendenza, cosa che mi onora e mi lusinga, o al massimo delle Sovrintendenze, però negli inviti trovo "Sovrintendenza per i Beni Architettonici" da un lato e "Sovrintendenza per i Beni Paesaggistici" dall'altro.

Io chiedo scusa a chi ha organizzato, non vuole essere una recriminazione, anche noi abbiamo queste difficoltà, per cui credo che bisognerebbe sempre far capo, per le competenze, e strettamente per le competenze, all'Amministrazione Statale dei Beni Culturali, semmai

indicandola come Direzione Generale per i Beni Culturali e Paesaggistici, attraverso quelle che comunque rimangono le articolazioni fondamentali sul territorio, le cosiddette Soprintendenze di Settore, di cui quella che mi onoro di rappresentare si interessa, e la ringrazio, dott. Biscotti, per averlo ricordato, di quell'aspetto del paesaggio e dei beni culturali che meno appare ma che, come sa il collega Volpe, è di fondamentale importanza, in tutta la Regione e in questa parte del territorio in particolare.

Chiarito questo, io non so quanto sia attuale ma credo sia utile precisarlo, farei un paio di riflessioni sulla parte di testo che mi era stata già fornita, dove vedo che, con riferimento ai beni archeologici, in una pagina che sulle mie carte porta il n.3, a proposito, per esempio, dei progetti unitari che riguarderebbero, appunto, misure, interventi di tutela, c'è scritto "i suddetti progetti unitari potrebbero prevedere attività di studio, ricerca, scavo, restauro, inerenti i beni archeologici".

Mi chiedo se sia il caso di mantenere questa distinzione, questo ovviamente lo giro al collega universitario, la distinzione tra ricerca e scavo, perché credo che lo scavo non rappresenti che un modo di fare ricerca.

Personalmente non vorrei suscitare scandalo presso alcuno, però sarei per eliminare, o attenuare, il riferimento allo scavo, proprio per quell'esperienza che in questa terra Daunia abbiamo fatto in questi anni, ma un po' in tutto il Paese, come lo scavo a volte diventi l'impegno di archeologi di università, e perché non anche di archeologi di Soprintendenza, anche indipendentemente, a volte, o a latere di quella che è la ricerca, però poi lo scavo non ha quella valorizzazione e quella tutela che forse, invece, bisognerebbe pensare a monte di qualsiasi attività di scavo.

Per cui, se potessi proporre una modifica terminologica io mi fermerei a "ricerca", che comprende anche lo scavo, ma non farei balenare questo miraggio dello scavo, che è sempre un po' preoccupante.

Questo ritorna un paio di volte, ripeto, in questo foglio di informazione che ci è stato mandato.

Un'altra osservazione: avevo trovato il riferimento al Testo Unico 490, ma avevo avuto il dubbio che fosse stato dimenticato, ovviamente non è stato così, il nuovo riferimento legislativo è il 42, l'ho sentito citato e quindi questa osservazione la ritiro immediatamente.

Poi c'era un punto, "in questa fase di assenza di progetti unitari, e comunque fino alla loro entrata in vigore nelle aree di salvaguardia", questo mi sembra fondamentale prevederlo, "oltre l'attività di studio, ricerca, scavo", e qui ripropongo la mia proposta, si parla di questa tutela che vedrebbe coinvolti i soggetti proprietari, per cui potrebbero essere ammesse solo l'ordinaria utilizzazione agricola del suolo, secondo gli orientamenti culturali, etc., e va tutto bene, e poi c'è un larvato riferimento, non so se larvato per timore di obiezioni di tipo giuridico o pratico, al coinvolgimento anche economico del proprietario del fondo, perché si dice che "il parere della competente Soprintendenza potrebbe essere subordinato all'esecuzione a cura e spese del promotore degli scavi e delle arature".

Personalmente la cosa mi va benissimo, devo però ricordare che la stessa legge sull'archeologia preventiva, legge dello Stato che mi pare non abbia ancora il suo regolamento di attuazione ma che è stata accolta dagli archeologi con grande entusiasmo, ha previsto che si possa far carico di questi oneri soltanto il soggetto pubblico.

Io dico "ahinoi", ma come cittadino devo temere che forse sia inevitabile non poter far carico al privato, oppure bisogna pensare ad una soluzione che io non so proporre.

Comunque, ove la proposta di questi scavi preventivi permanga, andrebbe estesa, questo è fondamentale, anche al secondo punto di questo comma, dove si parla di "interventi sui manufatti edilizi esistenti subordinati all'esecuzione di sondaggi preliminari, svolti in accordo con la competente Soprintendenza e rivolti ad accertare l'esistenza di materiale archeologico".

Semmai per le lavorazioni agricole si potesse prevedere, cosa che io auspico ma non so se si può fare, l'intervento preventivo a spese del privato, tanto più bisogna prevederlo ove si tratta di interventi edilizi, che sicuramente prevedono un quadro economico di spesa più rilevante ed una dotazione finanziaria da parte di chi esegue l'opera sicuramente maggiore.

Quindi, la duplicazione della previsione andrebbe fatta, poi o cadono entrambe le previsioni o rimangono tutte e due. Grazie.

PROFESSOR GIULIO VOLPE:

Sono Giulio Volpe, dell'Universita' di Foggia, archeologo, mi occupo in particolare di archeologia dei paesaggi.

Innanzitutto devo sottolineare l'importanza del lavoro che si sta facendo e della qualita' del lavoro cosi' come e' stato presentato, per un cambio a mio parere decisivo di approccio nella programmazione della gestione del territorio, e quindi anche della valorizzazione.

Questo perche', da tutti i punti di vista, a cominciare da quello dello studio del territorio, del paesaggio, forse finalmente lasciamo da parte una concezione puntiforme degli insediamenti antichi, medievali, moderni, e passiamo ad lettura d'insieme dal paesaggio.

Quindi, il paesaggio deve essere l'elemento che ci mette tutti insieme e che valorizza gli approcci integrati, dallo studio fino alla valorizzazione.

Quello che diceva poco fa il dr. Andreassi io lo condivido, nel senso che lo scavo archeologico concepito come l'intervento puntuale su un sito che interessa il ricercatore, che non e' finalizzato alla comprensione di un sistema insediativo, di una organizzazione del paesaggio, e' a mio parere sbagliato dal punto di vista metodologico.

Se, invece, lo scavo diventa il momento in cui si va a conoscere un tipo di insediamento preistorico, dauno, romano, tardo-antico, medievale, perche' quel tipo risponde meglio, e' piu' capace di altri, sulla base di una scelta consapevole, di farci conoscere quella forma di organizzazione della produzione, della vita, etc., in quel determinato periodo storico del nostro paesaggio, ecco che allora quella scelta non e' una scelta occasionale o di capriccio dello studioso ma diventa inserita in un progetto complessivo.

Dunque, anche la valorizzazione non deve essere finalizzata ad una valorizzazione di qualsiasi cosa purché sia, perchè spesso si punta a valorizzare cose di un certo interesse ma non necessariamente, forse, il campione, il tipo piu' significativo per rendere comprensibile anche al visitatore la conoscenza della storia del paesaggio.

Considerate una cosa, lo sapete tutti, che in Puglia si sta andando, finalmente, anche per la definizione dei sistemi turistici locali, e dunque anche questo discorso che noi stiamo facendo su questo territorio deve, secondo me, integrarsi con l'individuazione di uno o piu' sistemi turistici locali che valorizzino innanzitutto il paesaggio e valorizzino, appunto, una caratteristica del nostro territorio, cioè la diffusione dei beni culturali e non una concezione puntiforme dei beni culturali, e l'elemento che tiene insieme tutto questo e' il paesaggio.

Allora, noi come Universita' di Foggia, ma non solo noi ovviamente, stiamo cercando di dare grande impulso a questo tipo di approccio e di ricerca, e in questo ci sono oggi nuovi strumenti, nuove metodologie di ricerca, dal telerivelamento agli approcci geofisici, che ci consentono di radiografare e di conoscere il territorio, e il nostro territorio, lo sapevamo da sempre, ma ora che lo stiamo indicando in maniera piu' sistematica ne abbiamo dati documentabili, e' ricchissimo, ovviamente.

Faccio riferimento solo ad un territorio: noi stiamo facendo ricerche in comprensori geografici che sono le valli fluviali, perche', a mio parere, costituiscono in questo territorio dei comprensori geografici trasversali, che vanno dal Sub-Appennino fino al Tavoliere, fino al mare, che consentono di leggere meglio la storia di questo territorio.

Ebbene, dal lavoro che abbiamo fatto da alcuni anni in un comprensorio della valle del Celone, sintetizzo, ci sono piu' di 300 siti archeologici, dalla preistoria al medioevo, in un'area di poche decine di chilometri quadri.

Questo ci da' l'idea di che tipo di popolamento c'e' in questo territorio e di che tipo di ricchezza di insediamenti archeologici, e quando parlo di archeologia parlo veramente dalla preistoria piu' remota fino alla tarda, tarda eta' medievale, e condivido quello che diceva Saverio Russo, cioè che quando si ragiona sul paesaggio bisogna andare dalla preistoria ai giorni nostri, ossia ci deve essere una lettura diacronica ed integrata.

Dunque, noi vorremmo sempre piu' mettere a disposizione queste nostre conoscenze.

Con Stefano Biscotti e' da tempo che lavoriamo su questo, stiamo cercando anche le

formule, ovviamente, abbiamo fatto anche un bel progetto alla Regione, che purtroppo pare non abbia esito per altri problemi, un progetto che riguarda proprio questo tipo di approccio, e io credo che con la Sovrintendenza Archeologica, con tutto il sistema della tutela, con l'Università e con la Provincia di Foggia, che da questo punto di vista può svolgere, e deve svolgere, una funzione, come sta facendo, importante di coordinamento del lavoro di conoscenza, fino alla valorizzazione, si debba proseguire in questo senso.

Abbiamo anche noi un sistema informativo territoriale, ci sono altre Università che stanno lavorando in questo, ora bisogna andare sempre di più all'integrazione di questi dati, altrimenti facciamo delle cose bellissime ma autoreferenziali, che mi sembra quanto di più stupido possiamo fare.

Dunque, dovremmo trovare anche degli strumenti per poter integrare il nostro lavoro.

Io rilancio anche in questa sede un obiettivo importante, che è quello della conoscenza innanzitutto.

E allora, da tempo propongo la creazione di un sistema informativo della Provincia di Foggia, che può avere uno strumento di divulgazione anche sotto forma tradizionale di fascicoli e stampa, che sia la carta archeologica della Provincia di Foggia, strumento di cui sono dotati molti altri territori, e faccio riferimento, per esempio, alla Provincia di Siena, che ha già pubblicato vari fascicoli, organizzandosi con i Comuni, su base comunale.

Quindi, la carta archeologica della Provincia di Foggia che è innanzitutto un catasto, un censimento completo dei siti, che ci può consentire di decidere, di scegliere di fare delle selezioni, ovviamente soprattutto tenendo conto, lo diceva poco fa il dr. Andreassi, della finalmente affermata, anche dal punto di vista legislativo, esigenza dell'archeologia preventiva.

Questo territorio, come voi tutti sapete, è investito da grandi infrastrutture, ma ancora noi faticiamo a fare una programmazione perché continuiamo con una logica puntiforme: si progetta il parco eolico lì e si cerca all'ultimo momento, affannosamente, in qualche modo meglio, in qualche modo peggio, di andare a fare un po' di archeologia preventiva in una zona dove già il parco eolico è stato deciso, cioè non facendo preventivamente un lavoro di conoscenza, quindi dicendo "qui il parco eolico no, semmai lì", ma andando sempre in maniera, il più delle volte, quando i colleghi della Sovrintendenza riescono in qualche modo a gestire, perché è veramente un'invasione, è difficilissimo il lavoro che stanno facendo, andando, dicevo, in maniera reattiva al più, cercando, cioè, di mettere le toppe.

Ma se non impostiamo veramente un discorso di archeologia, di valutazione di impatto archeologico preventivo, ma veramente preventivo, che consenta a chi progetta lo sviluppo del territorio, dalla Provincia al Comune, a tutti quanti, di poter programmare anche le grandi opere pubbliche, che servono, non stiamo dicendo che non si deve fare niente, ovviamente servono anche le grandi opere pubbliche, o le opere private, però in un regime di programmazione che tenga conto della conoscenza del territorio.

E allora noi dobbiamo assolutamente investire grandi risorse, e rapidamente, perché questo territorio si sta trasformando velocemente sotto i nostri occhi, in maniera disastrosa in alcuni casi.

Allora io rilancio questa idea: da parte nostra c'è la più ampia disponibilità, noi stiamo facendo anche con i nostri studenti, che hanno tutta l'utilità, anche dal punto di vista formativo, di fare questo lavoro, di mettere a disposizione le nostre conoscenze, anche le nostre strumentazioni, per realizzare, ovviamente d'intesa stretta con la Sovrintendenza, questo strumento di conoscenza, la carta archeologica del territorio della Provincia di Foggia, facendo poi degli affondi specifici in zone che possiamo considerare insieme particolarmente interessanti.

Io rilancio l'idea delle valli fluviali perché, secondo me, sono quelle che anche dal punto di vista della fruizione possono consentire un attraversamento del territorio che va dalla costa all'interno, attraverso la storia, dalla preistoria ad oggi, però su questo possiamo trovare le soluzioni che ci vedono convergere congiuntamente con i nostri diversi approcci.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Questa era l'idea che avevo accennato essere sempre il desiderio ancora irrealizzato.

La nuova generazione di piani urbanistici non si fonda più sul principio dell'organizzazione di un

sistema di vincoli, imporli sul territorio in maniera gerarchica e poi aspettare che quello che succede debba essere verificato con questo regime di vincoli, la nuova generazione pensa anche alle azioni da mettere in campo perché questa idea di territorio poi venga realizzata, e una delle azioni è sicuramente quella che ha prospettato il prof. Volpe, cioè quella di una carta archeologica che determini comportamenti prima e dopo gli interventi sul territorio.

Vedo lì il dr. De Lallo, che è uno dei responsabili di tutta la strategia di programmazione della Provincia, che si occupa dei PIS, il Normanno Svevo, il Barocco, il Gargano, e mi chiedo come mai in tutto questo riversamento di risorse finanziarie non si sia trovato, perché poi in fondo le azioni si realizzano con le risorse economiche, la volontà non basta, non si sia trovato il modo per attivare forme di incentivazione verso azioni strategiche come quelle che ha prospettato il prof. Volpe.

Purtroppo paghiamo, e l'ho detto anche ieri, questa mancanza di intreccio tra azione programmatoria e azione pianificatoria, cioè la Regione, i POR, pensano a finanziarie azioni puntuali senza verificare se queste azioni puntuali dialoghino tra di loro e se queste azioni puntuali, quando anche dialogassero tra di loro, sono correttamente inserite in un sistema di pianificazione concepito in maniera organica.

Quindi una riflessione su questo va fatta.

Naturalmente prima non ho detto al dr. Andreassi che le sue osservazioni sono già scolpite nel granito, e non solo nel granito, ma ne abbiamo preso atto in diretta.

Mi chiedeva di parlare il Sindaco di Pietra Montecorvino, Lamarucciola, a cui devo manifestare sempre la mia stima infinita perché è uno dei movimentatori di interessi più attivi nel territorio della provincia, e' uno di quelli che crede in quello che si fa quando si immagina di produrre azioni che provengano da un disegno organico.

Mi scuserà la dottoressa, poi passerò la parola.

DOTT. SAVERIO LAMARUCCIOLA - SINDACO DI P. MONTECORVINO:

Io cerco di essere veramente breve, anche se solitamente sono molto prolisso nelle mie cose, intanto per specificare che mi riesce un po' difficile fare un intervento quest'oggi, soprattutto perché, alla luce degli interventi precedenti, mi rendo conto che probabilmente c'è bisogno di qualche specificazione più tecnica che non politica.

Poiché, però, per le cose che diceva l'architetto Biscotti, di alcune questioni me ne sono interessato in passato, e me ne interessa, anche per il livello istituzionale che ricopro, Sindaco di un piccolo Comune, qual è quello di Pietra Montecorvino, la cosa mi intriga non poco.

Per entrare nello specifico di alcuni argomenti trattati precedentemente, io ritengo, giusto perché ne abbiamo fatto anche oggetto da parte del mio Comune di alcuni incontri specifici e puntuali, mi riferisco alla Conferenza Programmatica di Appennino Parco d'Europa, laddove abbiamo trattato anche della questione dei tratturi, li abbiamo chiamati le vie materiali e immateriali, se vogliamo, io ritengo, dicevo, che su questa questione, proprio relativamente ai tratturi, piuttosto che pensare, dr. Russo, a degli interventi puntuali, che possono essere quelli di andare ad una loro individuazione specifica, e magari ad una loro messa in valore con interventi di recupero degli stessi, pensavo, invece, che probabilmente sarebbe percorribile un'altra strada, cioè quella di individuare alcuni pezzi, tanto per individuare e lasciar testimonianza storica di ciò che essi hanno rappresentato, e rappresentano tuttora, ma di ricostruire tutto il percorso dei tratturi, se vogliamo in una forma piuttosto virtuale, in maniera tale che si possa far intendere alle nuove generazioni che vi era un sistema di scambi non solo economici ma soprattutto culturali, perché ciò hanno rappresentato i tratturi per la nostra economia locale, e per quella degli altri territori circostanti, non si svolgevano solo gli scambi economici ma c'era una cultura che veniva dall'una e dall'altra parte, quindi si interconnettevano le cose.

INTERVENTO FUORI MICROFONO

DOTT. SAVERIO LAMARUCCIOLA - SINDACO DI P. MONTECORVINO:

Noi dobbiamo fare i conti sempre con quelle che sono le risorse, ne faceva cenno l'architetto Biscotti, le risorse, e qui entro nel secondo aspetto, che è stato trattato anche dal prof. Volpe.

Perche', per quale ragione alcune strumentazioni di programmazione in atto, mi riferisco ai PIT, al PIT n. 10, soprattutto il n.10 piuttosto che il n.1, che e' agro-alimentare, ma sul PIT n.10 ci doveva essere qualcosa di piu' significativo! Mi riferisco al PIS Normanno-Svevo-Angioino, etc., c'e' uno scollegamento totale tra questi diversi strumenti di programmazione!

E per quale ragione non si e' arrivati a definire una carta archeologica e ad avere le risorse necessarie per poterlo fare, architetto Biscotti?

Io ritengo che le risposte siano insite nel programma integrato stesso: quello non e', e non e' stato, almeno per quanto riguarda il PIT n.10, non e' stato e non e' un programma integrato, nella maniera piu' assoluta! Tutto si puo' dire di quel PIT tranne che sia un programma integrato.

Se pensiamo ed immaginiamo che su un totale di circa 100 milioni di euro, tra i due versanti dell'Appennino Nord e Sud, appena 1.500.000 di euro sono stati previsti per la misura 1.3, che e' quella dei beni culturali, provate ad immaginare che tutto il resto e la maggior parte di quelle risorse, il 70%, sono state tutte riversate sulla difesa del suolo!

Proviamo ad immaginare se questo poteva costituire un elemento per spingere alcune aree, alcuni territori, e il sistema Capitanata complessivamente inteso, verso una discussione di questa natura!

Io devo esprimere, come sempre faccio, perche' ritengo che sia vero, altrimenti non lo direi nella maniera più assoluta, il compiacimento vero per questa iniziativa dell'Amministrazione Provinciale.

Lo dico dappertutto, non e' fuori luogo, credo che la cosa piu' intelligente che questa Amministrazione Provinciale abbia fatto in questi ultimi anni sia stata quella di immaginare, di cominciare un percorso di questo tipo, proprio nella stesura di un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, ma, ahime', devo anche dire che agli sforzi notevoli posti in atto dalla struttura che sta seguendo tutto cio' non trovo riscontro in alcune delle azioni pratiche di governo all'interno della stessa Amministrazione Provinciale.

Non voglio fare polemica politica, nella maniera piu' assoluta, non e' questa la sede e neanche mi interessa farlo, pero' vorrei sottoporre alla vostra attenzione, e all'attenzione di tutti (credo che al mondo scientifico universitario non debbano sfuggire queste cose, cosi' come a noi non sfuggono certe cose come Sindaci che partecipiamo ad alcuni lavori) una bozza di accordo di programma quadro, che ho sottomano.

Provate a leggere questo accordo di programma quadro e ditemi voi se c'e' all'interno dello stesso un minimo riferimento alle cose che stiamo dicendo e alle cose che, con grande diligenza e abnegazione, si stanno mettendo in campo, soprattutto su questo settore dei beni culturali.

Noi abbiamo fatto delle proposte in sede politica, fra virgolette, cioe' quelle di dire che un accordo di programma quadro non e' solo infrastrutturazione fisica ma e' anche infrastrutturazione immateriale, quindi beni culturali, beni storici, beni architettonici, beni archeologici e quant'altro, ma ancora una volta, nella seconda bozza che abbiamo ricevuto e che si discuterà questo pomeriggio, e mi dispiace non esserci oggi pomeriggio, ma farò pervenire il mio dissenso totale su questo accordo di programma quadro, ancora una volta, dicevo, e' del tutto assente e ancora una volta si immaginano dei percorsi che probabilmente vanno a mettere in discussione le cose che ci stiamo dicendo questa mattina, probabilmente ancora una volta si propongono dei percorsi che potrebbero anche condizionare future scelte.

Cosa voglio dire con questo, e cerco di chiudere perche' credo di aver preso molto tempo?

Voglio dire che e' necessario un maggiore collegamento tra cio' che voi state mettendo in campo, e che questo gruppo di lavoro sta mettendo in campo, rispetto all'azione politica, perchè c'e' uno scollamento netto ed evidente.

Io penso, e sono convinto, prof. Volpe, non a caso mi ritrovo tra le mani, non perche' dovevo venire qui ma ce l'avevo in macchina per altre mie cose, mi ritrovo qui la Legge 29 marzo 2001, la n.135, che e' la riforma della legislazione nazionale sul turismo, che e' quella che fa riferimento specifico all'art.5, ai sistemi turistici locali.

Il comma 3 dello stesso art.5, lo leggo velocemente, sono due righe, dice: "Nell'ambito delle proprie funzioni di programmazione per favorire l'integrazione tra politica del turismo e politica di governo del territorio e di sviluppo economico, le Regioni provvedono a....." fare che cosa?

A mettere in campo e a spingere a che si costituiscano i sistemi turistici locali, ma sappiamo anche, e questo lo lascio a voi, che state lavorando su questo versante, questo presuppone anche che le stesse Amministrazioni Provinciali, così come sta succedendo in Liguria, così com'è successo nelle Marche e così come sta succedendo in Abruzzo, che le stesse Amministrazioni Provinciali, e questa Amministrazione Provinciale, faccia proprio questo dettato legislativo e proceda immediatamente a discutere e ad aprire una discussione seria sulla necessità di strutturarsi a livello provinciale, come sistema Capitanata complessivamente, a che si attivino questi sistema turistici locali.

Io voglio chiudere lanciando qui un invito, che poi sarà formalizzato anche alle strutture scientifiche universitarie, mi riferisco al prof. Volpe, al prof. Saverio Russo, alla stessa struttura di redazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale: probabilmente nelle date tra il 6, il 12 o il 17 maggio, quindi una di queste tre date, ho organizzato un convegno, un momento di riflessione proprio sui sistemi turistici locali.

Il convegno si svolgerà nel mio Comune, a Pietra Montecorvino, vedrà la presenza del Presidente della Giunta Regionale, il quale pare che sia molto attento e abbia dimostrato molta attenzione su questa proposta che io ho lanciato, l'Assessore Regionale al Turismo Stilio, ma vedrà anche la presenza del Presidente Nazionale dei borghi più veri d'Italia, dove siamo entrati da appena un mese, fortunatamente siamo riusciti a percorrere e a conquistare quest'altro traguardo, e vedrà anche la presenza dell'ANCI e del responsabile nazionale turismo dello stesso ANCI, il dr. Centi.

Io credo che su queste cose bisogna necessariamente cominciare a discutere, ma a discutere in termini seri, e bisogna spingere, e quindi cosa sto chiedendo?

Sto chiedendo alla struttura tecnica di redazione del piano che vi sia una maggiore attenzione tra le cose che ci diciamo e questo encomiabile lavoro che è cominciato da un po' di tempo, a cui stiamo partecipando con molto interesse, che poi trovino riflessi concreti, reali e ripercussioni vere all'interno di strumenti veri di programmazione, e che soprattutto non si può prescindere, secondo me, dal dettare quelle che dovranno essere le linee strategiche della programmazione 2007/2013 per quanto attiene il sistema complessivo della Capitanata, non si può assolutamente prescindere, almeno da questi primi segnali del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, anzi forse siamo in ritardo su questo, e sosteremo questo ritardo perché penso che potremo utilizzare non molto dello stesso Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, per farlo poi diventare le misure entro cui andare a calare e reperire le risorse necessarie, che sono le linee della programmazione strategica 2007/2013.

Credo che se non si terrà conto di questo faremo dei grandi errori, le Amministrazioni Comunali, le Comunità Montane e la stessa Amministrazione Provinciale, andremo allo sbando e a mettere in campo ulteriori strumenti di programmazione che saranno soltanto fini a se stessi ma che non provocheranno né interesse reale e neanche sviluppo economico necessario a questa Provincia.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Una brevissima risposta, una difesa d'ufficio, che non c'è bisogno di fare, per l'operato dell'Amministrazione, che sconta il dover operare in tempi diversi, cioè i documenti di programmazione vengono richiesti in questi momenti, il Piano Territoriale di Coordinamento, come probabilmente avverrà nei prossimi giorni attraverso una sottoscrizione di un documento bilaterale tra noi e la Regione Puglia, non potrà che essere adottato entro un paio di anni.

Allora, se prima ci sono comunque dei documenti strategici da produrre perché comunque si pensa alla programmazione 2007/2013, l'Amministrazione non si può sottrarre da questo incarico.

Devo dire di più: comunque ci si preoccupa di questa verifica di compatibilità, e comunque ci si preoccupa di questo quanto meno a livello regionale, ma anche a livello provinciale, perché non bisogna disconoscere gli sforzi enormi che sta facendo il Presidente Parisi sul percorso di cercare di integrare tutti questi percorsi di programmazione.

L'accordo di programma quadro, che comunque è un documento che scaturisce da una partecipazione molto allargata, sofferta, io direi debba avere una valenza probabilmente contraria,

cioe' in questo momento non e' possibile che esso stesso assorba le nostre considerazioni, che sono ancora in corso di formazione, invece li' c'e' stata una concertazione, voi Sindaci, voi operatori socio-economici, avete detto "questo e' quello che vogliamo".

Sì, sono infrastrutture, sono elementi puntuali, sono le grandi necessita' rilevate in questo momento per la Provincia di Foggia, e probabilmente siamo noi che dobbiamo integrare nel nostro lavoro questo documento, perche' comunque e' il frutto di un'opinione condivisa.

Che poi alcune di queste infrastrutture, che sono di grandissima rilevanza per alcuni, magari contraddicono le esigenze di altri settori, di altri pezzi di territorio, questo magari poi sara' il nostro ruolo.

E devo citare l'ulteriore sforzo che sta facendo il Presidente Parisi per ricordare i Piani Strategici che sono stati presentati recentemente alla Regione Puglia, che sono 6, ogni pezzo di provincia ha presentato un piano strategico.

Allora, il Presidente Parisi cosa ha detto?

Intanto non abbiamo possibilita' che vengano finanziati tutti e 6, e allora cerchiamo di farne uno solo, e io sono..... che il Presidente Parisi abbia detto questa cosa, perche' intravedevo la possibilita' che la fusione di 6 progetti strategici, che sommati facevano il disegno della Provincia di Foggia, in realta' costituissero un lavoro parallelo, se non sovrapponibile, a quello della formazione dei Piani Territoriali di Coordinamento.

Purtroppo devo dire che a questa visione l'unico settore di provincia che si e' opposto e' stato il Sub-Appennino, e mi dispiace che non ci fossi proprio tu, perche' questa cosa andava veramente inseguita, cioe' proporre un unico progetto strategico che veramente poteva candidarsi a diventare "il disegno della provincia di Foggia", e chiamarlo adesso progetto strategico e poi cambiargli con la scolorina il titolo diventava PTCP, lavoravamo insieme e producevamo un documento unitario.

Invece io ho assistito ad una riunione, l'ultima, dove proprio la posizione del Sub-Appennino e' stata fondamentale nel non accettare questa visione unitaria, e proprio il Sub-Appennino ha detto "no, noi ci vogliamo candidare a formare un nostro Piano Strategico", il che, preso da un certo punto di vista, non e' neanche del tutto sbagliato, perche' il Sub-Appennino, considerata sempre area che e' marginale, ma dico marginale tra virgolette, perche' tutti sappiamo che e' una marginalita' virtuale, il tuo grande progetto di Appennino Parco d'Europa la dice lunga su quali potrebbero essere le prospettive del Sub-Appennino, però la contraddizione e' che ciascuno di noi in realta' opera, ma poi il vicino non ci sta a sentire.

Quindi, tutti insieme dobbiamo lavorare in quella direzione, e la Provincia francamente sta facendo uno sforzo enorme per cercare di coordinare queste azioni di programmazione in un indirizzo comune.

Mi ha chiesto la parola il Sindaco di Deliceto, ma prima la devo dare alla dott.ssa De Iulio.

DOTTORESSA ROBERTA DE IULIO:

Buon giorno, sono Roberta De Iulio, sono architetto e mi occupo di aree naturali protette e anche di tratturi.

Una prima osservazione la volevo fare sotto forma proprio di domanda al prof. Dal Sasso: io giro molto il territorio, sia per passione che per professione, e in merito all'idea che lui appunto ci annunciava di recupero integrato dei beni volevo suggerire anche l'idea di recuperare integralmente il bene anche nelle connotazioni ecologiche che spesso a noi tecnici sfuggono.

Mi spiego meglio: nel caso particolare della case sparse, di cui parlava anche il prof. Russo, spesso queste case, che noi tecnici, noi architetti, leggiamo sotto forma di ruderi, in realta' sono diventati dei veri e propri habitat di specie, soprattutto specie faunistiche, che ormai fanno, secondo me, parte assolutamente integrante di quel bene, per cui spesso nel recupero architettonico dimentichiamo quest'altra componente a danno della complessita' del bene stesso.

Per cui, chiedo, sarebbe possibile dare indicazioni, anche in fase di regolamentazione degli interventi, di questo tipo?

Cioe', anche gia' in fase di censimento una verifica di quelle che sono diventate anche le potenzialita' naturalistiche del sito, quindi non leggerlo solo come un bene di tipo architettonico, ma

un bene paesistico nella sua complessità, ad esempio anche la presenza di colonie di chirotteri, o di barbagianni, quindi con un'attenzione, magari in fase di recupero, anche a queste presenze.

Teniamo conto, per esempio, che nel Parco della Gravine, un'area naturale regionale protetta, il regolamento edilizio di alcuni comuni ha tenuto proprio presente questa necessità, per cui lì, ad esempio, dove c'è una colonia di grillai, che sono una specie considerata prioritaria, ci sono state delle prescrizioni particolari anche per chi andava ad intervenire sui coppi dei tetti del centro storico.

Questa è un'osservazione, mentre l'altra la volevo fare in merito all'osservazione che faceva il Sindaco circa la virtualità dei percorsi tratturali.

Io mi sono occupata per la Camera di Commercio di Foggia di un censimento, di una ricognizione passo passo sul tratturo Lucera-Castel di Sangro, e posso dire che assolutamente non parliamo di qualcosa di virtuale ma di molto reale, cioè il tratturo è praticabile e percorribile per molti suoi tratti.

Chiaramente ha perso quell'ampiezza dei famosi 111 metri, però è rimasta comunque la possibilità, la traccia di un percorso.

Il problema più drammatico che però si verificava sul campo spesso era che i tratti del tratturo erano occupati da vere e proprie discariche a cielo aperto.

Quindi su quello io giro la palla a livello politico promozionale, perché chiaramente il tecnico che può fare?

Il tecnico può rilevare, censire, ma nel momento in cui si tratta di intervenire concretamente affinché un suolo demaniale non sia una pubblica discarica questo è compito chiaramente del Comune.

Un'altra osservazione era in merito anche a quello che diceva il prof. Dal Sasso, alle fasce di rispetto di questi cosiddetti beni paesaggistici.

Posto che noi riconosciamo il tratturo come uno dei nostri massimi beni paesistici, nonché archeologici, a che punto dovremo spingere queste fasce di rispetto per far sì che io, percorrendo il tratturo, non mi veda contornata di una selva di pale eoliche?

Teniamo conto che in molti casi i Comuni hanno individuato lungo i tratturi i punti dove costituire questi cosiddetti parchi eolici, e allora se noi vogliamo vendere questo territorio ad un turismo di qualità, ad un turismo che sia, abbiamo detto, un turismo sensibile alle componenti agropastorali, poi dovremmo chiederci se questo turista che viene a cercare questo nel nostro Tavoliere accetti l'idea di trovarsi di fronte ad un'area che non è più un'area agricola ma è un'area a questo punto industriale.

Per cui, la mia domanda era anche in che modo il Piano Territoriale della Provincia di Foggia darà prescrizioni e regole ai Comuni in base, appunto, alla presenza della rete tratturale.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Il modo lo troveremo nel corso della formazione del piano stesso.

Non avevo dubbi che un architetto avrebbe introdotto elementi molto pesanti nella discussione, non ultimo, come se la cosa non fosse già complessa, che un bene architettonico inteso come habitat, questo veramente ci solleva...

È una cosa innovativa, interessantissima, davvero, è una bella domanda, a cui non daremo oggi le risposte, ma comunque è la domanda a cui i nostri consulenti dovranno dare risposta nel corso della formazione del piano.

INGEGNERE BAIA - REGIONE PUGLIA UFFICIO PARCO TRATTURI:

Nel ringraziare prima di tutto la Provincia di averci invitato a questo tavolo di pianificazione e nel porgere i saluti dell'Assessore Minervini, che chiaramente non è con noi, e del dirigente Loffredo, voglio parlare prima di tutto della Legge 29 del 2003, legge molto importante per noi.

Non sto qui adesso ad illustrarla, per l'amor del cielo, voglio solo far presente alcuni punti di questa Legge del 2003.

L'aspetto fondamentale di questa Legge è l'istituzione del parco tratturi, quindi finalmente la Regione ha preso coscienza di questo parco e di questo bene ed ha istituito questo parco tratturi.

Scopo fondamentale, quindi, e' quello, come diceva anche il prof. Russo, di andare a censire, andare a verificare quali sono le aree ancora tutelabili, perche' ci siamo resi conto che notevoli aree tratturali sono state trasformate e deturpate.

Cio' non significa, come diceva anche il Sindaco di Pietra Montecorvino, che noi dovremo perdere i tracciati di questi tratturi, perche' interesse nostro e' quello di conservare tutta la parte storica e tutti i tracciati, anche vedere come poter individuare sul territorio quello che era il tratturo.

Però ci rendiamo conto che solo alcune aree possono andare a far parte di quello che sara' il parco tratturi, perche' la legge in definitiva dara' mandato, tramite i piani comunali tratturali, di individuare sul territorio regionale, tramite questi piani, che dovranno essere predisposti dai Comuni, sostanzialmente quelle che sono le aree che devono far parte poi del parco tratturi, lasciando le altre, che o andranno ad essere vendute, se sono state ormai trasformate, oppure trasferite ai Comuni se costituiscono strade, viabilita' o altre aree di interesse comunale.

Un problema c'e' in questa legge, un punto nero, se vogliamo, c'e' in questa legge, e noi l'abbiamo visto man mano che stiamo andando ad attuarla, man mano che stiamo cercando di riunirci sia con la Sovrintendenza sia con gli altri enti, ed e' quello che manca un piano sovraordinato, cioe' da direttamente mandato ai Comuni di realizzare questi Piani Territoriali.

La mancanza di questo piano sovraordinato e' chiaramente importante, perche' poi si stanno verificando e riscontrando dei problemi che sono connessi a quelli che sono i contorni comunali, quindi questo tratturo che passa da un comune all'altro, come si diceva anche prima, addirittura il tratturo che e' a confine del Comune, e quindi come puo' essere trattato da una parte o dall'altra?

Ecco la mancanza del piano sovraordinato, che avrebbe potuto in qualche modo sopperire a questo.

Noi abbiamo cercato di risolvere il problema predisponendo delle linee guida, che in qualche modo cercano di risolvere il problema, anche se per grandi linee, nello stesso tempo, comunque, la Regione ha gia' predisposto, e ha gia' firmato l'Assessore, una Delibera che istituisce un tavolo tecnico tra tutti gli enti interessati, quindi Universita', Province, Comuni, Comunita' Montane e chiunque abbia interesse a partecipare questo tavolo tecnico, in cui, oltre a cercare di individuare le linee fondamentali per la valorizzazione di questo bene, che noi riteniamo essenziale, abbiamo altri aspetti che cercheremo di trattare, non ultimo quello di un sistema informativo territoriale, che, come diceva il prof. Volpe, e' importante che non sia un sistema solo nostro ma che si possa interfacciare con gli altri sistemi realizzati dalla Provincia, dall'Universita', quindi vedere di ottenere un qualcosa che sia il piu' ampio possibile e che quindi tenga conto di una serie di fattori.

Poi abbiamo grandi problemi, lo diceva l'architetto poco fa, le discariche, le fasce di rispetto, tutti problemi che noi abbiamo interesse a voler risolvere e a cercare in qualche modo di affrontare.

Per quanto riguarda le discariche ci rendiamo conto che ce ne sono tantissime, e la colpa non e' nostra ma dei Comuni, come diceva l'architetto, perche' i Comuni sono l'ente preposto territorialmente alla vigilanza di questi beni.

Noi abbiamo notevoli contenziosi, non ultimo con il Comune di Foggia, si sono verificate situazioni veramente allo stremo, cioe' siamo in una situazione di impossibilita' nell'intervenire, e il Comune fa nulla per risolvere questo problema.

Il Comune di Foggia, che e' uno dei Comuni piu' interessati dalle aree tratturali, dovrebbe predisporre questo piano comunale dei tratturi, importantissimo, ma non sta facendo assolutamente niente!

Non vuole essere una colpa politica, assolutamente, probabilmente stanno percorrendo una strada forse non corretta, certo e' che il Comune di Foggia non sta operando nella direzione che dovrebbe.

Ripeto, noi ci auspichiamo che questo tavolo tecnico possa andare avanti, anche perche' il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale puo' essere quello strumento che a noi e' mancato in quella legge, cioe' potrebbe darci la possibilita' di creare quello strumento sovraordinato all'interno del quale noi possiamo andare ad inserire quelle linee, quegli indirizzi fondamentali per poter poi coordinare tutti i piani comunali territoriali.

Quindi ci auspichiamo che a questo incontro ne possano seguire altri e quindi poter arrivare ad

una soluzione ottimale per quello che noi riteniamo un bene di notevole interesse storico, culturale, sociale, ambientale e tutto quello che si può dire.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Ci ha dato una bella notizia: intanto se l'Assessore Regionale sta per istituire un tavolo tecnico che si occupa di questa vicenda e' comunque una cosa piu' che.....

INGEGNERE BAIA - REGIONE PUGLIA UFFICIO PARCO TRATTURI:

La Delibera e' gia' stata firmata dal lui, ma deve andare in Giunta, ha avuto anche il parere favorevole dei vari Assessorati, Agricoltura, Ambiente, Turismo e l'Urbanistica.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Magari una delle prime cose che diremo, se noi, penso, faremo parte di questo tavolo, sara' di sicuro che nelle linee guida, per esempio, potrebbe esserci, al di la' delle norme, delle cose, etc., la forma stessa dei piani, perche' se noi diamo delle regole affinché questi piani vengano formati in modo tale da poter essere integrati immediatamente in un sistema informativo, anche per i Comuni che seguono, per quelli che dovranno poi uniformarsi sia alle regole generali sia alla pianificazione esistente, sarebbe piu' facile andarseli a leggere in un sistema che man mano viene arricchito dei singoli piani comunali.

E qui la Provincia e' gia' pronta, come contenitore, ad ospitare i piani scritti secondo le regole semplici dei sistemi informativi territoriali.

BENVENUTO NIGRO - SINDACO DI DELICETO:

Sono Benvenuto Nigro, Sindaco di Deliceto, piccolo Comune dei Monti Dauni, alla pari di Pietra Montecorvino.

Con Rino Lamarucciola ci incontriamo spesso in queste conferenze, e allora mi va di esprimere un po' con rabbia alcune considerazioni, tirando fuori degli elementi di autocritica e di critica, nonche', credo, anche come supporto alla discussione.

All'architetto Biscotti vorrei rivolgere una domanda: questo Piano Territoriale nel futuro a cosa ci servirà? Se gentilmente mi vuole rispondere, perche' e' propedeutico a quello che devo dire.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Noi immaginiamo che il Piano Territoriale di Coordinamento delinea gli indirizzi generali di sviluppo del territorio.

BENVENUTO NIGRO - SINDACO DI DELICETO:

Mi sta benissimo questa risposta.

Allora, in un incontro, in una conferenza, in un'assemblea come questa, vedere la non presenza dei Sindaci, vedere la non presenza degli Amministratori locali, e' un elemento di autocritica, ma e' deprimente!

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Adesso non so se questa cosa e' stata colta, e io spero che sia stata colta, ma nella lettera, siccome questo noi l'abbiamo inteso come tavolo tecnico, nella lettera di invito abbiamo detto che e' inutile che vengano tutti e 64 i Sindaci, abbiamo chiesto...

BENVENUTO NIGRO - SINDACO DI DELICETO:

Rappresentanze per area, sì, e' passata benissimo questa cosa.

Ma questo fatto denota la scarsa attenzione nel momento in cui noi dobbiamo fare sintesi di cio' che ci diciamo qui dentro, tra le osservazioni tecniche, tra le pianificazioni, tra le leggi e quant'altro, per proporci in maniera positiva in un piano territoriale, per pianificare, sotto alcuni aspetti per

programmare il nostro futuro.

Questa e' una cosa che mi da' estremamente fastidio, non riesco a capire il perche' di questa cosa, perche' poi scaturiscono atteggiamenti tali che ci portano al campanile, come diceva il prof. Volpe.

Quando istituimo i tavoli per redigere il PIS e alla base non abbiamo messo una discussione su cui integrarci, al tavolo del PIS facciamo la corsa a cercare di prendere un qualcosa, altrimenti non ci sentiamo ne' realizzati ne' giustificati con le nostre popolazioni, o con il nostro elettorato, e questa e' una cosa brutta, brutta, brutta.

Se poi si pensa, per esempio, che per il PIS, e su questo alla pari del PTT, sono centinaia di milioni di euro, dopo la presentazione del nostro PIS alla Regione Puglia (è un PIS che viene un po' da lontano, consentitemi questa cosa d'effetto) non abbiamo una lira, per esempio, sulla 2.1 "valorizzazione beni culturali"!

Noi, cioe', ci siamo accapigliati per 6 mesi per redigere un PIS, abbiamo litigato, abbiamo trovato il momento di sintesi, siamo riusciti a presentare, il 27 o 29 gennaio, al tavolo regionale questo accordo sottoscritto da dieci Comuni, e Dio sa per un Comune piccolo andare ad infilarsi tra i lupi, Foggia, Cerignola, Torremaggiore e quant'altro, Dio sa la lotta che e' stata fatta, non ci sono fondi per i beni culturali!

Ma, dico, il mio impegno come amministratore e come difensore del nostro territorio, o come pianificatore del territorio, qual e'?

Ma veramente ci prendiamo in giro e veniamo a discutere di pianificazione, di rispetto del territorio, di rispetto ambientale, e poi dobbiamo fare marcia indietro?

In virtu' di quest'ottica, per esempio, io ho sottoscritto un accordo con Rambaldi, premio Oscar del film ET, per una scenografia medioevale nel rispetto del luogo del castello, ma non so adesso che fine fara' perche' nel PIS non ci sono piu' i fondi.

A questo si aggiunge, per esempio, che Bollenti Spiriti, con l'Assessore Minervini, che a mio parere ha fatto un lavoro egregio, e' una cosa che condivido, nello sfruttare i fondi CIPE ha dovuto tirar fuori i bandi con le prescrizioni CIPE, si aggiunge la maledizione che i fondi CIPE prevedono la prescrizione dei 30.000 abitanti: prof. Volpe, io come devo fare?

Come devo fare, 30000 abitanti? Come devo fare se ho fatto per anni un lavoro di work-shop con l'Universita di Parigi, con lei ci siamo incontrati tante volte, poi riesco a beccare con un colpo di fortuna Rambaldi, metto su una progettualita' integrata, perche' significa artigianato, turismo locale e quant'altro, e non mi trovo niente nel PIS, ho la prescrizione dei 30.000 abitanti? Devo intrallazzarmi con i Sindaci, o con qualcuno?

E allora mi viene spontanea una domanda: ma di cosa ragioniamo? Di cosa discutiamo?

Cioe', tutto questo impegno, in termini pratici e in termini di crescita, come si riesce a mettere su un sistema del genere?

Allora io chiedo al Piano Territoriale che cosa?

Chiedo che alle Istituzioni dovute, agli organi dovuti venga fatta una richiesta precisa, decisa, di sostanza, ossia che, laddove ci siano proposte serie, piani seri, devono essere presi in considerazione dai fondi europei, dalla programmazione 2007/2013 e da ogni sorta di canale possibile che possa portare fondi a questa idea di crescita.

In quest'ottica, pero', ci vedo anche, consentitemi questo pizzico di rabbia, che bisogna rendere snelle alcune cose.

Noi Comuni, con i tagli dei finanziamenti statali e con i problemi che abbiamo, abbiamo notevoli difficolta' ad inventarci soluzioni, per cui, laddove si riesce a coinvolgere, per esempio, un privato per programmare alcuni interventi abbiamo necessita' che ci sia velocita', che alcune procedure siano snelle.

Grazie a Dio io sono un po' fortunato sotto questo aspetto, perchè ho beccato un calciatore professionista che vive nel mio paese, ha fatto un investimento, mi ha realizzato un campo da calcetto, un campo da calciotto, e io gli ho dato il terreno gratuitamente, senza fargli pagare una lira, però ho un servizio.

Adesso ho un imprenditore che vuole fare una casa per anziani, al quale daro' gratuitamente il terreno perchè significa occupazione, servizio e tutte queste cose, pero', avendo la Legge Finanziaria

tagliato i fondi alle Sovrintendenze, la Sovrintendenza mi dice che non e' in grado di farmi la verifica, perche' io ho rispetto del territorio, e quindi prima di mettere mano al territorio e prima di occultare e di violentare il territorio, ho chiesto una semplice verifica archeologica della zona.

Sono 6 mesi che non riesco a farla, per i motivi che ho anzi detto, e l'imprenditore nel frattempo che fa, aspetta me ancora? E allora che devo fare io, devo violentare il territorio?

Io una soluzione me la sono data, dr. Andreassi: per rispettare il territorio, ho detto, cerchiamo di fare una perizia, giurata, non giurata, perchè non e' un sito di interesse archeologico il mio, e' una precauzione, perche' se un imprenditore viene e mi mette sul tavolo un milione di euro io non posso scherzare.

Allora, al di la' di tutto, bisogna offrire tutte le garanzie possibili, ma una strada la devo tirar fuori, non posso soggiacere a questi impedimenti.

In sostanza cosa voglio dire, e chiudo?

Voglio dire che lo studio va bene, la pianificazione va bene, tutto va bene, il raccordo con le Istituzioni e quant'altro, ma se non c'e' la possibilita' seria e concreta di tramutare tutto cio' che ci diciamo, o almeno parte di quello che ci diciamo, in azioni, in realizzazioni, in interventi, noi staremo altri 20 anni a pianificare, a discutere e a suggerire.

Per quanti anni abbiamo sentito parlare di rete tratturale? Per quanti anni abbiamo sentito parlare di siti archeologici? Per quanti anni abbiamo sentito parlare di tutela ambientale del territorio? Ne abbiamo piena la testa!

Grazie a Dio io faro' il Sindaco ancora per poco tempo, quindi cerchero' di purificarmi dopo, o almeno ci spero.

Un'altra cosa mi permetto di suggerire: proprio perche' c'e' stato il PIS Normanno-Svevo-Angioino, nel Piano Territoriale credo sia opportuno, ho sentito parlare di via dei tratturi, via dei mulini, ma, scusate, se noi nella nostra Provincia abbiamo il Normanno-Svevo-Angioino, che e' un PIS intorno al quale e' stata presentata una proposta, ma perche' non mettere nel Piano Territoriale la rete dei castelli, la rete degli insediamenti normanno-svevo-angioini, di cui la nostra Provincia possiede e detiene grossissimi e validissimi beni culturali?

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al Sindaco di Deliceto, che ha condito il suo intervento con citazioni pittoresche. Mi verrebbe da dire che mi vorrei fare una casa a Deliceto, chissà' che non abbia qualche speranza di avere il terreno.

Ma e' questo il futuro, se non si coinvolgono le risorse alternative non si va avanti.

Pero', io dico, pur condito da queste citazioni significative in realta' lui ha centrato il problema cardine su cui ragioniamo tutti quanti, cioe' si programma e si finanzia, fino ad oggi, tutto cio' che si propone forse solo per un ordine di protocollo o perche' c'e' una spinta diversa dell'una cosa rispetto ad un'altra.

Il caos, cioe', favorisce il finanziamento a pioggia di interventi non coordinati, e allora noi cosa cerchiamo di fare?

Eliminare il caos, porre ordine, avere una visione chiara del territorio, e questo credo che si inserisca bene nella nuova filosofia della programmazione, che, spero sia vero, sara' molto attenta nel verificare che le azioni previste nei percorsi di programmazione siano compatibili con quelle che sono state immaginate in un disegno di pianificazione, cioe' io non ti finanzia quella strada che tu mi vieni a proporre, anche con una delegazione di dieci onorevoli, se quella strada non e' stata ritenuta prioritaria nel disegno strategico del territorio.

Questa e' la mancanza di caos, e noi cerchiamo di sopperire, se ci riusciremo.

Non noi ma la Provincia di Foggia, formando il Piano Territoriale di Coordinamento cerchera' di sopperire appunto al caos e a sostituirlo con una visione trasparente del futuro del territorio.

PROFESSOR GIULIO VOLPE:

Lei ha gia' anticipato, ma effettivamente quello che diceva il Sindaco di Deliceto, che e' un bravo Sindaco, e' molto attento ai problemi dei beni culturali, nasce proprio dalla mancanza di

programmazione che sta dietro di noi, perché è vero che abbiamo dei tempi diversi e dobbiamo fare in modo che questo lavoro non finisca per essere un lavoro accademico che poi non ha ricadute, qui condivido pienamente, però tutto quello che noi paghiamo ora è proprio il fatto di non aver avuto un lavoro di studio, di analisi, di programmazione a monte.

Il PIS Normanno Svevo Angioino è sbagliato proprio concettualmente, dal punto di vista metodologico.

Non a caso i due PIS che hanno funzionato meglio sono quelli del Gargano e del basso Salento, che hanno centrato su due territori, proponendo un approccio integrato ad un territorio che va, dal punto di vista dei beni culturali, lo ribadisco, dalla preistoria ad oggi.

Quando si individua una componente che si ritiene prevalente e' chiaro che poi succede la confusione ed il contrasto tra i Sindaci, e ciascuno cerca di portare a casa qualcosa, perché deve giustificarsi nei confronti dei cittadini e degli elettori, però questo è un approccio veramente sbagliato, che spero venga messo da parte valorizzando i paesaggi, i contesti territoriali organici, omogenei, con un approccio organico, e la progettazione, lo studio, sono assolutamente fondamentali.

DANTE DE LALLO - UFFICIO POLITICHE COMUNITARIE COMUNE DI SAN SEVERO:

Bongiorno a tutti, sono Dante De Lallo, Ufficio Politiche Comunitarie del Comune di San Severo e coordinatore tecnico del polo dell'Alto Tavoliere del PIS Barocco Pugliese.

In effetti io parto dalle considerazioni che ha fatto il prof. Volpe relativamente a quella che poteva essere l'efficacia dei PIS per la valorizzazione sul territorio delle politiche indirizzate allo sviluppo turistico-culturale.

In effetti, il problema di una scarsa capacità di attivare azioni di sistema a livello provinciale nasce proprio dall'organizzazione che i PIS a livello originario, a livello regionale, si sono dati, perché i cinque PIS delimitavano due potenziali sistemi a livello territoriale, come il Gargano e il sud Salento, poi ipotizzavano dei sistemi locali di offerta turistica e culturale integrata, diffusi sul territorio della Regione Puglia, però avendo come punto di riferimento non dei territori bensì dei temi catalizzatori, come l'habitat rupestre, l'itinerario medioevale del Normanno-Svevo-Angioino e quello del Barocco Pugliese.

Ora, è chiaro che per chi ha aderito, anche sotto una certa forma di autodeterminazione, diciamo così, ai PIS cosiddetti tematici e che si trovava, però, all'interno di un territorio provinciale (facciamo l'esempio della Provincia di Foggia, in provincia di Foggia abbiamo il PIS Gargano, il PIS Barocco Pugliese e il PIS Normanno-Svevo-Angioino), non si è creato lì un sistema di interrelazione, di coordinamento tale da poter mettere insieme anche delle azioni di sistema che andassero poi nella direzione così come è stata prospettata nel suo intervento dal prof. Volpe, e' oggi, ultimamente, che abbiamo uno sforzo della Provincia, anche attraverso questa volontà di unificare le pianificazioni strategiche, di arrivare a dialogare.

E mi sentirei di dire, caro professore, che probabilmente qualcosa si può ancora recuperare, soprattutto per quanto riguarda gli interventi nel settore dell'innovazione tecnologica, e quindi anche applicata allo studio del territorio, e pensiamo ai GIS, e pensiamo alle carte archeologiche, però è vera anche un'altra cosa, che c'erano anche dei vincoli e dei parametri nelle singole misure che non ci permettevano una certa libertà di espressione creativa in termini progettuali sul territorio.

Faccio anche un esempio pratico: nell'Alto Tavoliere, nel PIS Barocco Pugliese del terzo polo dell'Alto Tavoliere, noi avevamo intenzione, per esempio, di presentare un progetto di valorizzazione delle aree tratturali, che per altro nella nostra area dell'Alto Tavoliere sono presenti, nella zona di San Severo, Serra Capriola, San Paolo di Civitate, Chieuti, ma il problema che avevamo era che, una volta individuata la misura, la misura 2.2, quella della promozione dei borghi rurali, delle aree rurali, potevamo fare un progetto solo dove le aree tratturali ricadessero nei borghi rurali.

Per cui, avremmo dovuto fare un puzzle a livello progettuale, fermo restando che, l'ingegnere mi fa un cenno di assenso, la maggior parte delle aree tratturali ricadono anche nei poderi, nelle

campagne, che sono per altro aree private, e quindi c'era il problema poi di parlare...

Questi sono gli spunti di riflessione che ci devono permettere anche di trovare uno sbocco pratico, pragmatico, la pianificazione che noi andiamo a fare.

Le problematiche che noi poi dobbiamo affrontare, cioè, sono anche queste, perché è facile oggi dire "valorizziamo le aree tratturali, valorizziamo quello che è il nostro patrimonio rurale", e poi ci troviamo davanti dei vincoli normativi relativamente alle leggi di finanziamento, e così anche delle problematiche molto pratiche, come il fatto che le aree tratturali ricadono parte in aree pubbliche e parte in aree private, e via di seguito.

In termini generali io direi che i PIS sono stati un'esperienza comunque innovativa per il fatto che disegnavano nuove forme di governance sul territorio per quanto riguarda le politiche indirizzate allo sviluppo turistico e culturale integrato, sono comunque state un'esperienza positiva perché per la prima volta i territori hanno riflettuto, hanno pensato, si sono confrontati con i partneri socio-economici locali, il punto di debolezza, purtroppo, di questi progetti sono, secondo la mia modestissima opinione, collegabili ad un mancato rispetto del cronoprogramma nell'attuazione a livello regionale, perché probabilmente se si fosse partiti quando nel complemento di programmazione era scritto che si doveva partire, cioè nel 2001, forse moltissime delle problematiche che sono venute fuori a livello organizzativo oggi sarebbero state anche risolte.

E poi è vero quello che ha detto il Sindaco di Deliceto, che penso a breve tempo aprirà un forte dibattito con la Regione, perché in effetti non si può scrivere su un bollettino ufficiale della Regione Puglia che ci sono, come per esempio nel caso del Barocco Pugliese, a disposizione circa 23 milioni di euro per la misura 2.1 dei beni culturali, vengono impegnati in prima istanza 13 milioni di euro, ne avanzano 10 milioni e sono spariti, e non si sa come!

Temo che questo sarà un dibattito che a breve partirà, perché comunque dobbiamo ancora cercare di recuperare quella che può essere un'efficacia di questi progetti che si realizzano sul territorio, con tutte le debolezze che comunque abbiamo evidenziato.

Io vorrei chiudere il mio intervento con due spunti di riflessione, di cui uno è collegato al discorso della valorizzazione delle aree rurali.

Voi avete anche evidenziato come ipotetica best practice quello che si sta facendo presumibilmente in Valle d'Itria, nel Salento, il fatto che in quei territori c'è una capacità di valorizzazione sociale ed economica del patrimonio rurale creando impresa, gli agriturismo, etc.

Io penso che le potenzialità dal punto di vista del patrimonio rurale, architettonico, storico, le abbiamo anche noi, però c'è qualche problema che comunque va affrontato.

Il primo è che evidentemente la nostra imprenditoria forse non è così dinamica come quella della Valle d'Itria, come quella del Salento, quindi ci si deve sforzare di attivare nei programmi di sviluppo dei sistemi di informazione, orientamento e accompagnamento per quegli agricoltori che puntano alla diversificazione agrituristica, oppure per chi possiede comunque questo patrimonio rurale.

C'è necessità di stimolare con azioni di sistema questo tipo di attività imprenditoriale, magari anche prendendo come esempio ciò che è stato fatto nelle altre parti della Puglia.

Attenzione, però, perché quando noi parliamo di Piano Territoriale di Coordinamento ci sforziamo oggi, così come nella pianificazione strategica, nei piani di sviluppo in generale, di avere sempre un approccio integrato verso questo tipo di problematiche, considerando anche quelle condizioni esterne, come fattori esterni, non direttamente collegabili agli approfondimenti scientifici, tematici, che noi facciamo ma che sono condizioni che si devono verificare per andare nella direzione dello sviluppo del nostro patrimonio rurale anche da un punto di vista socio-economico.

Nessuno ha parlato della sicurezza nelle campagne.

Nell'area di San Severo e dell'Alto Tavoliere le campagne, e nel modo più specifico il nostro patrimonio rurale, le masserie, sono selvaggiamente depredate e sistematicamente smontate, non mi viene altro termine, perché vengono smontate, dai mattoncini, tetti, per essere poi vendute a pezzi nelle aree del Veneto, della Toscana e in altre zone del Nord Italia.

Questo e' stato uno dei motivi per cui noi abbiamo anche una scarsa voglia degli imprenditori ad investire, perche' gia' c'e' un problema di tipo urbanistico, cioe' che negli anni 60-70 si pensava a dei Piani Regolatori che mettessero delle barriere, almeno nelle nostre zone, tra le citta' e le campagne, quindi non ci sono, come hanno fatto esperienza in altre citta', delle specie di parchi agricoli integrati per cui la citta' arriva fino alla campagna, la rende piu' viva, la rende vivibile, aumenta la qualita' della vita, quindi in un certo senso la fa sentire meno sola, tra virgolette, per cui fenomeni di criminalita' diffusa nelle aree rurali potessero essere in un certo senso attutiti.

E questi sono degli spunti di riflessione da prendere in considerazione nell'ambito del piano.

Io chiudo dicendo una cosa: attenzione, e' vero quello che dicevano il prof. Volpe e il Sindaco Lamarucciola, ora la scommessa si gioca anche sui sistemi turistici locali.

Noi abbiamo cominciato la concertazione a Bari, non so quanti di voi ne sono al corrente, e' gia' la seconda o terza riunione: a questa concertazione, che e' il Forum sui Sistemi Turistici Locali, che sta elaborando quello che deve essere il documento di base su cui poi sviluppare il prossimo programma operativo per quanto riguarda il turismo, sono state convocate le associazioni di categoria, sono stati convocati i rappresentanti dei poli all'interno dei 5 PIS, ci sono le Universita', e attenzione che i Comuni sono probabilmente rappresentati dall'ANCI, sono rappresentati dall'UPI.

Ora io porto all'attenzione del sistema foggiano questa situazione: c'e' uno scontro in atto tra visioni diverse dei sistemi turistici locali, c'e' una visione quasi, fatemi passare il termine, aristocratica dei sistemi turistici locali, che porta a questo ragionamento: i sistemi turistici locali in Puglia sono 3, il Salento, la Valle d'Itria e il Gargano, quindi vanno definiti con degli indicatori.

Ergo, tradotto: nella programmazione 2007/2013 spariscono i PIS, ci sono questi tre sistemi turistici locali, tutti i soldi per il turismo e i beni culturali li dobbiamo prendere noi.

C'e' un'altra area che evidentemente pensa che tutta la Puglia sia un potenziale sistema turistico, e quindi che i sistemi turistici locali vadano creati anche sulle capacita' di creativita' del territorio nel valorizzare evidentemente cio' che ha a disposizione, in modo tale che una visione piu' equa vada a rafforzare quello che e' il patrimonio riconosciuto della Valle d'Itria, del sud Salento e del Gargano, ma allo stesso tempo vada a stimolare la capacita' degli altri territori di organizzarsi e proporre anche un'offerta turistica e culturale integrata.

Attenzione: i Sindaci, ma solo per una forma di scrupolo, si mettano in contatto con i rappresentanti dell'ANCI, cosi' come la Provincia con i rappresentanti dell'UPI, per capire anche queste persone a questi forum che cosa praticamente vanno a dire al riguardo, per non trovarci in spiacevoli sorprese, com'e' stato nel vecchio programma operativo 2000/2006.

Perche' dico questo? Perche', per esempio, ho visto rappresentanti di associazioni di categoria che firmano nella provincia di Foggia i partenariati socio-economici del PIS Normanno-Svevo e del Pis Barocco che esprimevano quella concezione che io ho definito aristocratica.

Allora, mi chiedo, ma lo dico come esempio, senza cattiveria, la Confcommercio di Foggia sa che quello della Confcommercio che li rappresenta a Bari nel Forum sta dicendo che gli unici sistemi turistici locali sono il Gargano, la Valle d'Itria e il Salento?

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Il dr. De Lallo ci ha dato degli spunti utili, Professore, per il tavolo del 6 aprile.

Lei e' gia' nell'indirizzario, ma intanto si ritenga convocato, perche' se parleremo di turismo e costa questo argomento andra' integrato con questi nuovi orizzonti che si profilano davanti a noi.

Io chiuderei qui il lavoro del tavolo, ringrazio tutti quanti e rimane l'invito a produrre eventualmente altri contributi.

Se nel corso dei lavori riteniamo che questi siano utili, ritenetevi permanentemente convocati, perche' questo procedimento non si chiude qui. Grazie.

PROVINCIA DI FOGGIA

Servizio Pianificazione territoriale

Prot. 14274

data_23.03.2006

Spett.

**Oggetto: Seconda fase redazione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Programma attività di consultazione attori locali esperti.
CONVOCAZIONE Tavolo di pianificazione.**

Considerato che:

- Questa Amministrazione ha avviato le procedure per la elaborazione dello schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la Provincia intende attribuire elevato valore alla partecipazione allargata, quale strumento per la formazione di scelte pianificatorie il più possibile condivise;

Viste le direttive del **Presidente della Provincia dr. Carmine Stallone** e dell'**Assessore alla pianificazione territoriale dr. Antonello Summa** in ordine alla istituzione di tavoli di ascolto esperti;

La S.V è invitata a partecipare ai Tavoli di pianificazione dal tema:

**“Aree protette e reti ecologiche” –martedì 4 aprile – ore 9,30
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia**

Assessori provinciali di riferimento: Pasquale Pellegrino – Antonio Angelillis
Dirigenti di settore: dott. Giovanni D’Attoli – dott. Oscar Corsico – ing. Milena Spinello
Consulenti del PTCP: Prof. Antonio Di Gennaro – Prof. Luigi Pennetta

**“Turismo e costa” – giovedì 6 aprile – ore 9,30
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia**

Assessore provinciale di riferimento: Franco Parisi – Giuseppe De Leonardis
Dirigente di settore: ing. Belgioioso Potito – arch. Stefano Biscotti
Consulenti del PTCP: Prof. P. Dal Sasso – Prof. F. Chiarello – Prof. G. Viesti

Si informano i sigg. SINDACI che è consentito, se non auspicabile, che ai tavoli venga delegato a partecipare un rappresentante per ciascuna delle aree seguenti:

Appennino Nord - Appennino Sud - Tavoliere Nord - Tavoliere Sud - Gargano.

Per i Comuni che hanno in corso la redazione dei PUG il presente invito è esteso ai tecnici incaricati dell’Ufficio di Piano.

Si allegano schede sintetiche degli argomenti in discussione.

IL DIRIGENTE
Arch. Stefano Biscotti

La Bozza di PTCP, concepita come documento aperto, capace di avviare un ampio confronto con il territorio, propone per il futuro sei visioni strategiche : 1. Costruire una Rete Ecologia; 2. Ripensare il Territorio Aperto; 3. Valorizzare il Patrimonio Culturale; 4. Integrare i Centri Minori; 5. Guardare oltre la Pentapoli; 6. Aprire all'Esterno.

Tali visioni rappresentano ciascuna un obiettivo prioritario nelle linee di sviluppo del territorio, e ad essa sono associate, in forma piuttosto sintetica, regole da rispettare e azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il tavolo tematico in oggetto, discuterà le azioni pertinenti, attinte da ciascuna visione della Bozza del PTCP.

Tavolo 2 -1^ sessione- 4 aprile 2006 ore 9:30

Aree protette e reti ecologiche

Consulente di settore : Di Gennaro - Pennetta

Dirigente Interno: Dattoli, Corsico, Spinello

Assessori di riferimento: Angelillis, Pellegrino

Presidente Commissione Consiliare: Dante Carnevale

Partecipanti:

Rappresentante Sindaci Subappennino SUD
Rappresentante Sindaci Subappennino NORD
Rappresentante Sindaci Tavoliere SUD
Rappresentante Sindaci Tavoliere NORD
Rappresentante Sindaci Gargano
Rappresentante Sindaci Esapoli
Comunità Montane
Ente Parco
Province confinanti
Regione Ufficio Parchi
Regione Agricoltura
Sovrintendenza Beni Ambientali
Autorità di bacino
Consorzio di Bonifica
IRIF
GAL: Meridaunia, Monti Dauni, Daunofantino, Piana del Tavoliere, Consorzio Gargano
Prospettive Subappennino
Osservatorio Ecologico Subappennino Col.Pennacchione
PIS Barocco, PIS Normanno Svevo Angioino, PIS Gargano
Patto Nord Barese Ofantino
ATI Sale
Ordine degli ingegneri
Ordine degli architetti paesaggisti e pianificatori
Ordini Agronomi
Coldiretti, CIA, Confagricoltura
Camera di commercio
Confcommercio
Ricerca CNR
Facoltà di Agraria
WWF, Italia Nostra, Legambiente, LIPU, Archeoclub, Assoconsumatori

1. COSTRUIRE UNA RETE ECOLOGICA

Regole e azioni

1. Tutela degli ecosistemi a maggiore naturalità, secondo le regole indicate negli indirizzi normativi.

Indirizzi normativi per gli ecosistemi a maggiore naturalità

Fiumi e laghi

Relativamente agli alvei di piena ordinaria dei fiumi e dei laghi dovrebbero essere stabilite ammissibili esclusivamente le seguenti trasformazioni e attività:

- a) la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di infrastrutture di difesa del suolo, di canalizzazioni, di stabilizzazione delle sponde, di opere di difesa idraulica e simili, nell'osservanza di ogni relativa specifica vigente disposizione, e facendo ricorso, almeno tendenzialmente, alle tecniche dell'ingegneria naturalistica e alla rinaturalizzazione del reticolo idrografico;
- b) la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di impianti a rete e puntuali per l'approvvigionamento idrico, per lo smaltimento dei reflui, per le telecomunicazioni e per il trasporto dell'energia, delle materie prime e dei semilavorati; nei casi di ristrutturazione e di nuova realizzazione, gli impianti a rete dovrebbero essere completamente interrati; nei casi di nuova realizzazione se ne dovrebbe prevedere esclusivamente l'attraversamento trasversale del corso d'acqua, mentre nei casi di ristrutturazione non se ne dovrebbe comunque prevedere il loro avanzamento verso lo stesso corso d'acqua;
- c) la manutenzione e l'adeguamento, senza variazione dei tracciati, delle giaciture, delle caratteristiche dimensionali, costruttive e formali, degli esistenti elementi della rete viaria carrabile, salvo che sia diversamente e puntualmente disposto dagli strumenti di pianificazione;
- d) la manutenzione, l'adeguamento, la realizzazione di percorsi pedonali e per mezzi di trasporto non motorizzati; tali percorsi non devono essere pavimentati con materiali impermeabilizzanti, né costituire ostacolo al deflusso delle acque, né interessare le sponde e le ripe scoscese;
- e) la promozione del riformarsi della vegetazione ripariale spontanea;
- f) le attività escursionistiche e del tempo libero compatibili con le finalità di tutela naturalistica e paesaggistica;
- g) le trasformazioni, fisiche e funzionali, dei manufatti edilizi aventi interesse storico-artistico o storico-testimoniale;
- h) il mantenimento, la ristrutturazione e la realizzazione di pali d'ormeggio, di piccoli pontili, di capanni e di altre attrezzature per la pesca ovvero per il ricovero delle piccole imbarcazioni, purché amovibili e realizzate con materiali tradizionali.

Ecosistemi di particolare pregio

Relativamente agli ecosistemi di particolare pregio (includendo in tale categoria anche i geotopi e le singolarità geologiche) devono essere dettate disposizioni volte a perseguire la conservazione integrale del suolo, del sottosuolo, delle acque, della flora e della fauna, e il mantenimento o la ricostituzione delle predette componenti e di adeguati equilibri tra di esse.

Negli ecosistemi di particolare pregio dovrebbero essere in ogni caso vietati:

- a) la realizzazione di qualsivoglia manufatto;
- b) l'esercizio di attività suscettibili di danneggiare gli elementi geologici o mineralogici, nonché i prelievi di tali elementi, salvi quelli effettuati, per motivi di ricerca e di studio, da soggetti pubblici istituzionalmente competenti;
- c) l'asporto di materiali e i movimenti di terra che non siano strettamente finalizzati a interventi di ripristino ambientale;
- d) la raccolta, l'asportazione, il danneggiamento degli esemplari autoctoni floristici e faunistici, salvi gli eventuali interventi mirati di prelievo selettivo, effettuati da soggetti pubblici istituzionalmente competenti;
- e) l'introduzione in qualsiasi forma di esemplari di specie vegetali e animali non autoctone.

Fronte mare libero

La disciplina relativa alle fasce costiere fronte mare libere da insediamenti urbanistici e/o edilizi deve essere innanzitutto rigorosamente finalizzata alla conservazione di tale caratteristica di inedificazione e di permeabilità tra il mare e l'entroterra.

Il piano territoriale di coordinamento provinciale dovrà altresì, anche in applicazione del Piano urbanistico territoriale tematico "Paesaggio" e nel rispetto dei suoi dettati, provvedere a individuare i diversi tipi di tali fasce costiere e gli elementi che li contraddistinguono (coste alte e basse, falesie, apparati dunali, spiagge, e via enumerando), oppure specificare e arricchire le direttive del succitato Piano regionale in merito alla loro individuazione da parte della pianificazione comunale, e parimenti a definire disposizioni per la loro tutela e valorizzazione, direttamente operative e/o quali direttive per la loro specificazione da parte della pianificazione comunale.

Sistema delle acque superficiali

Per le acque superficiali (laghi e torrenti):

- la verifica dello stato delle golene e delle ripe dei corsi d'acqua;
- l'eventuale risistemazione a verde dei tracciati fluviali secondo tecniche d'ingegneria naturalistica;
- la difesa da scarichi non autorizzati o comunque inquinanti (soprattutto i laghi di Lesina e Varano sono ormai prossimi all'asfissia).

2. Estensione delle aree boscate e interventi di rinaturalizzazione delle sponde, anche attraverso l'applicazione prioritaria delle misure del Por rivolte all'Asse I - Risorse naturali.

4. Promozione prioritaria di progetti di riqualificazione degli ambiti a maggiore rischio di degrado, da concordare con Parco del Gargano, Comunità montane ed enti locali: laghi di Lesina e Varano, saline e ambito costiero tra Manfredonia e Margherita di Savoia.

5. Promozione di iniziative per l'istituzione di aree protette e in particolare del parco del Subappennino Dauno e dei Parchi dell'Ofanto e del Fortore.

2. RIPENSARE AL TERRITORIO APERTO

Regole e azioni

6. Sostegno alla valorizzazione turistica del territorio aperto, attraverso la costituzione di itinerari tematici per il tempo libero (sentieri, ippovie, piste ciclabili, itinerari stradali).

4. INTEGRARE I CENTRI MINORI

SUB 5. Sostegno all'istituzione del parco regionale del Subappennino e alla costituzione di consorzi tra comuni volti alla promozione e valorizzazione turistica del territorio.

6. APRIRE ALL'ESTERNO

A. Le politiche ambientali, rivolte alle zone protette di confine (il Sub-appennino Dauno quale parte integrante del "Progetto Appennino", i fondovalle dell'Ofanto e del Fortore, la costa e le zone protette marine).

AREE PROTETTE E RETI ECOLOGICHE - 4 APRILE 2006

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Buon giorno e benvenuti a tutti.

Sono Stefano Biscotti dell'Ufficio di Piano, il firmatario della lettera che vi ha riuniti qui.

Affianco a me ci sono gli altri componenti dell'Ufficio di Piano, ossia l'architetto Lovascio, l'architetto Vitale e l'ingegnere Caratu'. Alcuni di voi sono i nostri interlocutori privilegiati, quindi sanno già, perché già invitati ad altre sessioni di altri tavoli, qual è l'attività che abbiamo messo in piedi, che sostanzialmente, riassumo per chi è la prima volta che ci raggiunge, non è altro che la prosecuzione dell'attività di ascolto iniziata nei mesi scorsi ed aperta alla comunità, quindi a tutti i cittadini, attività che abbiamo organizzato attraverso forum itineranti attraverso i quali abbiamo raggiunto tutti i punti della provincia.

Adesso, invece, si apre una fase che noi chiamiamo "tavoli di pianificazione", perché a questi tavoli abbiamo chiamato, a seconda dei temi in discussione, coloro che noi riteniamo interlocutori privilegiati, perché interlocutori esperti nelle materie che andiamo discutere di volta in volta.

Oggi ci riuniamo qui perché parliamo di aree protette e reti ecologiche.

Tra poco ci raggiungeranno l'Assessore di riferimento, l'Assessore Angelillis, e il dirigente interno competente, l'ing. Milena Spinello.

Introduciamo l'argomento con una breve relazione del consulente di settore, prof. Antonio Di Gennaro, poi lasceremo la parola per gli interventi, che vi chiedo siano abbastanza ristretti, perché ciascuno di voi ha il diritto, e forse anche un po' il dovere, di dare il contributo che noi ci aspettiamo da voi.

Pero' il vostro contributo riteniamo non debba necessariamente esaurirsi con l'intervento di oggi, ma, come abbiamo detto le altre volte, c'è facoltà per ciascuno di voi di produrre comunque delle memorie entro l'arco di attività di questi 2 o 3 mesi di ascolto, sia in forma singola che in forma aggregata.

Quindi ciascuno di voi, insieme ad altri soggetti, può approfondire alcuni argomenti e produrre dei documenti, che noi abbiamo tutta l'intenzione di integrare letteralmente tra i contributi che poi saranno alla base del lavoro che si accingerà ad affrontare il consulente di settore per questa materia.

Io passerei la parola al prof. Di Gennaro affinché ci illustri brevemente qual è in sintesi l'argomento della giornata e come si è articolata nella bozza di piano la materia delle aree protette e delle reti ecologiche. Grazie.

PROFESSOR DI GENNARO:

Grazie all'Architetto Biscotti e chiedo scusa per il ritardo. Pochissimi minuti per ricordare un lavoro che abbiamo fatto per predisporre la bozza di Piano Provinciale che poi è stata sottoposta alla vostra attenzione e a questo processo di consultazione, partendo da una constatazione, cioè che la disciplina nazionale e regionale assegna al Piano Provinciale il compito importante di integrare alla scala dell'intera provincia alcuni temi di fondamentale importanza della pianificazione di area vasta, ma anche per la cura e la valorizzazione del capitale territoriale.

Voi ricorderete il D.Lgs.112, dove, all'art. 57, se non sbaglio, che descrive i compiti del Piano Provinciale di Coordinamento, è scritto che lì dove sia effettivo e concreto un processo di copianificazione con gli enti di settore, quindi con i Parchi, le Autorità di Bacino, le Soprintendenze, il Piano Provinciale può aspirare a diventare effettivamente per il cittadino la sintesi delle direttive, delle regole d'uso delle risorse a scala provinciale. Quindi è un grande strumento di semplificazione e di armonizzazione amministrativa.

La condizione, però, che viene posta è molto severa, cioè il Piano Provinciale può aspirare ad avere valenza paesistica addirittura, valenza per quanto concerne i contenuti della pianificazione di bacino delle aree protette, se c'è questa qualificata attività di copianificazione con gli Enti di settore, perché effettivamente sarebbe nefasto un Piano Provinciale che aspiri ad avere il contenuto paesistico piuttosto che di area protetta non valorizzando la pianificazione di settore che localmente viene fatta.

Il Piano Provinciale, quindi, ha questo ruolo di armonizzare il lavoro che gli Enti di settore svolgono fornendo un quadro unitario alla scala provinciale.

Ora, lavorare in provincia di Foggia e' un'esperienza unica, perche' e' una grandissima provincia, quasi una regione, piu' di 700.000 ettari.

Io vengo da una provincia, quella di Napoli, che e' una delle piu' piccole d'Italia, ha poco piu' di 100.000 ettari, quindi la provincia di Foggia e' grande piu' di 7 volte di quella napoletana.

Quindi un grande territorio, estremamente articolato, che racchiude al suo interno mondi che sembrerebbero non poter dialogare tra di loro, la costa, il promontorio del Gargano, le pianure costiere, il basso Tavoliere, l'alto Tavoliere, l'Appennino, con una difficolta' che le politiche regionali incontrano, quella di tenere sempre presente questa diversita' territoriale di questa grande provincia.

E quindi il rischio e' sempre quello di enfatizzare un obiettivo rispetto all'altro, dimenticando la natura complessa e articolata dell'intero territorio provinciale, poi con delle cose che francamente inducono ad una riflessione.

Io racconto sempre che e' sorprendente, in una provincia come questa, scoprire, per esempio, che nella pianificazione paesistica il Tavoliere e' spazio bianco, come se la Capitanata, la pianura foggiana, cioe' l'elemento territorialmente tra i piu' importanti di questa provincia, non avessero un rilievo paesistico, come se i paesaggi e gli ecosistemi della pianura non fossero la matrice portante di questa Regione e la risorsa che sostiene un bel pezzo dell'economia.

Quindi, il Piano Provinciale si pone anche uno scopo didattico, lasciatemi passare l'espressione, cioe' ricordare che la provincia e' fatta di tanti ambienti differenti, dove e' difficile assegnare delle priorita', dire che il Gargano e' piu' importante del Subappennino Dauno o il Tavoliere meno importante della pianura costiera, perche' sono tutti pezzi pregiati, risorse pregiate, e la difficolta' e' quella di proporre una politica di governo del territorio, di tutela del capitale naturale, ambientale e paesaggistico tenendo conto di questa diversita'.

Questo e' il lavoro che si e' cercato di fare, senza la pretesa di produrre cose nuove, cose originali, ma semplicemente cercando di fornire un quadro d'insieme delle conoscenze che gli studiosi, i tecnici provinciali, gli amministratori avevano gia' prodotto.

Andiamo avanti: questa e' una delle tavole di piano, molto semplice nella sua articolazione ma ci ricorda questi grandi ambienti che compongono il territorio provinciale.

La freccia, nello specifico, indica il Subappennino Dauno, con un'argilloso e argilloso-sabbioso che salda la provincia con la Basilicata e la Campania.

Poi, vedete che il territorio provinciale si articola come un grande anfiteatro sull'Adriatico, con l'Alto Tavoliere, i terrazzi antichi di quel colore marroncino, con l'ocra piu' carico, mentre il basso Tavoliere e' il giallo, mentre la pianura costiera, ecosistemi di straordinario valore, in giallo chiaro, le aree umide retro..., un tempo pascoli estivi e per secoli risorse fondamentali per la transumanza, e poi la spettacolare unicità del Gargano, questo transatlantico, questo pezzo di Appennino calcareo che si e' distaccato dalla casa madre, se n'e' andato in mezzo al mare.

E poi il reticolo della pianura alluvionale, che dalla collina scende verso la costa, attraversando il Tavoliere, con pianure alluvionali, corsi d'acqua, che noi abbiamo cercato in quest'ultimo cinquantennio di cancellare, di far finta che non ci fossero, di prescindere da loro, ma naturalmente la macchina ambientale della provincia e' piu' forte e oramai sono un po' di anni, negli ultimi anni, che ci troviamo a disagio per momenti di precipitazioni intense (un tempo si sarebbe detto "anormali", ma e' tutto il regime delle precipitazioni che sta cambiando e che ci costringe a rivedere i nostri ragionamenti sul rischio), e quindi le aree di pianura periodicamente allagate dai fiumi, che ci sono e pretendono di continuare a fare il loro lavoro, per quanto noi vogliamo cancellarli con la forte antropizzazione del Tavoliere.

Se andiamo avanti, il Subappennino e un tratto di collina io penso tra i piu' belli d'Italia, da riprodurre alla comunita' nazionale e regionale come ambiente eccellente, quindi paesaggi agroforestali tradizionali, la cearilicoltura, la zootecnia, la silvicoltura montana, paesaggi spesso di grandissima bellezza, molto integri, una risorsa da riscoprire.

Voi sapete come questi ambienti oggi siano sottoposti a pressioni diverse, un po' perche' qui probabilmente si avranno i maggiori effetti della nuova politica comunitaria, perche' voi sapete, con un

regime di aiuti ormai sganciato dalla produzione, che il destino di questi sistemi agricoli tradizionali e' tutto da verificare.

Probabilmente si riequilibreranno, la cearicoltura perdera' spazio a favore di quella che era la vocazione originaria zootecnico-foraggiera, tutti processi che dobbiamo governare, probabilmente l'abbandono colturale si intensifichera' e, come cercheremo di ricordare dopo, il processo di abbandono colturale in questi sistemi va gestito con cura.

Sembra un ossimoro, una contraddizione, il fatto che si possa gestire l'abbandono, ma il fatto è che con la nuova politica agraria comunitaria la funzione produttiva e molto dei seminativi a grano in questo momento in collina diminuirà. Comportera' dei problemi, ma anche delle opportunita' per rafforzare in queste aree la rete di aree seminaturali, quindi la rete ecologica, che e' uno dei temi della mattinata.

Andiamo avanti: un'altra veduta della collina argillosa.

Andiamo avanti: ecco uno dei piu' strepitosi paesaggi provinciali, l'alto Tavoliere, e proprio c'e' qui l'identita' della provincia.

Naturalmente e' una delle aree cerealicole piu' importanti d'Europa, con questo paesaggio di dolci ondulazioni, monotone, leggiadre, spazio vuoto, ma uno dei paesaggi piu' straordinari della provincia, evidentemente un paesaggio anche di estrema delicatezza, perchè qui qualunque modifica si fa si rompe questa armonia.

La seconda grande forza che sta cambiando il paesaggio e gli ecosistemi della collina naturalmente e' l'energia eolica, con tutti gli aspetti che conosciamo, la collina argillosa si sta trasformando in un grande campo eolico, e anche questo e' un processo che richiede maggiore riflessione e di essere indirizzato.

Voi sapete che per il grano duro la sua convenienza per l'operatore agricolo e' totalmente a regime di aiuti pregresso, che ora e' superato dalla nuova politica comunitaria, con il famoso sganciamento, cioe' gli aiuti agli agricoltori non sono piu' condizionati alle scelte produttive degli agricoltori ma l'aiuto ai cerealicoltori verra' sulla base della media degli aiuti degli anni pregressi, sganciato dalle rese in grano duro.

Questo e' un grande esperimento,

Cosa succedera' a questi paesaggi, a questi ecosistemi dell'alto Tavoliere?

Anche questo e' un processo che va governato all'interno di una visione del territorio provinciale.

Non possiamo permetterci il lusso di lasciare alle forze spontanee in gioco il destino di queste aree ma dobbiamo essere consapevoli del fatto che ci troviamo in un momento di transizione, prenderci le nostre responsabilita' e pilotare questi paesaggi verso un punto di arrivo, che potrebbe essere quello di una diversificazione, quello di un arricchimento di questi paesaggi, pressochè completamente antropizzati, di elementi di maggiore naturalita', così come erano presenti nei secoli scorsi, dopo la grande semplificazione cerealicola.

Sono processi che pero' vanno progettati e guidati anche utilizzando tutte le regole che abbiamo a disposizione, il nuovo regime di aiuti, il nuovo POR Agricoltura, le misure agro-ambientali e quant'altro, affinché l'agricoltura diventi uno strumento per noi per rimodellare questi paesaggi.

Andiamo avanti: il basso Tavoliere, invece, con la prevalenza di ordinamenti agricoli intensivi, l'agricoltura di mercato che si confronta con il mercato.

Andiamo avanti: lo noteremo anche in altre sedi, ma sappiamo che il 20% del territorio provinciale produce l'80% del valore aggiunto in agricoltura, ossia, tutta la viticoltura, l'orticoltura e le colture industriali di pieno campo che si fanno nelle aree piu' vocate del basso Tavoliere, pur occupando il 20% del territorio provinciale producono l'80% del valore aggiunto.

Cioe', noi stiamo specializzando il territorio provinciale, è un fatto piu' o meno inconsapevole, ci basta il 20% del territorio provinciale, l'80% con la cerealicoltura, boschi, pascoli, etc. etc., produce il 20% del valore aggiunto.

Evidentemente abbiamo davanti il problema di attuare la nuova politica agraria comunitaria con obiettivi differenziati, per fare in modo da rendere piu' sostenibile questa agricoltura redditiva della bassa pianura, che ci pone problemi ambientali non da poco: le risorse idriche sono allo stremo, lo stato di salute dei suoli non e' eccellente, e' un'agricoltura che chiede molto all'ambiente.

Quindi, qui dobbiamo stressare le misure agro-ambientali della nuova politica agraria comunitaria per cercare di armonizzare quell'obiettivo economico con la salvaguardia delle risorse di base, mentre nel restante 80% della provincia, che dicevamo produce il 20% del valore aggiunto, naturalmente gli obiettivi sono quelli di esaltare la multifunzionalità dell'agricoltura per il mantenimento della biodiversità, turismo rurale, accoglienza rurale, artigianato, sviluppo rurale e tutte le linee innovative della nuova politica agraria comunitaria.

Andiamo avanti: ad agosto il deserto giallo del grano domina, sono una sorta di oasi, sono gli unici punti verdi della pianura, dove c'è acqua tutto l'anno, le linee fluviali.

Andiamo avanti: da ripensare come grandi corridoi che devono riguadagnare bellezza, dignità, spazio, approfittando appunto delle opportunità che ci dà la nuova politica agraria comunitaria, le vie dell'acqua devono tornare ad essere fiumi riconosciuti, curati, grandi elementi di biodiversità, grandi elementi di arricchimento multifunzionale del paesaggio agricolo in un grande progetto di rete ecologica provinciale.

Vedete le oasi verdi: quando il sole brucia tutto, il verde rimane solo lungo le vie d'acqua, vie d'acqua, però, che sono state molto mortificate in questo cinquantennio.

Andiamo avanti: le pianure costiere, strepitose.

Le aree della bonifica erano specchi palustri prima della bonifica, ora sono spazi per la cerealicoltura, e anche per l'orticoltura.

I paesaggi della bonifica, di grande bellezza, sono sempre un po' simili in Italia, con gli eucalipti, i seminativi, gli insediamenti, i borghi. Sono paesaggi di grande bellezza tutta l'infrastrutturazione della bonifica, che va assolutamente tutelata e curata, un bene storico di eccezionale valore.

Queste sono aree fondamentali dal punto di vista antropistico, perché hanno anche una grande potenzialità di rinaturalizzazione. Sono aree umide a tutti gli effetti, nonostante il franco di bonifica si sia mantenuto basso nelle idrovore, sono aree dove, se lo vogliamo, abbiamo possibilità di ricreare localmente condizioni di aree umide pregiate, tutte le complesse e particolari comunità vegetali che caratterizzano queste aree.

Andiamo avanti: la costa, il gioiello assoluto, con le sue difficoltà.

Le analisi del Piano Provinciale evidenziano come i tratti liberi di costa stiano diventando merce rara, l'urbanizzazione non programmata sta progressivamente chiudendo la costa ad una funzione ampia, libera e feconda per l'economia provinciale: è un problema che bisogna affrontare?

Andiamo avanti: saliamo adesso verso gli altipiani calcarei.

Si tratta di gioielli ecologici assoluti, ma è inutile che lo ripeta io a voi.

È veramente una singolarità avere un pezzo di vegetazione misofila europea in mezzo al Mediterraneo, un'isola di continentalità, di stupefacente valore, anche come indicatore ecologico, perché se veramente il global change va avanti questo è un sensore formidabile rispetto ai cambiamenti che ci saranno.

La strepitosa bellezza del Gargano e i sistemi di terrazzamento: voi sapete che ci sono vasti problemi di abbandono di questa olivicoltura eroica, paesaggi tra i più belli del mondo.

Noi abbiamo cercato di caratterizzare gli usi agricoli, i diversi sistemi di terre, cercando di mostrare questi diversi ambienti del territorio provinciale, senza, ripeto, la pretesa di dire cose nuove, queste sono cose che sappiamo tutti, ma ricordando alla politica provinciale che il terreno provinciale non è uguale dappertutto ma continua questa complessa articolazione.

Questo è l'uso agricolo e forestale al 2000, l'abbiamo confrontato con l'uso al 1960.

Andiamo avanti: questa è la carta dei cambiamenti dell'uso delle terre in provincia nel corso dell'ultimo quarantennio.

Escono fuori cose interessanti, perché noi abbiamo in collina e sul Gargano il triplo dei boschi che avevamo nel 1960.

Quindi l'abbandono colturale ha già comportato una vasta estensione delle aree seminaturali, con aspetti diversi, perché nel Subappennino Dauno le aree verdi di rinaturalizzazione, come vedete, formano una rete molto fine, molto sottile, che innerva una matrice prevalentemente

agricola, pero' in collina i boschi sono passati, in 50 anni, da 8.000 a 24.000 ettari, sono triplicati gli ecosistemi seminaturali, gli arbusteti, le aree in evoluzione e le boscaglie anche sul Gargano, passando da 30.000 a 90.000 ettari.

Qui il problema e' opposto, perche' per il Gargano io penso che dobbiamo porci il problema della chiusura degli spazi aperti, agricoli e zootecnici.

La bellezza del paesaggio garganico e la sua biodiversita' sono legate alla presenza di una maglia di spazi aperti in una matrice forestale a piu' alta continuita', per cui un abbandono colturale non programmato e la chiusura degli spazi agricoli aperti potrebbe essere un impoverimento delle caratteristiche di biodiversita' per la bellezza dei paesaggi garganici.

L'obiettivo, quindi, dovrebbe essere opposto, quello di non finanziare nuova forestazione, tenuto conto che la natura ci sta pensando abbondantemente, usare soldi naturalmente per gestire processi di abbandono, questi processi produttivi, ma dare molti soldi all'agricoltore affinche' continui a fare agricoltura montana e mantenga questa rete di spazi aperti, senza i quali torneremmo ad un Gargano medievale, un sol bosco, che non so se e' un obiettivo auspicabile.

Ma anche il dialogo di stamattina puo' essere utile a questo riguardo.

Vedete, le pianure costiere si intensivizzano, erano pascoli umidi ancora nel 1960, ora sono zone orticole, o a seminativo, quindi ecosistemi molto fragili che sopportano una pressione molto forte.

Le aree urbane in questo cinquantennio sono cresciute molto in provincia, occupano ancora una piccola porzione del territorio provinciale, meno del 2%, pero' quello che preoccupa e' la distribuzione territoriale dei processi di urbanizzazione, perche' se, grosso modo, in provincia la citta' si moltiplica per quattro, nelle aree costiere gli insediamenti si moltiplicano per dieci, e quindi abbiamo delle dinamiche di urbanizzazione in posti delicati della provincia.

Ripeto, le aree urbane si sono decuplicate nella pianura costiera e sui versanti costieri del Gargano.

Nel complesso la nuova citta' in gran parte e' sul Tavoliere, sulle aree piu' pregiate del Tavoliere, come il basso Tavoliere, che sostiene il 60% del carico urbano nella provincia.

Ora, uno dei grandi errori che potremmo fare programmando il destino di questa provincia sarebbe quello di pensare che abbiamo tanto spazio a disposizione, perche' avere una pianura cosi' importante, cosi' vasta, una delle pianure piu' importanti d'Europa, senz'altro puo' indurre all'idea di avere molto spazio a disposizione per le cose che vogliamo fare.

Io penso che nessun errore sarebbe cosi' drammatico, oltre a quello di continuare ad edificare le coste, come quello di disseminare il Tavoliere non controllando adeguatamente i fenomeni di dispersione insediativa e la localizzazione di attivita' produttive, tecnologiche o ambientali in pianura.

E' una cosa che va fatta con grande prudenza e assolutamente non disseminando, sparpagliando le cose nello spazio, perche' noi cosi' perderemmo per sempre quello che e' il paesaggio, la matrice paesaggistico-ecologica piu' importante che abbiamo, la nostra pianura, che invece va mantenuta aperta, va mantenuta integra.

Le cose si devono fare, ma in maniera accorpata, accentrata. Bisogna lavorare senza disperdere funzioni extra-agricole in campagna, perche' cosi' noi avremmo una sorta di citta' diffusa, che non ha alcuna qualita' urbana, e' totalmente dipendente dall'automobile, e non e' neanche paesaggio rurale, che e' la matrice identitaria di questa provincia.

Bisogna progettare le cose in maniera compatta, completando gli insediamenti che gia' ci sono, perche' c'e' ampia possibilita', lavorando al margine degli insediamenti esistenti, di fare tutto quello che vogliamo.

Sarebbe un tragico errore pensare che il Tavoliere e' spazio a disposizione per gli impianti energetici, per gli impianti di trattamento dei rifiuti, per la logistica della grande distribuzione: sono funzioni che devono rimanere in citta', o vicino alla citta', con tutte le cautele e tutte le cose.

Sarebbe un errore gravissimo, e lo dice una persona che ha visto come in 40 anni la campagna Felix, la pianura piu' fertile d'Europa, l'abbiamo uccisa cosi', pensando che la campagna Felix non fosse l'ecosistema agricolo tra i piu' importanti del mondo ma fosse spazio a disposizione per localizzare tutto cio' che la citta' non vuole piu'.

Il Piano Provinciale, quindi, si offre come momento di integrazione di tutti questi ragionamenti,

un momento nel quale le diverse aree protette possono dialogare tra di loro all'interno di un progetto di rete ecologica provinciale, un momento in cui possiamo pensare insieme a misure di tutela e valorizzazione del sistema costiero nel suo complesso, delle aree di pianura nel loro complesso, del patrimonio collinare nel suo complesso, quindi articolando e territorializzando le politiche, facendo le cose giuste al posto giusto, avendo, pero', sempre un modello profondamente unitario di questa provincia.

Vi ringrazio molto.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Ringraziamo il prof. Di Gennaro, che non ha mancato di mettere sul tappeto alcuni argomenti che hanno un significato dirimpante per certi aspetti.

Ci ha raggiunti nel frattempo l'Assessore Angelillis, affiancato dai dirigenti, l'ing. Milena Spinello e il dott. Oscar Corsico. Per una fortunata coincidenza, ma non casuale, l'Assessore Angelillis integra nella sue competenze sia quella dell'agricoltura sia quella delle aree protette, e credo che la relazione del prof. Di Gennaro ci abbia fatto capire quanto le due cose siano strettamente legate. Forse proprio sull'uso corretto e sulla tutela del territorio aperto, del territorio agricolo, si gioca la scommessa piu' importante in relazione al sistema ambientale provinciale.

Adesso passerei la parola a voi, che siete protagonisti di questi incontri, gli esperti da cui ci aspettiamo dei contributi importanti per costruire il nostro Piano Territoriale di Coordinamento per fasi e per settori.

Vi raccomando di limitare i vostri interventi a tempi ristretti, per consentire a tutti quanti di intervenire, ho detto prima che ci sono opportunita' per ampliare i vostri contributi in fase successiva.

Vedevo scalpitare il dr. Ursitti, che magari vuole intervenire per primo.

Vi volevo solo segnalare questo fatto: la seduta di oggi, come tutte quelle che stiamo organizzando, e' verbalizzata letteralmente da una signorina che sta qui sopra e che non ci vede, per cui vi pregherei di comunicare all'inizio del vostro intervento le vostre generalita', in modo tale che si possa annettere l'intervento al protagonista dell'intervento stesso. Grazie.

DOTTOR URSITTI:

Mi chiamo Ursitti, sono della Regione Puglia, Assessorato Agricoltura.

C'è un parere che lei ha dato e di cui non sono convinto, cioè che noi abbiamo la necessita' di non aumentare la superficie boscata.

Questo puo' essere vero e condivisibile sul Gargano, che ha un coefficiente boscato intorno al 21%-23%, quindi abbastanza adeguato, anche considerando la natura geologica, le pendenze e quant'altro, mentre sul Subappennino non condivido questo.

La superficie naturale cui lei fa riferimento, cioè i pascoli arborati, non sono di quell'entita', perche' c'e' una forte attivita' agricola che ha limitato l'espansione naturale di quelle forme naturali di pascolo e di pascolo arborato, invece sul Gargano questa estensione, l'abbiamo visto proprio insieme all'architetto Biscotti, abbiamo confrontato le carte della Forestale e le carte che aveva lui, e i dati combaciavano sul Gargano, i dati ufficiali della Forestale e i dati suoi, mentre sul Subappennino no, e quindi arrivammo a questa conclusione.

Inoltre, il Sub-Appennino ha una situazione di rischio idrogeologico molto grave, tra 266 frane censite e un fenomeno erosivo piuttosto accentuato dovuto alle agricole fatte in maniera irrazionale, e non solo.

Attualmente abbiamo 5000 ettari circa di rimboschimenti eseguiti sul Subappennino, cioè, ripartiti nei 7 bacini idrografici, dal Fortore al Celone e a tutti gli altri, hanno un coefficiente pari al 10% circa, cioè 10 ettari su 100 sono ricoperti idealmente da boschi, ed e' assolutamente insufficiente a garantire la protezione del suolo.

Per cui, va aumentata la superficie nell'ambito dei bacini idrografici montani di tutti e sette i bacini idriferi.

Una nota che volevo fare a questo proposito, non e' polemica con l'Amministrazione e spero ve ne facciate carico, e' che l'Autorita' di Bacino nella sua impostazione tecnica ha dato un taglio

nettamente ingegneristico, e questo e' assolutamente sbagliato.

Nel 1933 Serpieri, quando fece la legge sulla bonifica integrale, che tutti ci hanno invidiato, non fece un approccio strettamente idraulico ma fece un approccio idraulico, agronomico, sociologico, per cui debellamento della malaria, quindi prosciugamento idraulico negli insediamenti dei nuclei economici.

Nel 2005 ci troviamo, invece, di fronte ad un approccio monotematico, fatto solo di ingegneria, idraulica, integrazioni, senza coinvolgere il mondo naturalistico, forestale, degli agronomi, dei sociologi.

Questo portera' ad un fallimento totale di quelle che saranno le future scelte idrogeologiche, perche' se non si fanno boschi il Subappennino non decollera' mai, per scelte proprio tecniche, perche' sono interventi puntuali di cementificazione che hanno un'efficacia limitata nel tempo, e anche come efficacia stessa, perche' se non sono inseriti in un contesto di sistemazione idraulica superficiale, quindi nell'aspetto non solo idraulico ma anche di regimentazione delle acque, di lavorazione dei terreni, perche' il 90% dei terreni sono coltivati, e se non si convince gli agricoltori ad arare in un certo modo hai voglia a fare opere di cementificazione e palificazione, miliardi e miliardi e non arriveremo mai a niente.

Sistemeremo la strada di Rocchetta Sant'Antonio per tre giorni, ma l'anno appresso sara' di nuovo rotta!

Pregherei questo comitato tecnico di prendere atto di quelle.... e di assumere le responsabilita' tecniche naturalmente. Abbiamo i riferimenti storici ad 80 anni fa che hanno dato buoni risultati.

A parte questo, volevo dire che, purtroppo, per quanto riguarda i filari, le siepi, gli alberi autostradali, le fasce frangivento, e' una lotta continua con gli agricoltori, perche' dicono che le piante gli sottraggono terreno da coltivare, e quindi ogni volta bisogna minacciarli, andare al Comando Forestale per fargli la multa, se no quelli tagliano tutto, alberi autostradali, filari, tutto, e i frangivento non esistono piu'.

Quindi, quel paesaggio dei frangivento, che lei invocava, che lei richiamava, e' ridotto proprio all'osso, come pure e' ridotta all'osso quella vegetazione lungo i vari fiumi che solcano i nostri torrenti, perche' se li vanno a fregare.

Ci vorrebbero pattuglie di Corpo Forestale dello Stato per un continuo pattugliamento, che e' impossibile, quindi e' evidente che e' un'azione di cultura che bisogna fare, di prevenzione e di sensibilizzazione, non possiamo pensare alla forma di repressione, anche, alla fine.

Quindi, purtroppo quel discorso di rinaturalizzazione cui faceva riferimento lei diventa veramente molto, molto difficile.

Per quanto riguarda, invece, il discorso della ruralizzazione della pianura, quindi del favorire il ritorno della campagna, per intenderci, la rurizzazione, il Piano Regionale di Sviluppo della CEE con il concetto della multifunzionalita' dell'azienda agricola getta un seme che a noi serve coltivare, perche' la multifunzionalita' da' queste opportunita'.

Pero', se ripetiamo lo stesso errore che abbiamo fatto per le aziende agrituristiche, che sono solamente 78 in provincia di Foggia su 61000 aziende, quindi lo 0,1%, con un territorio garganico di 200.000 ettari, quindi un fallimento totale, se l'approccio e' strettamente individuale e strettamente economico portera' anche ad un altro fallimento in questo senso e perderemo un'altra occasione.

E' un discorso, quindi, che va approcciato con un coinvolgimento globale e con delle aziende di nota che possono fare da riferimento, e quindi partire in questo discorso di sviluppo.

Lei ha detto una cosa giusta: non lasciamo il territorio alla spontaneita' delle iniziative del singolo senza dare delle linee di sviluppo.

Questo era il discorso che volevo fare e la ringrazio per il suo intervento.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al dr. Ursitti, che e' una risorsa per il territorio per la sua grande competenza che ha sviluppato prima nel settore agro-silvo-forestale e adesso si accinge a farlo nel settore agricolo.

Ci ha richiamato un po' i temi della prima sessione, che abbiamo riunito qualche giorno fa, sulla messa in sicurezza del territorio.

In realta' nel suo intervento ha sintetizzato quello che, si puo' dire, e' il riassunto di quella puntata, cioe' che probabilmente la prima cosa da fare e' la cultura dell'uso del territorio e la formazione di coloro che usano il territorio, che ovviamente e' il primo intervento piu' significativo da mettere in campo.

Altro tema sul quale poi ci dobbiamo impegnare, e magari bisogna anche trovare le risorse per fare questo, diventa veramente significativa la carta dei boschi provinciali, che siamo riusciti a costruire mettendo insieme molte notizie frammentate, ma che hanno bisogno naturalmente di un'indagine diretta sul campo perche' e' un dato da cui non possiamo prescindere per disegnare il futuro delle aree aperte del territorio provinciale.

GIANPAOLO PENNACCHIONI - DIRETTORE DELL'OSSERVATORIO DI ECOLOGIA APPENNINICA:

Concordo in pieno, e non poteva essere altrimenti, con quanto ha detto il dr. Ursitti riguardo alla situazione del territorio, e mi riferisco soprattutto al Subappennino.

Per quanto riguarda il discorso delle reti ecologiche, noi abbiamo visto in quella carta praticamente il reticolo idrografico della pianura: ebbene, penso che quella carta indichi, mi si passi il termine, un falso, nel senso che quello che in pratica dovrebbe collegare la montagna, il Subappennino al mare, che dovrebbero essere dei fiumi con un corteggio di vegetazione ripariale quanto meno accettabile, sono canali, dei canali senza alcuna sorta di vegetazione, e quindi non possono costituire piu' quei corridoi ecologici di cui si parla e che permettono quegli scambi importantissimi tra la costa e l'interno del territorio.

Il discorso diventa assolutamente tragico quando sul fiume, che e' diventato un po' la palestra degli interventi piu' scellerati, agiscono delle strutture che praticamente con l'ambiente hanno niente a che vedere e niente a che fare.

E' assolutamente impossibile programmare degli interventi di rinaturazione di un corso d'acqua all'improvviso, senza nemmeno passare per gli studi di impatto ambientale, ai quali qualunque mortale a questo mondo si deve sottoporre, invece il Genio Civile no.

E allora succede quello che e' successo sul Celone, quello che e' successo sul Fortore, dove praticamente l'unico obiettivo, secondo me, che si prefigge questo Ente e' quello di ridurre i fiumi a dei canali, tra le altre cose causando tutta una serie di incidenti.

Ricordiamo i due tecnici della societa' eolica, che ci hanno lasciato la pelle, e ce l'hanno lasciata non perche' e' crollato un ponte che non esisteva ma perche', senza dirlo ad alcuno, un guado e' stato scavato, e quindi con il fiume limaccioso in piena questi non se ne sono accorti e ci hanno lasciato la buccia.

Questo e' il principale dramma di questo territorio, tutti intervengono senza parlarsi l'uno con l'altro, per cui ci si viene a sovrapporre una serie di cose assolutamente contrastanti:

io pianto un albero, arriva quello dopo di me e dice "no, quest'albero va tolto", successivamente ci pianta i fagiolini, l'altro che arriva dopo dice "no, bisogna allargare il fiume".

E' uno spreco di risorse, di tempo, di denaro, a tutto danno del territorio.

Allora io credo che, prima ancora di studiare degli interventi sia il caso di studiare un modo per parlarsi un po' tra di noi, perche' non e' possibile che chi recupera dei dati scientifici, pedalando giorno e notte sul territorio, si trovi costretto poi a considerare che lo fa per hobby perche' questo dato scientifico fornito dall'Amministrazione rimane in un cassetto e a nessuno interessa piu' niente.

E' impensabile gestire un territorio, e per il Sub-Appennino noi parliamo di parchi prossimamente, gestire un territorio dove 3000 persone mettono bocca senza essersi consultate prima e senza aver concordato un intervento, e l'intervento successivo distrugge quello precedente, alla faccia del risparmio dei soldi e dell'ottimizzazione delle risorse!

Un'altra brevissima considerazione riprende un po' quello che diceva il dr. Ursitti: io sono perfettamente d'accordo che nel Subappennino la superficie boscata attualmente e' totalmente insufficiente, pero' e' importante che, tanto per scegliere la via piu' facile, l'incremento delle superfici boscate non vada a danno di altri ambienti naturali importanti, quali i pascoli.

Io nel tavolo tecnico del PIT 10 mi son dovuto rendere antipatico dando valutazioni di impatto

negative e stralciando progetti che prevedevano il rimboschimento dei pascoli sonvitali, perché anche questi pascoli sono un'ernome ricchezza, aumentano la biodiversità, e quindi ad un certo punto vanno tutelati.

Io mi sono un po' terrorizzato vedendo l'ultima videata, che fa vedere dal 1962 al 1999 la superficie dei pascoli, che praticamente si è ridotta quasi a zero.

Attenzione, il pascolo, il pascolo stabile, quello che troviamo in altitudine, è una struttura ambientale che preserva dalla frana, preserva dal roccellamento veloce delle acque tanto quanto il bosco, perché c'è un ...erboso che è veramente notevole e che quindi preserva gli strati sottostanti.

Poi c'è la necessità, e questo non è da oggi che io lo vado dicendo, e lo va dicendo anche chi è intervenuto prima di me, la necessità di regolamentare l'agricoltura.

Il problema fondamentale è che se si gira un po' nel Subappennino, laddove si incontrano, per esempio, delle scarpate che sono state lasciate tranquille, con la vegetazione arbustiva delle più normali, dalla ginestra al pino selvatico, che hanno un apparato radicale piuttosto consistente, lì si vede poco il dissesto.

Il dissesto dove si vede?

Si vede dove sono state eliminate le vegetazioni sulle scarpate, il dissesto si vede laddove l'agricoltore è andato ad arare delle pendenze assolutamente incredibili, e che siano incredibili lo testimonia il fatto che ogni tanto qualche trattore si rovescia e ammazza quello che ci sta sopra.

Lì addirittura noi abbiamo visto dei terreni liquefatti, dove l'intervento di risanamento diventa assolutamente problematico e dove l'intervento costerà un'ira di Dio di soldi, abbandonando, tra le altre cose, una coltivazione con delle colture arboree, che potrebbe essere anche una soluzione continuare a lasciare produttivo il territorio, continuando a coltivare ma lasciando perdere finalmente questi seminativi, che stanno facendo veramente dei disastri, anche distruggendo quei rimedi naturali che sono quei piccoli impluvi che vengono scavati durante le forti piogge e che sono le vie preferenziali dell'acqua e servono a drenare anche il terreno circostante, e che regolarmente vengono arate, ripianeggiate, di modo che l'anno dopo cominciamo da capo perché vedo che la frana è molto divertente. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Anche oggi non vedo rappresentanti del mondo agricolo, che mi pare siano stati chiamati in causa spesso, sia nel tavolo della messa in sicurezza del territorio e sia oggi.

Non mancheremo di ricordare nei prossimi incontri, quando probabilmente non potranno mancare assolutamente, che loro sono i protagonisti a 360 gradi della manutenzione del territorio, e quindi li coinvolgeremo di sicuro in questi argomenti.

GIOVANNI RUSSO - CAPOSETTORE FORESTALE DEL CONSORZIO DI BONIFICA MONTANA DEL GARGANO:

Io ho apprezzato molto la relazione del prof. Di Gennaro, perché veramente ci ha dato una fotografia molto attuale della situazione provinciale, soprattutto per quanto riguarda l'uso del suolo, e veramente ne avevamo bisogno perché questi dati non erano molto disponibili.

Io vorrei limitare il mio intervento al discorso forestale, visto che è la materia di cui mi occupo principalmente, collegandomi al discorso che lei, professore, faceva sul gestire l'abbandono dei terreni, abbandono che sicuramente, con la nuova politica agricola comunitaria, avverrà, non ce lo possiamo nascondere.

Naturalmente nella pianificazione dobbiamo cercare anche di considerare gli aspetti sociali che ciò può avere.

Abbiamo detto più volte, ci siamo ripetuti, che la tutela del territorio si fa con la gestione, con la presenza dell'uomo, degli agricoltori sul territorio, quindi la domanda che gli agricoltori si sono fatti negli ultimi convegni tenutisi qui, in provincia di Foggia, è "cosa andiamo a coltivare adesso?".

La proposta io ce l'avrei, visto che le politiche ambientali stanno spingendo sempre più verso la fissazione del carbonio, e quindi in pratica verrà sempre più incentivata la produzione forestale, e cioè come facciamo a fare produzione forestale tutelando quelle che sono le valenze ambientali.

Io direi che i boschi esistenti, i boschi di origine naturale, vanno sempre piu' conosciuti, studiati e restaurati, per quanto riguarda le loro dinamiche ricettazionali, innescando processi naturali.

Sul Subappennino io consiglierei di fare un'indagine storico-statistica per vedere quali erano i terreni che una volta erano boscati, e quindi fare in modo di avere una carta della potenzialita' forestale, dove sara' l'organo sovracomunale a dire dove si deve rimboschire e non, semmai, lasciare all'Amministrazione Comunale di fare quello che vuole e poi andiamo a rimboschire semmai le praterie di altitudine.

Serve, quindi, un po' di ordine in questo senso.

Per quanto riguarda, invece, i terreni che saranno abbandonati dall'agricoltura e che si prestano bene ad una meccanizzazione forestale, il discorso della produzione forestale fuori foresta, come si dice, quindi impianti specializzati di arboricoltura da legno, finalizzata a produrre legni di pregio, che puo' dare un reddito molto interessante, penso sia un settore da incentivare in maniera forte, come diceva lei, non con un incentivo al 50%, come attualmente avviene, ma proprio dare un contributo al 100% di quello che serve, comprese anche le cure colturali successive, in modo da spingere l'agricoltore a cambiare il livello produttivo della sua azienda, semmai diversificando per quelli che saranno gli altri indirizzi agricoli, in modo da portare ad una tutela anche idrogeologica di questi terreni che saranno destinati alla produzione forestale.

Per quanto riguarda, invece, i boschi naturali, in Puglia non e' avvenuto quello che invece negli ultimi 50 anni e' avvenuto in molte regioni dell'Italia Meridionale, mi riferisco soprattutto alla Campania e mi riferisco soprattutto ai Piani di Assestamento Forestale.

La Legge Forestale 23, e anche successivamente la politica regionale, diceva che le Regioni dovevano incentivare i Piani di Assestamento Forestale, ma in Puglia questo non e' avvenuto, abbiamo tre o quattro Piani di Assestamento per le foreste demaniali dell'ex-ASF e basta.

Questa e' la situazione, che veramente riflette quella che e' stata la politica forestale regionale.

Io inviterei la Provincia, quindi, nei limiti delle sue competenze, ad incentivare questo aspetto, a fare in modo che i Comuni si dotino dei Piani di Assestamento Forestale, che sono dei piani di dettaglio, dei grandi strumenti conoscitivi del patrimonio forestale di ogni Comune, che consentono di individuare dei micro-siti di particolare valenza ambientale per tutelarli, semmai in maniera integrale, e che consentono di coltivare il bosco, di produrre legno, di dare lavoro in maniera ecocompatibile con quelli che sono gli indirizzi della gestione forestale sostenibile, che viene propugnata gia' da diversi anni a livello comunitario, ma anche a livello nazionale, in modo da arrivare ad un equilibrio dei prelievi facendo restauro forestale.

Per quanto riguarda, invece, il discorso della rete ecologica, io non so con quali metodiche e' stata fatta la pianificazione, pero' ritengo sia stata fatta con la....., quindi ritengo che ci si sia appoggiati all'ecologia del paesaggio, e quindi quello che dicevo prima sicuramente si innesta nel discorso dell'individuazione delle zone buffer, quindi dei corridoi ecologici.

PROF. MONTELEONE - FACOLTA' DI AGRARIA DELL'UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI FOGGIA:

Molti degli interventi che mi hanno preceduto hanno evidenziato, in modo abbastanza chiaro e in modo da integrarsi vicendevolmente, delle questioni ancora aperte, delle potenzialita' e dei punti critici.

Ho avuto gia' modo di esprimere pubblicamente in altre occasioni il mio apprezzamento per il lavoro svolto nell'ambito del P.T.C.P., una disamina chiara, un confronto anche storico di grande valore.

Si e' evidenziato in piu' occasioni il fatto che l'agricoltura rappresenti un elemento determinante nella caratterizzazione, e dunque anche nella gestione, ma l'aspetto che mi pare opportuno rilevare ulteriormente e' che anche se andiamo ad indagare, per esempio, le aree SIC o le aree ZPS nell'ambito di quella che e' la rete Natura 2000, visto che oggi siamo chiamati ad esprimerci innanzitutto sul concetto di rete ecologica, ebbene, anche in queste stesse aree l'elemento di uso agricolo del suolo e' determinante, e, direi, se osserviamo la Puglia rispetto ad altre regioni d'Italia la

percentuale del suolo ad utilizzazione agricola in queste aree, quindi in queste aree che sono espressamente aree di rete ecologica, raggiunge, e in alcuni casi supera, il 50%, percentuali che sono decisamente inusuali se confrontate rispetto alle altre regioni Italiane.

Questo per dire, evidentemente, che non soltanto in termini generali su un territorio provinciale, ma in modo specifico e particolare nelle aree protette, quelle evidentemente nazionali e regionali, ma anche nelle aree ZPS e SIC, la gestione agricola risulta essere un fatto assolutamente determinante, e abbiamo visto che spesso e volentieri e' anche una fonte di impatto e di degrado del territorio, in considerazione, appunto, delle pratiche agronomiche spesso non sufficientemente consapevoli dei danni che queste possono apportare.

Rispetto a questo, quindi, e' importante, a mio modo di vedere, passare al piu' presto da una fase di studio e analisi, e quindi di pianificazione in termini di scala vasta, ad una identificazione di linee guida di gestione, prima che i fenomeni di degrado, a cui si faceva riferimento precedentemente negli interventi che mi hanno preceduto, siano irreversibili.

Il discorso di una corretta ed adeguata gestione di queste aree SIC e ZPS e' per me un elemento di fondamentale importanza, perche', mentre le aree protette, quelle che sono di fatto riconosciute, e dal punto di vista istituzionale le aree protette nazionali e regionali, hanno dei loro piani di gestione, e quindi in quanto tali hanno una struttura di regolamentazione degli usi sufficientemente opportuna, mi auguro, perche' questi fenomeni di degrado non abbiano il sopravvento, invece tutti quegli elementi di cui si parlava, corridoi ecologici, step in stones e cosi' via, che di fatto rappresentano la rete Natura 2000, di cui oggi dovremmo discutere, ebbene, sono assolutamente in balia di questi fenomeni di dissesto, di degrado e di impatto.

E qui faccio appello all'opera importante e al lavoro importante che viene svolto dall'Ufficio di Piano.

Cioe', si parlava di copianificazione: ebbene, incominciamo a proporre, magari inizialmente in modo indistinto, per queste aree, mi riferisco in modo specifico alle aree ZPS e SIC, incominciamo a proporre delle linee guida di gestione che possano essere sufficientemente chiare nella loro finalita' e nella loro determinazione a che, per esempio, i Piani di Sviluppo Regionale possano acquisirle nell'ambito di quelle cosiddette misure agroambientali che il Piano di Sviluppo dovrebbe definire e determinare, cioe' cominciamo a dare operativita' e concretezza ad alcune delle considerazioni, assolutamente condivisibili, che vengono svolte nel corso di questi nostri incontri.

Abbiamo evidenziato prima che sostanzialmente il nostro territorio, dal punto di vista rurale, si distingue in una zona in cui si pratica un'agricoltura largamente estensiva, e che abbiamo visto essere la zona collinare e di monte, dove evidentemente si innescano, lo si e' detto piu' volte, delle dinamiche che paventano un progressivo abbandono, dove possono essere, quindi, felicemente innestate azioni di diversificazione, si e' detto, di energy farm, si e' detto, di multifunzionalita', quindi di sviluppo agricolo rurale in un ambito multifunzionale, e poi evidentemente abbiamo un territorio, quello di pianura, che e' maggiormente soggetto ad impatti di un'agricoltura intensiva, diciamo chimicizzata e cosi' via.

E' di poco fa la pubblicazione delle aree suscettibili ad inquinamento di nitrati e abbiamo visto come queste aree di fatto si concentrano proprio nelle zone di pianura, a Foggia, a San Severo, verso la costa, Cerignola e cosi' via.

Ecco dunque che occorre, sempre finalizzando, ripeto, il nostro discorso soprattutto al piano di sviluppo rurale, che mi sembra essere lo strumento piu' importante e piu' concreto, e' paradossale che i Piani di Sviluppo Rurale si occupino di preservazione dell'ambiente, cioe' sembrerebbe evidentemente che anche altre risorse dovrebbero essere chiamate per svolgere questo tipo di funzioni, ma visto, nella premessa che ho detto, che l'agricoltura rappresenta un elemento determinante dell'attivita' antropica in queste aree, anche il Piano di Sviluppo Rurale puo' svolgere un ruolo importante, differenziando, quindi, misure agroambientali nelle zone dove si svolge un'attivita' agricola piu' intensiva, e che quindi abbiamo una finalizzazione consapevole a ridurre gli impatti ambientali rispetto, invece, a delle misure agroambientali tese a promuovere questo processo di estensivizzazione dell'agricoltura nelle aree di montagna o di collina evidentemente adottando quelle misure di sviluppo rurale che in modo piu' idoneo possono garantire lo

sviluppo di queste aree.

Questo per quanto riguarda la politica agricola.

Un'altra considerazione è rispetto alla rete ecologica: secondo me, dal punto di vista della pianificazione, occorrerebbe pensare in termini di mosaico ecologico, cioè identificando quelle che sono delle aree in cui si producono impatti, si producono inquinamenti, e delle aree, invece, il più possibile limitrofe e il più possibile integrate, aree di maggiore naturalità, in cui questi impatti, questi inquinamenti e queste emissioni, possano essere opportunamente filtrate, e quindi rese innocue.

In questa visione si potrebbe procedere ad una pianificazione che di fatto potesse conteggiare l'impronta ecologica relativa a ciascuna di queste tessere del mosaico, ampliando la valutazione al fine di verificare se complessivamente l'impronta ecologica dell'intera provincia sia in una condizione di deficit o di surplus.

E' una sorta di suggerimento metodologico che potrebbe rappresentare, a mio modo di vedere, una diagnosi particolarmente interessante in vista di un approccio di pianificazione diverso. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Interessante questo suo spunto sull'eventualità di emanare linee guida per la gestione corretta del territorio in attesa che venga approvato definitivamente il Piano Territoriale di Coordinamento.

Qui c'è l'Assessore Angelillis, che non mancherà di assorbire questa indicazione nelle sue svariate attività di settore, nei suoi tavoli verdi, cioè questi spunti possono già essere integrati nei comportamenti attuali di chi usa il territorio, parliamo soprattutto del mondo agricolo.

Pero' vorrei tranquillizzare il professore sul suo malcelato scetticismo su quando eventualmente queste norme potranno essere integrate in un Piano Territoriale di Coordinamento vigente.

I tempi non saranno lunghissimi, e se poi immaginiamo che il Piano Territoriale di Coordinamento per quanto riguarda gli aspetti paesaggistico-ambientali si deve riferire alla nuova politica messa in campo dall'Assessorato Regionale all'Urbanistica, che vuole dare una spinta molto avanzata verso questa direzione, cioè alla Regione pensano che il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale deve avere una valenza paesistica molto spinta, per cui, se noi immaginiamo di aggregare in un'unica tavola le attuali aree protette, tipo il Parco del Gargano, l'ipotesi di Appennino Parco d'Europa, i corridoi ecologici, le aree SIC e le aree ZPS, e non ultima, davvero non ultima, tutta la rete del sistema tratturale, vediamo che poi queste aree sovrapposte in realtà diventeranno un parco integrato.

Per cui, il Piano Territoriale di Coordinamento diventerà, forse, l'unico strumento in grado di disciplinare l'intero territorio provinciale se poi in realtà il territorio provinciale, come vedremo, è proprio la somma di tutte queste aree con valenza ambientale molto importante.

ENZO CRIPEZZI - LIPU:

Sono Enzo Cripezzi, della LIPU, e parlo a nome del coordinamento delle associazioni di Capitanata, Italia Nostra, Lega Ambiente, LIPU, WWF e VAS.

Come in altre occasioni, chiaramente ci riserviamo di produrre una documentazione per confortare in maniera più dettagliata alcuni aspetti di interesse, per intanto chiediamo che il filo conduttore che emerge, non solo da questo incontro ma anche dagli altri, sia quello che gli aspetti della rete ecologica e della pianificazione ambientale in genere non possano che essere quelli trasversali e di base a cui uniformare, o quanto meno adeguare, tutti gli altri.

La speranza, quindi, è che invece non accada il contrario in corso d'opera.

Il timore, in altri termini, è che altri parametri possano condizionare quelli che sono i parametri di base, appunto quelli ambientali.

Non mi ripeto sugli aspetti che sono già stati detti e che considero positivi, gli interventi sono stati abbastanza esaustivi, mi limito soltanto ad integrare alcuni aspetti, e in particolare quello dei pascoli, anche con alcuni suggerimenti.

Io credo che le immagini che abbiamo visto siano tratte probabilmente dall'evoluzione

1990/2000 della cosiddetta.....cover, cioè quella che praticamente è stata l'evoluzione degli ambienti naturali.

Penso, praticamente, che chi ha esteso questa ricerca e chi ha analizzato quest'altra mappatura della.....cover, a cura dell'APAT, è arrivato ancora una volta alla stessa considerazione, cioè l'aspetto emergenziale in termini di naturalità è costituito, ormai lo dicono tutti, dai pascoli.

I pascoli sono contemplati dalla Comunità Europea non a caso, proprio perché il trend è paurosamente negativo, e da qui emerge chiaramente quello che deve essere assunto come priorità all'interno del piano e nell'ambito della rete ecologica, cioè quello di tutelare queste aree e ancor più di ipotizzarne una espansione che non può che avere un carattere positivo per tutto il resto della naturalità.

Come? In realtà le preoccupazioni che abbiamo sentito possono essere un po' smorzate dal fatto che gli effetti della PAC potrebbero essere in dirittura d'arrivo, per cui, se siamo abili ad indirizzare le esigenze della PAC con quelle degli agricoltori, oserei dire che ci guadagnano tutti, anche la natura, e quindi l'obiettivo potrebbe essere appunto quello di incrementare le aree a pascolo.

Ovviamente anche in quest'ottica i rimboschimenti vanno bene, purché, ribadisco, com'è stato detto prima non siano a scapito di queste aree che appunto rappresentano un'emergenza.

Credo di poter immaginare quale sarà l'evoluzione delle aree più lavorabili, dal punto di vista agrario e dal punto di vista agronomico, e, proprio perché c'è questa sorta di corsa all'energia, molto probabilmente, come è accaduto in Germania e in Spagna, ci sarà l'incremento esponenziale delle colture cosiddette energetiche.

Anche su questo ben venga, chiaramente in linea di principio, però è da sperare che sia applicato un approccio multidisciplinare e che valuti anche un po' quello che può accadere in termini di naturalità.

Ovviamente nulla da eccepire se questo avviene a scapito di aree già coltivate intensivamente, bisogna invece fare più attenzione se questo avviene in aree naturali.

Un altro aspetto notevole è quello costituito, le immagini parlano chiaro, dalla rete idrografica.

A differenza del Salento, della Murgia o di altre zone, per la pianura, che è la parte forse più a rischio, in cui più mancano elementi di pianificazione puntuale di tutela, forse se considerassimo immediatamente la rete idrografica come un elemento in cui, a costo zero oserei dire, potremmo già riconoscere la rete ecologica, basterebbe anche in questo caso rifarsi alla messa in sicurezza del territorio, come abbiamo accennato in incontri passati, per individuare le pertinenze idrauliche di queste aree fluviali, lasciare e fare in modo che queste pertinenze idrauliche possano trovare un loro equilibrio sia naturale che idraulico, e avremmo una rete che chiaramente potrebbe unire e aumentare la collettività delle aree naturali esistenti.

Elementi di rischio, che sono purtroppo dietro l'angolo, con la cui tempistica dovrà fare i conti anche questo P.T.C.P., sono costituiti dalla polverizzazione degli insediamenti, dal consumo di territorio, dal consumo di suolo.

Questo aspetto è stato accennato nella relazione del professore, aggiungerei che basterebbe dare un'occhiata a quelle che sono le pronunce di compatibilità ambientale positive in ambito energetico, e particolarmente eolico, per capire che tutta la fascia basso collinare, che ancora ha una valenza non esorbitante dal punto di vista naturalistico ma che ha ottime possibilità di recupero, perché siamo in presenza di coltivazioni estensive, quindi non intensive, e costituita, appunto, da questa parcellizzazione di attività produttive con questi insediamenti eolici, insediamenti eolici che significa cantieri per più anni, cabine elettriche, strade, piste, anche e soprattutto di nuova realizzazione.

E quindi è un fattore limitante a carico della componente, cioè si traduce in termini di frammentazione proprio del territorio che noi dovremmo andare invece a salvaguardare.

Anche da questo punto di vista sarebbe opportuno che ci fossero delle linee guida tecniche, anche se sul termine linee guida io sono assolutamente pessimista, visto come sono state trattate le linee guida in Puglia a carico, per esempio, delle indicazioni sull'eolico, ma a volte dipende anche da come vengono espresse.

Quindi, linee guida che possono indicare la gestione forestale, quindi il ritmo delle cosiddette

tagliate, linee guida che possono indicare i limiti e le esigenze in rapporto all'esigenza di compattezza, omogeneità e collettività dell'ambiente naturale e di altri elementi che chiaramente incidono sul territorio, come possono essere non solo l'agricoltura ma anche l'espansione urbanistica incontrollata, purtroppo.

CIRO ZENO:

Buon giorno, io sono **Ciro Zeno** e sono il responsabile del settore ambiente e territorio della **TISALE**, la società che gestisce dall'1 agosto 2002 le saline di Margherita di Savoia, di Sant'Antioco e di Volterra.

Innanzitutto ringraziamo la Provincia per averci invitato a questa tavola rotonda.

Noi siamo qui anche per evidenziare un po' un aspetto che suppongo poi verrà sviluppato nel prosieguo, cioè il ruolo del privato in questo costituendo piano, perché certamente le problematiche che noi come azienda abbiamo rappresentato probabilmente un unicum in questo ambito, perché è difficile trovare un'altra azienda che abbia un'attività produttiva in un sito ZPS, come appunto è la salina di Margherita di Savoia, con cui sostanzialmente poi si deve interfacciare.

Noi, come azienda, da quando c'è stata la privatizzazione abbiamo subito evidenziato una spiccata politica ambientalista: abbiamo intrapreso diverse iniziative per far conoscere questo mondo, che era proprio sconosciuto, e quindi abbiamo aperto i nostri stabilimenti alle visite scolastiche delle scuole medie inferiori, delle scuole elementari, abbiamo fatto delle pubblicazioni scaricabili liberamente nel nostro sito, abbiamo fatto un convegno scientifico proprio sul tema "La produzione del sale e la salvaguardia dell'ecosistema", dove sono intervenuti anche personaggi di un certo livello, come il prof. Schang e il professor... dell'Università di Cagliari, e abbiamo anche intrapreso due progetti life proprio per evidenziare alcune situazioni di degrado presenti all'interno di questa salina.

Noi come società, quindi, siamo pronti, siamo reattivi ad avere qualsiasi tipo di collaborazione che si possa avere con gli enti territoriali, quindi anche con la Provincia, e pensiamo anche che la circostanza che con la nuova Provincia BAT si crei una frammentazione della salina, la circostanza che in realtà ci sia un'attività produttiva che la comprenda tutta fungerà anche da cerniera tra questi due territori, che altrimenti rimarrebbero divisi.

Da questo punto di vista noi siamo non solo disponibili ma abbiamo già intrapreso di nostra iniziativa alcune azioni.

Ad esempio, se qualcuno visitasse il nostro sito vedrebbe che abbiamo cominciato a pubblicare alcuni articoli di carattere scientifico proprio sulla nostra ZPS, sulla salina di Margherita di Savoia, e siamo in procinto anche di tradurre alcuni articoli di studiosi inglesi, americani e anche greci, che hanno sviluppato discorsi precisi sull'interazione tra la produzione del sale e la salvaguardia dell'ecosistema, che ovviamente è il settore che ci riguarda.

Noi come azienda auspichiamo, francamente, che si arrivi ad una pianificazione del territorio, così come auspicava il professore della Facoltà di Agraria, perché noi riteniamo che da questo tipo di iniziativa la nostra azienda, quindi la salina, intesa anche come zona umida, perché il binomio è indissolubile, non potrà trarne che benefici.

In particolare, proprio nel convegno che noi abbiamo tenuto nel luglio scorso, che adesso replicheremo a giugno a Sant'Antioco, abbiamo evidenziato alcune problematiche afferenti soprattutto alla mancanza di zone buffer nella salina, quindi il problema della Strada Provinciale 159, che poi si è evidenziato in maniera eclatante nelle ultime esondazioni, quando praticamente la salina è stata invasa da tutte le acque di risulta del territorio tra la salina e gli arenili perché non c'erano canali di sfogo.

Questo ha creato un problema ambientale che poi alla fine la TISALE gestisce in proprio.

Da questo punto di vista noi proseguiamo un po' quella tradizione che ci vede custodi di questo territorio e auspichiamo che la nostra azione venga maggiormente conosciuta. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Su alcuni capisaldi della struttura ecologico-ambientale della Provincia, quali, per esempio,

l'Appennino, oppure l'Ofanto e il Fortore, noi non pensiamo di intervenire senza coinvolgere le strutture amministrative confinanti, perché sarebbe assurdo che noi procedessimo da soli senza coordinare interventi in aree che appartengono ad aree contigue.

Adesso non so a cosa si riferisse quando parlava delle saline, ma non è certamente sulle saline che noi frantureremo gli interventi.

Noi su queste strutture ecologico-ambientali relevantissime non possiamo trovare ragioni di divisione ma di sicuro ragioni di interventi coordinati, tant'è vero che oggi abbiamo chiamato anche strutture amministrative che non appartengono strettamente al territorio provinciale.

Quindi lavoreremo di sicuro in questo senso.

DOTTOR LECCI:

Io sarò molto breve, anche perché è stato già spiegato cioè che nel nostro territorio si intende realizzare.

Noi diciamo che il Piano di Coordinamento Provinciale forse è necessario, anche perché vorrei dire che noi già abbiamo iniziato dalle attività, soprattutto con le misure POR, nel senso che per quanto riguarda la misura 1.4, dove noi parliamo di interventi sui canali, ci siamo subito interessati perché abbiamo visto che effettivamente da più di 50 anni non si realizzano delle opere per la salvaguardia di questi torrenti.

Ecco perché ci sono queste frane, questi dissesti, perché sono stati anche abbandonati.

Io ritengo, quindi, che con questi interventi che noi abbiamo realizzato ci deve essere un coordinamento tra tutti gli Enti, perché se si realizzano questi interventi sono degli interventi singoli. Quindi, nel Piano di Coordinamento oltre ad individuare ciò che si deve fare anche quello già fatto.

Per esempio, per quanto riguarda la realizzazione di sentieri, noi realizzeremo in tutto il territorio di tutte e due le Comunità Montane diversi interventi, nelle aree SIC, di sentieri, e questi sentieri chiaramente devono essere riportati nel piano e indicare ciò che si vuole ancora realizzare, quindi prima di inserire tutti questi interventi che noi dobbiamo attuare, e stiamo quasi per appaltare addirittura.

Io ritengo, quindi, che su questa base noi dobbiamo riportarle nel piano.

Per quanto riguarda la valorizzazione e tutela dell'ambiente, il Subappennino ha bisogno di essere ancora rimboschito, dipende dalle zone, e poi è importante il Piano di Assestamento Forestale, perché dobbiamo avere una mappatura ben precisa di ciò che noi dobbiamo realizzare.

Chiaramente noi daremo delle indicazioni, faremo una relazione, scriveremo ciò che noi stiamo realizzando e ciò che dobbiamo poi proporre.

Ho finito. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Di sicuro la nostra aspirazione è proprio quella che il Piano Territoriale di Coordinamento diventi un punto di riferimento per le azioni singole a livello comunale.

Le azioni che voi state intraprendendo e state per appaltare io spero che siano indirizzate in parallelo ai canoni e ai comportamenti che stiamo evocando in questi incontri, perché non è tanto importante se quell'intervento si debba fare o meno ma che sia in linea con le prospettive tecniche delineate in questi incontri.

Ecco il ruolo del Piano Territoriale di Coordinamento.

Rimane poi il fatto che ci sono dei piani di settore, come il Piano Agricolo Triennale recentemente approvato, questi piani di rimboschimento, che non mancheremo di approfondire.

Se hanno un'origine regionale, chi li deve fare, se sono assegnati ad un ente in particolare, sono poi quegli strumenti di settore che il Piano Territoriale di Coordinamento di sicuro integra nel proprio corpo se sono piani di settore che sono frutto della concertazione e dei contributi tecnici degli esperti del settore, come i piani di bacino, il piano di assetto idrogeologico, i piani della Protezione Civile, i piani del Parco, tutti i piani che, se strutturati prima della formazione del Piano Territoriale di Coordinamento, di sicuro devono essere integrati nel Piano Territoriale di Coordinamento.

INGEGNER PARANO - AUTORITA' DI BACINO PUGLIA:

Volevo specificare questo: per il momento l'Autorita' di Bacino ha approvato solo due piani stralcio, cioe' quelli che riguardano l'individuazione delle aree a pericolosita' idraulica e quello per l'individuazione delle aree a pericolosita' geomorfologica.

Per questo tipo di approccio e' stata necessaria una metodologia prettamente ingegneristica, anche se quando facciamo riferimento, nella nostra normativa, ad eventuali interventi da poter effettuare all'interno di aree classificate a pericolosita' idraulica, o geomorfologica, facciamo sempre riferimento a preferire degli interventi di ingegneria naturalistica a quelli dell'ingegneria classica, se li vogliamo cosi' chiamare, facciamo sempre espresso riferimento a lasciare le zone ancora naturali con la loro vocazione, anzi a promuovere la rinaturalizzazione delle zone, in particolare quelle di pertinenza fluviale.

A questo proposito, per quanto riguarda l'intervento del rappresentante della LIPU, che ha fatto notare l'importanza della determinazione di un reticolo idrografico, diciamo che la vera difficulta', per la grande maggioranza dei problemi che stiamo trovando in Autorita' di Bacino, e' proprio quella dell'esatta individuazione del reticolo idrografico e delle fasce di pertinenza fluviale.

Questo semplicemente per il fatto che si sta diffondendo una falsa credenza, cioe' che il regime pluviometrico attuale sia un cambiamento rispetto a quello del passato: non è cosi', diciamo che il regime pluviometrico attuale sta ritornando quello del passato.

Faccio un esempio: abbiamo fatto delle elaborazioni sugli eventi degli ultimi giorni di marzo che hanno portato all'esondazione dell'Ofanto e di questo evento abbiamo calcolato il tempo di ritorno, che e' di 9/10 anni, cio' significa un evento ordinario.

Se facciamo riferimento alla normativa nazionale, che classifica gli interventi con tempo di ritorno trentennale, duecentennale e cinquecentennale per definire diverse classi di pericolosita', trentennali sono eventi ordinari, duecentennali eccezionali, cinquecentennali straordinari, decennali sono del tutto quotidiani praticamente.

Il problema e' che, grazie a questa credenza che si sta diffondendo, le pratiche agricole, torno a sottolineare questo fatto, stanno cancellando l'idrografia naturale, soprattutto dove non sia cosi' evidente.

Magari non succede strettamente nella provincia foggiana, se non in alcune zone del Gargano, dove ci possono essere questi valloni non molto incisi, non molto delineati, quindi gli agricoltori, per strappare terreno alla natura per coltivarlo, vanno a farci vicoli, ararli e quant'altro, oppure, come nel caso dell'Ofanto, le pratiche arrivano ad interessare delle fasce..., con degli impianti di viti ed altro, che naturalmente cambiano le condizioni di deflusso, oppure addirittura si vanno ad abbassare gli argini per creare dei locali, ingressi nelle fasce ... per coltivarle, e tutto questo ha provocato un estesissimo dissesto idraulico.

Quindi, noi stiamo cercando il metodo piu' giusto per andare ad individuare esattamente qual e' il reticolo idrografico, non quello che sia visibile da adesso a 20 anni ma quello che sia il reticolo idrografico naturale, per individuare le fasce di pertinenza fluviale e per riportare l'assetto del territorio a quello stabile.

Per quanto riguarda eventuali interventi previsti da questo Piano di Coordinamento, noi, chi ci conosce lo sa, ormai stiamo cercando un colloquio diretto con chiunque, anche con i privati.

Quindi, se c'e' necessita' di confrontarsi con noi, in qualunque momento, sulla pianificazione degli interventi, che siano di origine forestale o di ingegneria classica, e mi riferisco a questi ancora riferendomi all'intervento del professore per dire che noi cerchiamo degli interventi che stabilizzino tutto il territorio, che non siano interventi puntuali, che lasciano il tempo che trovano e con un dispendio economico e di risorse inutile, invito chiunque ne abbia bisogno a rivolgersi alla segreteria tecnica della nostra Autorita' di Bacino per avere tutto il supporto possibile. Grazie.

RIZZI - CENTRO STUDI NATURALISTICI:

La cosa che mi preme sottolineare e' che, malgrado negli ultimi 15 anni ci sia stato un notevole passo in avanti per quanto riguarda, almeno a livello prettamente teorico, l'istituzione di aree

protette, che hanno investito anche in maniera notevole il nostro territorio, pensiamo al Parco del Gargano, pensiamo alla rete Natura 2000, anche se non si possono proprio considerare delle vere e proprie aree protette, comunque individuavano, e individuano, una serie di elementi centrali per la conservazione della fauna e della flora.

Pero', se andiamo ad analizzare in maniera puntuale le dinamiche, almeno di alcune specie chiave, ci rendiamo conto che negli ultimi anni comunque non abbiamo arrestato l'emorragia di biodiversita' sul territorio, e quindi, secondo me, al di la' dell'aspetto paesaggistico, che e' un aspetto importantissimo, pero' il danno faunistico e floristico emerge prima del danno paesaggistico, nel senso che un provvedimento noi lo verifichiamo soltanto se andiamo a scavare nel fontanile o in quel determinato sito per trovare quella determinata specie.

La riduzione c'e' ed e' tuttora abbastanza forte, quindi da questo punto di vista mi ricollego alle idee che sono state espresse precedentemente, cioe' il collegamento con il mondo agricolo e' fondamentale.

La maggior parte di perdita di diversita' noi l'abbiamo verificata proprio su quelle specie legate agli.... di tipo tradizionale, che poi tutto sommato e' un fenomeno globale, un fenomeno che investe tutta l'Europa, e in particolare tutti i Paesi che hanno problemi di industrializzazione e che stanno seguendo delle linee economiche molto spinte.

Da questo punto di vista l'occasione della nuova PAC e del nuovo PSR e' fondamentale, e' un'occasione storica che se verra' persa noi ci troveremo sostanzialmente con una continuita' di paesaggio, con un assetto floro-faunistico territoriale completamente diverso da quello attuale, e sicuramente ben piu' povero.

Quindi credo che, non so se puo' essere anche questo tavolo, individuare e portare sui tavoli regionali delle proposte operative, anche in termini di misure da far adottare dal punto di vista dell'agro-ambientale, sicuramente anche una struttura tecnica come questa, con il supporto anche delle associazioni, il supporto delle Istituzioni, potrebbe in qualche modo creare quella lobby propositiva e positiva rispetto a situazioni che molto spesso tendono a conservare posizioni e impostazioni del passato a fini prettamente conservazionistici dal punto di vista economico, che pero' non guardano a dei risvolti o a delle possibilita' rivolte al futuro.

Da questo punto di vista il Piano di Coordinamento Territoriale e' sicuramente un'occasione fortissima.

Non so se siano presenti i responsabili del Consorzio di Bonifica di Capitanata, con i quali sarebbe importante anche stabilire un contatto, una discussione, perche' quello che diceva prima il prof. Pennacchioni in qualche misura si, e' vero, riguarda il Genio Civile, ma il piano delle acque e' uno dei problemi piu' grandi che abbiamo in termini di tutela del territorio.

Se venisse realizzato, cosi' come ipotizzato nel passato, avremmo delle ripercussioni negative fortissime su tutti i sistemi delle zone costiere, tanto per citarne alcune in particolare, e questo non possiamo non metterlo nel calderone della discussione.

La stessa prospettiva della nuova diga sul Fortore ha delle implicazioni ambientali che richiedono una discussione ben piu' ampia che non la semplice impostazione.... che attualmente va molto in voga.

Questo credo sia estremamente importante da sottolineare, proprio per quanto riguarda questi corridoi ecologici, che sono fondamentali per il mantenimento della biodiversita' nella nostra provincia, perche' collegano le isole ecologiche separate dallo stesso Tavoliere.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

I rappresentanti del Consorzio di Bonifica sono gia' stati presenti al tavolo primo che aveva per titolo "La messa in sicurezza del territorio", e alcuni rappresentanti del mondo ambientale non hanno mancato l'occasione per avere dei punti critici verso comportamenti, a detta vostra, discutibili del Consorzio.

Cio' non di meno, abbiamo registrato anche la valenza socio-economica degli interventi che sembra si profilino all'orizzonte, quindi effettivamente c'e' necessita' di dialogo, di parlare e trovare sempre soluzioni di compromesso, che non sia, pero', un compromesso acritico ma un compromesso che serva per costruire delle cose rispettando le buone regole per tutti.

Io inviterei il prof. Di Gennaro ad immaginare, a chiusura, una sintesi, cioè se noi potessimo dire in cinque parole, se non ci sono altri interventi, quello che è il frutto dell'incontro di oggi, perché, al di là della verbalizzazione letterale, ci piacerebbe immaginare che dal tavolo di oggi sia emersa un'idea, un valore, qualcosa da portare con noi come riassunto dell'incontro di oggi.

Naturalmente questo non significa che non daremo, anzi dovremo dare la parola al rappresentante istituzionale dell'Ente che coordina questo tavolo, perché anche lui ci darà dei contributi e anche lui dovrà trarre delle indicazioni per la sua attività di settore.

PROFESSOR DI GENNARO:

Io volevo ringraziarvi, perché raramente mi è capitato di partecipare ad incontri di lavoro, a confronti così pregnanti.

Io mi trovo d'accordo con tutti gli interventi che ho avuto modo oggi di ascoltare, tutti hanno colto aspetti rilevanti.

Io voglio ricordare, con molta umiltà, che naturalmente non era intenzione delle persone che hanno lavorato al Piano, per esempio, pensare di poter realizzare degli inventari forestali.

Riguardo l'intervento dell'esponente dell'Amministrazione Regionale, che giustamente ha sottolineato come, se ricordo bene, riguardo alla consistenza delle risorse forestali per i dati relativi al Gargano grosso modo ci trovavamo, mentre per l'Appennino Dauno non ci troviamo, noi non abbiamo avuto il tempo, le risorse e le energie per fare dei documenti nuovi di uso agroforestale delle terre, noi abbiamo messo a confronto gli inventari che erano disponibili, e quando abbiamo lavorato al Piano, quindi, abbiamo usato la bellissima carta che il CNR e il Touring Club, voi sapete, hanno pubblicato a cavallo negli anni 60 sull'uso forestale delle terre, carta che è stata pubblicata in scala 1:200000, l'abbiamo confrontata con la versione del, che non è ancora disponibile la versione 2000, abbiamo usato quell'edizione che voi conoscerete, rielaborata dall'ENEA a fine anni '90 nel progetto

Voi sapete che l'ENEA ha lavorato sul 90 facendo questo aggiornamento, che è stato pubblicato al '98 con un maggior dettaglio per le aree agricole e le aree urbane, soprattutto nella fascia di pianura e basso collinare, quindi abbiamo potuto mettere a confronto questi due inventari.

Quindi, l'obiettivo non era assolutamente quello di fornire un inventario della risorsa, quanto piuttosto quello di leggere dei processi di cambiamento nel quarantennio, per vedere i sistemi agroforestali provinciali in che direzione, che traiettoria stavano seguendo.

Ora, è compito di tutti noi e dell'Amministrazione dotarci di inventari aggiornati e convincenti alle scale adeguate.

Concordo pienamente che il discorso accennato per il Gargano non è applicabile all'Appennino Dauno, che ha ancora un deficit di naturalità, quello che però il dato del quarantennio ci fa vedere è come rispetto alle immagini, voi avete visto qualche volta le foto del volo.... del 1954, ci fanno vedere l'Appennino Dauno ancora più pelato, era praticamente oramai privo di boschi, prima del rimboschimento.

Qui noi vediamo come il bosco stia riguadagnando spazio, ma come questo processo non sia ancora sufficiente e vada aiutato.

Allora, la domanda che mi veniva ascoltando gli ultimi interventi è una domanda che naturalmente formulo in prospettiva, per le prossime volte che avremo modo di lavorare insieme, ed è se in ogni caso non emerga la necessità in provincia di pensare ad un concetto di forestazione che non sia solo piantare boschi ma sia quello di estendere le superfici seminaturali, siano esse erbacee, arbustive o arboree.

Quindi, un concetto ampio di forestazione, che lavori con prateria, con arbusteti, e dove ci sia spazio senz'altro per nuovi impianti, lì dove abbiamo ancora un deficit di formazioni boschive, ma dove molte energie nel piano siano dedicate a curare gli ecosistemi seminaturali che da soli vengono generati dal processo di abbandono.

Senz'altro, quindi, estendere le superfici forestali con piani di forestazione, evitando, come sempre succede, di individuare nelle aree pascolive questi interventi, perché in campagna è un dramma

assoluto, diventa anche difficile e antipatico opporsi a questi interventi.

E poi mancano i Piani di Assestamento, quindi una strategia provinciale per le risorse forestali forse e' il momento di farla, perche' abbiamo bisogno di curare le risorse forestali, il cui valore e' in aumento anche per queste nuove funzioni, che lei giustamente ci ricordava.

Nell'ambito del bilancio di..... avere questi ecosistemi che assorbono l'anidride carbonica ci aiuta a far quadrare tutti i bilanci nell'ambito degli impegni che le Regioni e lo Stato hanno preso nell'ambito del protocollo di Kyoto.

Le colture energetiche senz'altro localizzate e pianificate nel posto giusto possono essere un'alternativa da valutare?

L'altra domanda che volevo porci e' questa: se i nuovi meccanismi di aiuto all'agricoltura oramai non sono piu' legati al momento della produzione, non aumentano, mi chiedo, i nostri spazi operativi per fare in modo di scrivere regole nel nuovo P.S.R. misure agro-ambientali e anche definire i meccanismi di connessionalita', perche' anche gli aiuti di base sono legati al rispetto dei codici di buona pratica agricola, nei quali dovrebbe essere scritto che non si puo' impunemente interrare l'impluvio come se fosse un'operazione lecita.

Però, nel momento in cui l'aiuto all'agricoltore non e' piu' connesso al quintale in piu' di grano che lui ottiene, anzi noi possiamo pensare a delle misure che incentivino gli aiuti nel momento in cui lui non ara fin sotto il fiume, concordiamo l'instaurazione di fasce di rispetto, rispetto al reticolo idrografico anche minuto, per ridare qualita'.

Giustamente il professore ricordava come molti corsi d'acqua siano cosi' banalizzati che sicuramente non possono essere considerati allo stato corridoi ecologici, se non in senso potenziale, cioe' finanziando interventi, pero' accorti, idonei, di reimpianto di comunita' a piu' alta naturalita', e qui, ripeto, non solo alberi, ma tutto il corteggio di specie, da quelle erbacee, arbustive e arboree, in modo tale da creare anche una diversita' di ambienti.

Noi abbiamo queste opportunita': dobbiamo riscrivere il PSR, dobbiamo scrivere come usare i fondi strutturali per il 2007/2013, dobbiamo disegnare tutte le misure di sviluppo rurale, dobbiamo applicare la convenzione europea del paesaggio, dove il concetto non e' piu' paesaggio estetico, percettivo, la cartolina, ma e' gli ecosistemi e le terre cosi' come utilizzate e vissute dalle comunita' locali.

Concordo, e' un momento unico, quindi se riusciamo a collaborare proficuamente tutti questi momenti di programmazione che riguardano i prossimi sei anni, se scriviamo delle buone regole del paesaggio che siano regole per un paesaggio anche naturale, per un mosaico di ecosistemi di qualita' che ci aiuti a ricreare quelle funzioni delle quali ci parlava il professore, io penso che tutte le cose che sono state dette siano di un valore assoluto.

Mi auguro che questo tavolo possa continuare il proprio lavoro, perchè vi rendete conto che il piano e' solo un punto di partenza, e' un suggerimento iniziale, un contenitore tutto da riempire, anche con gli studi che magari non sono stati utilizzati, con le conoscenze che non erano accessibili o che non si e' avuto il tempo di valutare.

E' semplicemente un punto di partenza e io penso che dobbiamo farci, quindi, gli auguri di buon lavoro.

Rimbocchiamoci le maniche e cerchiamo per la provincia di Foggia di cogliere questa occasione storica che abbiamo davanti. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

E' una sintesi che integreremo con qualche altro contributo.

Sono confortato di aver capito bene: se io dovessi sintetizzare questa giornata direi riforestazione, che non significa solo alberi d'alto fusto, ma significa anche pascoli, la qual cosa ha dei risvolti interessanti per noi architetti e parlo solo della mia categoria, anzi parlo solo per me, perche' magari c'e' qualche architetto che queste cose le sa meglio di me, quindi riforestazione significa anche ritrovare spazi per il pascolo che e' una cosa davvero interessante.

RAFFAELE MOFFA - AUTORITA' DI BACINO DEL FORTORE

INTERREGIONALE:

Io inviterei l'Amministrazione Provinciale e il responsabile della programmazione ad accogliere e a valutare bene attentamente quello che e' stato anche suggerito dal professore riguardo al discorso dei piani di gestione.

Noi dell'Autorita' di Bacino stiamo partecipando ad un progetto insieme alla Provincia di Foggia proprio per recepire nell'ambito della pianificazione di bacino il piano di gestione e, quindi, credo che sara' un'esperienza, non so se riuscirà a portare a termine dopo la firma del Decreto Ambientale fatto da Ciampi ieri, perche' ci saranno probabilmente altri soggetti che susseguiranno all'Autorita' di Bacino.

L'invito e' dunque ad approfittare di questa fase di pianificazione per cercare in tutti modi di recepire gli indirizzi che consentano di individuare norme comportamentali che abbiano comunque un legame giuridico che costringano in qualche modo i soggetti che devono poi operare ad avere comportamenti corretti. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Prima di passare la parola all'Assessore Angelillis devo esprimere il rammarico di non aver visto nessun rappresentante dei Sindaci, i quali probabilmente ancora non sono così preoccupati dal profilarsi all'orizzonte di regole che potrebbero anche essere severe sull'uso dei territori di particolare pregio ambientale: probabilmente li risentiremo quando queste regole che noi ora stiamo immaginando diventeranno vere e proprie norme vincolanti sull'uso del territorio, quindi ci aspettiamo di incontrarli un po' piu' tardi, visto che tra le azioni che vi abbiamo indicato come ipotesi di lavoro per il Piano Territoriale di Coordinamento appunto e' strutturare questo grande sistema ecologico-ambientale che a partire dall'area del Gargano si leghi, attraverso i corridoi ecologici assestati sulle aste fluviali, al grande progetto dell'Appennino Parco d'Europa e tutto questo messo in relazione con le aree SIC e ZPS che vedete li' cartografare che sono già quelle 1/3 del territorio provinciale piu' tutta la grande, importante e imponente rete del sistema tratturale.

Tutto questo messo insieme, se dobbiamo pensare che ci dovrebbero essere regole per l'uso di questi territori, credo che con le Amministrazioni locali avremo un confronto importante.

ASSESSORE ANGELILLIS:

Buon giorno a tutti.

Ho ascoltato con estremo interesse tutti i vostri interventi, eccetto quello nel momento in cui sono un po' uscito fuori, ma e' bastato per avere la sensazione della qualita' degli interventi.

Di questo vi ringrazio perche' anche noi che amministriamo ci accingiamo a prendere decisioni e ad orientare politiche abbiamo estremo bisogno dei contributi di tutti voi per cercare di sbagliare il meno possibile.

Poco fa stavo proprio guardando la cartina, la rappresentazione grafica della nostra provincia e ho immaginato una fotografia, una fotografia qualsiasi che proviamo su una carta d'identita': allora percepisco che nel tempo non so come sia potuto accadere ma questa carta d'identita' ha cominciato ad avere un volto che si e' tirato via gli occhi, in qualche altra parte un po' di capelli e in qualche altra parte un po' di altri tratti che delineavano la misura di questa persona e che, quindi, poi con il tempo e' diventata irriconoscibile.

Io ritengo che oggi, e parlo come Assessore all'Agricoltura, bisogna cercare di riprendere e ritrovare il piu' possibile, per quello che e' necessario fare, ma sono convinto che ci potremmo riuscire in quanto le deformazioni, le cancellazioni sono recuperabili al punto di poter avere una ricostruzione nuova anche e forse piu' bella del nostro territorio, della nostra identita', dalla quale poi proposizione dipende anche il futuro dell'agricoltura, perche' l'agricoltura, che e' stato un po' l'attore principale di questo discorso, perche' e' stata capace anche di deformare il volto della nostra, di cambiarlo tant'e' vero che se noi vediamo all'origine il perche', la genesi della PAC e perche' arrivavano lamentele un po' dappertutto in Europa che i contributi all'agricoltura assorbono piu' o meno il 60% del bilancio europeo e che cosa da tutto questo sforzo che fa il contribuente?

Un po' abbiamo avuto delle crisi sulla salubrita' dei prodotti che molte volte vengono offerti e

sull'insicurezza alimentare, ma soprattutto abbiamo visto che dove c'è stata minore sensibilità nei confronti dell'ambiente è avvenuto un vero e proprio disastro dal punto di vista eco-ambientale, com'è avvenuto per il Sub-Appennino e' avvenuto per il Tavoliere, che non era certamente così'.

Forse se dovessimo immaginare come era tanti anni fa bisognerebbe andare sugli straripamenti che si sono avuti per alluvioni che si sono avuto e io sono andato a vedere con molto interesse e curiosità' come se avessi potuto fare un viaggio nel passato, vedevo questa immensità', quest'acqua in pianura alternata poi a piccole zone emergenti, uno spettacolo veramente stupendo, però' poi dall'altro lato c'era da vedere il disastro di chi lamentava la perdita dei raccolti, lamentava questo e quell'altro.

Allora, noi dobbiamo cercare di alzare la qualità' totale su questo territorio, soprattutto la qualità' incominciando da noi, dalle risorse umane che siamo tutti noi.

E' necessario prima di tutto un grande cambiamento di mentalità', di far capire a chi opera in agricoltura oggi che stiamo di fronte ad un cambiamento epocale: lo stanno apprendendo pian piano tutti, la competizione non avviene, c'è anche la quantità', ma noi abbiamo bisogno per la nostra agricoltura di proporre un prodotto che proviene da un territorio bello, un territorio curato, un territorio presentabile in tutti i sensi e che è quello che farà' la differenza.

Se il contadino, l'agricoltore capisce che nel proprio interesse deve difendere, hai voglia noi a dire questo, quell'altro, dobbiamo fare così', lo devono capire loro che stanno sul territorio.

Allora, noi come Amministrazione Provinciale stiamo cercando di trovare i mezzi, gli strumenti per avere il massimo del coinvolgimento da parte degli agricoltori, anche per poter far sì che chissà' che non tornino i giovani nelle campagne, perché' i giovani sono più' propensi ad accettare il cambiamento, ad accettare nuove metodologie, nuove sensibilità', quindi troveremo un terreno più' fertile per questo rinnovamento, che doveva avvenire in tempi stretti, i tempi perché' noi gli aiuti più' o meno, perché' abbiamo bisogno anche di essere aiutati economicamente, avvengano.

Questo è' l'ultimo tratto che noi sembra che saremo sostenuti 2007/2013.

Allora dobbiamo anche affrettarci a concludere tutto l'iter di queste nostre programmazioni, di queste nostre intese, perché' quando io con l'ing. Spinello, con l'architetto e con tutti i nostri dirigenti andremo in Regione per discutere il Piano di Sviluppo Rurale che ritengo sarà' uno strumento importantissimo perché' nel Piano di Sviluppo Rurale sono anche previste le risorse per gli interventi, le misure devono partire da quello che noi avremmo detto, devono essere coerenti con il progetto di sviluppo, il progetto di riqualificazione, di ricerca di quella identità', di quella figura che noi abbiamo immaginato e non come si è fatto un po' fino ad oggi che il POR, le misure sono state solo viste e intese come un modo per vedere come sfruttare questa opportunità' per prendere questi soldi per questo motivo o per quell'altro motivo e a chi hanno fatto bene fino ad ora queste risorse, che pure sono state ingentissime?

A chi hanno fatto bene?

Magari agli studi che devono avere il loro tornaconto, agli studi che hanno elaborato progetti ma il tutto è poi svanito, è finito lì, non troviamo niente di visibile, niente di visibile sul nostro territorio.

Sono più' che d'accordo che dobbiamo ritrovare l'unitarietà' del nostro territorio perché' anche se diverso aveva avuto sempre, la montagna con la nostra pianura ha sempre dialogato, ce lo dice la storia del nostro territorio: i nostri pastori, i nostri agricoltori passavano disinvoltamente dalla pianura alla montagna, avevano pezzi di proprietà' su e giù', quindi al centro ovviamente l'uomo e, quindi, ha sempre tenuto questa unitarietà', quindi un po' il progresso è stato capace di spezzare questo filo di continuità' che invece noi dobbiamo impegnarci a riallacciare in maniera forte in modo tale che possiamo dare poi delle prospettive alle generazioni future, prospettive che non ci sono se noi consegniamo un territorio disastrato perché' in epoca di globalizzazione quello che vince è il territorio, cioè che vince è la capacità' di un territorio di essere nella sua interezza più' competitivo nel confronto con altri territori.

Se ci confrontiamo su certi piani che sono quelli della produttività', della maggiore competitività' sui prezzi noi siamo perdenti in partenza: l'unica nostra risorsa, l'unica nostra ricchezza è il territorio perché' se lo può' prendere e trasportare o in America o in Cina o altrove.

E' per questo motivo che noi dobbiamo tenere molto, molto, molto a che tutto quanto noi stiamo dicendo venga veramente tenuto in buona considerazione.

Io ho intenzione addirittura, lo dicevo ad Enzo Russo pochi giorni fa, perche' le citta' si danno un Piano Regolatore e l'agricoltura non ha un Piano Regolatore?

Perche' adesso con il nuovo sistema della multifunzionalita' non e' che noi diciamo agli agricoltori "voi dovete avere la capacita' di vendere il territorio, di vendere l'ambiente, di vendere in termini di turismo, di fare il bed and breakfast, cercare di arrotondare, perche' noi dobbiamo cercare di distinguere i due aspetti, c'e' l'agricoltura che serve l'industria, ma quando parliamo di Subappennino e di Gargano non possiamo parlare di grosse quantita', e' impensabile ed e' impensabile che diciamo ad un giovane "metti su famiglia in questa prospettiva produci e che ti devo produrre?".

Immaginiamo pure un ritorno, che deve esserci, della zootecnia, il pascolo, che pero' deve integrare con altre attivita' nella maniera piu' assoluta.

Allora, viene in aiuto la condizionalita' e chi controlla?

La regola tutt'oggi della condizionalita' sono esattamente quelle che fino ad oggi erano in vigore anche per i contributi e in quel settore dobbiamo anche fare un po' chiarezza perche' effettivamente questo dare i contributi deve essere una cosa un po' piu' seria perche' le regole ci sono e bisogna farle rispettare.

Dicevo di un piano di tutela, quindi, per il territorio agricolo, perche' anche li' l'agricoltura va tutelata e dobbiamo vedere anche noi i termini dell'equilibrio che deve esistere tra l'industria e l'agricoltura, questi due mondi che sembra siano in antitesi, ma bisogna nel nostro territorio che si riesca a trovare un equilibrio, effettivamente l'industria e' stata in maniera prepotente sempre piu' prevalente nel rispetto della... anche come considerazione sociale e forse tutti i guai che provengono dall'agricoltura derivano anche da una bassa considerazione dal punto di vista sociale dell'agricoltura, quindi dell'agricoltore, di chi lavora la terra.

Se anche a livello politico si riesce a tirare su la schiena a chi opera nell'ambiente rurale, alla ruralita', che poi e' la base della nostra civilta', se noi faremo questo faremo un fatto estremamente di civilta', saremo coerenti con la nostra storia, con la nostra identita' e sicuramente riusciremo a far si che il volto, quello che era il volto originale abbia di nuovo i suoi occhi, le sue labbra, i suoi capelli e, quindi, possa essere apprezzato e dia una prospettiva di futuro per i nostri ragazzi, di cui siamo estremamente preoccupati in quanto il mondo che stiamo per affrontare e' sempre piu' difficile e competitivo.

Io vi ringrazio veramente e vi assicuro che ci impegneremo al massimo: la Provincia sta facendo di tutto per essere Provincia, ma non e' facile essere provincia, perche' il problema e' anche questo: abbiamo detto mancano i Sindaci, perche' quando la Provincia ti chiama a raccolta tu devi venire qui al tavolo di tutti perche' e' impensabile che poi loro si vanno a fare il rimboschimento e ora voglio vedere con il rimboschimento noi stiamo pensando di cercare di mantenere... non sono 250, mi diceva adesso il geologo, mi diceva il nostro Oscar Corsico che sono oltre 1000 le frane, abbiamo utilizzato molti, molti fondi per i rimboschimenti e non sono stati sfruttati, insomma c'e' un bel budget e abbiamo sfruttato il 10%, immaginate, allora potremmo intervenire con delle misure ad hoc prediligendo gli assi viari, cioe' le strade in modo da cominciare ad irrobustire la rete territoriale ai lati delle vie di comunicazione, quindi forse anche a quelle fluviali potremmo pensare a questo, approfittiamo di questo anche attraverso una assesto idraulico di utilizzare per aggiustare le cunette, ma se noi non ci mettiamo d'accordo con i Sindaci e non sappiamo quello che gia' stanno facendo e quello che noi vogliamo fare qui sara' un caos.

C'e' bisogno che anche nella nostra mentalita' di chi governa il territorio si impari a dire "questo e' il momento in cui decido io, questo e' il momento in cui invece decidiamo tutti quanti insieme e si va tutti verso uno stesso obiettivo.

Dei passi in avanti ne stiamo facendo ma, credetemi, e' molto, molto faticoso perche' tra l'altro siamo anche meridionali, individualisti e quindi con tutti i nostri.... abbiamo tanti pregi, ma questo e' un po' un difetto che dobbiamo assolutamente cercare di inibire nel nostro patrimonio genetico.

Questa metodologia, pero', almeno fa si che ci vediamo, che stiamo insieme e chi e' piu' sensibile

deve fare da tramite, deve far capire e soprattutto deve far capire alle comunita' locali che rispettare l'ambiente e' una risorsa e non e' invece un motivo di problemi, perche' quando affronteremo la questione delle aree protette voi sapete benissimo che si bada subito alla caccia e a qualcos'altro, ma noi dobbiamo tener presente tutti questi fattori.

Con la coesione sociale noi potremo andare molto, molto lontano ed ottenere risultati in tempi molto piu' stretti, quindi magari qualche passo indietro, ma ho visto anche da parte, io devo dare atto al settore degli ambientalisti che veramente stanno dando una forte collaborazione, una forte comprensione delle problematiche e piu' di una volta in modo veramente saggio, senza rinunciare alle sue prerogative, cerca il dialogo con le controparti.

Adesso dobbiamo andare un po' dalla controparte e fare un po' di ripensamenti in modo che si possa andare de plano, perche' se non sistemiamo questa faccenda succederanno anche delle rivoluzioni nel Sub-Appennino dove soprattutto e' sentita questa questione.

C'e' da fare, quindi, tutta un'opera nello stesso tempo sociale e poi anche ingegneristica, agronomica, che se ci vedra' tutti insieme io sono fiducioso che questa provincia riusciremo a tirarla su. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie davvero all'Assessore Angelillis, che non aveva bisogno di essere sensibilizzato sugli argomenti che abbiamo trattato oggi.

Vi volevo solo dare una comunicazione di servizio.

Quando abbiamo progettato il calendario degli incontri abbiamo immaginato un percorso: ebbene, questa volta dobbiamo dire bravi a noi stessi perche' questo era il tavolo due, prima sessione aree protette e reti ecologiche, poi abbiamo immaginato una seconda sessione che abbiamo chiamato "agricoltura" per tenere aperto il tavolo a qualsiasi cosa.

E abbiamo detto bene, perche' abbiamo evocato gli agricoltori come attori principali che devono essere sensibilizzati, insieme a noi, sulle corrette pratiche di uso del territorio, e quindi, siccome molti di voi saranno richiamati a partecipare a questo incontro che si terra' il 3 maggio, che sara' sempre sorvegliato dalla responsabilita' istituzionale dell'Assessore Angelillis, e sorvegliato dal punto di vista tecnico dal prof. Di Gennaro, consideratela veramente la seconda sessione di questo tavolo, dove non faremo di sicuro mancare la presenza dei rappresentanti degli agricoltori.

Quindi la maggior parte di voi, che comunque riceverà l'invito formale, si ritenga gia' autoconvocato per il 3, per proseguire questo incontro. Grazie.

PROVINCIA DI FOGGIA

Servizio Pianificazione territoriale

Prot. 14274

data_23.03.2006

Spett.

**Oggetto: Seconda fase redazione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Programma attività di consultazione attori locali esperti.
CONVOCAZIONE Tavolo di pianificazione.**

Considerato che:

- Questa Amministrazione ha avviato le procedure per la elaborazione dello schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la Provincia intende attribuire elevato valore alla partecipazione allargata, quale strumento per la formazione di scelte pianificatorie il più possibile condivise;

Viste le direttive del Presidente della Provincia dr. Carmine Stallone e dell'Assessore alla pianificazione territoriale dr. Antonello Summa in ordine alla istituzione di tavoli di ascolto esperti;

La S.V è invitata a partecipare ai Tavoli di pianificazione dal tema:

**“Aree protette e reti ecologiche” –martedì 4 aprile – ore 9,30
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia**

Assessori provinciali di riferimento: Pasquale Pellegrino – Antonio Angelillis
Dirigenti di settore: dott. Giovanni D'Attoli – dott. Oscar Corsico – ing. Milena Spinello
Consulenti del PTCP: Prof. Antonio Di Gennaro – Prof. Luigi Pennetta

**“Turismo e costa” – giovedì 6 aprile – ore 9,30
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia**

Assessore provinciale di riferimento: Franco Parisi – Giuseppe De Leonardis
Dirigente di settore: ing. Belgioioso Potito – arch. Stefano Biscotti
Consulenti del PTCP: Prof. P. Dal Sasso – Prof. F. Chiarello – Prof. G. Viesti

Si informano i sigg. SINDACI che è consentito, se non auspicabile, che ai tavoli venga delegato a partecipare un rappresentante per ciascuna delle aree seguenti:

Appennino Nord - Appennino Sud - Tavoliere Nord - Tavoliere Sud - Gargano.

Per i Comuni che hanno in corso la redazione dei PUG il presente invito è esteso ai tecnici incaricati dell'Ufficio di Piano.

Si allegano schede sintetiche degli argomenti in discussione.

IL DIRIGENTE
Arch. Stefano Biscotti

La Bozza di PTCP, concepita come documento aperto, capace di avviare un ampio confronto con il territorio, propone per il futuro sei visioni strategiche : 1. Costruire una Rete Ecologia; 2. Ripensare il Territorio Aperto; 3. Valorizzare il Patrimonio Culturale; 4. Integrare i Centri Minori; 5. Guardare oltre la Pentapoli; 6. Aprire all'Esterno.

Tali visioni rappresentano ciascuna un obiettivo prioritario nelle linee di sviluppo del territorio, e ad essa sono associate, in forma piuttosto sintetica, regole da rispettare e azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il tavolo tematico in oggetto, discuterà le azioni pertinenti, attinte da ciascuna visione della Bozza del PTCP.

Tavolo 3 -1^ sessione- 6 aprile 2006 ore 9:30

Turismo e costa

Consulente di settore : Viesti, Chiarello, Dal Sasso

Dirigente Interno: Belgioioso

Assessori di riferimento: Parisi- De Leonardis

Presidente Commissione Consiliare: Antonio Rolla

Partecipanti:

Rappresentanti Subappennino SUD

Rappresentanti Subappennino NORD

Rappresentanti Tavoliere SUD

Rappresentanti Tavoliere NORD

Rappresentanti Gargano

Sindaci Esapoli

Comunità Montane

Ente Parco

Sovrintendenza Beni Ambientali

Sovrintendenza Beni Architettonici

Sovrintendenza Beni Archeologici

GAL: Meridaunia, Monti Dauni, Daunofantino, Piana del Tavoliere, Consorzio Gargano

Prospettive Subappennino

PIS Barocco, PIS Normanno Svevo Angioino, PIS Gargano

Ordine degli ingegneri

Ordine degli architetti pianificatori e paesaggisti

Sindacati Confederati

Camera di commercio

Confindustria

Confcommercio

COTUP, Consorzio Gargano mare, Consorzio San Giovanni Rotondo

Operatori trasporto aereo (SEAP, Alidaunia, Italy airlines, Assolisa)

Università Economia e Commercio

WWF, Italia Nostra, Legambiente, LIPU, Archeoclub, Assoconsumatori

Consorzio oasi agrumaria

VALORIZZARE IL PATRIMONIO CULTURALE

Regole e azioni

4. Sostegno alle iniziative di valorizzazione in chiave turistica del patrimonio storico artistico (dalla formazione di imprenditoria e di personale specializzato, alla promozione-organizzazione dell'offerta turistica).

5. Promozione di iniziative volte a costruire e presentare ai potenziali bacini d'utenza pacchetti integrati di offerte culturali diversificate (arte, storia, paesaggio, cultura materiale ecc.)

INTEGRARE I CENTRI MINORI

Regole e azioni

SUB 6. Sostegno ai programmi integrati speciali volti alla creazione di circuiti di fruizione turistica, volti a intercettare parte dei fruitori della costa, del Parco del Gargano

TUR 1 Settore turistico

Le iniziative da attivare prioritariamente sono:

- ◆ rafforzare i collegamenti con i tour operators nazionali e internazionali per ottenere una maggiore integrazione dell'area garganica nei flussi turistici e l'aumento degli arrivi di turisti stranieri, oggi presenti in misura ridotta;
 - ◆ aumentare il numero delle strutture ricettive nelle aree già urbanizzate, recuperando o ristrutturando gli edifici esistenti (in particolare per attività di agriturismo e rivolte al turismo culturale);
 - ◆ trasformare, laddove opportuno, i *camping* in villaggi turistici o strutture alberghiere; favorire il passaggio delle attività alberghiere da una categoria di appartenenza ad una superiore; contestualmente diminuire l'impatto ambientale delle strutture ricettive, in particolare per quanto riguarda la depurazione delle acque e il risparmio idrico;
 - ◆ realizzare percorsi turistici lungo le direttrici costa-interno e promuovere iniziative per la valorizzazione e la fruizione delle aree protette;
-

Un progetto specifico per la costa

COSTA. Una elevata concentrazione di problemi e opportunità

La costa è il luogo nel quale problemi e opportunità si presentano affiancati.

I comuni della costa garganica, per concentrazione e dimensione delle strutture ricettive, rappresentano senza dubbio l'eccellenza turistica (sebbene con una notevole presenza di strutture a bassa produttività sociale, quali case per vacanze e case dichiarate vuote).

I comuni della costa meridionale e della costa settentrionale, in cui le carenze della dotazione di attrezzature specializzate per il turismo e un tessuto insediativo degradato e discontinuo, conferiscono agli insediamenti un *appeal* decisamente inferiore, producendo comunque una forte pressione su ambienti particolarmente delicati quali saline, dune costiere, lagune e aree umide.

Confrontando queste caratteristiche con quelle del sistema paesaggistico, della viabilità e dei servizi, emergono situazioni che necessitano di trattamento differenziato:

- l'ambito territoriale ad alta specializzazione turistica della punta del Gargano, nel quale l'elevata pressione turistica, e la qualità ambientale e paesaggistica, suggeriscono

di escludere ulteriori espansioni e di puntare con decisione verso un innalzamento dell'offerta di servizi specializzati e un deciso miglioramento dei rapporti con l'ambiente circostante;

- i due ambiti territoriali della costa nord e sud, nei quali gli elementi di rilevante valore ambientale (le saline, i laghi, i biotopi), la cui condizione *ecotonale* è molto critica (c'è una rottura netta tra costa e retrocosta), e la bassa qualità del sistema insediativo, suggeriscono di concentrare gli investimenti in progetti di riqualificazione. Anche in questo caso l'arresto della crescita lineare dell'occlusione edilizia del fronte mare assume un carattere di vero e proprio "provvedimento d'urgenza".

Per l'intera provincia, il settore turistico può essere individuato come volano per una riqualificazione complessiva. Sia chiaro: non è possibile immaginare il turismo come la filiera produttiva prevalente della provincia. Tuttavia notevoli benefici possono essere ricavati dalla diffusione del circuito turistico nelle zone interne, e dall'offerta di "pacchetti integrati" con le produzioni agricole e artigianali.

TURISMO E COSTA - 6 APRILE 2006

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Buon giorno a tutti, grazie di essere intervenuti.

Continuiamo, per chi di voi non e' venuto ad incontri precedenti, una serie di sessioni tematiche organizzate dall'Ufficio di Piano della Provincia in funzione della costruzione della redazione definitiva del Piano Territoriale di Coordinamento, che e' lo strumento urbanistico assegnato alle competenze della Provincia e che disegnera' le visioni al futuro, il disegno definitivo dell'assetto strutturale del territorio della Provincia per i prossimi anni.

Veniamo da una fase di incontri aperti alla comunita', perche' non sfuggiamo neanche noi alla regola che oramai pianificare significa partecipazione, abbiamo chiuso una fase di incontri aperta alla comunita' e adesso organizziamo questi tavoli tematici ristretti, a cui abbiamo chiamato a partecipare i soggetti che, secondo noi, sono i soggetti esperti che per l'argomento in questione possono dare dei contributi significativi al consulente di settore che poi dovra' trarre un riassunto dei contributi che perverranno da questi incontri per stendere definitivamente la parte di competenza del Piano Territoriale di Coordinamento.

Vi dico solamente che questo incontro sara' preceduto da una brevissima illustrazione del prof. Dal Sasso, che per il Piano Territoriale di Coordinamento si occupa del sistema insediativo, e ovviamente parte preponderante del sistema insediativo c'erano gli insediamenti turistici, che poi e' uno dei settori portanti del sistema economico-sociale della provincia di Foggia.

Siccome siamo un po' in ritardo, passero' la parola al professore, perche' vi da' delle tracce molto sintetiche su cui eventualmente poi accentreremo la nostra attenzione, e poi apriremo ai vostri interventi, dandovi il segnale che di questa riunione e' tratto un verbale letterale.

C'e' una signorina, sopra, che sta registrando i nostri interventi e di questi verbali sara' data comunicazione a tutti gli intervenuti.

Inoltre, aggiungo che eventualmente questo tavolo non si apre e si chiude oggi, perche' rimane per voi la facolta', anzi noi auspichiamo che voi vogliate, oltre a dare il contributo verbale di oggi, anche eventualmente, se ritenete, approfondire con delle memorie scritte, i vostri pensieri piu' significativi.

Riteniamo che questo tavolo si apra e non si chiuda oggi, perche' noi faremo in modo che sopravviva anche durante la costruzione del piano e anche dopo l'approvazione del piano, per verificarne l'efficacia.

Io passerei subito la parola al prof. Dal Sasso, che vi dara' degli spunti su cui poi tratteremo i nostri interventi. Grazie.

PROFESSOR DAL SASSO:

Sono il consulente, come diceva l'architetto Biscotti, per il sistema insediativo nell'ambito del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Foggia.

Sinteticamente, perche' mi ha pregato di essere molto sintetico, leggo tre o quattro punti salienti, che sono quelli che riguardano la bozza del P.T.C.P. coordinata dal prof. Salsano, per sintetizzare quelli che sono stati i risultati, quindi le proposte, della bozza stessa, dopo di che vediamo qualche diapositiva, per sollecitare, per stimolare un dibattito.

Nell'ambito del sistema insediativo turistico tra i primi punti c'e' quello della valorizzazione del patrimonio culturale, attraverso il sostegno e le iniziative di valorizzazione in chiave turistica del patrimonio storico-artistico, sia con la formazione di imprenditoria e di personale specializzato, sia con la promozione e organizzazione dell'offerta turistica.

Inoltre, sempre per quanto riguarda il patrimonio culturale, questo dovrete averlo ricevuto anche voi come documento, promozione di iniziative volte a costruire e presentare pacchetti integrati di offerte culturali diversificate, quindi non solo il bene mare o il bene aria, ma anche arte,

storia, paesaggio e cultura materiale.

Per quanto riguarda le iniziative da attivare prioritariamente nel settore turistico, si è individuato nell'ambito del P.T.C.P. il rafforzamento dei collegamenti con i tour operators, nazionali ed internazionali, soprattutto per aumentare il numero di turisti stranieri, che, come vedremo successivamente, sono diminuiti negli ultimi anni, con una lievissima tendenza al rialzo ma comunque sono sempre di molto inferiori rispetto al turismo italiano locale, che ha un minor apporto economico per il settore; aumentare il numero dei posti letto, nei limiti consentiti dal recupero degli insediamenti esistenti; riqualificare il patrimonio turistico-ricettivo.

Cioè, le strutture alberghiere o i camping devono migliorare i tempi materiali, bisogna tentare di trasformarli in strutture ricettive fisse, stabili, mentre per quanto riguarda le strutture alberghiere, migliorarne la qualità da un punto di vista di qualità, di offerta, quindi di numero di stelle (se appartengono a tre stelle devono diventare 4 stelle, e così via), non solo, ma anche diversificando e diminuendo l'impatto ambientale delle strutture ricettive attraverso un sistema di controllo per quanto attiene, per esempio, le acque di depurazione o un sistema di energie alternative che possano consentire un minore impatto sull'ambiente in termini più generali.

Infine, una realizzazione di percorsi turistici lungo le direttrici costa-interno, questo per cercare di scaricare la costa, che per quanto riguarda la provincia di Foggia evidentemente è solo quella garganica, con la propaggine verso Siponto e Zapponeta, e per promuovere, appunto, questi percorsi che favoriscano verso l'interno il passaggio dei turisti, le visite dei turisti dalla costa verso l'interno.

La costa, infine, perché parleremo anche di costa, evidentemente, come adesso andiamo a mostrare, presenta dei problemi, ma costituisce anche una risorsa di per sé.

Allora, per quanto riguarda la provincia di Foggia, questa è una sintesi di quelli che sono i sistemi insediativi urbani, dei centri abitati, gli insediamenti turistici e le aree produttive.

Tra le aree produttive, potete notare subito, ci sono le saline di Margherita di Savoia, e il contratto d'area di Manfredonia è rappresentato con un simbolo, perché interessa aree molto più vaste, e quelle rosse, che vedete dislocate lungo la costa, sono gli insediamenti turistici.

Quindi, come vedete e come avevamo già detto, verso la costa c'è tutta la parte turistica prevalente, perché il 90% della ricettività della provincia di Foggia è concentrata sul Gargano, e in particolare in una fascia di un chilometro circa dalla costa, per i 200 chilometri di lunghezza del Gargano.

Quindi, su 200 chilometri quadrati ci sono circa 90.000 posti letto ufficiali.

Andiamo avanti: questa è una rappresentazione di quelli che sono i tratti di costa liberi, sono quelli che vedete in azzurro, perché tra le finalità che si propone il P.T.C.P., tra le varie finalità, c'è quella di riuscire a salvaguardare questi tratti di costa liberi il più possibile, in modo tale che questi tratti di costa liberi possano far mantenere quel rapporto di collegamento ecologico tra l'interno e il mare, che serve a far sopravvivere determinati tipi di fauna e determinata vegetazione, non solo, ma anche a rendere paesaggisticamente più valido l'intero territorio.

Come vedete, sul rapporto c'è scritto "tratti di costa liberi", e sono circa la metà rispetto al complessivo.

Francamente non ci troviamo in una situazione drammatica, però bisogna cominciare a controllare questo fenomeno.

Andiamo avanti: qui c'è un approfondimento del tipo di costa, perché, come ben sapete, la ricettività turistica dovrebbe essere correlata, soprattutto quella lungo la costa, al tipo di arenile, al tipo di costa su cui insiste.

In questo caso, come vedete, ci sono 130 chilometri di costa sabbiosa, poi ci sono quelle ghiaiose, piccoli tratti, quelle in rosso, e poi c'è quella rocciosa, la parte sud del Gargano, in cui la costa è molto alta e quindi non è nemmeno frequentabile.

In base a parametri della Regione Puglia di vecchia data, dell'80, che possono essere ripresi in considerazione, però il rapporto in linea di massima era di un posto letto ogni metro lineare di spiaggia.

Andiamo avanti: questo, invece, è l'uso del suolo immediatamente vicino alla costa, per cui vedete dal suolo agricolo, quello più scuro, al sistema insediativo, dove ci sono dei villaggi turistici,

a quello agricolo con insediamenti, perché molto spesso, soprattutto nella costa sud, ci sono delle aree non turistiche vere e proprie ma ci sono tanti piccoli edifici, che costituiscono le case sparse, però in questo caso non sono case sparse per la campagna, per la conduzione dei fondi agricoli, bensì per il turismo.

Quindi, sono impropriamente turistiche, e le abbiamo segnalate "non agricole, con insediamenti".

Poi ci sono i tratti industriali, giù, verso Manfredonia.

Andiamo avanti: questa da' soltanto l'idea del peso turistico della Puglia rispetto al resto d'Italia.

Come vedete, ci troviamo in una posizione al 2,7% rispetto agli arrivi, mentre per le presenze al 3%, e questo, tutto sommato, ci fa capire che il turismo che prevale è quello del soggiorno, non quello di transito.

Tenete conto che rispetto al Veneto, che ha il 14%, il 15% rispettivamente per arrivi e presenze, capiamo che c'è molto da fare ancora.

Tenete conto che qui riguarda la Puglia nel suo complesso, ovviamente, quindi effettivamente rispetto al Gargano, come vedremo, il Gargano ha una valenza maggiore.

Andiamo avanti: qui non si legge molto, però ci sono i dati sui posti letto del Gargano, dei vari Comuni del Gargano, e ci troviamo con circa 98.000 posti letto; nell'ultima colonna ci sono tutti i posti letto, suddivisi tra alberghi, agriturismi e le varie tipologie di ricettività.

Andiamo avanti: si vede subito quella linea rossa, questo è durante un anno, in particolare credo che sia dal 2000 al 2004. La tabella di sopra riporta la stagionalità degli arrivi nel periodo 2000/2004 per alcuni aggregati, cioè tra la Comunità Montana del Gargano, la Provincia di Foggia, la Puglia e l'Italia, sia nei mesi caldi, quelli di luglio-agosto, sia nei mesi meno ambiti.

Come vedete, gli stranieri sono sempre più presenti nei periodi minori, mentre nel periodo di luglio-agosto ci troviamo con un'incidenza inferiore, e comunque il numero assoluto di stranieri che usa le nostre strutture ricettive è rappresentato in quella linea rossa, che, rispetto alle punte massime di agosto che vedete lì sopra, rappresentano veramente una percentuale molto bassa, al di sotto del 10%.

Andiamo avanti: la variazione dell'offerta nel periodo 2000/2004.

Come vedete, lì c'è esercizi alberghieri ed esercizi extra-alberghieri, e nella Comunità Montana del Gargano, che può essere assimilata all'intero Gargano, non completamente ma quasi, c'è stato un incremento degli esercizi e dei posti letto dal 2000 al 2004, per il settore alberghiero, mentre per il settore extra-alberghiero c'è stata una diminuzione dei posti letto nei campeggi, sicuramente per la trasformazione dei campeggi in strutture turistiche, quindi avviando già quel percorso virtuoso che il Piano Territoriale ha individuato.

Andiamo avanti, adesso ritorniamo a quello che abbiamo detto all'inizio: questa mappa riporta un po' la sintesi di tutti i beni culturali che interessano la Provincia di Foggia, e ci sono anche i tratturi rappresentati tra i beni culturali.

Questo per mostrare, in maniera di impatto abbastanza forte, come effettivamente la nostra provincia sia interessata da molti beni culturali, tra cui ovviamente abbiamo inserito anche le masserie di una certa rilevanza del Tavoliere, del Sub-appennino Dauno, o dei Monti Dauni, come meglio si chiamano oggi, e come vedete grosse opportunità sono offerte.

Quelle zone rosse che vedete sopra Foggia sono, per esempio, la zona archeologica di Ortona, che è nota a livello internazionale ma che spesso il turista che frequenta la costa non viene incentivato a recarsi presso queste sedi.

Andiamo avanti: queste sono delle proposte, che rientrano sempre all'interno del PTCP, per quanto attiene il Gargano, di percorsi tematici che appartengono a quegli itinerari a cui facevamo riferimento prima, che dovrebbero essere incentivati per scaricare un po' dalla costa il turismo, stabilmente o temporaneamente, in modo tale che non ci sia una contemporaneità d'uso della costa stessa.

Questo riguarda un percorso delle torri costiere, il percorso religioso, il percorso delle abbazie e dei conventi.

Andiamo avanti: questo è un altro sistema di percorsi, sono le ippovie che attraversano i Monti Dauni.

Andiamo avanti: questo e' un altro percorso tematico sulla via dei mulini, sul torrente Celone, sempre dei Monti Dauni.

Andiamo avanti: in chiusura, cosi' rispettiamo i tempi assegnatici dal responsabile del piano, dall'architetto Biscotti, questo in sintesi mostra come effettivamente il Gargano e i Monti Dauni siano collegati effettivamente dai tratturi e da tutta una serie di fatti storici che possono mettere in relazione, possono essere valorizzati proprio per favorire questo scambio di turismo, diciamo tra virgolette, un turismo balneare rispetto ad un turismo ambientale, culturale.

Rappresentano delle green way, cioe' dei sentieri verdi che, attraversando il Tavoliere, collegano i Monti Dauni al Gargano appoggiandosi sugli antichi tratturi della mena delle pecore, almeno per l'80% recuperabili (sono quei tratti rappresentati in verde) perche', come sapete, molti tratturi sono stati utilizzati dalle viabilita' principali, altri, invece, sono ancora presenti, o sono recuperabili anche in forza di una legge regionale di cui parlammo la volta scorsa, a proposito di un tavolo tecnico proprio sui beni culturali. Vi ringrazio.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Per ritracciare in maniera veramente sintetica l'intervento del prof. Dal Sasso possiamo dire che si immagina, come grandi visioni del futuro del settore turistico, la riqualificazione delle aree costiere nord e sud, la proposizione del principio che nelle aree ormai sfruttate molto intensivamente, quelle della punta del Gargano, si puo' solo parlare di riqualificazione dell'esistente e protezione delle aree di costa non ancora intaccate dall'antropizzazione, la grande scommessa della connessione di queste aree di punta con le aree interne, la grande scommessa del Sub-Appennino, dell'Appennino Dauno, che veramente merita un'attenzione particolare, perche' se dobbiamo puntare su queste aree, e quindi immaginare uno sviluppo turistico per queste zone, bisognera' che questo principio vada ad intrecciarsi con altri elementi che si stanno sviluppando sul territorio.

I beni culturali: tutte idee che, a differenza di altri incontri, che comunque sono sempre utili perche' fanno crescere la conoscenza, nell'occasione di questo tavolo tecnico significano qualcosa di piu' queste idee, perche', se consolidate e tradotte all'interno del Piano Territoriale di Coordinamento, significhera' che queste idee diventeranno azioni, norme e regole, che verranno impartite, imposte alla pianificazione locale, alla pianificazione comunale.

Quindi, molto significativo il tavolo tecnico, perche' tutto quello che si immagina di costruire adesso verra' tradotto in comportamenti istituzionali per chi pianifica il territorio a livello locale, e comportamenti anche per gli operatori nel settore.

Qui c'e' una buonissima rappresentanza di tutte le categorie, e vorrei aggiungere anche quanto significativa e' la scommessa.

Ecco perche' ci sono molti rappresentanti del settore della mobilita', perche' anche su questo, affiancato alla nostra idea di futuro, c'e' anche la grande infrastruttura aeroportuale, cioe' fino a che punto dobbiamo spingere le nostre aspirazioni rispetto a questa infrastruttura, qual e' la situazione attuale, qual e' il futuro che noi possiamo immaginare.

Questi sono i temi che sono in campo, a voi la parola.

Vi chiederei, per ogni intervento, di anticipare l'intervento con la vostra presentazione, perche', come vi ho detto, c'e' la signorina che verbalizza i vostri interventi. Grazie.

ANGELO RAFFAELE GUGLIELMI:

Io chiedo scusa, ma sono stato invitato solo ieri mattina, non avevo neanche il programma di questo tavolo tecnico, per cui sono venuto qui come uditore.

Sono Angelo Raffaele Guglielmi, titolare dell'Agitours di Foggia, che e' un tour operators specializzato nell'incoming, quindi nel ricettivo, ovviamente Puglia, ma, e' chiaro, con un occhio di riguardo alla mia terra, che e' la provincia di Foggia.

Siete sicuramente a conoscenza del discorso che sta portando avanti l'Assessore Orsiglio con l'istituzione dell'Osservatorio turistico previsto dalla legge 135, che non si e' ancora riunito, abbiamo solamente un protocollo d'intesa per quelle che sono le grandi linee che vuole seguire per lo

sviluppo turistico della Puglia e per la promozione del territorio in genere.

Diciamo che non sappiamo neanche che fine faranno le A.P.T., che sono, secondo me, un punto di raccordo e di coordinamento per il territorio, e comunque ritengo sia necessario il collegamento con l'organismo regionale per una promozione coordinata e uniforme del territorio pugliese.

Io mi fermerei qui, per sentire gli altri interventi e vedere se posso dare un apporto piu' concreto e piu' tecnico alla discussione. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

E' chiaro che dai soggetti come Guglielmi, che opera nel settore da sempre, ci aspettiamo dei contributi significativi, anche rispetto a come immaginare l'industria del turismo, da quale parte debba andare, verso quale orizzonte si debba specializzare.

ALFREDO PAGLIARULO - RESPONSABILE AREA SVILUPPO DEL COTUP:

Sono Alfredo Pagliarulo, Responsabile Area Sviluppo del COTUP, il Consorzio degli Operatori Turistici Pugliesi.

Il dr. Guglielmi, oltre che titolare di una delle piu' grandi agenzie di viaggio in Puglia, e' anche referente, o comunque fa riferimento anche alla STOI, che non e' da sottovalutare in questo momento, nel momento in cui si parla anche nei vari punti messi in campo dal prof. dal Sasso, quale naturalmente il rafforzamento sulle opportunita' di sviluppo sui T.O. nazionali ed internazionali.

Premetto questo perche' naturalmente il lavoro presentato oggi darebbe forza ad un sistema turistico Gargano.

Tra l'altro, io non posso altro che dire questo: dalla diversita' dei percorsi sviluppati, dai percorsi storici a quelli architettonici, ad un'ottima conoscenza dell'opportunita' di promozione anche della stessa costa, e da quello che e' stato presentato, si puo' intravedere certamente quello che puo' essere un prodotto turistico formato e gestito dall'Ente Locale, ma anche con la collaborazione dei partners, cioe' operatori turistici chiamati in causa oggi per una maggiore opportunita' di spesa sui mercati nazionali ed esteri.

Tra l'altro, siccome noi ci occupiamo principalmente di questo, cioe' del posizionamento del prodotto turistico puglia e della promozione nei mercati nazionali ed esteri, una delle maggiori domande che spesso viene fatta alle nostre hostess, steward, o comunque anche a noi, e' quella dell'opportunita' di avere un prodotto chiaro sul prodotto "area Gargano".

Quindi, per quanto riguarda gli operatori del Gargano stesso, che attraverso questo sistema presentato si possa veramente cercare di vivere al meglio l'area garganica, con i collegamenti anche verso l'interno.

Questo, naturalmente, potrebbe portare a coinvolgere anche quei pochi operatori che comunque sono insediati all'interno della provincia di Foggia, perche' guardando, per esempio, quelle strade verdi, che collegano la parte Dauna con l'area della costa, si potrebbe anche immaginare realmente come puo' avanzare un'ipotesi di debarbarizzazione.

Cioè, quando lei diceva giustamente "cerchiamo di far defluire quelli che sono problemi legati alla maggiore presenza sulla costa", quindi presumo con una minore diminuzione di servizi, non preparata, non pronta ad accogliere quella maggiore affluenza con un prodotto turistico ampio, segmentato, quindi capace di raccogliere piu' opportunita' di operatori e di turisti, probabilmente offrirebbe una migliore spesa anche in temi di visibilita' e di promozione alla stessa area.

Io presumo che per quanto riguarda gli operatori questo possa essere un lavoro sul quale si debba e si possa continuare.

Non faccio naturalmente riferimento a numeri e date, anche perche' gia' sono stati fatti, in termini di presenza, arrivi e via discorrendo. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

In relazione all'analisi dei dati, e di questo ringrazio anche la presenza dell'Universita', io vorrei dire che tra i nostri obiettivi primari c'e' quello della costruzione di un osservatorio turistico strutturato

scientificamente, perché non si può immaginare di costruire il futuro del settore senza fare delle analisi significative e strutturate del fenomeno, che al momento ci sfuggono un po' perché noi, per esempio, abbiamo contatti abbastanza stretti con l'A.P.T., che però, essendo unico collettore dei dati che provengono dalle strutture ricettive, deve assecondare un percorso che bypassa la Provincia, o comunque qualsiasi struttura che non sta in questo percorso struttura-ricettiva-APT-Regione.

Per cui, non possiamo intercettare questi dati se non un anno e mezzo dopo la stagione estiva, e quindi siamo sempre in ritardo.

Pertanto, anche attraverso questi incontri noi cerchiamo di costruire un percorso di connessione con l'A.P.T., con la Regione, in collaborazione con l'Università, la Camera di Commercio, per cercare di intercettare prima questi dati e costruire un quadro di riferimento statistico più aggiornato, perché questo servirebbe a tutti.

E' evidente che ci vogliamo inserire in questa prospettiva di costruzione di un osservatorio turistico regionale che poi si deve frammentare nelle organizzazioni provinciali, ma se questo non avviene e' una delle prime azioni che metteremo in campo insieme all'Università, insieme ai soggetti, tra di voi, che sono più specializzati nell'analisi dei fenomeni.

Questa e', quindi, una delle prime azioni che metteremo in campo, anzi direi di più: per quanto sembra che non ci sia connessione, noi stiamo per firmare una convenzione, un accordo di programma si può definire, con la Regione Puglia, Settore Urbanistico, proprio per definire, ciascuno dei due, il percorso che entrambi faremo, l'uno rispetto alla formazione del documento regionale di assetto generale e noi per la costruzione del Piano Territoriale di Coordinamento.

Bene, noi in questa convenzione abbiamo inserito come azione complementare proprio quella della messa in campo dell'Osservatorio turistico, perché riteniamo che sia una struttura di analisi fondamentale per un fenomeno che probabilmente e' il fenomeno più importante, dal punto di vista economico, che si realizza nella nostra provincia.

Poi c'e' la grandissima scommessa di San Giovanni Rotondo, che non abbiamo citato e che e' un altro punto di riferimento per il sistema turistico provinciale.

Chi parla di dati molto vicini a parecchi milioni di presenze, chi parla di dati meno significativi, comunque la grande scommessa di sfuggire alla tenaglia del "mordi e fuggi" anche questa va messa in campo come azione per il futuro.

E qui aleggia sempre questo convitato di pietra che e' l'Aeroporto Gino Lisa, su cui veramente vorrei che i responsabili della SEAP, che oggi sono presenti, ci dicessero una parola, che magari hanno già detto in altre sedi, ma un po' più aperta, un po' più allargata.

Ci piacerebbe sapere, ecco, l'Aeroporto Gino Lisa oggi e' strutturato già per sopportare, eventualmente, flussi di traffico di voli charter, quindi vettori che hanno un certo numero di posti, oppure non si può prescindere dalla realizzazione di opere strutturali, che al momento non consentirebbero questa prospettiva?

Questa domanda la faccio prima ai responsabili della SEAP, poi abbiamo la fortuna di avere il prof. Galante, che e' il responsabile di Promodaunia, la struttura collaterale alla Provincia che si occupa di mobilità aerea e di promozione territoriale.

NICOLA LA PENNA - DIRETTORE COMMERCIALE SEAP:

Buongiorno a tutti, sono Nicola La Penna, Direttore Commerciale della SEAP.

Un riferimento sicuramente all'aeroporto e alla pista: per rispondere all'input dell'Architetto dr. Biscotti, in effetti la pista attualmente ha delle limitazioni, delle limitazioni soprattutto all'atterraggio.

Io non sono un tecnico, ma penso di riuscire un po' a riassumere la problematica.

Pur avendo una misura simile alla pista di Firenze, nel percorso di avvicinamento alla pista ci sono degli ostacoli che ne penalizzano moltissimo l'uso, questo a causa dell'urbanizzazione che c'e' nei pressi dell'attuale pista.

Noi, come SEAP, cosa abbiamo fatto?

Abbiamo bandito un concorso, un bando di gara, che e' stato vinto dalla D.R. Engineering, per uno studio di una nuova pista trasversale, perché probabilmente questa potrebbe essere una soluzione.

Aspettiamo, nel giro di qualche mese, l'esito di questo studio, e potrebbe venir fuori qualche risposta positiva in questo senso, cioè che l'alternativa possa essere un'altra pista trasversale a quella attuale.

Con quella attuale sicuramente ci sono dei grossi problemi, oggi, a far atterrare non dico aeromobili grandi ma medi, quelli che normalmente vengono utilizzati da tour operators e compagnie aeree anche straniere, ma non solo, cioè aeromobili tipo Airbus 320, 737, versione 800, insomma aeromobili che hanno bisogno di un certo spazio, di alcune procedure di avvicinamento, che sono diversi, invece, dal tipo di aeromobile che abbiamo studiato per il collegamento Foggia-Milano, di cui sicuramente parlerà Galante più avanti, quindi aeromobili con una certa capacità e una certa struttura.

Nel frattempo cosa stiamo facendo?

Stiamo facendo, anche con l'A.P.T. del Gargano e con la Regione, Assessorato al Turismo, uno studio per collegare comunque Foggia all'aeroporto di Bari con collegamenti su gomma.

Mi diceva poco fa il Commissario dell'A.P.T., che è dovuto andar via, spero di riportare esattamente l'esito di una delle ultime riunioni della Provincia, è stato stabilito che ci saranno 4 collegamenti settimanali dall'Aeroporto di Bari al Gargano, l'iter che dovrebbe fare, se ben ricordo, è Bari-Peschici-Vieste.

Quindi, ci sono dei pulman di circa 50/60 posti che gratuitamente trasporteranno questi passeggeri che arriveranno, stando allo studio che abbiamo fatto noi, possibilmente in concomitanza con voli low cost, che vengono dall'Europa (quindi stiamo pensando soprattutto al mercato tedesco), corse soprattutto in coincidenza con gli arrivi da Colonia, Stoccarda, Monaco, oppure dal Belgio, con il nuovo collegamento da Bruxelles, che è appena stato avviato il mese scorso.

Quindi, ci saranno delle corse pomeridiane nella maggior parte dei casi, 4 volte a settimana, che collegheranno comunque il Gargano all'aeroporto di Bari.

Un terzo punto: si tratta di promuovere poi questo collegamento sui principali siti internet, e di queste compagnie e anche di altri giornali che si rivolgono alle agenzie di viaggio, tipo il TPG Agenzie di Viaggio, con dei fondi che mette a disposizione sempre la Regione, gestiti e da SEAP e dall'A.P.T. del Gargano.

Per l'ultima parte, il collegamento Foggia-Milano, lascio la parola a Galante, che ci potrà aggiornare sugli sviluppi.

MICHELE GALANTE - PRESIDENTE PROMODAUNIA:

Sono Michele Galante, sono Presidente di Promodaunia.

È indubbio che nel ragionamento che si fa sullo sviluppo del turismo in provincia di Foggia grande peso ha il sistema dei trasporti in senso complessivo, nel senso che noi abbiamo ancora aperti alcuni problemi che riguardano il sistema viario in senso stretto, con alcune questioni aperte da tempo che riguardano la possibilità di un accesso più veloce a Vieste e a Peschici, il problema di due superstrade a nord e a sud, rilevanti questioni anche di ordine ambientale da una parte e dall'altra parte, con una fortissima domanda, che viene soprattutto dalle popolazioni locali, di collegamenti più veloci, ma questo prescinde per un secondo dal dibattito di questa mattina, e c'è il problema della mobilità attraverso il trasporto aereo che riguarda sia il turismo che, più complessivamente, il territorio della provincia di Foggia.

Non c'è dubbio che fino a questo momento noi abbiamo delle penalizzazioni rispetto alle potenzialità che presenta il nostro sistema turistico, penalizzazioni dovute all'assenza di un aeroporto, di un aeroporto funzionante intendo, e questo riguarda sia il turismo costiero che il turismo religioso.

Mi pare che di recente sia stata anche pubblicata un'indagine a cura del Comune di San Giovanni Rotondo che ha riguardato il turismo religioso.

Gli arrivi dalle aree cattoliche dell'Europa sono molto più bassi di quelli che potrebbero essere, e mi riferisco a Francia, Spagna, Portogallo, ad ovest, ma anche alcune aree dell'Europa Centro-Orientale, Polonia in primis, in cui l'assenza di un trasporto aereo adeguato finisce, come dicevo prima, per penalizzare.

Noi, d'intesa con gli Enti Locali della Provincia di Foggia, in primo luogo con la Camera di Commercio, stiamo cercando di riattivare i collegamenti aerei, che adesso, essendo un aeroporto di tipo regionale il nostro, sono essenzialmente collegamenti interni.

Il volo di linea che dovrebbe essere da Foggia a Milano, che sta subendo uno slittamento per questioni tecniche che riguardano il servizio di controllo bagagli e passeggeri, diciamo che nel giro di qualche settimana si potrebbe definitivamente concludere e quindi avere un primo collegamento.

Il problema che abbiamo oggi, almeno come viene da noi visto, e' essenzialmente un sostegno alla domanda: non abbiamo, fino a questo momento, una domanda interna forte, e dall'esterno ci sono i problemi, che prima diceva anche il dr. La Penna, di una pista che non e' sufficientemente lunga per poter permettere l'atterraggio di velivoli sufficientemente grandi.

C'e', quindi, questa discussione iniziata con la SEAP e con la Regione Puglia per un allungamento, o una seconda pista trasversale, queste sono le due ipotesi in campo, ma anche per quanto riguarda i voli charter credo si debba riaprire il capitolo di Amendola, almeno fin quando non si trova una soluzione sul Gino Lisa.

E' un problema che anche in un recente passato non ha avuto l'esito che si sperava, ma io ritengo, alla luce anche di quelle che sono le nuove dinamiche in questo settore, da parte degli organismi politici, ma anche degli organismi tecnici, del Ministero della Difesa, debba essere considerata queste ipotesi in riferimento anche ad una particolare fase della stagione turistica.

Pensiamo, cioe', che nel mese di luglio-agosto si possa pensare ad utilizzare l'aeroporto di Amendola per voli charter.

Su questo, del resto, ha convenuto anche il Presidente della Regione Puglia un mese e mezzo fa, anche con dichiarazioni pubbliche di sostegno a questa tesi, in attesa che si arrivi ad una soluzione migliore, piu' stabile, che puo' riguardare il Gino Lisa entro un quadro regionale di riorganizzazione del sistema del trasporto aereo, che, come voi sapete, oggi anche in Puglia non e' sufficientemente sviluppato perche' abbiamo, credo, 2.500.000 di viaggiatori l'anno rispetto ad un obiettivo, che sia la Regione Puglia che SEAP si sono posti, di andare a 4 milioni, 4 milioni e mezzo, con una serie di misure di incentivazione che riguardano gli operatori turistici, con l'offerta di pacchetti particolari, sia di agevolazioni che possono riguardare anche il traffico normale di viaggiatori.

Ovviamente credo che noi dobbiamo considerare questo problema anche alla luce di un interesse che si va a manifestare, non ancora ufficializzato, ma insomma qualche contatto c'e', anche con investitori stranieri provenienti dall'est europeo, si va manifestando un certo interesse, soprattutto da parte di operatori russi e austriaci, che ci pongono questo problema.

Siamo soltanto ad un primo approccio, e speriamo che questi approcci possano avere un seguito auspicabilmente positivo, di modo che Foggia possa entrare a pieno titolo sia in questa scelta regionale sia, diciamo cosi', in tutte le politiche di incentivazione del turismo, come qui e' stato ricordato, tenendo conto che siamo un territorio che non solo dal punto di vista dell'offerta alberghiera, insediativa, i dati che prima citava il prof. Dal Sasso, ma anche dal punto di vista degli arrivi, costituisce pur sempre, mi pare, il primo distretto turistico pugliese, probabilmente dal punto di vista numerico credo superiore anche al Salento.

C'e' un problema, ovviamente molteplice, che va affrontato per ottimizzare tutte le potenzialita' che noi abbiamo, ma stiamo lavorando in questo e speriamo che nel giro di tre settimane finalmente noi possiamo partire.

E da parte della societa' con cui abbiamo un accordo c'è stato, tra l'altro, in modo pubblico, ufficiale, il problema di utilizzare l'Aeroporto da parte di questa societa' per voli in uscita, verso la Sardegna, o persino la Croazia, e questo fa bene a chi vuole uscire dalla provincia di Foggia e andare verso altri posti, ma abbiamo un problema esattamente opposto di incoming verso la provincia di Foggia e verso il Gargano da altri territori, che e' una delle questioni fondamentali perche' si abbia quella crescita e quello sviluppo che sicuramente sono possibili dentro la provincia di Foggia e dentro il territorio garganico.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Volevo dire che di mobilita' nell'area garganica e nell'area del Sub-Appennino si parlera' in due

incontri che organizzeremo successivamente, che sono già in calendario, e soprattutto per quanto riguarda la mobilità sul Gargano mi piacerebbe anticipare appunto l'argomento che è stato già anticipato dal prof. Galante.

Questo, magari, è un flash che lancio al Consigliere De Vita, che rappresenta l'area più forte del Gargano, l'area di Vieste, cioè se questa ipotesi, che è anche contenuta nell'accordo di programma quadro di chiusura dell'anello per velocizzare le comunicazioni verso il Gargano è ormai un principio consolidato, un'azione che ormai riteniamo irrinunciabile, e se già è stata oggetto di una contrattazione con le aree ambientaliste, perché probabilmente l'unico aspetto che dovremo affrontare in seguito sarà questo, come parallelamente dovremo affrontare lo stesso problema per la definizione della Strada Regionale n.1, la Pede-Subappenninica.

Pero' nello stesso tempo il prof. Galante ha riaperto una speranza che credevamo chiusa, cioè quella di Amendola.

Se questa speranza si riapre è importante, perché è vero che la nuova Giunta Regionale, Vendola in testa, propugna per la promozione verso l'esterno il sistema Puglia, quindi giusto, eventualmente, appoggiarci sull'Aeroporto di Bari e connetterlo con le aree più significative della Puglia, ma è anche vero che il sistema turistico della Provincia di Foggia probabilmente merita un'attenzione più particolareggiata, visto che, anche rispetto alla formazione del grande Salento, malgrado il grande Salento, la provincia di Foggia comunque assorbe molto oltre il 50% della ricettività turistica.

Quindi temi aperti.

Poi volevo anticipare già un tema per Guglielmi, o chi si sente di rispondere, cioè se siamo in grado di proporre pacchetti significativi che dalla costa integrino altri temi, come i beni culturali, le aree interne, il Sub-Appennino, se questo può essere significativo dal punto di vista imprenditoriale o sono solo sogni, idee che non possono essere realizzate quando poi si deve costruire il pacchetto e lo si deve vendere in agenzia.

Cioè se il mare, il mare garganico in particolare, è ancora l'elemento trainante del nostro sistema turistico o cominciamo ragionevolmente, e stiamo andando nella direzione giusta, se immaginiamo che a questo fattore si affianchi quello religioso, quello dei beni culturali, quello naturalistico, tutti beni di cui noi disponiamo, fortunatamente.

ROBERTO GIULIANI- VICE PRESIDENTE ASSOLISA:

Buon giorno a tutti, sono Roberto Giuliani, Vice Presidente dell'Assolisa, un'associazione nata da tecnici aeroportuali per cercare di portare avanti lo sviluppo dell'Aeroporto, uno sviluppo a cui noi teniamo e sentiamo molto.

Non mi trovano d'accordo molte affermazioni fatte sia dalla SEAP che dal prof. Galante.

La pista non è corta, ha solo delle limitazioni, che noi, in più conferenze, anche in teleconferenza, abbiamo dimostrato non esserci, o per lo meno se ci sono sono di entità lievissima.

La nostra pista è di 1600 metri, e su una testata la limitazione di questa pista deriva da un comignolo, da alcuni alberi da cimare e da un palo dell'ENEL dismesso, cioè cose note nei piani di avvicinamento che avete e comunque anche risolvibili senza abatterli, senza toglierli, ma aumentando il piano di inclinazione di discesa degli aerei, che alcune compagnie aeree hanno.

Non sono, quindi, problemi veri, e comunque noi abbiamo contattato anche dei tour operators: un tour operator austriaco è venuto qui, è andato sul Gargano, ha cercato di avere dei pacchetti da qualcuno, li ha ottenuti, quando poi doveva operare in qualche modo sull'Aeroporto ha trovato ostacoli, e siccome lì sono soldi che viaggiano, è scappato e se n'è andato in Calabria, ha detto "qua non è il caso".

Eppure lui poteva operare con charter, tre a settimana, per cui 80 posti a volo.

Anche altre persone hanno chiesto di atterrare, e tuttora, con il fatto che c'è in programma l'apertura di un volo con Milano, siamo tempestati di telefonate di gente, di imprenditori che non vedono l'ora di partire con questo volo.

Fa piacere sentir dire che si sta incentivando invece del trasporto aereo il trasporto su gomma: bellissimo questo! Il turista da Bari lo portiamo sul Gargano con il trasporto su gomma, se poi vogliamo tornare un po' più indietro con le carrozzelle andremo meglio, più culturale, più

caratteristica la cosa.

L'Aeroporto così come sta funzionando benissimo, possono atterrare, con tutte le limitazioni che ci sono, aerei da 100 posti, da 80 posti, tranquillamente, e l'abbiamo dimostrato e fatto vedere più volte.

La Ital Airline è una compagnia che abbiamo contattato noi, come Assolisa, un anno e mezzo fa, due anni fa, e già da allora erano interessati a questo, e l'Ital Airline non ha intenzione di fare un volo soltanto con Milano, vuole aprire voli con altre città, con la Sardegna, con la Sicilia, con Roma, con Venezia, tutti voli che se una compagnia aerea ritiene opportuno fare, o approntare, evidentemente qualcosa di studio avrà fatto prima di investire in queste operazioni.

Io ritengo opportuno che l'Aeroporto Gino Lisa venga trattato in maniera diversa, con un tavolo tecnico diverso.

Qui purtroppo dobbiamo parlare di turismo, quindi l'Aeroporto è importante per il turismo, ma l'Aeroporto, se vogliamo veramente svilupparlo e fare in modo che i turisti arrivino, e arrivino anche imprenditori, invece che discusso in sedi un po' particolari andrebbe discusso su un tavolo tecnico come questo, ma dedicato prettamente all'Aeroporto, perché ci sono, ripeto, parecchie cose, l'abbiamo detto in parecchie conferenze, che non sono vere.

Noi abbiamo anche proposto, volendo mettere per forza una pista di 2000 metri e far atterrare i boeing da 180/200 posti, una pista trasversale, e abbiamo portato un disegno, un progettino di come può realizzarsi questa pista, che si trova contraria a quello che invece è un progetto vecchio che si stava portando avanti proprio da quella società che diceva prima.

Questo è come la pensiamo noi sull'Aeroporto, e siamo sempre pronti e disponibili ad aiutare e a dare i nostri consigli come tecnici.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al rappresentante dell'Assolisa, anche se mi sento di dire che quando si dice che alcune affermazioni precedenti non sono vere probabilmente dovremmo affinare questa considerazione in maniera diversa.

Cioè, non possiamo dire che non sono vere, ma probabilmente, essendo queste questioni tecniche che rispondono a ordini matematici, non credo ci siano margini per pensieri soggettivi, cioè o si può o non si può.

Allora, io dal suo intervento coglierei eventualmente l'invito, come era già nei nostri intendimenti, di approfondire dal punto di vista tecnico, eventualmente in riunioni più ristrette, questo argomento, perché è un argomento di interesse e da questo può dipendere anche il prosieguo del dibattito, anche se mi sento di dire che non sono assolutamente sicuro che non ci sia alcuno che remi contro l'Aeroporto Gino Lisa, ma tutti insieme dobbiamo trovare le regole per utilizzarlo al meglio possibile.

D'altronde, anche il responsabile della SEAP ha detto che c'è questo progetto di riproposizione della pista, ovviamente non oso immaginare quanti investimenti questo richiederebbe, ma può darsi che sia una prospettiva che, non conoscendo la materia, non sia poi così enorme come penso io, e comunque ci sono queste azioni immaginate per il futuro.

ANGELO DE VITA - PRESIDENTE DEL CONSIGLIO COMUNALE DI VIESTE:

Sono Angelo De Vita, Presidente del Consiglio Comunale di Vieste, e anche Consigliere Provinciale.

Il mio intervento non avrà una natura polemica, assolutamente, però apprezzo e condivido l'onesta intellettuale del prof. Galante nell'ammissione di un limitato interesse dello scalo aeroportuale Gino Lisa nell'ambito di una valutazione nazionale, addirittura, condividendo la possibilità di poter trasferire sull'Aeroporto di Amendola alcuni voli charter, che sarebbero indispensabili per intensificare l'interesse per quanto riguarda l'utilizzazione turistica del promontorio del Gargano.

Non sono intervenuto subito perché non sapevo nel dettaglio gli argomenti che erano stati affrontati.

Ho sentito parlare di riqualificazione e riqualificazione strutturale: credo che Vieste e i Comuni del Gargano abbiano e stiano affrontando impegni sul piano finanziario che meritano, da parte degli organi del governo, della Provincia, della Regione e dello Stato, maggiore attenzione per quanto riguarda un intervento infrastrutturale.

Oggi come oggi non e' assolutamente ipotizzabile o pensabile che il turismo sul Gargano possa essere sostenuto ancora con condizioni primordiali per quanto riguarda la mobilita' e la viabilita', assolutamente, e' indispensabile che anche la Provincia, e soprattutto la Provincia, perche' e' l'Ente di area vasta, quindi avendo competenze dirette, anche interesse diretto sul territorio, inizi a pensare ad una pianificazione generale della viabilita' e della mobilita', come e' opportuno anche, visto che e' presente qui in conferenza un responsabile della SEAP, che ci rendiamo conto effettivamente quale potenzialita' o quale utilizzazione possa avere l'Aeroporto Gino Lisa.

Nel mio intervento iniziale in Consiglio Provinciale, sensibilizzando anche l'attaccamento del Presidente della Provincia per la sua garganicita', dissi che noi non abbiamo bisogno di un Aeroporto fantasma o di un Aeroporto che non possa recepire determinati voli che abbiano un interesse generale, quindi il discorso di Amendola e' un discorso aperto, un discorso importante, un discorso che puo' tenere conto non solo del settore turistico ma puo' prendere in considerazione anche il discorso della filiera agro-alimentare del Tavoliere.

Pertanto, una sollecitazione, un invito comunque ai presenti e agli organi che dovranno poi sviluppare un discorso di pianificazione: e' indispensabile che a tutto quello che l'economia turistica puo' determinare dobbiamo affiancare atti di pianificazione generale, che tengano soprattutto conto della mobilita' e della viabilita'.

Senza di questo noi, apprezzando e riconoscendo agli imprenditori locali la capacita' di impegnarsi sul piano finanziario, comunque faremo avvertire l'assenza dello Stato.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Angelo, per quanto riguarda l'attivita' pianificazione di area vasta questo e' il luogo, questo stiamo facendo.

ANGELO DE VITA:

Sono presente per questo.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Poi dovremmo anche sempre immaginare di rispondere a coloro che dicono "ma e' il problema principale quello dell'accessibilita' al luogo di attrazione turistica?".

Qualcuno dice che c'e' la costiera amalfitana che ha una porta d'accesso veramente poco significava, eppure li' succede quello che succede, senza autostrade, senza superstrade. La butto li' cosi', ma ce la teniamo di riserva.

PASQUALE PAZIENZA:

Buon giorno a tutti, io sono Pasquale Pazienza, ricercatore in economia presso la Facolta' di Economia della locale Universita'.

Intanto ringrazio per l'invito che e' stato proposto alla nostra Facolta' ed entro nel merito di questi argomenti, oggi, seppure io abbia, come mio piglio di ricerca, anche sott'occhio un po' temi del turismo.

Sulla base di quello che leggo da questo documento di sintesi mi vengono in mente alcune riflessioni, che intendo fare a voce alta, scusandomi gia' da ora se dovessero risultare forse confuse.

Ad ogni modo, tra le regole e le azioni che leggo su questo documento in effetti si parla di rafforzamento nei collegamenti con i tour operators nazionali e internazionali: ebbene, l'accessibilita' dell'area rappresenta sicuramente una condizione di fondamentale importanza per poter creare e potenziare i collegamenti con i tour operators nazionali, e a maggior ragione con quelli internazionali.

L'aeroporto, quindi, non per recuperare il discorso appena lasciato, va sicuramente posto sotto

un riflettore particolare, perché in effetti, se noi consideriamo anche alcune analisi che vengono fatte sui comportamenti dei turisti, ebbene, i turisti che vengono da quelle aree più ricche, ovvero quei turisti che hanno una maggiore disponibilità a pagare per raggiungere una destinazione turistica, hanno dei modelli comportamentali che li spingono a realizzare dei viaggi di breve durata.

Quindi, giusto per fare un esempio, il boom turistico che si è realizzato nella zona di Gerona, che è praticamente molto vicina a Barcellona, è dovuto al fatto che, avendo aperto un Aeroporto lì, raggiunto da compagnie low cost, effettivamente lì si sono registrati flussi di turisti che, oltre a Barcellona, hanno interessato tutta un'altra area che è comunque lì circostante.

Prima ascoltavo l'ipotesi organizzativa di avere dei trasporti su gomma che possano collegare Bari-Palese al Gargano: teniamo presente che probabilmente questo sarà un modello organizzativo che può rispondere bene per una fascia di turisti che hanno una bassa disponibilità a pagare, diciamo i giovani, ma teniamo presente anche, per ipotesi, che qualcuno si voglia muovere dall'Inghilterra, che oggi è il Paese in Europa che movimenta il maggior numero di turisti, ebbene, chi arriva da quella zona compie un volo di 3 ore e poi per raggiungere Vieste o Peschici due ore e mezza di pulman, ovvero per un totale di 5 ore e mezzo, se tutto fila liscio, di viaggio.

Ritengo che questa condizione possa mettere un po' in dubbio il fatto che la nostra area possa essere favorita rispetto ad un'altra più facilmente raggiungibile, perché se si parla di competitività bisogna parlare anche di questo.

L'altro aspetto è un aspetto che poi si ricollega all'ultimo punto, cioè realizzare percorsi turistici lungo le direttrici costa-interno: bene, sì, i percorsi turistici vanno organizzati sia su direttrici di ampia distanza, ma anche direttrici di breve distanza, accessibilità dall'area significa permettere ai soggetti di avere la possibilità di fruire dell'area.

Due amici giapponesi che ho avuto ospiti lo scorso anno, amanti del trekking, avevano deciso un giorno di lasciarmi in vacanza, perché quando uno ospita e' come se stesse lavorando, decisero di fare una passeggiata sul Gargano, di fare un po' di trekking: ebbene, accessibilità significa anche organizzare, penso, l'area in maniera tale che possa essere resa fruibile, e se l'area garganica ha lotti di terra recintati, randagismo, ci sono cani randagi che non mettono in una condizione di sicurezza chi intende svolgere un'attività ricreativa, ebbene anche questa è condizione di non accessibilità dell'area, quindi una condizione che limita le opportunità del turista in loco.

L'altro punto sul quale vorrei fare un'annotazione è quello relativo all'aumento del numero delle strutture ricettive nelle aree già urbanizzate.

Si parlava, praticamente, di una qualificazione delle strutture ricettive, quindi l'aumento del numero di stelle etc.: attenzione, è giusto, sì, anzi è necessario riqualificare le strutture, ma dalle nostre parti, in virtù della mentalità di molti operatori locali, la riqualificazione poi è associata ad un incremento del prezzo, e questo incremento del prezzo cosa comporta, poi, sul discorso competitività?

Questa è una domanda, una riflessione che io vorrei in effetti porre un po' sotto i riflettori.

Alla riqualificazione strutturale evidentemente va affiancato anche un intervento di riqualificazione del capitale umano, o di qualificazione, forse, del capitale umano, attivando tutte quelle necessarie attività formative, possibilmente di alta formazione, che possano introdurre nel settore gente capace di gestire le attività turistiche.

A me piace fare spesso questa distinzione: noi spesso parliamo di industria turistica, ma sarebbe meglio, come fanno in Spagna, parlare di industria dell'ospitalità, perché in effetti già questa distinzione presuppone un concetto diverso.

Ospitalità significa saper ospitare, cioè significa non pelare chi arriva, casualmente magari, nel nostro territorio perché voleva conoscere un territorio nuovo.

L'ultimo aspetto, e chiudo, a proposito sempre di questo aumento del numero delle strutture ricettive: ebbene, l'aumento delle strutture ricettive, dei posti letto esistenti in un'area, è un discorso che deve confrontarsi, se vogliamo fare del turismo un fattore per la sostenibilità ambientale del territorio, è un discorso che va affiancato al concetto di capacità di carico, perché non è possibile pensare che si aumentino i posti letto nelle realtà urbane senza, però, immaginare nel contempo di dover ampliare, per ipotesi, le capacità di carico di sottosistemi a servizio del

sistema turistico, e mi riferisco, ripeto, per ipotesi, a depuratori, discariche e quant'altro.

San Giovanni Rotondo, un'analisi di capacita' di carico fatta nel 2000, ebbene, se noi consideriamo la capacita' di carico del depuratore di San Giovanni Rotondo osserveremo che in effetti quel depuratore e' realizzato giusto quanto basta per la popolazione locale.

In altre parole, se ci volessimo fermare su questo parametro, San Giovanni Rotondo, per un discorso di qualita' ambientale, non dovrebbe essere in grado di recuperare giornalmente neanche un turista.

Per fortuna, evidentemente, non ci sono turisti ma ci sono piu' escursionisti, almeno in quel caso, perche' il turismo e' vero che genera risorse finanziarie, ma puo' generare, se non ben gestito, anche dei grandi e gravi costi sociali.

Di qui, quindi, il collegamento all'Osservatorio cui si faceva riferimento poc'anzi. Grazie per l'attenzione.

SALVATORE CASTRIGNANO - SEGRETARIO PROVINCIALE CGIL:

Io voglio sottoporvi tre brevi riflessioni, anche perche' l'aspetto convegnistico sulle potenzialita' e sugli sviluppi del turismo sono indubbiamente importanti, sempre da tener presenti e correlare anche a quelli di una pianificazione, tuttavia, e questo e' un concetto che io mi sono trovato gia' ad esprimere quando abbiamo riflettuto sulle questioni della mobilita', tuttavia e' una pianificazione, quella di cui stiamo discutendo, e quindi l'approccio, e anche le tre riflessioni che io faro', una di queste tre proprio confina con l'approccio di una pianificazione, ma, e so benissimo che potrebbe essere anche fuori luogo, l'approccio deve essere quello di cosa ci mettiamo in un Piano di Coordinamento Territoriale con riferimento agli aspetti del turismo, in questo caso, e quindi alle questioni specifiche che stiamo valutando in maniera settoriale.

Io ho ascoltato gli interventi, mi ha molto positivamente colpito la riflessione che faceva, che io ritengo giusta, il Presidente del Consiglio Comunale di Vieste, che evidentemente entra in quel modo in un tema che e' il primo che io voglio brevemente ribadire, quello infrastrutturale.

I tre elementi di riflessione sono proprio questi: noi abbiamo bisogno di riflettere su questi aspetti di pianificazione inerenti e relativi allo sviluppo turistico in Capitanata mettendo al centro le questioni infrastrutturali, dopo di che, facendo un ragionamento specifico sulle potenzialita' della mobilita' in particolare, e infine ragionando in termini organizzativi degli attori che sono impegnati complessivamente in questo settore.

Allora, sul primo aspetto, quello appunto infrastrutturale, io credo che noi pianificando abbiamo ragione di realizzare le cose necessarie.

Non stiamo all'anno zero, abbiamo certamente bisogno di realizzare le cose che stiamo dicendo da qualche anno essere indispensabili.

Un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale in effetti deve indicare in maniera visibile, in maniera concreta, quali sono gli interventi infrastrutturali sui quali noi puntiamo: cosa c'entra l'Aeroporto Gino Lisa?

Dico uno dei tre o quattro interventi infrastrutturali.

Ho ascoltato, purtroppo non tutta, buona parte della relazione introduttiva e mi pare che questa sia la logica con cui ci si sta connettendo a questo ragionamento.

Bene, se noi pensiamo agli interessi speculativi, soprattutto quelli del settore edilizio, in un'area particolare come quella dove insiste l'Aeroporto Gino Lisa, capiamo quanto sia importante affermare, come abbiamo fatto nell'accordo di programma quadro, come stiamo reiterando in diverse occasioni, come stiamo facendo questa mattina, quando appunto illustriamo un Piano di Coordinamento Territoriale, che quell'area viene adibita ad essere rafforzata in questo ambito e con questa finalita'.

Poi ci sara' la pista trasversale, ci sara' la possibilita' di allungarla, abbiamo ragione di capire bene se SEAP sta giocando alle palline o se sta veramente facendo investimenti e progetti seri, su questo sono d'accordo con il rappresentante di Assolisa, ma dobbiamo dire che Foggia punta su quell'area, e quindi, strutturalmente, infrastrutturalmente, fisicamente, il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale stabilisce che li' non ci sono interventi di prospettiva speculativi che

possano essere avallati dalla politica e da altri.

Questo e' uno degli approcci.

E d'altra parte, con la pianificazione ci stiamo appunto sforzando di dire che poi e' necessario completare il tratto di Strada Statale 89, per quanto riguarda il collegamento nord del Gargano, che abbiamo bisogno di potenziare la funzionalita' dei collegamenti a San Giovanni Rotondo.

Abbiamo fatto un bel ragionamento la volta scorsa, di ipotesi, di prospettiva, ci interessa, perche' mette insieme il porto di Manfredonia, mette insieme le Ferrovie, tutte strutture che noi abbiamo, per cui si tratta solo di tenerle ben presenti, ma dobbiamo tener presente, ad esempio, che occorre rafforzare l'ex-Strada Statale 273 o la 272, i collegamenti che dal casello autostradale di San Severo vanno a San Giovanni Rotondo e che da Foggia, dalla Strada Statale 89 collegano meglio.

Ci saranno questioni di carattere ambientale, ci saranno problemi che vanno affrontati, ma un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale deve tener presente che questa e' la pianificazione sulla quale noi ci stiamo orientando, e fa bene, se lo fa, e io credo lo faccia, ad individuare fisicamente questi interventi e a lasciarli, perche' poi si operera' in questa dimensione.

Il secondo aspetto, la seconda riflessione, e' una riflessione fortemente di impegno degli attori istituzionali e di tutti quelli che siamo qui riuniti.

Si e' fatto prima il ragionamento il Gargano e il Sub-Appennino: ebbene, li' c'e' una forte emergenza di salvaguardia, di tutela, di garanzia del territorio, le opere di salvaguardia idrogeologica, gli interventi per fare in modo che se il Gargano e' la potenzialita' turistica, ambientale, balneare, quella del Sub-Appennino sia quella storica collegata proprio al territorio, al tipo di territorio, al vissuto di quel territorio, e quindi la frequentabilita' di quel territorio deve essere salvaguardata salvaguardando proprio il territorio sotto l'aspetto idrogeologico.

Qui un Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale deve indubbiamente dire la propria e dire in che modo ci si impegna per il futuro a puntare in questa direzione.

Ultimissima riflessione: forse questa terza, dicevo all'inizio, ha poco a che fare con la cartografia, con la pianificazione fisica, etc., ma siamo qui, ho sentito, ho ascoltato, e vedo diversi operatori del settore turismo.

Si e' parlato di interconnessioni tra turismo ambientale, turismo culturale, le nostre grandissime potenzialita', e mi viene in mente che noi stiamo facendo uno sforzo notevolissimo, in un'area agro-alimentare, per mettere insieme i soggetti produttori di quest'area, che e' la maggiore difficolta' di sviluppo di questo settore, cioe' l'aggregazione.

Io credo che non ci possa essere nel turismo un rafforzamento ed una integrazione dei vari grandissimi poli turistici che abbiamo, quello culturale, quello ambientale, quello artistico, storico, se non c'e' anche una cooperazione, io dico un'aggregazione, delle energie imprenditoriali, delle energie di impresa, dei soggetti che operano, e che operano sicuramente con tante difficolta' ma operano anche con tante potenzialita' a disposizione in questo settore.

Non so quanto questo possa entrarci in una logica di pianificazione territoriale, ma credo che il presupposto fondamentale e' quello che noi vogliamo di questo territorio, e lo diciamo, con interventi infrastrutturali, con interventi di garanzia del territorio.

Poi c'e' un presupposto anche di attivita' nostra, degli uomini e delle donne impegnati in questo territorio, delle imprese, che, a mio avviso, devono scommettere molto di piu' sull'aggregazione, sul mettersi insieme per rafforzare anche la gestione di quei servizi e di quelle strutture che riusciremo, anche con la pianificazione che stiamo, bene o male, facendo.

Su questo devo dire al Presidente del Consiglio Comunale di Vieste che i passi li abbiamo fatti, la pianificazione sta facendo passi importanti, ora siamo nella fase delle scelte, sicuramente le scelte, sappiamo, competono a chi governa, e chi governa dovra' essere, io penso gia' nelle prossime settimane, per non dire nei prossimi mesi, momento davvero di riferimento di ogni nostra azione sindacale, istituzionale, imprenditoriale, insieme, come stiamo cercando di fare appunto con quella proposta di accordo di programma quadro, che getta le basi di uno sviluppo dei sistemi in questo territorio.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Io ho già detto l'altra volta, credo proprio a chiusura dell'intervento del Segretario della CGIL, che l'accordo di programma quadro, che mi porto sempre dietro, di sicuro è il documento sul quale incardinare il progetto di Piano Territoriale di Coordinamento, perché questo documento è frutto di una concertazione sofferta, di condivisione di obiettivi, e quindi non possiamo non tenerne conto, anche perché contiene in sé gli elementi strutturanti del progetto del futuro della Provincia.

Assolutamente, quindi, non sarà più oggetto di discussione, a meno che non venga ridiscusso esso stesso.

Per quanto riguarda il Piano Territoriale di Coordinamento, è più che un'aspirazione quella che propugnava il Segretario Provinciale della CGIL, cioè ormai il Piano Territoriale di Coordinamento non è più solo un piano urbanistico che fa zoning, che disegna aree qui sì, qui no, tutele, ma si assegna anche il compito, ormai, di immaginare dei comportamenti.

Quindi, anche le sue visioni, che pare non trovino spazio all'interno del Piano Territoriale di Coordinamento, invece no, perché il Piano Territoriale di Coordinamento ormai assume sempre di più la forma di un piano urbanistico, ma con forti connotati di piano di sviluppo, che aziona comportamenti.

Una piccolissima replica al prof. Pazienza, quanto sono grato del suo intervento e quanto sono contento che l'Università stia vicino a noi.

Non si pensa in questa bozza, perché questa di cui discutiamo è una bozza di piano, assolutamente ancora aperta, e non ci sarebbe ragione di organizzare questi tavoli se così non fosse, non penso che l'intendimento di chi si occupava del settore fosse quello di pensare ad ampliare i posti letto, di sicuro non è l'obiettivo prevalente, ma quello di riqualificare l'esistente, questo sicuramente è, e di trasformare insediamenti che hanno caratteristiche estensive in caratteristiche meno opprimenti, appunto per soddisfare i parametri di capacità di sopportazione del territorio.

Quindi, quando pensiamo a campeggi trasformati in altre strutture più solide pensiamo appunto di togliere peso al territorio, togliere posti letto, perché in fondo così è.

GEOMETRA MAGNO:

Io sono il geom. Magno e sono dipendente del Parco Nazionale del Gargano.

Ho letto quello che il prof. Dal Sasso ha scritto nell'individuazione delle regole e azioni, che apprezzo anche molto, come ho apprezzato l'intervento del prof. Pazienza, nonché vado anche a prendere qualche consiglio del sig. Salvatore Castrignano.

In pratica, come Ente Parco ne abbiamo discusso in più di una seduta e abbiamo deciso un po' cosa fare, quali obiettivi dovevamo porci per rilanciare l'area garganica, con tutti i suoi problemi di perimetrazione, con tutti i suoi problemi di centri abitati, di culture, di usi che si fondono all'interno di un territorio.

Effettivamente è emerso un elemento fondamentale: noi, come territorio, sul Gargano, ma in tutta la provincia di Foggia, abbiamo una miriade di insediamenti, una miriade di proposte, un ambiente che molti ci invidiano, però c'è quasi una fase di stordimento.

Sembra quasi che ci siano diecimila ipotesi di pacchetti turistici, di proposte da mandare all'estero, da mandare in Italia, alle persone, ai cultori di qualsiasi area culturale, qualsiasi area ambientale, però non ci siamo mai chiesti cosa effettivamente può servire ai nostri operatori sul territorio per poter rilanciare, per poter proporre cose nuove.

È vero, non c'è molta aggregazione, c'è una frammentazione delle varie proposte, che si limitano solamente in alcune aree.

Quindi, magari dove ci sono degli imprenditori o dei privati che, grazie ai loro sforzi, riescono a proporsi meglio, riescono ad avere dei risultati maggiori, chi, invece, non ha una preparazione imprenditoriale, diciamo così, sufficientemente valida, spesso si limita a realizzare dei guadagni solo nei periodi estivi, e non dando quell'appello al Gargano come prezzi e come servizi.

In un incontro che avevamo fatto al Parco del Gargano con alcuni imprenditori dell'area, con il Presidente e il Direttore del Parco, ci hanno esposto alcune necessità, che vanno dai depuratori, per

esempio, a tutta una serie di servizi che servono agli operatori locali per poter promuovere il territorio, nel senso: voi, come Parco, o come qualsiasi altro ente di promozione turistica, che cosa andate a promuovere se poi effettivamente non percepite cio' di cui abbiamo bisogno per poter lavorare sul Gargano?

Questo e' stato un primo quesito, invece un'altra cosa che avevamo pensato e' che grazie ai PIS andremo (andremo perche' effettivamente bisogna vedere i tempi di realizzazione, se va tutto bene 2 anni) a recuperare 450 chilometri di sentieri per rendere fruibile l'area garganica.

Questo dovrebbe in qualche modo indirettamente abbassare anche il livello del fenomeno che si diceva prima, del randagismo, e di proporre tutta una serie di attori locali sul territorio, quali possono essere le guide turistiche o associazioni ambientali che vogliono fare turismo, vogliono fare gli accompagnatori, insomma qualsiasi forma di attivismo sul Gargano.

Parlo del Gargano perche' e' l'area che mi interessa di piu'.

Nel PIS avevamo pensato, come si diceva, di fare una formazione degli imprenditori, perche' è quello che manca realmente, su molte aree purtroppo, dove in pratica si andava a stabilire un minimo comun denominatore per le strutture che devono essere valorizzate, chiaramente partendo da quello che c'e', e apprezzo che nella bozza l'indirizzo sia questo, quello di valorizzare l'esistente e non di andare ad aumentare i posti letto e quant'altro.

Questo perche', formando gli operatori nelle strutture gia' esistenti si ha questo minimo comun denominatore che permette di portare un pacchetto competitivo all'estero.

Volendola buttare brutalmente, dai vari contatti nelle fiere di promozione del territorio che ci sono stati, in cui ci siamo incontrati spesso anche con il sig. Guglielmi in varie occasioni, se devo proporre il Gargano o la provincia di Foggia, perche' il turista deve venire in quest'area?

E' chiaro che con i prezzi alti, con un disservizio che ho in alcune aree, preferisco andare all'estero, costa la meta', e spesso e' un danno economico rilevante per l'area garganica.

Quindi, avendo questo corso di formazione, workshop o full immersion, come lo volete chiamare, sugli operatori, cercando di proporre un pacchetto piuttosto semplice, con la valorizzazione di alcuni punti salienti, e poi man mano ampliando alle strutture che ci sono nella provincia di Foggia, forse riusciamo a fare sistema, a proporci in una maniera piuttosto ferma, rigida, valorizzando le cose che abbiamo.

Infine, circa l'Aeroporto sono d'accordo con il prof. Pazienza quando dice che chi predilige l'aereo come mezzo di trasporto spesso predilige anche una forma di turismo che sia piuttosto veloce e non che si fermi sull'area per un certo numero di giorni.

Io credo che il nostro territorio, tutta la provincia di Foggia, non abbia solamente le capacita' per offrire un turismo mordi e fuggi, o per lo meno di pochi giorni, ma penso che sia veramente il posto dove poter trascorrere piu' giorni in relax, vivendo la cultura dei paesi e assaporando i nostri prodotti, che sono quelli che ormai ci invidiano un po' dappertutto. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Le domande per chi propone pacchetti verso l'esterno, e qui ci rappresenta bene Guglielmi, sono sempre maggiori, pero' vorrei che facesse una sintesi dopo.

E poi il rappresentante del Parco del Gargano ha lasciato appesa la domanda principe, cioe' "se i prezzi sono alti e non abbiamo servizi, che ci veniamo a fare?". Rispondere a questa domanda significherebbe molto.

PASQUALE SCAPICCHIO:

Buon giorno a tutti, sono Pasquale Scapicchio e rappresento la Camera di Commercio in quanto Direttore Tecnico del laboratorio Lachimer, che appunto e' il laboratorio polifunzionale della Camera di Commercio.

I temi ascoltati stamattina relativamente alle problematiche infrastrutturali, di fruibilita', di accessibilita', sicuramente sono temi estremamente importanti, direi fondamentali, a questo mi sento di associare, cosi' come per altro e' stato gia' accennato dal prof. Pazienza poc'anzi, il tema della qualita' ambientale.

A questo proposito volevo riportare un'esperienza che la Camera di Commercio e il laboratorio Lachimer, insieme ad alcuni Comuni del Gargano, tra cui il Comune di Vieste in primis, hanno condotto nel 2005, un'esperienza che e' stata chiamata, in maniera forse un po' naif, "Progetto Gargano in qualita'", che e' consistito in un'attivita' di monitoraggio ambientale tutta la fascia costiera della provincia di Foggia, che e' durata per tutto il corso del 2005 e che si e' estrinsecata in analisi delle acque di mare in maniera estremamente capillare.

Sono stati fatti dei campionamenti in maniera molto serrata, cioe' ad un chilometro di distanza l'uno dall'altro, per tutta la fascia costiera della provincia di Foggia e a varie distanze dalla riva.

Sono state fatte delle analisi ambientali sulla qualita' dei suoli, sulla qualita' anche dell'aria in tutta la fascia costiera, e in questo, per altro, abbiamo usufruito di un supporto importante, da parte dell'architetto Biscotti e dei suoi collaboratori dell'Ufficio di Piano, per quello che riguardava le attivita' di mappatura di questi punti.

E' stata raccolta una quantita' notevolissima di dati, di risultati, che, in maniera estremamente sintetica, hanno evidenziato una situazione generalmente molto buona, o piu' che buona, naturalmente con alcuni punti di criticita' su cui sarebbe magari utile fare delle valutazioni ovviamente in altra sede.

Ma le finalita' con cui la Camera di Commercio ha promosso e realizzato questo progetto erano essenzialmente due: la prima e' quella di una finalita' di promozione turistica, cioe' avere a disposizione tutta una serie di dati da mettere a disposizione degli operatori ai fini della promozione turistica, e la seconda finalita' era quella di avere a disposizione tutti questi dati, per renderli utili e renderli degli strumenti di lavoro per i decisori, ai fini di una migliore pianificazione degli interventi sul territorio.

Tutti questi dati sono naturalmente a disposizione, cosi' come siamo noi completamente a disposizione, per renderli fruibili a chiunque li voglia utilizzare, ma l'illustrazione di questa esperienza mi serve per proporre, nell'ambito del costituendo osservatorio turistico, nell'ambito della realizzazione del Piano Territoriale, la necessita', io credo, di ampliare il discorso di sostegno alle iniziative di valorizzazione in chiave turistica del patrimonio culturale, storico, artistico etc., con appunto la valorizzazione anche del patrimonio ambientale della provincia di Foggia, della costa della provincia di Foggia, da mettere a disposizione di chiunque voglia utilizzare il nostro territorio per attivita' turistiche.

Proprio in questi giorni la Camera di Commercio sta programmando la ripetizione di questa attivita' anche per l'anno in corso, e sarebbe probabilmente utile ed auspicabile che questo tipo di attivita' di intervento venisse realizzata in maniera coordinata da tutti gli Enti territoriali, e sarebbe utile, a mio avviso, che queste attivita', che per il 2005 hanno riguardato esclusivamente la fascia costiera della provincia di Foggia, venissero magari estese anche all'entroterra, in modo da avere uno strumento utile ai fini proprio del discorso che si faceva della necessita' di avere un momento di collegamento tra turismo sulla costa e turismo nell'entroterra. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

E' evidente che questo monitoraggio e' fondamentale, perche' se perdiamo le qualita' ambientali e naturalistiche del nostro territorio a quella domanda di prima non potremmo rispondere in maniera definitiva.

NICOLA ROSIELLO - PRESIDENTE DEL CONSORZIO DEGLI OPERATORI TURISTICI GARGANO MARE DI VIESTE:

Ho ascoltato con molto interesse tutti gli interventi e in tutti trovo elementi certamente utili e positivi per il nostro territorio, per noi operatori turistici, devo, però, fare qualche osservazione un po' critica, ma troverete queste critiche sicuramente costruttive, che e' la cosa che mi piace fare di piu'.

Sicuramente sul nostro territorio siamo molto bravi a fare delle analisi, ad istituire dei tavoli di discussione, pero' siamo sempre molto in ritardo per quanto riguarda l'azione.

Io sono da poco, da circa un anno, Presidente del Consorzio Gargano Mare, quindi sono stato

sempre un po' al di fuori di questi discorsi, pero' da quando vi partecipo trovo la capacita' di pianificazione, almeno nelle intenzioni, molto frequente, molto attiva, pero' l'azione ci manca, cioe' spesso ci perdiamo nelle chiacchiere.

Io parto dal discorso locale fino, via via, ad estenderci sul territorio.

Nel caso specifico, nella provincia di Foggia trovo proprio uno scollamento tra quelle che sono le realta' garganiche, costiere e non, e la provincia in senso stretto, perche' gli interessi sono diversi.

I tentativi sono ottimi, io devo ringraziare pubblicamente anche Stefano Biscotti, che poi e' peschiciano, quindi e' molto vicino al territorio del Gargano, pero', al di la' di questo, spesse volte le idee rimangono delle idee.

Io voglio far riflettere e pensare a quanto tempo abbiamo impiegato per aprire quattro gallerie, cioe' noi veramente passiamo dal dire al fare in tempi abissali.

Dal nostro punto di vista, noi siamo operatori, siamo imprenditori, prendiamo decisioni continuamente, ogni istante siamo abituati a pensare una cosa, e se necessario a farla, vedere questi tempi, questi anni, cioe' si passa decenni a discutere "Amendola sì, Amendola no, Gino Lisa sì, Gino Lisa no", passano gli anni e altrove fanno i fatti.

E allora, un po' piu' di capacita' di sintesi intanto, cioe' va benissimo questo lavoro che stiamo facendo, devo dire che e' apprezzabile, ma un po' meno pianificazione, un po' meno chiacchiere, un po' piu' fatti, perche' vediamo altrove quello che succede.

Noi, come ricordava l'amico Angelo De Vita, abbiamo passato qualche anno a fare grandissimi investimenti, operatori turistici si sono impegnati ormai a vita, ne hanno per i nipoti, pero' quello che cerchiamo non e' la luna, e' un po' di impegno per far sì che tutti questi investimenti siano piu' fruibili anche per tutto il territorio.

E' di pochi giorni fa la notizia che nel Salento, sapete bene, il sistema turistico salentino ha ottenuto addirittura 102.000.000 milioni di euro per realizzare posti letto: noi questo non l'abbiamo chiesto, i posti letto li abbiamo fatti con i debiti e con i mutui che abbiamo acceso in banca.

Non chiediamo quello, chiediamo quanto meno di avere un'attenzione a tutto il territorio.

Io non parlo di Vieste, anzi, apro e chiudo una parentesi, stiamo raggiungendo un'intesa con tutti i consorzi turistici del Gargano perche' vogliamo dar vita ad un unico consorzio che rappresenti gli operatori turistici del Gargano.

Sistemi turistici ce ne sono diversi, c'e' il sistema turistico Gargano, che pero', avendo sempre in se' una parte delle Istituzioni, ha sempre quel problema che si inceppa, quel meccanismo e' sempre un po' piu' lento.

Noi vogliamo un'organizzazione che sia solo di operatori turistici per avere la possibilita' di discutere tra di noi dei problemi e di fare eventualmente delle proposte, perche' questa e' la cosa che ci preme piu' fare, non criticare ma proporre.

Dicevo, quindi, il discorso che altrove hanno ottenuto addirittura finanziamenti per realizzare posti letto.

Le riflessioni che vanno fatte sul nostro territorio quando si parla di migliorare la fruibilita' anche dell'interno del nostro territorio sono sicuramente serie, tentativi che vanno fatti, non dimentichiamo, pero', che il livello di occupazione delle nostre strutture, parliamo del lato costiero, e' bassissimo, e abbiamo qui esponenti importanti, come Guglielmi.

Noi abbiamo un livello occupazionale bassissimo, quindi prima di arrivare a sviluppare altre aree, inguaiare altre persone, poiche' abbiamo gia' tanti operatori turistici che sono a livello di quasi fallimento, cerchiamo di migliorare la fruibilita' di queste localita', su cui gia', ripeto, investimenti significativi sono stati fatti.

Noi abbiamo bisogno del Parco, dell'entroterra, dei prodotti tipici, della filiera agro-alimentare, sicuramente, pero', poiche' i flussi, i posti letto che abbiamo sul Gargano, sul lato costiero, lo dimostrano, parliamo di decine di migliaia di posti letto, e ci sono province intere nel resto della Puglia che fanno 1000/1500 posti letto, quindi veramente il 60% della ricettivita' della Puglia e' concentrata li', in qualche Comune, quindi immaginate anche quanti posti di lavoro e quante persone vengono occupate, ma immaginate che tutto avviene per circa tre mesi l'anno.

Quindi, l'osservazione e': cosa potrebbe succedere se da 3 mesi si passasse a 6, 7, 8 mesi l'anno di lavoro?

Allora, il documento che avete inviato alla fine diceva che certamente il turismo non puo' rappresentare l'economia principale della Provincia, perche' c'e' altro, però e' una cosa importante: certo, perche' i dati con cui ci si raffronta sono questi, i due, tre mesi della stagione, ma abbiamo pensato di immaginare quel discorso ampliato per 7, 8, 9 mesi l'anno? Abbiamo tutte le carte in regola per poterlo fare.

Si diceva prima che abbiamo la natura dalla nostra parte, per fortuna, abbiamo il turismo religioso, abbiamo il mare, abbiamo di tutto e di piu', dovremmo solo lavorare di fantasia per costruire pacchetti turistici.

Ecco perche' ne arrivano parecchi, perche' abbiamo solo da buttar giu' quello che vogliamo, il problema e' che e' difficilissimo realizzarlo con il territorio cosi' frastagliato, cosi' un po' distaccato.

Io ho apprezzato davvero l'intervento del prof. Pazienza quando ha fatto la riflessione sulle vacanze brevi, mordi e fuggi: non e' mordi e fuggi.

In questo mese noi, per esempio, abbiamo tre ponti, tre fine settimana significativi, quello di Pasqua, quello del 25 aprile e quello del 1 maggio, e abbiamo giusto giusto qualcuno che viene qui dalla provincia.

Se invece ci fosse stato uno scalo ad un'ora di distanza dal nostro territorio noi avremmo sicuramente impegnato le nostre camere, avremmo avuto piu' alberghi aperti, perche' con un'ora di volo, e un'ora e mezza di collegamento su gomma, in due ore e mezza da Milano si poteva arrivare, faccio un esempio, sui nostri luoghi.

Cosi' non e', infatti io sarò uno dei pochissimi alberghi aperti a Pasqua, perche' gli altri giustamente non possono permettersi questo lusso.

Il problema, tra l'altro, e' che chi apre apre con dei costi che in questo periodo sono ancora alti, perche' le temperature non permettono di non usare i riscaldamenti, e allora con costi notevoli in questo periodo rischi di aprire e avere pochissime camere, perche' l'offerta e' tantissima, potrebbe essere tanta, ma la domanda non e' altrettanto valida.

Quindi, preoccupiamoci piuttosto di trovare dei sistemi, degli strumenti, che possono essere l'Aeroporto, ma fatto in maniera seria e con intenzioni credibili, reali di voler fare questo sforzo, perche' abbiamo veramente dei margini di miglioramento che sono spaventosi.

Questo penso debba essere un'opportunità per tutto il territorio del Gargano, per tutta la provincia, sono le potenzialita' che a me fanno paura, in senso positivo.

Dobbiamo un po' rendercene conto, e non credo che a livello provinciale ci sia questa consapevolezza.

Ecco perche' dicevo che forse dobbiamo apprezzare chi, come Stefano Biscotti, sta facendo e rende partecipe questo tipo di discorsi da tempo, pero' non avviene cosi' a livello provinciale, secondo me, quello noi avvertiamo.

Per quanto riguarda il discorso, per esempio, del Parco del Gargano, quando si parla dei sentieri da migliorare va tutto bene, ma oggi ho dovuto annullare un'escursione in Foresta Umbra (io ho un gruppo di inglesi in questo momento in albergo) perche' il Museo e' chiuso, non ci sono le toilettes.

Quindi, quando diciamo che gli operatori turistici, come diceva Alfredo, non hanno voglia di destagionalizzare, non hanno voglia di allungare, noi la voglia ce l'abbiamo, ci mettiamo in discussione ogni giorno, perche' ne abbiamo bisogno, ormai i posti letto sono tanti, i prezzi non sono neanche aumentati piu' di tanto, perche' con l'offerta che c'e' quel poco che arriva bisogna prenderlo come capita, pero' facciamo un'osservazione serena tutti quanti: impegniamoci tutti seriamente per vedere il problema a 360 gradi, per vedere ogni apparato come si muove, per cercare di lavorare insieme e fare i fatti.

Le chiacchiere facciamole fare agli altri, noi non abbiamo molto tempo per dire le chiacchiere. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI.

E' difficile rispondere all'onda d'urto che ha creato Nicola Rosiello.

Stefano Biscotti non rappresenta se stesso, Stefano Biscotti ha un mandato preciso da parte della Giunta Provinciale, ma vorrei dire dell'intera Amministrazione, perche' ormai e' un progetto condiviso, quello di procedere alla formazione del Piano Territoriale di Coordinamento, tra Maggioranza e Opposizione. Tra l'altro e' uno strumento da cui non possiamo prescindere, perche' e' la Regione stessa che ci chiede di formarlo, e anche in tempi brevi.

Quindi io sono un esecutore di una precisa volonta' dell'Amministrazione, nel senso piu' completo del termine, della sensibilita' matura del Presidente Stallone e dell'Assessore al ramo, Antonello Summa, quindi io sono un esecutore, non faccio niente a nome mio, e ci mancherebbe altro.

Hai sollevato degli argomenti fondamentali, d'altronde non poteva che essere cosi' da parte di uno dei maggiori rappresentanti della categoria.

L'unica cosa che sento di dirti e' che hai ragione, di chiacchiere a volte se ne fanno tante, e spesso le idee che vengono messe in campo vengono messe in campo molto tempo dopo averle concepite, pero' e' gia' importante concepire le idee, ma che vadano tutte nel verso giusto.

Quindi, anche se le realizziamo dopo tanto tempo, quelle che realizziamo vadano in un'unica direzione e non si sparpolino in direzioni diverse, cosi' come purtroppo avviene pure.

ANTONIO DEMBECK:

Sono Antonio Dembeck, il mio intervento ha una duplice veste: la prima veste e' quella di attivista di un'associazione ambientalista, perche', considerato che sono intervenuti gli imprenditori e i sindacati, e' opportuno introdurre anche qualche elemento di riflessione da parte di un'associazione ambientalista, che potra' anche essere inteso come un intervento di opposizione, ma e' dal dialogo, dalla mediazione, che poi emerge un percorso condiviso e sostenibile.

Si e' parlato molto della viabilita' del Gargano, e su questo anello che teoricamente potrebbe chiudere il cerchio tra Vico del Gargano e Fontana delle Rose, io osservo e dico: il nostro obiettivo e' quello di aumentare la ricettivita' sulla costa del Gargano?

Se vogliamo discutere di consentire ai residenti, a Vieste, una maggiore mobilita' sul territorio, va bene, discutiamo, ma se riteniamo che l'opera di congiungimento tra Fontana delle Rose e Vico del Gargano possa essere un volano, un elemento di forte stimolo per lo sviluppo turistico del Gargano, io osservo e mi limito a riportare le mie osservazioni.

Per cui, vogliamo portare piu' gente a Vieste e aumentare la ricettivita' del luogo? Se si non so se questa puo' essere una strategia positiva.

Vogliamo valorizzare l'entroterra? Benissimo, allora spiegatemi perche' una realta' splendida come Vico del Gargano, che certo e' una realta' interna al Gargano e dove la superstrada del Gargano finisce a Vico del Gargano, non ha trovato quello sviluppo turistico che si meriterebbe.

Forse vuol dire che il territorio non e' ancora pronto ad accogliere una mole di turisti che non siano semplicemente turisti che si fermano in riva al mare.

Quindi, decidiamo se fare queste grandi opere, decidiamo di farle ma motiviamole con dei dati di fatto.

Cioe', il mio timore e' quello di far si che andiamo a congestionare dei luoghi, che sono gia' di per se' congestionati, da decine di migliaia di turisti mordi e fuggi, che arriveranno a Vieste e scapperanno via, cioe' che si portano il panino da casa, non si fermano a dormire e tornano indietro. Ragioniamo.

Un'altra osservazione, sempre da ambientalista quale sono, e' riferita al convertire i campeggi in villaggi turistici.

Noi abbiamo osservato in questi anni, grazie ad una scellerata legge della Regione, la n.3 del 98, ad una conversione massiccia dei campeggi in villaggi turistici: anche qui possiamo misurare se il cambiamento qualitativo dell'offerta e' migliorato, o, tutto sommato, stiamo a lamentarci degli stessi problemi di cui ci lamentavamo prima che tutti questi campeggi fossero convertiti in villaggi turistici?

Dal mio punto di vista non e' stata la soluzione, non e' stato un miglioramento veramente

cospicuo e tale da giustificare il riversarsi di migliaia di metri cubi di cemento, perché purtroppo questo è accaduto.

Se la provincia ha oltre 300 chilometri di costa è inevitabile che la concorrenza tra un campeggio che sta in riva al mare e uno che sta a 200 metri dal mare è sfiancante per chi investe all'interno, e quindi tutti i campeggi stanno in riva al mare.

Per cui, convertire i campeggi in villaggi turistici vuol dire far sì che si possano costruire gli alloggi di cemento, perché sono poche le ipotesi su altre tipologie costruttive, siamo nei famosi 300 metri dalla costa, insomma una legge che esiste ma continua ad essere inapplicata.

Queste sono considerazioni da ambientalista, però, venendo ad un altro mio ruolo, che è quello di essere oltre che una guida del Parco una persona che lavora materialmente con i turisti, accompagnandoli nel Parco, discutendo con loro, volevo fare una riflessione sul Subappennino, di cui purtroppo pochissimo si è parlato, perché nei precedenti incontri si è sempre detto ma non soffermati adeguatamente sulla possibilità di un lancio turistico del Subappennino.

Da osservatore sinceramente io ho forti dubbi in merito, così come ho fortissimi dubbi in merito alla possibilità che si possano creare pacchetti turistici che uniscano la costa al Subappennino, perché attualmente i turisti che arrivano da noi vogliono il mare.

Io, che lavoravo a Vieste, avevo difficoltà a portarli da Vieste in Foresta Umbra, perché dicevamo "io sette giorni mi faccio di mare, da sabato a sabato, e se non utilizzo i sette giorni per stare al mare! Se io volevo andare in montagna", considerato che la maggior parte venivano dal Veneto e dalla Lombardia, "ci mettevo 40 minuti e andavo sulle Alpi, andavo sulle colline, dove volevo io, invece io vengo per il mare".

Quindi, se noi già abbiamo queste difficoltà di prendere le persone e portarle in Foresta Umbra, figuriamoci se possiamo pensare di prenderle e portarle sul Sub-Appennino Dauno!

Vogliamo discutere discutiamone, ma giustamente dobbiamo chiedere agli operatori turistici se è veramente sostenibile, anche perché gli investimenti che proponiamo con i PIS, etc., etc., da fare sul Subappennino sono anche investimenti importanti, quindi capiamo, è giusto spenderli in questa direzione? Però non mettiamoci una pietra sopra.

Una possibile occasione di sviluppo del Subappennino è quello legato alla possibilità che gli agricoltori giustamente possano offrire un ventaglio articolato di fonti di introito, per cui senz'altro l'agricoltura sostenibile, la possibilità di una piccola ricettività interna, la possibilità di farsi la passeggiata a cavallo, però di unire questo turismo, che tra l'altro, secondo me, è estremamente diverso dal turismo balneare, quindi dal mio punto di vista inconciliabile, questo no.

Un'ultima osservazione da giovane, giovane che comunque ha moglie e figli: abbiamo detto di convertire i campeggi e trasformarli in villaggi turistici.

Ovviamente l'offerta diventa molto meno allettante per un giovane, o per chi ha una famiglia da portare in vacanza, perché soggiornare con moglie, due figli, ed eventualmente nonni al seguito, in un villaggio turistico comporta una spesa non da poco.

Di contro, sul Gargano non nascono, perché purtroppo non nascono, ostelli, o se nascono sono bed and break-fast, che hanno i prezzi di alberghi, cioè una ricettività diffusa sul territorio, all'interno dei centri storici, che sia compatibile con il territorio e che sia economica non esiste.

Se ci togliete la possibilità, è provocatorio, di andare in un loft sul Gargano e poter stare in quattro sulla piazzola di 10 metri quadri, chiudiamo e non andiamo nemmeno più a fare le vacanze sul Gargano. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie ad Antonio Dembeck.

Volevo solo ricordare che la riconversione che è avvenuta sull'area Garganica da posti non stabili ad insediamenti fissi è avvenuta in base alla famigerata Legge 3, poi ritirata per vizi di legittimità.

Quindi, non è questa la fattispecie di cui discuteremo per il futuro, è chiaro che la riconversione avverrà secondo regole diverse da quelle di una legge poi ritirata per vizi di legittimità.

C'è sempre tutta la sintesi per Guglielmi, sentiamo il prossimo intervento, e poi noi dobbiamo

sciogliere questo nodo che ha sollevato Nicola Rosiello, cioè è possibile fare pacchetti integrati per aggregare l'offerta primaria all'offerta secondaria, tra virgolette, oppure dobbiamo arrenderci all'evidenza dei fatti, che dice che il Gargano è sempre la realtà dominante e noi che viviamo nelle aree interne dobbiamo trovare altri spazi che non fruiscono della scia del motore principale?

FABIO PRENCIPE - CONFCOMMERCIO:

Cercherò di essere estremamente breve, per portare più che considerazioni alcune domande all'interno di questa discussione.

Visto che stiamo parlando di pianificazione in generale, credo che sia fondamentale porsi una domanda, cioè di quale tipo di turismo stiamo parlando, anche in relazione a quello che diceva lei, architetto.

È possibile fare pacchetti? Quale modello di sviluppo turistico stiamo pensando?

È possibile continuare a pensare al turismo, all'offerta turistica come un'offerta unica?

A mio modesto parere, su questo credo che molti operatori turistici siano d'accordo con me, probabilmente non è così, perché la concorrenza è tale che è impossibile competere, come territorio, su un mercato mondiale che ha delle specificità.

Allora, visto che siamo in fase di pianificazione, poniamoci il problema di quale modello turistico pensare, perché questo, ha ragione il rappresentante della CGIL, ma anche tanti altri interventi che sono stati fatti, diventa strategico anche rispetto al sistema di reti infrastrutturali.

Faccio un esempio banale: il PIS, come diceva giustamente il responsabile del Parco, sta immaginando una ristrutturazione dei sentieri per fare trekking, operazioni di questo genere, ci sono le ippovie sul Sub-Appennino, stiamo immaginando una mobilità turistica lenta, ma possiamo permetterci uno sviluppo turistico con una mobilità turistica lenta se non abbiamo infrastrutture veloci che ci permettano di raggiungere il luogo del turismo?

La questione turismo, immaginiamo di destagionalizzare: non possiamo destagionalizzare pensando di portare a novembre per 15 giorni i turisti!

Credo che Nicola Rosiello non si auguri tanto, probabilmente si augura che nella sua bella struttura per un fine settimana lungo possa venire qualcuno, ma se deve venire qualcuno da Milano invece che da Londra o da qualche altra parte, deve arrivare velocemente, e poi forse possiamo fargli fare il giro a cavallo o fargli fare trekking.

Questo è fondamentale, capiamo che tipo di turismo fare.

Io nel documento ho visto che si parlava anche di altre zone di cui non abbiamo parlato, Gargano sud, Gargano nord: di quelle zone cosa ne facciamo?

Lo sviluppo in determinate zone anche sul Gargano c'è stato, forse sarà stato non controllato però è uno sviluppo che probabilmente ha risposto ad una domanda.

Ora, quelle strutture le abbiamo, quello sviluppo c'è stato, ora dovremmo cercare di rispondere alle domande, che non sono più quelle di venti anni fa per il turismo.

Mi limito a questo data l'ora. Grazie.

DANTE DE LALLO:

Sono Dante De Lallo, Coordinatore Tecnico del Terzo Polo del PIS Barocco Pugliese, ovvero quello di San Severo e Alto Tavoliere.

Io prendo spunto un po' dalla domanda che ha fatto Stefano Biscotti, ovvero: dobbiamo immaginare un'offerta che si chiude praticamente al territorio del Gargano, dove le aree esterne sono quelle della costa, le aree interne sono quelle di San Marco, San Giovanni, Vico, e non esiste più il resto della Provincia di Foggia, oppure possiamo ipotizzare che ci possa essere un'organizzazione dell'offerta locale che si basi anche su una valorizzazione generale di tutto il territorio provinciale, che, a mio modesto avviso, può avere anche delle potenzialità?

Questo perché io credo che la maggior parte delle fortune di altri territori, in Italia e in Europa, più che su un'eredità storica lasciata ai territori in termini di patrimonio culturale, rurale, paesaggistico e naturalistico, sia data un po' dalla creatività di chi va a lavorare per mettere sul mercato

un'offerta.

Pensiamo, per esempio, anche al territorio di Rimini, della costiera romagnola, alla quale, per altro, penso che il Gargano abbia nulla da invidiare, ma lì è un esempio di come la creatività si sia mossa in una certa dimensione, stimolando la domanda e creando anche i trend annuali.

Io sono d'accordo con quello che diceva il rappresentante della Confcommercio, cioè il fatto che è necessario prima definire l'offerta, in questo caso sarebbe utile parlare di offerte collegate a certi trend, collegate anche a certi target, collegate a certe esigenze che il turismo nazionale ed internazionale in un certo senso esprime.

Esiste il turismo balneare, esiste quello rurale, esiste quello culturale, esiste il turismo naturalistico, e ci sono delle volte in cui è possibile unire in modo integrato queste offerte e altre volte dove, invece, si può utilizzare anche un calendario annuale, dove però possono anche entrare non solo dei territori che hanno già un'offerta consolidata ma anche altri territori che sperimentano per la prima volta un sistema di offerta locale.

Perché dico questo? Perché evidentemente io penso, e vado alla conclusione, che ci si è concentrati molto stamattina sulla problematica Gargano, io ho avuto questa impressione, e per altro è anche naturale perché il Gargano è un punto di forza non solo della Provincia ma comunque dell'offerta regionale.

Però io riprendo un attimo anche la riflessione che ho fatto all'altro forum, quello sui tratturi e sui percorsi rurali: c'è in atto una discussione, a livello regionale, che si collega alla pianificazione 2007/2013 sui sistemi turistici locali.

Ora, se noi ipotizziamo che i sistemi turistici locali siano solo già quelli consolidati, Gargano, sud Salento, Valle d'Itria, allora magari questo forum può anche essere limitato ad un faccia a faccia con gli operatori del Gargano, o con chi rappresenta gli interessi del Gargano, ma se noi pensiamo, invece, che esiste un intero sistema regionale che ha le potenzialità per offrire in modo creativo una serie di servizi valorizzabili da un punto di vista turistico e culturale, allora evidentemente la riflessione deve spostarsi anche un po' geograficamente su quello che potrebbe essere il potenziale delle aree interne, non considerandole solo come quelle aree interne del Gargano, ma anche come aree interne del Tavoliere delle Puglie e del Sub-Appennino.

Io sono d'accordo che, al di là del fatto che le infrastrutture servono come sistema di accessibilità per i cittadini, le altre infrastrutture, quelle a sostegno dell'offerta turistica, vanno individuate dopo che abbiamo definito l'offerta, questo è importante: ora, senza nulla togliere all'oggettività che ha la necessità di avere un Aeroporto funzionante nella Provincia di Foggia, però il ruolo dei porti, il ruolo di altre forme di infrastrutture, come lo studiamo se prima non andiamo a definire l'offerta?

Allora io penso, ecco l'invito finale che faccio, che il PIS oggi, con i suoi punti di forza, ma anche con i suoi moltissimi punti di debolezza, abbia comunque tracciato una strada, che è quella di individuare un'offerta in Provincia di Foggia che è quella del Gargano, che è il punto di forza, ma anche di nuovi itinerari sperimentali, come il Barocco Pugliese per San Severo e alcune aree dell'Alto Tavoliere, e quello che riguarda il Normanno-Svevo-Angioino per alcune aree come Lucera, Foggia, Cerignola, Apricena e Torremaggiore.

Io penso che si debba creare un coordinamento tra i tre PIS importanti della Provincia di Foggia proprio per definire le offerte che vengono attivate sul territorio e quelli che possono essere i punti di connessione, senza necessariamente arrivare, perché quello è un percorso difficile, a dei pacchetti unitari.

Però è anche vero che probabilmente in inverno, quando parliamo appunto di stagionalizzazione, è più facile che ci possano essere turisti attratti da una serie di iniziative fatte nell'entroterra, parlo del Tavoliere, di cui potrebbe anche guadagnarci lo stesso Gargano, che non il contrario, probabilmente, ossia portare a novembre o a dicembre dei turisti sulla costa.

Quindi, la riflessione che io pongo è questa: lavoriamo perché anche l'entroterra, secondo me, sulla base di un'offerta creativa può valorizzare i beni culturali, che comunque esistono, sono riconosciuti a livello nazionale ed internazionale, ma sono poco valorizzati proprio perché non c'è stata fino ad ora un'offerta che è riuscita comunque a porli sul mercato del turismo.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Abbiamo dimenticato di citare anche un aspetto che non mi pare sia secondario, perché chi è responsabile di queste strutture ci crede molto, ed è il turismo termale, di cui abbiamo due punti di riferimento importanti nella nostra provincia.

Dante, tu sai quanto io creda nel coordinamento, nella connessione tra attività: si è parlato di Gargano perché il Gargano ha parlato di se stesso, il Sub-Appennino deve parlare di se stesso.

Quindi, non c'è una volontà di spingere, anzi, se devo dire la verità, chissà che non sia proprio una scommessa quella di sognare un sistema turistico locale non già configurato, come si ipotizza, e ristretto alla sola area garganica, ma immaginare che si possa costituire, perché tanto si costituiranno, un sistema turistico locale che aggregi le aree forti e le aree deboli, tra virgolette lo dico, perché la debolezza in questo caso è diventata una risorsa, cioè il mancato sviluppo ha significato protezione, tutela, non antropizzazione selvaggia, conservazione, quindi la debolezza come risorsa.

Ma immaginare che si possa fare questo quando io vengo, forse insieme a te, da un incontro dove avevamo immaginato che i sei progetti di pianificazione strategica presentati alla Regione diventassero uno solo, per fare alla Regione una proposta unitaria, e ha trovato il consenso immediato dell'area garganica ad aggregarsi agli altri progetti del Tavoliere e del Subappennino e purtroppo ha trovato proprio il Subappennino come elemento di autotutela, perché ha pensato che aggregarsi alla parte forte poteva significare perdere di capacità progettuale, cosa che io ritengo non sia vera perché l'aggregazione è quella che poi fa la forza di tutti.

Paradossalmente, quindi, è stato proprio il Sub-Appennino a mancare un appuntamento importante, e chissà che nel futuro, invece, ci sia un ripensamento e che costruire questo sistema turistico locale integrato, e per integrazione intendo l'area con grandissime capacità e quella con grandissime potenzialità, possa diventare uno strumento d'azione importante.

Io adesso chiederei al nostro amico di fare l'intervento che deve fare, poi la sintesi a Guglielmi, e al prof. Dal Sasso di chiudere i lavori con due pensieri.

NICOLA ABBADANTUONO:

La mia società opera sul Gargano, sono un garganico di Vieste anch'io, quindi non posso fare a meno di richiamare quella che è stata la storia e lo sviluppo del Gargano, solo per avere, poi, un elemento che ci possa unire in questa discussione.

È chiaro che oggi il turismo del Gargano, le strutture turistiche, hanno avuto la parte del leone, perché è la parte trainante ancora, ed è uno sviluppo turistico, quello che si è avuto sul Gargano, non pianificato.

Noi conosciamo bene la storia, quindi siamo partiti con lo spontaneismo e siamo arrivati alle ristrutturazioni con delle leggi non specifiche ma per interpretazioni bonarie.

Questa sicuramente non è una responsabilità degli operatori locali ma è una responsabilità della politica in generale, perché non ha saputo dare quegli strumenti di pianificazione territoriale capaci poi di evitare eventualmente alcune situazioni di eccessivo degrado.

Io sono contento che si discuta a livello provinciale di un Piano di Coordinamento, perché quello che è successo sul Gargano, con sviluppo locale di operatori spontanei spesso in conflittualità con operatori di Comuni diversi dello stesso Gargano, ha avuto delle ripercussioni gravissime sullo sviluppo del Gargano stesso, perché oggi cosa possiamo osservare?

Già nella riunione dell'altro giorno abbiamo visto come dato importante il fatto che sul Gargano la superficie boscata è aumentata dagli anni '60 fino ad oggi.

Questo per qualcuno può essere anche un fatto piacevole e favorevole, ma in realtà denota come ci sia un progressivo abbandono delle aree interne del Gargano, dove abbiamo uno sviluppo costiero che conosciamo bene, ma aree interne che sono in totale sottosviluppo e abbandono.

Perché questo Piano di Coordinamento è importante?

Perché oggi non bisogna più pensare e ragionare per settori, per territori, ma bisogna pensare ad uno sviluppo integrato del territorio, e possibilmente dell'intera provincia, perché noi, come

azione del GAL per i fondi che possiamo utilizzare del LEADER, stiamo proprio orientando verso uno sviluppo di queste aree interne, perché i pacchetti turistici che riguarderanno queste aree interne si potranno fare e si potranno realizzare come offerta se anche l'area interna ha qualcosa da poter mostrare, o comunque degli itinerari che possano interessare il turista stesso.

Non sono d'accordo con qualcuno che dice che chi viene al mare per una settimana non è interessato alle aree interne: il turismo è totalmente cambiato, perché ormai il mare bello, con le spiagge belle, è raggiungibile facilmente, con i viaggi low cost, in tante località, oggi quello che può attrarre in un territorio è avere il mare bello sicuramente, ma avere situazioni da promuovere sul piano della cultura, dell'artigianato, dei prodotti tipici, della tradizione e le culture del territorio stesso.

Solo presentandoci con un pacchetto così organico noi possiamo avere un rilancio, un futuro del territorio.

Non tocco la questione infrastrutturale, l'avete toccata tutti ed è essenziale, è essenziale proprio nel senso che senza quelle strutture tutti i ragionamenti che possiamo fare trovano un limite invalicabile.

Quindi, anche il fatto stesso che il territorio provinciale non è riuscito pienamente ad utilizzare la fascia costiera, turistica, come vetrina per la promozione di tutto l'agroalimentare della nostra provincia, del settore agro-alimentare, perché nei nostri alberghi, ristoranti, spesso più facilmente troviamo prodotti portati dalla MARR, che provengono da altre regioni, e non troviamo prodotti locali, e non li troviamo perché c'è uno scollamento.

Ecco il discorso di uno sviluppo integrato territoriale!

È vero, probabilmente saranno delle chiacchiere se a queste poi non seguiranno dei fatti, degli impegni economici su questa strada, però già il fatto di discutere e incominciare a maturare l'idea che ci dobbiamo mettere tutti insieme, che dobbiamo promuovere il territorio nei vari settori, quello turistico come quello agro-alimentare, l'artigianato, l'ambiente, il turismo religioso, abbiamo queste risorse che hanno bisogno di essere messe insieme, di essere promosse insieme, di presentarci come territorio, e allora in questo discorso sicuramente troveremo possibilità di far conoscere le nostre aree interne, ma interne facendo sviluppare il nostro Gargano interno ma anche la pianura, il Tavoliere, il Subappennino, perché il turista non va sul Subappennino perché sente una parola, sente un territorio, va se ci sono delle proposte, se vengono proposte delle cose interessanti da visitare, che possono essere siti archeologici, paesaggi, itinerari gastronomici, prodotti tipici.

Questo è il mio contributo. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Significativo questo intervento, che sta a testimoniare quanto i garganici non siano chiusi in se stessi ma siano aperti assolutamente all'integrazione.

ANGELO RAFFAELE GUGLIELMI:

Qui bisognerebbe organizzare un'altra riunione, perché gli argomenti sono notevoli.

Io voglio ringraziare, contrariamente all'opinione di qualcun altro, il Direttore Commerciale della SEAP per questi collegamenti in pulman, gratuiti suppongo, dall'Aeroporto di Bari verso il Gargano, perché io dico che tutto quello che muove il prodotto turistico per me è benvenuto.

Poi esprimo un'opinione personale: suppongo questi collegamenti in appoggio ai collegamenti low cost che avete su Bari.

Ora, non è sempre vero che coloro che utilizzano low cost siano clientela a basso potere d'acquisto, io li definisco a bassa mentalità di risparmio, al limite.

Ora, se ho ben capito, il collegamento deve essere quadrisettimanale, ma se potete farlo giornaliero noi vi saremmo grati come operatori, perché potremmo promuovere ulteriormente il territorio del Gargano, ma penso anche verso il Salento ci sarà identico collegamento, anche se hanno meno problematiche di noi perché hanno l'aeroporto di Brindisi.

Molti hanno fatto cenno al turismo....: noi non abbiamo mai parlato di turismo, noi operatori abbiamo sempre parlato di turismi.

Ne ha citati parecchi il rappresentante di San Severo, ne ha dimenticato qualcuno importante, il turismo termale, che è stato richiamato, il turismo congressuale, il turismo della terza età, che sta

diventando il segmento di utenza piu' appetibile per noi ed e' quello che potrebbe risolvere anche, non so chi ha detto 15 giorni nell'albergo dell'amico Rosiello, potrebbe risolvere anche quello, perche' sono soggiorni mediamente di due settimane in determinati periodi, il turismo gastronomico, al Segretario della CGIL, e oggi riusciamo a concretizzare, dando a dieci i gruppi con interessi diversi da quello che puo' essere il turismo balneare, perche' i gruppi di solito vengono in bassa e media stagione, ben 5 sono interessati ad itinerari gastronomici.

Abbiamo tentato, e qui mi fa piacere l'accento del Presidente del GAL, di abbinare fiere turistiche a fiere agroalimentari: abbiamo invitato diversi operatori, cito la piu' nota, la BIT, ad occupare spazi all'interno dei nostri stands, e qui sto parlando da ASTOI, l'amico del COTUP l'ha ricordato, io sono Vice Presidente Nazionale dell'ASTOI, con delega all'incoming, per cui seguo determinati settori.

Poi, professore, ci dobbiamo mettere un po' d'accordo sui dati statistici, perche' sono fortemente contrastanti, ma li accenno dopo e preannuncio che diciamo entrambi la verita', poi le spieghero' il perche'.

E allora, salvo un operatore di Ascoli Satriano, che ha partecipato nello stand ASTOI distribuendo gratuitamente prodotti eno-agro-alimentari, con grande successo, perche' poi nei nostri stands, come tu ben sai, arriva una massa di operatori turistici, di albergatori, assaggiano e poi fanno ordinativi, perche' e' vero quando si dice che in molte strutture ricettive, della Puglia dico io, non del Gargano, troviamo dal verdicchio, che sara' anche un ottimo vino, ma ne abbiamo di ottimi anche noi, a prodotti caseari, e cosi' via.

Per cui su questo bisogna, io dico fare sistema.

So che e' un termine abusato, eccessivamente abusato, ma io guardo con grande rispetto a quanto ha fatto la provincia di Lecce coordinando i vari enti, addirittura coordinando le varie Province, perche' credo che sia Lecce e Taranto, pero' c'e' un coinvolgimento degli enti, Camera di Commercio, Amministrazione Provinciale, Comune, l'APT, fin quando ci sara', se verra' confermata, e cosi' via, e li, vedete, si comincia a creare sistema.

Noi siamo, altro brutto termine, scollati, ognuno va per la sua strada, mentre abbiamo delle potenzialita' enormi.

Noi non dobbiamo inventare niente, prendiamo esempio dall'Emilia Romagna, che qualcuno ha citato: ebbene, li' c'e' tutta una promozione dei vari territori, ben mirata, e poi c'e' il famoso turista balneare, perche' questi sono i segmenti di utenti, che ovviamente poi fanno le escursioni all'interno.

Ha fatto una domanda, "quale turismo", l'amico di Confcommercio, poi molti non si chiedono cosa vuole oggi il cliente, mi pare abbia fatto un accenno lei.

Il turista e' cambiato, siamo passati dal famoso viaggiatore degli anni '60 al turismo di massa, con gli aerei a grande capacita', con le offerte dei grandi tour operators, che voi conoscete sicuramente, che pero' ha pianificato verso il basso il turista.

Oggi c'e' un nuovo tipo di turista, che vuole conoscere, vuole spendere in maniera adeguata, non vuole essere avulso dal territorio, vuole conoscere tutto. Quella è cultura.

Noi siamo tornati, ringraziando Dio, con numeri molto piu' ampi, al famoso viaggiatore degli anni '60, che io per la mia eta' ricordo, ma qualcuno di voi forse no.

Non faccio alcun accenno sull'Aeroporto, devo essere sincero, perche' e' un problema che mi ha passato mio padre, e' un problema che ho passato a mio figlio, e' un problema che vorrei vedere risolto prima che mio nipote, che ha attualmente due anni, arrivi a condurre l'azienda, sempre che sopravviviamo, perche' la pista trasversale, Direttore, quanti anni e quanti soldi?

Devo dire a mio nipote di due anni di passare il problema a suo figlio, quando l'avra'.

Forse la possibilita' di servirci, per gli aerei a grande capacita' che non possono atterrare sulla pista del Gino Lisa, dove i numeri ballano non so bene se di 1.400 o 1.600, comunque ci taglia la possibilita' di aeromobili tipo Boeing 737, Airbus 320 non ne parliamo nemmeno.

Io capisco che il Gino Lisa debba vivere, pero' neanche ci possiamo precludere determinate possibilita'.

Per cui, se c'e' questa possibilita', che, voglio ricordare a chi non lo sa, c'era addirittura nel 1970, l'amico Giuliani, che e' molto piu' giovane di me, forse non sa perche' noi ci troviamo oggi il Gino

Lisa.

Mi riferisco agli anni della presidenza alla Camera di Commercio di Cavalli e agli anni di un grande Segretario Generale che si chiamava Andreatta, che voi sicuramente non avete conosciuto.

Il progetto originario, prima che l'ATI cominciasse ad operare sull'Aeroporto Gino Lisa, era di utilizzare i famosi fondi reperiti attraverso la doppia tassazione dei commercianti foggiani, cioè quell'aerostazione e' nostra, e' di tutti noi, ci siamo tassati due volte con le tasse camerali e si e' costituito questo fondo, all'epoca, di un miliardo e mezzo, che era sufficiente.

Quei soldi servivano a costruire un'aerostazione sull'Aeroporto Amendola, ovviamente laterale, c'era l'accordo, malgrado fossero tempi diversi, di guerra fredda, e quindi di grande importanza strategica dell'Aeroporto di Amendola nei confronti degli amici albanesi che erano di fronte, ma tutto e' saltato perche' venne all'orecchio del Presidente Cavalli una voce, secondo me fondata, che le forze politiche spingevano l'attivazione dell'Aeroporto Amendola perche' la zona del Gino Lisa doveva essere sdemanializzata e utilizzata per attivita' edilizia.

Il Presidente Cavalli, questa e' storia, che era la persona piu' onesta che io abbia conosciuto, disse "da domani cominciano i lavori sul Gino Lisa".

Quindi, non era quello il progetto originario.

Se oggi si puo' arrivare ad una soluzione di attivita' di voli civili con aeromobili compatibili sul Gino Lisa, che deve sopravvivere, io ho apprezzato il suo spirito, anche le sue iniziative, ma andiamo su Amendola per i voli charter, io credo che

Poi bisogna vedere se questa attivita' di voli charter serve di supporto ad un turismo religioso che, a parer mio, non e' a grande potere d'acquisto e possa servire ad un incremento del turismo sul Gargano, atteso che sul Gargano non ci sono tipologie specifiche per turismo di massa, cosiddetto.

A San Giovanni Rotondo credo che il problema sia noto a tutti: c'e' un problema di eccesso di offerta, perche' siamo passati dai 39/40 alberghi del 2000 ai 130/132 di oggi, c'e' un calo sicuramente delle presenze su San Giovanni Rotondo, e lo dico perche' li' c'e' un dato statistico preciso, cioè i Frati Cappuccini, i quali mi riferiscono a fine anno il consumo delle ostie, e' un dato scientifico, decremento del 20% di consumo di ostie che costituisce un decremento del 20% dei turisti.

I dati aggiornati sono riferiti al 2004 rispetto all'anno precedente, ma il problema serio, a parer mio, e qui esprimo un'opinione personale, è che purtroppo, dico io, la santificazione di Padre Pio e' stata considerata da molti come punto di arrivo e non di partenza.

Ma qui alzo le mani perche' sono meccanismi che scattano, non voglio entrare nel merito.

Purtroppo io ho perso i suoi dati, sulle presenze credo che fossero, per cui io le riferisco i dati ASTOI, dove noi abbiamo un centro studi all'interno, c'e' una societa' di ricerca, la GEFCAP, tedesca, che ci fa tutta una serie di ricerche.

E allora i dati riferiti ai flussi, chiaramente io riesco ad estrapolare quelli pugliesi, noi li abbiamo a livello nazionale ma poi c'e' un'aggregazione di dati dei vari tour operators e si riescono ad estrapolare i dati, mi riferisco al 2004/2005, noi abbiamo avuto nel 2004 in Puglia un decremento del 7%-8%, parlo di flussi italiani, attenzione, perche' il mercato di riferimento tedesco e' stato una mazzata tremenda.

Siamo arrivati, tra i due anni, ad una flessione di oltre il 30%, mercato pugliese, incrementato da altri mercati che si affacciano oggi sul territorio pugliese, tipo quello svedese, qualche giapponese s'incomincia a vedere, ma ovviamente quando vengono meno grossi numeri come quelli tedeschi non e' che si possano fare miracoli.

La stessa flessione c'e' stata nel 2005, grosso modo intorno al 5%, 6%, parlo sempre di flussi riferiti agli italiani.

Qui, invece, abbiamo dati da parte degli Enti preposti, mi riferisco ad APT, che raccoglie tutti i dati, qualcuno ha parlato di un ritardo, ma e' chiaro, c'e' necessariamente un ritardo, dati che invece parlano di lievi incrementi.

Forse risultava anche a lei? Perfetto.

Allora, se vuole, io le esprimo la mia idea personale: qui secondo me abbiamo ragione entrambi, entrambi diciamo la verita', perche', le faccio un esempio, non posso scendere nel particolare, se una struttura ricettiva totalizza 30.000 presenze realmente e ne denuncia 25.000, se l'anno successivo i

famosi 30.000 diventano 28.000 lui non dira' mai che i 25.000 sono diventati 23.000, altrimenti gli scatta l'accertamento, e allora dira' che sono 26.000. E qui mi fermo.

Io credo di aver risposto a tutto.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Abbiamo avuto anche un accenno sulle acrobazie fiscali che fanno gli operatori turistici.

Prima di passare la parola al professore, che veramente deve dirne solo due, mi sentirei di direi che, primo, sarebbe il caso che un nucleo piu' ristretto tecnico approfondisse la questione dell'Aeroporto.

Ci piacerebbe conoscere piu' a fondo le questioni legate alla fruibilita', non all'agibilita' ma alle potenzialita' del Gino Lisa, quindi probabilmente vi chiederemo ad un confronto piu' chiuso, e poi io vorrei immaginare che a quell'idea di osservatorio che abbiamo prospettato prima si affiancasse quello della sopravvivenza di questo tavolo.

Cioe', parlare di turismo tra operatori e rappresentanti della struttura sociale, socio-economica della Provincia, aggregare tutti questi portatori di interessi e' fondamentale per costruire un progetto condiviso e strategico che abbia una valenza importante.

Io penso di potermi impegnare a dire questo, cioe' noi ci rivedremo per seguire l'andamento e il corso dell'attivita' che riguarda il progetto del settore turismo per la Provincia ed e' probabile che ci incontreremo per verificare se quello che stiamo immaginando adesso poi avra' un futuro e avra' efficacia quello che stiamo pensando adesso.

Intanto io vi ringrazio.

PROFESSOR DAL SASSO:

Questa discussione e' la conferma che la formazione di questi tavoli di lavoro e' estremamente utile, perche' si comprendono tante cose che a volte possono anche sfuggire, e quindi complimenti all'architetto Biscotti per questa sua personale iniziativa, perche' e' sua, anche se poi condivisa dall'apparato amministrativo e Politico.

Io rubo proprio tre minuti.

Innanzitutto stamattina, e molti l'hanno gia' rilevato, c'e' stata un po' di confusione tra la provincia e il Gargano, ed era inevitabile, perche', come abbiamo detto, il Gargano e' tutto per quanto attiene il turismo, o quasi tutto, solo il 90% sono dislocati sul Gargano.

Quindi, ci sono due aree problema, invece: c'e' la provincia, il territorio provinciale, che comprende anche quelle famose Serracapriola e Chieuti, che spesso sfuggono all'attenzione perche' sono estranee sia alle Comunita' Montane che al Tavoliere, e poi c'e' un'altra riflessione, che prima ho dimenticato di dire, la riflessione sulla circostanza che su 100 chilometri di costa ci sono 100.000 posti, dichiarati anche qui, cioe' rilevati.

Questo e' un fatto importante, significa dire che siamo verso la saturazione, e che quindi se noi vogliamo pensare veramente ad un turismo garganico dobbiamo pensare un po' a tutte le cose che sono state dette questa mattina, cioe' dobbiamo pensare ai sentieri, al parco, dobbiamo pensare all'agricoltura, ai prodotti agricoli.

Non c'e' un albergo del Gargano che venda le arance che si producono a Rodi, non c'e' l'olio, diffuso dappertutto, lasciamo perdere il vino, perche' non c'e' vino molto buono, mancano, cioe', questi prodotti locali commercializzati in quella famosa fascia di un chilometro, dico molto un chilometro, per 200 chilometri di costa.

Il vero problema, quindi, e' quello.

Come diceva l'architetto Biscotti, il Subappennino, per la strana storia che ha subito, ha trasformato la sua debolezza, l'isolamento, in risorsa.

In un lavoro che facemmo tempo fa dicemmo proprio questo, che l'isolamento del Subappennino poteva essere giocato come un fatto di forza, perche' in questo mondo moderno, pieno di stress, trovare un posto molto defilato effettivamente da tutto forse potrebbe essere una forza, un elemento di forza appunto.

Per quanto riguarda il Gargano, ma tutta la provincia, secondo me dobbiamo tornare ai viaggiatori,

non degli anni 60, del 1960, ma quelli un po' precedenti.

Cosa trovavano i vecchi viaggiatori del '600, del '700, dell'800, quando venivano in Italia e passavano per la Toscana o passavano anche per il Gargano, in Puglia, in Campania?

Osservavano delle cose e riuscivano a trovare una qualita' diffusa lungo il territorio che ancora oggi riscontriamo in certe regioni, le solite, Toscana, Umbria.

Noi non vogliamo rassomigliare a quelle, pero' dobbiamo capire qual e' il nostro iconema, la nostra personalita' garganica (io sono anche garganico), e forse anche quella provinciale, della quale mi sto appropriando sempre di piu' partecipando alle vicende della provincia di Foggia.

Ossia dobbiamo riuscire a far vedere al turista, e in questo credo che Guglielmi, che ho avuto il piacere di conoscere oggi, evidentemente lo si potrebbe entusiasmare facendogli conoscere i tratturi, le case sparse del Gargano, facendogli conoscere i sentieri.

Per fare questo, pero', l'operatore turistico deve cercare di dare di piu', non deve dare solo posti letto, deve dare qualcosa che poi possa far sì che la sua struttura, il suo contesto, etc., sia coerente con questa qualita' diffusa, che dobbiamo trovare, dobbiamo cercare, stiamo ricercando.

E' questo il vero problema, e' questo quello che manca!

INTERVENTO FUORI MICROFONO

PROFESSOR DAL SASSO:

Poi naturalmente con i sistemi turistici integrati probabilmente si correlano le questioni, pero' effettivamente il Gargano, quindi anche la provincia di Foggia, per un certo verso, ma soprattutto il Gargano, sta giocando delle carte molto pericolose, perche' oggi ci troviamo di fronte ad una scelta.

Il rappresentante del Parco diceva giustamente "cerchiamo di valorizzare queste risorse endogene, di fare qualcosa di positivo", io dico, "benissimo, cerchiamo di farlo bene soprattutto", soprattutto questa qualita' diffusa anche nei 450 chilometri di sentieri, che mi preoccupano nella qualita' dell'intervento, senza, per carita', riferimenti specifici, però preoccuparsi da li'.

Ma anche il campeggio che si trasforma deve migliorare, deve capire che deve fare delle cose belle, coerenti con il Gargano.

Naturalmente non ci sono strutture che possano ospitare 1.000, 1.500, 2.000 persone sul Gargano, singolarmente.

E quindi di qui torno all'Aeroporto, Aeroporto che evidentemente non trova d'accordo un po' tutti, per un semplice motivo, perchè un problema e' la provincia di Foggia, che ha bisogno di un Aeroporto, vuoi per l'industria, vuoi per i collegamenti, per la mobilita', non ci sono dubbi, vuoi per i viestani, i peschiciani, che io conosco benissimo e che hanno bisogno anche loro di arrivare presto a Foggia, non possono metterci 2 ore per arrivare a Foggia.

Hanno ragione, sulla viabilita' hanno ragione residenti e territorio provinciale, pero' che il turismo venga favorito dall'arrivo dei charter io mi preoccupo di questo fatto, terribilmente, perche' incrementiamo, incrementiamo, incrementiamo e non facciamo altro, perdonatemi, ma siccome Rosiello ha fatto riferimento a questo fatto, che indebitare le persone così, e poi succede come a San Giovanni Rotondo, diciamolo, cioe' 170 alberghi costruiti in 4 anni e oggi si trovano la meta' a non poter piu' campare perche' non hanno i soldi per pagare il mutuo.

Questo l'ha accennato prima, credo, l'operatore turistico.

INTERVENTO FUORI MICROFONO

PROFESSOR DAL SASSO:

A maggior ragione non possiamo continuare ad andare con l'emergenza.

Adesso, e mi riferisco ai viestani, che sono i piu' maturi da un punto di vista turistico, senza nulla togliere ai peschiciani e agli altri, adesso e' il momento di riflettere, i giovani devono riflettere maggiormente su questa necessita' di qualita', perche', come diceva, e lui ha il vero polso della situazione, qui la gente quando viene sul Gargano vuole trovare di piu', il mare oramai non gli

interessa piu'.

Mi fanno piacere tutte le indagini condotte, però io sono anche un fruitore del mare, conosco il mare del Gargano, lo conosco da 30 anni, e lo conosco anche oggi, quindi mi fa piacere che i risultati siano positivi, però lo conosco.

Quello che intendo dire e' che la qualita' di tutto quello che viene fatto sul Gargano e nella provincia di Foggia, ma soprattutto sul Gargano, deve essere controllata continuamente da tutti noi.

Che si faccia una struttura brutta in una bella baia del Gargano fa male a tutti, e quindi il turista quando arriva, lo dico a Lemme, che prima aveva citato questo fatto, non e' vero, come diceva Guglielmi, il turista ha desiderio, vuole essere portato per mano, sta cambiando, ci vuole uno psicologo di massa, forse, un sociologo, ma effettivamente e' cambiata la figura del turista.

Oggi quando si va a parlare con le agenzie vogliono trovare, vogliono vedere, hanno piacere a gustare i cibi locali, hanno piacere di conoscere tutto il territorio.

Allora, personalmente io ritengo attenzione a fare ancora incrementare, incrementare, incrementare, non si puo' piu' incrementare, cerchiamo di recuperare quello che c'e', delle belle strutture nostre che sono abbandonate, cerchiamo di collegare, fino a che e' possibile, perche' questi percorsi virtuosi bisogna volerli.

Se l'albergo di Vieste offre un giorno la visita ad Alberona o ad Orsara o a Pietra Monte Corvino, a Celenza Valfortore, fa conoscere il castello di Dragonara, si riesce a creare un circuito veramente virtuoso, che non toglie spesa ma e' un valore aggiunto.

E poi ci vuole una qualita' diffusa: dobbiamo incominciare ad elevare la nostra cultura, dobbiamo riuscire a capire che il turista non viene qui casualmente, e dobbiamo essere noi a porgergli un territorio in cui si legge l'identita' garganica, che poi appartiene anche all'identita' dauna, per pochi versi ma ci appartiene. Grazie.

PROVINCIA DI FOGGIA

Servizio Pianificazione territoriale

Prot. 17477

data_11.04.2006

Spett.

**Oggetto: Seconda fase redazione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Programma attività di consultazione attori locali esperti.
CONVOCAZIONE Tavolo di pianificazione.**

Considerato che:

- Questa Amministrazione ha avviato le procedure per la elaborazione dello schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la Provincia intende attribuire elevato valore alla partecipazione allargata, quale strumento per la formazione di scelte pianificatorie il più possibile condivise;

Viste le direttive del Presidente della Provincia dr. Carmine Stallone e dell'Assessore alla pianificazione territoriale dott. Antonello Summa in ordine alla istituzione di tavoli di ascolto esperti;

La S.V è invitata a partecipare ai Tavoli di pianificazione dal tema:

“Mobilità-SubAppennino: migliorare i collegamenti per la scuola, la sanità e le attività produttive.”

Mercoledì 19 aprile – ore 9,30

Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia

Consulente di settore : Stefano Ciurnelli

Dirigente Interno: Stefano Biscotti, Franco Castello, Luigi Cicchetti

Assessori di riferimento: Antonello Summa

Presidente Commissione Consiliare: Nicola Pinto (Trasporti) - Giuseppe Paglialonga (LLPP)

“Sistema insediativi: Il PTCP e i PUG nella nuova politica di pianificazione regionale”

Giovedì 20 aprile – ore 9,30

Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia

*Interviene l'arch. Piero Cavalcoli, dirigente Urbanistica, Regione Puglia su:
decentramento e semplificazione delle procedure urbanistico/territoriali.*

Consulente di settore : Dal Sasso, Russo, Baioni

Dirigente Interno: Biscotti

Assessori di riferimento: Summa

Presidente Commissione Consiliare: Antonio Rolla (*Attività Produttive, Servizi*)

Si allegano schede sintetiche degli argomenti in discussione.

IL DIRIGENTE
Arch. Stefano Biscotti

La Bozza di PTCP, concepita come documento aperto, capace di avviare un ampio confronto con il territorio, propone per il futuro sei visioni strategiche : 1. Costruire una Rete Ecologia; 2. Ripensare il Territorio Aperto; 3. Valorizzare il Patrimonio Culturale; 4. Integrare i Centri Minori; 5. Guardare oltre la Pentapoli; 6. Aprire all'Esterno.

Tali visioni rappresentano ciascuna un obiettivo prioritario nelle linee di sviluppo del territorio, e ad essa sono associate, in forma piuttosto sintetica, regole da rispettare e azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il tavolo tematico in oggetto, discuterà le azioni pertinenti, attinte da ciascuna visione della Bozza del PTCP.

Tavolo 4 -2^ sessione- 19 aprile 2006 Ore 9:30

Mobilità-SubAppennino: *migliorare i collegamenti per la scuola, la sanità e le attività produttive.*

Consulente di settore : Stefano Ciurnelli

Dirigente Interno: Stefano Biscotti, Franco Castello, Luigi Cicchetti

Assessori di riferimento: Antonello Summa

Presidente Commissione Consiliare: Nicola Pinto (Trasporti) - Giuseppe Paglialonga (LLPP)

Partecipanti:

Rappresentanti Sindaci Subappennino SUD

Rappresentanti Sindaci Subappennino NORD

Comunità Montane del Subappennino

GAL: Meridaunia

Prospettive Subappennino

Osservatorio Ecologico Subappennino

Ordini Ingegneri e architetti

Operatori trasporto aereo (Alidaunia)

Aziende trasporto (COTRAP, Ferrovia del Gargano, Trenitalia, RFI)

ASL

WWF, Italia Nostra, Legambiente, LIPU, Assoconsumatori

Rappresentanti di portatori di handicap

Provveditorato agli Studi di Foggia

Regione Puglia -Procedimenti VIA

ANAS

Sindacati Confederati

PIT Sub Appennino

2. RIPENSARE AL TERRITORIO APERTO

Regole e azioni

2a.2b Applicazione corrente di specifiche procedure di progettazione e valutazione volte a garantire il corretto inserimento nel paesaggio delle infrastrutture stradali, ferroviarie e tecnologiche.

DA ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO:

“Strada Regionale S R n. 1

Provincia e Regione individuano un pacchetto di risorse per completare la viabilità di collegamento tra la A16 Casello Candela e la A 14 Casello Poggio Imperiale, tra la costa adriatica ed i sistemi locali gravitanti sull’asse tirrenico, nuova direttrice di penetrazione interregionale. Dovranno essere previste “bretelle” di collegamento ai centri montani per favorire l’ottimizzazione della suddetta viabilità.”

4. INTEGRARE I CENTRI MINORI

Regole e azioni

SUB 1. Realizzazione dell’itinerario pedeappenninico Candela - Bovino - Troia - Torremaggiore, realizzando le tratte successive come adeguamenti e rettifiche di tracciato di elementi della viabilità esistente (con una sezione di tipo C2), evitando la realizzazione di un percorso appetibile per il traffico di attraversamento proveniente dalla Basilicata e dalla Provincia di Benevento e diretto verso nord, in particolare per i mezzi pesanti.

SUB 2. Riorganizzazione del trasporto pubblico prevedendo:

- il *rendez-vous* con la rete ferroviaria e automobilistica principale
- sperimentazione di servizi non convenzionali (a chiamata)

SUB 3. Creazione di una rete di elisoccorso

SUB 4. Messa in sicurezza della viabilità minore.

5. OLTRE LA PENTAPOLI

12. Realizzare una rete portante su ferro a valenza provinciale

Note specifiche

La creazione di una rete portante su ferro a valenza provinciale per risultare efficiente oltre che efficace richiede una serie di condizioni al contorno perseguibili nel breve e nel medio-lungo periodo relativamente a ciascuna direttrice:

- *eliminazione della concorrenzialità ferro-gomma sulla direttrice;*
- *integrazione dei servizi complementari (rendez-vous in origine e destinazione con i servizi extraurbani e urbani di adduzione);*
- *integrazione tariffaria;*
- *riorganizzazione funzionale dei luoghi di interscambio;*
- *miglioramento dell’accessibilità e della distribuzione diretta del sistema ferroviario in corrispondenza dei centri urbani.*

La verifica è in via preliminare a livello istituzionale con la Regione Puglia, le comunità locali, gli enti e i soggetti coinvolti a vario titolo nel processo di riforma del comparto del trasporto pubblico locale.

Con l'Amministrazione Regionale, che mantiene la delega di gestione delle competenze in materia di trasporto ferroviario, va esplorata la possibilità di una gestione congiunta dell'affidamento del pacchetto di servizi ferroviari a carattere provinciale. Tali servizi sono di ricalzo a quelli del trasporto pubblico locale regionale su alcune linee ed esclusivi su altre (vedi Foggia - Manfredonia e Lucera - Foggia). L'attuazione della normativa europea in materia di separazione delle competenze di gestione e di esercizio delle infrastrutture da quelle di effettuazione dei servizi apre infatti interessanti scenari per la realizzazione del servizio con importanti risvolti anche sotto il profilo dell'innovazione tecnologica e di integrazione tra trasporti extraurbani e urbani. La questione di fondo riguarda la possibilità di mantenere in ambito strettamente provinciale le risorse che vengono trasferite sul ferro e quelle eventualmente risparmiate e che dunque è possibile reimpiegare per migliorare il livello di servizio della rete.

Con le Amministrazioni comunali dei centri principali e di quelle a maggiore frequentazione turistica sarà necessario attivare una serie di contatti per valutare provvedimenti quali:

- organizzazione dei punti di interscambio ferro-gomma;
- agevolazione della marcia degli autobus all'interno della rete stradale urbana (corsie riservate, priorità alle intersezioni)
- integrazione tariffaria tra trasporti urbani ed extraurbani;
- informazione all'utenza;
- reinternalizzazione dei costi del trasporto stradale attraverso interventi di riequilibrio modale (pagamento o regolamentazione della sosta nelle aree urbane o in aree pregiate).

Con le Amministrazioni comunali dei centri minori occorrerà individuare i meccanismi di partecipazione (Legge Quadro Sub-Appennino?) al sostegno del trasporto collettivo che possono riassumersi in:

- introduzione di servizi non convenzionali durante fasce orarie di morbida in aree a domanda debole (subappennino);
- partecipazione alla spesa ove si intenda mantenere, al di fuori dei servizi minimi, un livello di servizio più elevato nell'ottica di un rilancio del territorio e di un freno allo spopolamento.

Con enti e soggetti coinvolti a vario titolo occorrerà valutare le ripercussioni di questo disegno strategico:

- sul servizio reso agli utenti tenuto conto della percezione e delle aspirazioni della collettività;
- sulla salvaguardia dei diritti dei lavoratori del settore; rispetto ad obiettivi specifici (sostegno del turismo, tutela ambientale, perequazione dell'accessibilità).

MOBILITA' SUBAPPENNINO - 19 APRILE 2006.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

In attesa che rientri il Sindaco di Biccari vi do' il benvenuto.

Grazie per essere intervenuti a questo che e' il sesto incontro che facciamo in questo ciclo di incontri esperti, a cui non so se alcuni di voi hanno gia' partecipato.

Abbiamo trattato in precedenza temi che hanno riguardato anch'essi in modo particolare le aree del Subappennino, e mi riferisco in particolare al primo incontro che abbiamo avuto il 28 marzo, dove abbiamo parlato della messa in sicurezza del territorio, che, insieme al tema della mobilita', che trattiamo oggi, credo sia uno degli aspetti e dei temi su cui probabilmente si deve fondare tutta la strategia degli Enti Locali e della Regione per quanto riguarda l'area del Subappennino e dell'Appennino.

Vi abbiamo chiamati a questo incontro, che noi chiamiamo tavolo di pianificazione, ed e' un incontro ristretto, a differenza dei forum che abbiamo attivato nei mesi scorsi, perche' adesso siamo nella fase che prelude alla stesura definitiva del Piano Territoriale di Coordinamento, e prima di passare alla stesura definitiva del Piano Territoriale di Coordinamento, a partire dalla bozza, che e' stata presentata ormai parecchi mesi fa e che presumo molti di voi conoscano, che comunque e' stata consegnata a tutti i Sindaci della Provincia, prima di passare, dicevo, a questa fase di stesura definitiva del Piano Territoriale di Coordinamento, che poi e' il Piano Urbanistico d'Area Vasta della Provincia, e se immaginiamo imminenti ormai le deleghe agli Enti Locali che si profilano all'orizzonte, vista la nuova politica regionale, diventa il piano di riferimento determinante per definire le scelte che verranno effettuate a livello locale dai PUG Comunali.

Tra l'altro vi anticipo che, proprio per sviluppare meglio la conoscenza di questa nuova visione della politica urbanistica regionale, per domani e' previsto un ulteriore incontro, che parte dall'analisi del sistema insediativo ma in realta' verra' molto concentrato su questa nuova politica di delega di decentramento regionale, per cui abbiamo chiamato a partecipare all'incontro di domani il primo dirigente del Settore Urbanistico Regionale, l'architetto Pietro Cavalcoli, che e' il primo collaboratore dell'Assessore Barbanente.

Quindi, chi di voi ha la possibilita', mi rendo conto che voi avete miliardi di impegni, domani puo' essere un'ulteriore occasione per approfondire la conoscenza su quello che sara' lo sviluppo della politica di pianificazione locale, perche' si profilano all'orizzonte, come ho detto prima, deleghe importanti sia alla Provincia che ai Comuni, cioe' la Regione deleghera' sempre di piu' il potere gestionale per mantenere quella che e' la sua prerogativa, ossia solo il potere legislativo.

Quindi, insieme al decentramento avremo anche grosse responsabilita' di fare scelte giuste, condivise e coordinate.

In questo quadro si inserisce questa attivita' di ascolto esperto, perche' questo e' un tavolo di ascolto che viene riunito in una sala come questa ma in realta' non ci aspettiamo una partecipazione plenaria perche', come vi dicevo prima, abbiamo chiamato proprio i soggetti che piu' di altri hanno qualcosa da dire nel merito delle scelte che va a fare il Piano Territoriale di Coordinamento.

Noi abbiamo ritenuto che voi siate tra i soggetti che piu' conoscono la materia, e quindi da voi ci aspettiamo un contributo non solo virtuale ma un contributo che il nostro consulente di settore, l'ing. Stefano Ciurnelli, terra' in conto debito per procedere poi alla stesura definitiva della visione complessiva del sistema della mobilita' nel quadro del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Questa e' la premessa.

Vi informo semplicemente che della seduta di oggi, come delle altre, viene redatto un verbale letterale, c'e' una signorina sopra che provvede a questo compito, quindi chi di voi, spero tutti voi che intervenite diate le vostre generalita', di questo verbale sarete poi messi a conoscenza, e da questo incontro noi trarremo le indicazioni che riteniamo utili alla costruzione definitiva del Piano stesso.

Io passerei rapidamente la parola all'ing. Ciurnelli, che illustra veramente in tempi rapidi ed in sintesi quali sono le prime indicazioni che noi avevamo cominciato ad abbozzare nel documento

preliminare del Piano Territoriale di Coordinamento, opportunamente integrato con quelle che sono state le azioni previste nell'accordo di programma quadro, che vi hanno visti, tra l'altro, protagonisti fino all'ultima settimana, ed era proprio la posizione dell'area del Subappennino che doveva essere integrata meglio nell'Accordo di Programma Quadro.

Di quello che è scaturito da quell'accordo noi teniamo ovviamente in conto debito tutto ciò che è stato deciso in quella sede, perché riteniamo che quell'accordo, frutto di una concertazione sofferta, lunga, ma comunque condivisa, debba essere anche un documento che deve essere messo alla base del lavoro di costruzione del Piano Territoriale di Coordinamento.

Passerei, quindi, subito la parola all'ing. Ciurnelli, che vi darà solo dei flash su quelle che sono le indicazioni previste nella bozza, argomenti tutti aperti a qualsiasi considerazione e a qualsiasi visione di modifica o di rettifica, o eventualmente anche aperti a nuove considerazioni rispetto a nuove azioni, sapendo tutti quanti, e questo tutti sappiamo che è una priorità, che oltre alle nuove azioni, oltre ai nuovi assi di collegamento che eventualmente si possono prevedere, il problema fondamentale che tutti conosciamo è la messa in sicurezza e la messa a regime definitivo del sistema viario provinciale, in particolar modo nell'area del Subappennino, che patisce fenomeni di dissesto che incidono gravemente sulla rete viaria di quella zona.

Questo è l'argomento, ora passo la parola all'ing. Ciurnelli.

INGEGNER CIURNELLI:

Giusto alcune pennellate, visto che l'obiettivo della riunione è tendenzialmente ascoltare le istanze che vengono dal territorio e dai soggetti portatori di interessi.

Diciamo subito che questa bozza è già datata, perché è una bozza di circa tre anni fa.

Questo è importante dirlo perché nella pianificazione, soprattutto la pianificazione dei trasporti, l'approccio invece deve essere fortemente dinamico.

Io mi auguro che lo sia alla fine anche il piano, nel senso che un Piano Territoriale di Coordinamento sicuramente ha un'ossatura che non può essere messa in discussione ogni giorno, invece altre questioni devono avere un'apertura e una dinamicità in grado di cogliere opportunità che vengono solidificandosi nel tempo.

L'APQ, che ricordava l'architetto Biscotti, è sicuramente una delle questioni, ma non c'è solo questa.

Io penso a tutto il fermento che c'è attualmente sul corridoio sele-ofantino piuttosto che un nuovo approccio alla pianificazione anche da parte della Regione Puglia, che sta per intraprendere, lo sentirete domani, il proprio Piano Paesistico, che, in un'area come quella del Subappennino, dovrebbe avere un impatto importante, non per congelare, bloccare, vessare le opportunità sul territorio, ma piuttosto per valorizzarle, metterle a sistema e renderle fruibili.

Io do semplicemente due pennellate su quello che ci ha portato ad immaginare alcune suggestioni, che per il momento sono una bozza, non sono il progetto.

Sin dalla progettazione del Piano del Trasporto Pubblico, che ha preceduto e influenzato in qualche misura, attraverso una lettura molto attenta di quelle che erano le criticità del territorio, le sue potenzialità, era emerso come sia il Subappennino che alcune aree del Gargano soffrissero di una marginalità crescente e pesante rispetto alle aree invece dell'Esapoli, dico io, prendendo dentro anche San Giovanni Rotondo: un indice di invecchiamento della popolazione crescente, dei saldi della popolazione in cui aveva un riflesso pesante la migrazione della popolazione, oltre che il saldo naturale negativo.

Tutto questo ci ha indotto a proporre un modello che fosse molto attento non tanto alle esigenze di attraversamento del territorio quanto alle esigenze di accessibilità molto capillare a questo territorio, sia sul versante del trasporto pubblico che del trasporto privato.

Io partirei dal trasporto privato per poi dare giusto due concetti sul trasporto pubblico.

Per quanto riguarda il trasporto privato, quindi la rete stradale (allora, ripeto, non c'era l'APQ, per cui il tracciato della pede-appenninica era tracciato su una carta ma non era sostenuto da un accordo), anche nel Piano Regionale dei Trasporti, in redazione allora, il tracciato era segnato ma non era una realtà.

Alla luce di questo quello che noi abbiamo ritenuto importante, a partire dal primo tratto, quello tra Candela e Bovino, che invece era in procinto di essere aperto, era interpretare questa esigenza fondamentale e irrinunciabile per questo territorio di avere in sistema di accessibilità a pettine che consentisse di poter mettere a sistema tutti gli elementi di fondo valle tra loro, interpretarlo attraverso una riorganizzazione, in sede, fuori sede, con varianti, di elementi della viabilità esistente, individuando un corridoio, che è quello che vedete in giallo-verde, che, a partire da San Severo, in alto, piega verso sud-ovest, andando ad intercettare i primi elementi del Subappennino facendo una sorta di circumvallazione molto ampia rispetto a Lucera, che va invece stringendosi nella tratta subito a sud della città, e poi, se vedete, arriva fino a Bovino riconnettendosi al tracciato, che era già allora in corso di esecuzione.

Qual era la volontà, perché questa scelta?

Ripeto, non c'era APQ, non c'era garanzia sui finanziamenti, per cui questa scelta è stata dettata da due considerazioni fondamentalmente: coniugare alcune esigenze ed evitare alcuni problemi.

Partiamo dai problemi: il rischio di un itinerario come quello che vedete segnato in rosso, a puntini, e che ricalca il tracciato della pede-appenninica ai sensi dell'APQ quale potrebbe essere?

Quello di costituire un sistema unico con la Potenza-Melfi-Candela nel tracciare un itinerario verso nord, non pedaggiato, estremamente appetibile per i traffici di attraversamento, con il che il traffico pesante diretto verso nord potrebbe trovare un vantaggio importante, arrivato a Candela, nel dirigersi, non per recapitarsi in questi territori, ma semplicemente per dirigersi verso nord, sciuntando il nodo di Foggia.

Quindi, non utilizzare la Candela-Foggia, che non è pedaggiata, è una strada a 4 corsie comunque, non utilizzare la A14 e riconnettersi di fatto a Poggio Imperiale con la A14, con un problema di cui bisogna parlare nel caso in cui si scelga appunto questa soluzione, e cioè chi garantirà la manutenzione efficiente di questa strada?

Noi abbiamo, in Italia, degli esempi eloquenti di problemi di questo tipo, che dobbiamo porci come Amministratori, che non significa dire "quella strada non la vogliamo", significa, però, impegnare il Governo Centrale, le Istituzioni, con dei meccanismi che garantiscano la manutenzione, perché, guardate, un mezzo pesante produce, in termini di degrado della pavimentazione stradale dell'infrastruttura, dei danni che sono enormemente superiori a quelli dei veicoli leggeri.

Non vorrei, allora, che nell'arco di cinque anni ci ritrovassimo con una strada che è come la E 45, che collega l'Umbria all'Emilia Romagna, una strada che è un campo di patate, nel vero senso della parola, pericolosissima, eternamente in cantiere, tanto più che questa è una strada prevista con una piattaforma C/1, ovvero una corsia per senso di marcia.

Quindi, immaginate cosa significhino dei cantieri o delle ormaie significative su una strada di questo genere, cioè dei rischi per la sicurezza, dei problemi molto gravi.

Allora, mi direte, ma non l'abbiamo ancora costruita e già dobbiamo pensare ai problemi di manutenzione?

Ebbene, sappiate che, questo lo dice anche la Comunità Europea attraverso una serie di studi che sono stati fatti, a seconda della tipologia di strada e della tipologia climatica i mezzi pesanti hanno un effetto, in termini di degrado accelerato, rispetto ad un'autovettura che come minimo hanno come fattore moltiplicativo un fattore 6, e in casi particolari possono arrivare ad un fattore 50 o addirittura superiore, soprattutto quando ci sono opere d'arte, giunti sui viadotti, che, combinati con problemi di neve, aggressioni gelive, determinano una situazione particolarmente pesante.

Allora, certo è, questo è sicuro, che il Subappennino ha bisogno di un elemento ordinatore per il proprio sviluppo, questo è fuori di dubbio, ed è una delle priorità che questa provincia deve darsi, questo è certo.

Io invito a riflettere attentamente su qual è il segno da utilizzare, cioè qual è il progetto da utilizzare, e, nel caso in cui si scelga un'infrastruttura molto prestante dal punto di vista delle proprie caratteristiche, bisogna anche capire quali sono gli elementi, le azioni materiali o immateriali che evitano un uso improprio di questa infrastruttura.

Credo che nessuno di voi voglia che su questa infrastruttura passi un traffico pesante che non sia quello generato e attratto dalle realta' socio-economiche che si annidano nel Subappennino!

Allora, tutto questo va analizzato pesantemente.

Sicuramente la proposta di piano dovra' tener conto di queste alternative e anche delle istanze che vengono da voi.

Il tracciato in verde-giallo, che e' sicuramente superato nella sua concezione, che cosa intendeva fare?

Intendeva mettere a sistema delle esigenze locali in cui, in sostanza, si andava a dare una soluzione a problemi di tipo misto, cioe' di accessibilita' da ciascun comprensorio verso il proprio centro di riferimento, che sia San Severo, che sia Lucera, ma anche, per esempio, nel caso dell'abitato di Lucera - li' il corridoio e' indicativo - a proporre un sistema, una parte di seconda circumvallazione di Lucera, piu' in basso il problema dell'abitato di Troia, e cosi' via, cioe' tutta una serie di situazioni che oggi non sono risolte e che si riteneva un'infrastruttura di questo tipo potesse risolvere assieme a garantire anche spostamenti di medio raggio.

Certo, non ci si e' posti, nell'approccio che si dette allora, il problema di un attraversamento completo da nord a sud, ritenendo che questo potesse essere non un valore ma il rischio di un disvalore, ma su questo bisogna discutere evidentemente.

Agganciato a questo ragionamento, sul trasporto privato tutto il Subappennino e' stato campito con una retinatura che sta ad indicare un'operazione di messa in sicurezza?

Secondo me e' riduttivo. Non si tratta solo di mettere in sicurezza, anche quello e' importante, ma probabilmente di creare opportunita' attraverso una segnaletica di indicazione e di itinerario, che e' oggi e' carente, e non solo sul Subappennino ma e' carente un po' in tutta la provincia di Foggia.

Allora, una riprogettazione della viabilita' che metta in rete i centri minori, le emergenze architettoniche che ci sono nel Subappennino, rendendolo fruibile anche dal punto di vista turistico, oltre che per garantire gli spostamenti dei residenti, evidentemente.

Io vengo da una regione in cui questo nuovo approccio al turismo, l'agriturismo, sta avendo un notevole successo e sta dando lavoro a tante famiglie, a tante realta'.

Questi luoghi sono diversi, enormemente diversi, per cui non si puo' fare di ogni erba un fascio, non si puo' pretendere di calare un modello in una realta', bisogna saperlo inventare, e l'accessibilita' e' di certo un elemento fondamentale.

Allora, quella retinatura che vedete che obiettivo ha?

Quello di coinvolgere i Comuni e le Comunita' Montane in una progettazione intelligente della viabilita' minore, che dovrebbe appoggiarsi al corridoio puntinato rosso o alle sue varianti, le sue integrazioni, con un sistema a pettine che consenta di risalire e di irrorare il Subappennino rendendolo fruibile anche a soggetti non esperti, a gente che non lo conosce.

Io ho girato tanto la provincia di Foggia e vi confesso che a volte mi sono perso, perche' ci sono addirittura cartelli in contraddizione, per cui cominci un itinerario e poi non trovi piu' il cartello, ci sono intersezioni non segnalate, pericolosissime.

Stiamo finendo un lavoro di mappatura degli incidenti da cui emerge la criticita', e io stesso ho avuto un incidente stradale per una microrotatoria compatta non segnalata, di notte, con la strada coperta completamente di fango, perche' il fango aveva invaso la carreggiata, e mi trovavo proprio vicino a Troia, tanto per non fare nomi, all'epoca non segnalata, forse adesso e' stata sistemata.

A questo modello di viabilita' si dovrebbe agganciare un modello del trasporto pubblico che veda, e questo per me e' un punto irrinunciabile, come lo e' quello sulla viabilita', che veda nelle zone di pianura, dove i servizi ferroviari possono correre ed essere efficienti, eliminare le sovrapposizioni con i servizi automobilistici, in modo da contenere i costi ed evitare di applicare in forma pedissequa la legge che prevede che tutti i casi in cui non si raggiunge lo 0,35 di rapporto tra ricavi e costi si debba tagliare drasticamente.

Cosa significa questo? Che sicuramente la rete dei trasporti va razionalizzata, ma significa anche che il ricorso ad un'integrazione forte tra trasporto ferroviario e trasporto automobilistico, con dei punti di interscambio a San Severo, a Lucera, ma forse anche a Bovino e Candela, naturalmente in maniera variegata e appropriata, deve consentirci di mantenere servizi automobilistici nelle aree

piu' deboli, altrimenti di qui a dieci anni avremo non il 15% in meno della popolazione ma probabilmente avremo centri interi spopolati, situazioni di forte degrado, cosa che non ci possiamo assolutamente permettere.

Allora, sotto il profilo del trasporto collettivo la sfida a livello provinciale qual e'?

Mantenere una sostanziale coesione del territorio attraverso una rete portante che metta a sistema tra loro i grandi centri della provincia, ma che nelle sue terminazioni, ripeto San Severo, Lucera, in misura minore anche Bovino e Candela, costituisca un approdo per dei servizi automobilistici che continuano a servire in maniera efficiente ed integrata con il treno le aree del Subappennino.

Naturalmente verranno sicuramente mantenuti anche dei servizi diretti per quelle direttrici che non hanno vantaggio nell'arrivare a Foggia all'interscambio in uno di questi centri, ma in linea di principio noi vorremmo evitare di vedere autobus che viaggiano in sovrapposizione tra San Severo e Foggia o tra Lucera e Foggia quando ci sara' anche il treno, perche' quelle stesse risorse le possiamo impegnare meglio per servire gli abitanti, ad esempio, dei Comuni del Subappennino oppure delle aree interne del Gargano, per garantire attraverso il trasporto uno dei principi della coesione, che e' proprio l'accessibilita'.

L'ultima questione riguarda il ragionamento sulle merci, e vorrei dire questo: quella strada che abbiamo visto prima, quel corridoio direi, perche' non si tratta ancora di strada, questo corridoio che dovrebbe, andando da nord a sud, garantire migliore accessibilita' al Subappennino, dovrebbe poi, dal punto di vista dei progetti di insediamento, colloquiare pesantemente con quelle che sono le previsioni insediative di ciascun Comune, o di gruppi di Comuni, in modo da far sì che quell'asse non sia un elemento di attraversamento del territorio ma un motore implicito di ricchezza, e quindi non a favore del traffico di attraversamento, dicevo, ma certamente un asse veloce, con determinate caratteristiche e che abbia opportune connessioni con insediamenti produttivi, di terziario, che possiamo immaginare di vedere sviluppati attorno a questo asse.

Quale che esso sia alla fine, quale che vogliate scegliere, questo asse non deve essere una grande superstrada che non colloquia con il territorio ma deve essere una strada che ha capacita', che ha anche velocita', ma che soprattutto e' in grado di mettere in relazione, a sistema, una sorta di asse attrezzato se volete, di mettere a sistema tutte queste opportunita', sul versante produttivo, sul versante dei servizi, sul versante naturalmente delle ricchezze turistiche, e anche, questo e' uno degli altri grandi temi, quelli legati all'agricoltura.

Questo e' un po' l'approccio che noi vorremmo dare a questa fase di progettazione.

Con questo io ho chiuso, se ci sono cose su cui possiamo interloquire, ben volentieri.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie all'ing. Ciurnelli. Non ce n'era bisogno, ma ancora una volta di piu' ci formiamo la convinzione che strutturare correttamente il sistema viario e immaginare correttamente tutto il sistema della mobilita' in provincia di Foggia significa costruire uno scheletro, lo scheletro vero su cui impostare tutta la strategia di sviluppo della provincia.

E se su questo scheletro noi immaginiamo che probabilmente le costole piu' importanti sono quelle che si irradiano verso il Subappennino, risolvere le problematiche di quell'area significa probabilmente risolvere anche gran parte delle criticita' che ci affliggono in questo periodo, e da molto tempo.

L'ingegnere ha anche accennato al fatto che quell'asse puo' diventare motore di sviluppo: io casualmente ho anche assistito alle prime idee che eventualmente dovrebbero confluire nella bozza di legge regionale che immaginavano i Sindaci del Subappennino, coordinati dal Sindaco Picaro, che gia' pensano che lungo quella direttrice se non altro il sistema produttivo puo' trovare un supporto determinante sia come localizzazione ma anche come ipotesi di sviluppo, e abbiamo immaginato che il tema si debba comunque allargare appunto ai temi della scuola, della sanita', le attivita' produttive l'abbiamo detto.

Per quanto riguarda la sanita' proprio il Sindaco di Biccari ha patito un evento molto tragico, che ci fa veramente riflettere su quanto necessario sia anche immaginare un sistema efficiente di

connessione dell'area con le strutture sanitarie.

Io passerei la parola a voi, che siete i protagonisti dell'incontro, e vi pregherei di anticipare il vostro intervento con la dichiarazione delle vostre generalità, perché stiamo registrando i vostri interventi. Vi ringrazio.

ANTONIO MAURIELLO:

Come rappresentante del Comune di Panni sono delegato dal Sindaco.

Saluto i presenti e volevo rivolgermi all'ingegnere che ha parlato poc'anzi, per dire semplicemente questo: per quanto riguarda il localizzare alcune aree che sono veramente vicine a quell'asse e che potranno essere produttive anche dal punto di vista sociale, economico e per l'agricoltura, non si sono mai prese quelle decisioni giuste per localizzare veramente le aree dove è necessario e dove c'è la possibilità di sviluppo, perché subentra successivamente il campanilismo, che è caratteristico di queste zone.

Cioè, se noi localizziamo un'area produttiva io, anche se sono di Panni, obiettivamente riconosco che la zona di Giardinetto o la zona della stazione di Bovino è una zona che è vicina a questo asse e può essere una zona veramente di sviluppo, dove convergere successivamente tutti i Comuni che sono lì intorno, però se comincia un'idea che può anche realizzarsi un altro Comune, ad esempio, dice "ma perché dobbiamo farlo lì e non nella nostra zona?", oppure "politicamente siccome è più potente Troia dobbiamo andare lì", o magari Accadia dice "andiamo più verso Ascoli", tutti esempi che io faccio perché li ho sentiti e vissuti, o magari Sant'Agata dice "non mi sta bene Giardinetto perché è più lontano dal punto di vista dei chilometri", e invece Orsara dice "no, Giardinetto è meglio".

Bisogna essere più obiettivi e realistici, cioè se dobbiamo fare una cosa che serve al Subappennino dobbiamo essere un po' meno attaccati al campanile.

Quindi io, anche se disto da quella zona 20 chilometri, proporrei come zona di sviluppo legata a questa strada che passerà di lì, la zona dello scalo di Bovino e Giardinetto come zona agricola, dove esistono delle serre, dove c'è la possibilità di sviluppo.

Voglio dire l'ultima cosa: lei ha citato il turismo, ma per il turismo è la stessa cosa, anzi è peggio, perché quando vedono realizzato un qualcosa che può attrarre gente (ad esempio noi abbiamo fatto un albergo ristorante con maneggio) i signori Sindaci, o gli altri amministratori del luogo, o delle zone circostanti, anziché studiare un'altra soluzione e dire "questi hanno fatto questo, noi facciamo un'altra cosa", dicono "ma perché, questo non si poteva fare da noi? Perché non facciamo anche noi la stessa cosa?", e facciamo sempre i doppioni, le copie, mai fare una cosa che magari da noi non c'è, lì c'è.

A Deliceto c'è questo, a Orsara c'è questo, a Panni c'è questo, a Biccari c'è questo, quindi fare delle cose diverse, non dire sempre "ma perché la Regione ha finanziato quelli e noi no?", quasi con un senso di invidia.

Io sto parlando realisticamente, non è che voglio fare chiacchiere, perché conosco i politici.

Sono anni che noi viviamo nell'abbandono e poi successivamente ci ritroviamo con una popolazione che, come ha detto lei poc'anzi, tra dieci anni non ci sarà più nessuno a prendere il pulman per venire a Foggia, neanche i ragazzi che decidono di studiare, perché non ce ne saranno più.

La viabilità: ieri sera, alle 23:30, la S.S. 90 è stata bloccata per una frana al bivio di Montaguto, per cui il traffico è stato dirottato per Panni, Monteleone e Savignano, per poi ritornare sulla 90: non c'era un cartello giù, sulla 90, che dicesse agli automobilisti "si gira di qui", c'era solo "strada bloccata al traffico".

Poi, sopra da noi, agli ultimi tre chilometri, c'era nebbia, quindi ogni anno la Provincia dovrebbe fare quanto meno per gli ultimi due chilometri, fisso, le strisce bianche, perché aiutano, altrimenti uno che non è del luogo dove va a mettere le mani quando si trova, a mezzanotte, con la nebbia addosso? Mancano le cose più semplici!

Quando si diceva che l'Italia dove entrare in Europa io dicevo "mi accontento che Panni possa entrare nella provincia di Foggia".

Per quanto riguarda i mezzi di trasporto noi abbiamo un pulman che parte alle 6:40 per portare

gli studenti a Foggia, i pendolari (abbiamo la stazione ferroviaria, che e' stata chiusa), poi ce n'e' uno alle 12:45 e poi non c'e' piu' una corsa, mentre sulla S.S. 90, da Ariano Irpino verso Foggia, ci sono sette corse al giorno.

Allora, dico, perche' la Provincia o la Regione deve pagare il pulman che deve andare a Foggia dal territorio quando ci basterebbe la navetta per sette chilometri e potremmo usufruire di sette corse al giorno?

L'ultima corsa ieri sera e' passata alle 23:30, venendo da Foggia, per Ariano.

Le soluzioni ci sono, ma non si vogliono adottare, perche' se vai a fare quella proposta della navetta cominciano a dire "siccome i pulman che vengono da Ariano fanno capo alla Regione Campania, che facciamo, portiamo i biglietti alla Regione Campania e non alla Regione Puglia?".

Ecco il campanile, non si pensa a migliorare il servizio per dare ai cittadini cio' che e' necessario.

Se uno vuole venire di pomeriggio all'Universita' come deve venire?

Sempre con la macchina privata, cioe' o ci si fa accompagnare oppure io prendo la macchina e me ne vengo a Foggia.

Le soluzioni, anche le piu' concrete, le piu' reali possibile, si trovano facilmente, ma siamo portati ad ingrandire, a fare progetti grossi, a dire chiacchiere, e quindi, secondo me, nemmeno tra 10 anni entreremo nella provincia di Foggia, ne sono convinto. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al collega di Panni. Beh, concreto l'intervento, importante.

ANTONIO MAURIELLO:

Volevo solo ringraziare la Provincia perche' ci ha aiutato molto ad ottenere la sospensiva per la discarica, la mega discarica che Catenacci vuole venire a fare ai confini della Puglia, una discarica di 70 ettari per portare l'immondizia di Napoli.

Abbiamo avuto la sospensiva del TAR Lazio grazie, grazie, grazie, grazie anche all'intervento di Ciccio Ferro, avvocato della Provincia di Foggia, che, insieme al tecnico Oscar Corsico, ha fornito del materiale al TAR Lazio, che ha dovuto dare per forza la sospensiva.

In questi giorni, entro il 7 giugno, si deve fornire l'analisi idrogeologica sul territorio dove Catenacci vuol fare la discarica e nello stesso tempo si deve anche pronunciare l'Autorita' di Bacino della Puglia.

Questo e' un ringraziamento doveroso, sperando che il 7 giugno possiamo portare queste prove ulteriori al TAR del Lazio. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Rispetto all'analisi concreta del collega di Panni vorrei fare un rilievo: tra le risorse, che non sono tante, del Subappennino ci sono le risorse immateriali, e tra queste di sicuro magari ci sono delle spinte campanilistiche, perche' e' giusto che si cerchi di portare benefici quanto piu' possibile vicini al proprio territorio, pero' noi tra i tanti incontri che abbiamo fatto e i comportamenti che abbiamo rilevato dobbiamo dire, per la verita', che il Subappennino brilla per capacita' di coesione.

Io non vedo molta disomogeneita' nei comportamenti, devo rilevare, invece, un comportamento esattamente contrapposto quando si affrontano le grandi questioni dell'area.

Passerei la parola al Sindaco di Biccari.

SINDACO DI BICCARI - PICARO:

Io penso che il primo problema sia quello di accelerare i tempi.

Caro ingegnere, nell'illustrare questa bozza lei ha parlato di una bozza che risale a 3 anni fa, per cui adesso che stiamo cercando di integrare tale bozza la prima domanda che scaturisce e': altri quanti anni devono passare?

Accelerare i tempi, perche' questo territorio da troppo tempo non e' stato tenuto presente.

Oggi viviamo un momento di entusiasmo perche' stiamo avendo la sensazione che questo

territorio e' maggiormente all'attenzione degli enti superiori, tipo la Provincia, tipo la Regione, ma gradiremmo che tale sensazione si traducesse in atti concreti, altrimenti abbiamo perso un'altra opportunita', e se perdiamo questa opportunita' 2007/2013 sicuramente non ci saranno altre opportunita' a breve.

In quest'ottica credo che noi rappresentanti locali non dovremmo commettere l'errore che in queste occasioni ci piangiamo addosso, perchè non produce nulla, dovremmo sforzarci, invece, di fare meno campanile ed essere propositivi su determinati discorsi.

Il piano mobilita': innanzitutto non si puo' non accettare la pede-appenninica, l'unica cosa e' che questa pede-appenninica vada a prevedere dei caselli di svincolo per dare la possibilita' ai centri minori di poter accedere, certamente individuando delle direttrici, diciamo cosi, di collegamento di piu' Comuni, perche' se questa pede-appenninica non va a prevedere tali valvole di accesso certamente non e' poi quel bene di sviluppo che puo' rappresentare.

Ma, a parte questo discorso della pede-appenninica, credo che nel piano si dovrebbe andare a tener presente la penetrazione nel territorio in senso contrario alla pede-appenninica, perche' la pede-appenninica va da su a giu' però il Subappennino necessita anche di una penetrazione orizzontale, oserei dire, oltre a tutto quanto ha segnalato l'amico di Panni, cioe' della manutenzione ordinaria, che e' vergognoso inserire in un piano strategico ma che e' il pane quotidiano delle nostre zone.

Vedere strade provinciali senza alcuna segnaletica per terra significa mandare gli utenti a morte!

Se poi oltre alla mancanza di questa segnaletica ogni tanto ci troviamo una frana non segnalata in tempo, potete capire quella che e' la situazione attuale, ordinaria.

Quindi, un discorso proprio immediato di destinazione di risorse per quello che e' il bene primario della manutenzione ordinaria.

Poi voglio segnalare, per quanto riguarda la mia zona, che non e' Biccari in quanto tale ma quella decina di Comuni che ruotano, quindi sto parlando del Subappennino centrale, ci sono i due assi, di cui uno e' la strada Foggia-Roseto, che viene utilizzata da 6 o 7 Comuni, ossia Roseto, Biccari, Faeto, Castelluccio, Celle, la stessa Troia, una strada che da' sulla tangenziale di Foggia e che arriva fino a Roseto, tant'e' che si parla di Foggia/Roseto, che per essere resa idonea complessivamente si tratta di fare tre chilometri nella zona San Giusto e di riparare qualche frana sulla 129 Roseto/Biccari.

Tenete presente che spesso a causa di frane che danno sull'altro versante Roseto/Alberona Roseto, poi sicuramente parlera' il Sindaco, che vedo dietro, a volte si trova ad essere veramente isolata per questi discorsi e queste ombre.

Tenete anche presente che su questo asse insiste la zona industriale, un PIP esistente, come l'altro asse, la 130, che collega Lucera, Tertiveri, Alberona e Roseto, sta diventando una mulattiera!

Si tratta solo di percorrerla per rendervi conto.

Ora, ben venga la pede-appenninica, ma vogliamo anche inserire queste strade di collegamento nel tessuto provinciale?

Certamente io ne ho indicate due, che abbracciano, ripeto, piu' Comuni, ma quando parleranno gli altri rappresentanti la penseranno grosso modo alla stessa maniera, perche' siamo al limite della transitabilita', tant'e' che come rappresentante locale in certe occasioni mi sono posto il quesito se vi possono essere anche delle responsabilita' mie sulla non transitabilita' di queste strade.

Durante questo inverno le strade erano fiumi, e se ci fosse stato un grosso incidente stradale non lo so se il Sindaco non dovrebbe eliminare il pericolo, tutta questa responsabilita', etc. etc.. Invece fai il solito telegramma, declini la responsabilita', ma il problema esiste, ed e' anche evidente.

E' di questi giorni, la stampa di ieri, i servizi delle nostre emittenti private di ieri, in occasione della Pasquetta parlavano dei boschi del Sub-Appennino, del transito a passo d'uomo: e' realta'! Questo e' quello che mi preme.

L'ultima considerazione: lo spopolamento, che non e' che deve avvenire, è gia' avvenuto, non e' dipeso solo dalla mancanza di lavoro ma e' dipeso anche e soprattutto dalla carenza di servizi, per una qualita' della vita che e' pessima.

Uno delle nostre zone che lavora a Lucera o a Foggia, inizialmente ha fatto il pendolare, quando

poi si e' reso conto che fare il pendolare era altamente costoso e altamente rischioso, ha cambiato residenza. Questo e' il punto della situazione!

Io chiudo ringraziandovi della pazienza per avermi ascoltato e dicendo, caro ingegnere, che i piani quando si fanno sono tutti belli, pero' c'e' il discorso di penetrare quel territorio senza grossi sforzi, con il tracciato del percorso gia' esistente e renderlo maggiormente funzionale.

Per quanto riguarda il problema che lei accennava, la manutenzione della strada, se e' strada regionale non credo che dovremmo essere noi Comune a preoccuparci della manutenzione ma dovrebbe, credo, farsi carico dell'opera, del problema, l'ente che risponde al tipo di strada, credo.

Per le strade provinciali la manutenzione che dovrebbe essere fatta e' della Provincia, alla strada comunale devo pensarci io, della strada regionale credo dovrebbe essere la Regione a porsi il problema di fare la manutenzione, mica la possiamo fare noi! Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al Sindaco Picaro, che, come ci aspettavamo, ha sollevato il problema in particolare delle nostre strade provinciali, che sommano oramai a 3200 chilometri.

Quindi il tema e' spinosissimo ed e' di sicuro all'attenzione dell'Amministrazione Provinciale, non solo da questa Giunta ma comunque in particolar modo da parte di questa Giunta, che si rende conto che ormai e' un problema che e' irrinviabile.

C'e' da dire, pero', che malgrado tutti gli sforzi che si fanno, perche' gli investimenti del bilancio provinciale prevalentemente vanno in quella direzione, corriamo il rischio che vadano in quella direzione in maniera infruttuosa se non affrontiamo una volta e per sempre il tema della messa in sicurezza del territorio, che e' appunto un argomento fondamentale per consentire di produrre investimenti che abbiano una qualche efficacia, perche' il nostro territorio patisce appunto questa fragilita', che probabilmente va contrastata anche con l'adozione di comportamenti idonei anche da parte di chi questo territorio lo usa, e mi riferisco, per esempio, a tutta l'area dell'agricoltura.

Infatti, noi pensiamo che il tema che vogliamo affrontare il 3 maggio, probabilmente all'interno della Fiera dell'Agricoltura, che doveva essere agricoltura intesa come attivita' produttiva, probabilmente il tema lo riorienteremo tutto sulla verifica e analisi dei comportamenti, che non dico sia l'unica causa ma certamente e' una delle piu' importanti che producono guasti, che potrebbero essere evitati adottando dei comportamenti diversi da parte di chi usa il territorio, e mi riferisco al mondo agricolo.

Quindi, probabilmente proprio con loro, con i rappresentanti del mondo agricolo, parleremo il 3 maggio all'interno della Fiera dell'Agricoltura, proprio per capire se ci sono margini per derogare da comportamenti che sono stati spesso contraddittori con la messa in sicurezza del territorio e con la buona tenuta delle aree marginali lungo le strade provinciali.

Ha detto il Sindaco "quali sono i tempi?": i tempi non potranno essere lunghi, perche', come vi accennavo prima, questo nuovo fronte aperto dall'Assessore Barbanente a livello regionale, che ha voluto creare una netta discontinuita' con i comportamenti del passato, e mi riferisco al passato non recentissimo ma al passato degli ultimi decenni, nei quali abbiamo assistito, indipendentemente da chi governava la Regione, a tempi lunghissimi di formazione e approvazione dei piani, l'Assessore Barbanente ritiene che addirittura il rapporto, che non deve essere piu' gerarchico ma deve essere orizzontale, e di questo vi parlera' appunto domani l'architetto Cavalcoli, va disciplinato addirittura con accordi bilaterali.

Infatti, noi stiamo per firmare una convenzione con la Regione Puglia nella quale ci impegniamo a fare certe cose, entrambi, per portare a termine il progetto di Piano Territoriale di Coordinamento entro un tempo ragionevolmente breve, che non potra' comportare l'impegno di piu' di un anno, un anno e mezzo.

Questo volevo dirvi, e volevo fare anche un accenno al trasporto pubblico locale, di cui lamentava qualche imperfezione il rappresentante del Panni.

Io vedo li' l'ing Fantetti, e vi dico che essendo stato Dirigente ai Trasporti alla Provincia per un anno ho avuto modo di verificare che anche qui il fronte cambia, perche' con la sottoscrizione del nuovo contratto del trasporto pubblico locale ho rilevato la possibilita' che questa struttura, che si

era ormai ossidata nel tempo, anche da parte dei protagonisti del trasporto pubblico c'è tutta la volontà di schiodarsi da comportamenti e da organizzazioni che devono andare verso una flessibilità maggiore, tanto da andare incontro più da vicino alle esigenze della popolazione.

Questo l'ho verificato io direttamente e probabilmente questo comincerà a succedere da quando avremo la bigliettazione integrata, da quando certe attività che hanno messo in campo i gestori del trasporto pubblico diventeranno operative.

ASSESSORE DEL COMUNE DI DELICETO: (Intervento fuori microfono):

----- perché è stato accennato, qualcuno ha perso anche qualche proprio caro, e non dobbiamo piangere i nostri cari, perché ancora una volta, torno a dire, poi ci piangiamo addosso.

Quindi, chi garantirà la manutenzione non lo so, chi avrà competenza, se regionale, se provinciale, potremmo essere noi Comuni (ma ci mancano i fondi quindi è inutile discuterne), però noi progettiamola come si deve, le analisi del rischio andiamo a farle prima, perché quando nell'attività di laboratorio che mi deve costruire, mi deve realizzare, io tecnico della prevenzione chiedo il piano, a quel momento già devo prevedere qual è il suo punto critico, e in quel momento, oltre che nelle fasi di lavorazione ed altro, andare ad individuare e a risolvere.

Tolta questa parentesi della sua relazione, che è una relazione abbastanza squisita, ritengo, erano solo dei punti che volevo focalizzare, tornando al nostro tema, il tavolo di pianificazione, "migliorare i collegamenti per la scuola", cosa vogliamo intendere, architetto, per migliorare i collegamenti con la scuola?

Ogni paese ha il suo problema di collegamento con gli istituti che sono a Foggia, perché nel Subappennino noi siamo anche penalizzati, mancano gli istituti superiori, e quindi non dico dai miei padri ma comunque io ho fatto il pendolare, i miei figli fanno i pendolari.

Ci siamo abituati, e parlo di un paese come Deliceto che ha un collegamento abbastanza comodo, quindi forse non lamento questa difficoltà della scuola, ma ci sono paesi al di sopra di Deliceto che comunque hanno più difficoltà.

E non parliamo di questi periodi, torniamo a piangere un'altra volta per le nostre strade interrotte, perché abbiamo le nostre strade degradate.

Quindi è diventato un problema, per cui la sensibilizzazione è almeno quella di cercare di risolvere i problemi immediati.

Sanita': leggevo nella videata "elisoccorso", ma mi sembra che l'Azienda ASL sette anni fa fece già questo progetto e fu fallimentare.

Cioè, se sanita' è sanita' di mobilità, cosa voleva intendersi per sanita'? Sanita' di pronto soccorso, il famoso 118?

Bene, allora andiamo ad individuare i punti dove dobbiamo andare ad ubicare i 118, perché non dobbiamo ubicare il 118 secondo una strategia di quella politica non dico campanilistica, perché era quello della politica più forte, è sempre stato così il gioco della politica, noi dobbiamo individuare i punti veramente di soccorso.

Il 118 è riconosciuto come lo strumento essenziale per il soccorso, perché per altre misure di intervento noi non possiamo muoverci con la nostra ambulanza, o altri paesi con la loro ambulanza, perché non rientra nella tipologia del pronto soccorso, perché quello del primo soccorso, il 118, ha una determinazione regionale di tipo A, alcuni Comuni vicini hanno l'utilizzazione regionale di tipo B, quindi non è primo soccorso ma trasporto dell'infermo che deve andare a fare la sua radiografia a Foggia o al poliambulatorio più vicino.

Quindi per sanita' cosa vogliamo intendere?

Io escluderei l'elisoccorso, perché è uno strumento costoso, invece un punto di 118 costa molto meno.

Tenere un elisoccorso comporta un costo elevatissimo, l'ASL, ripeto, l'ha sperimentato e poi ha chiuso in sordina, quindi vuol dire che è stato fallimentare.

Attività produttive, così mi mantengo al tema del tavolo della giornata: le attività produttive nascono quasi automaticamente, cioè, se noi abbiamo quella strada che ci tocca veramente ai due estremi, dove noi andiamo a fare uno sbocco di transito che oltre ad alleviare il transito sulla linea San

Severo-Foggia, che e' veramente pericoloso, andiamo a deviarlo e a portarlo anche sulle nostre zone, dove le nostre zone, per il progresso e lo sviluppo di attivita' che potrebbero esserci, si avvicinerebbe tranquillamente.

Quindi, quando il prof. Picaro diceva dei tempi, mi collego anche a lui e dico "i tempi".

Questa bozza, per la quale oggi la Regione ci ha chiamato, ci fa piacere che ci abbia chiamato, perche' cominciamo ad essere noi veramente protagonisti di queste situazioni, quindi dico bene, pero' acceleriamo nei tempi la bozza.

Tutti gli incontri, le nostre proposte, oggi ci incontriamo ancora, mi fa piacere, però i tempi cominciamo a risolverli e man mano forse ci saranno tutte le attivita' produttive che possono svilupparsi. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie all'Assessore di Deliceto, che ha sollevato delle questioni interessanti, anche rispetto alla questione sanita'.

Tra l'altro oggi avevamo invitato dei rappresentanti della ASL, che non so se poi sono intervenuti, su questo punto.

Volevo solo fare una riflessione sul timore che le scelte poi vengano condizionate da fattori esterni: ebbene, la prova ce l'avete qui davanti a voi, perchè, malgrado questa organizzazione, questo tavolo di pianificazione, sia stato fortissimamente voluto dal Presidente Stallone e dall'Assessore al ramo Antonello Summa, come vedete non si sono molto preoccupati di presenziare a questo incontro in quanto hanno delegato totalmente alla sfera tecnica l'organizzazione e l'ascolto, perche' non possiamo prescindere dal fatto che le localizzazioni determinanti, i punti di servizio strategici, non possono che soddisfare altro che requisiti di tipo tecnico, e noi in questi tavoli ci atteniamo.

Questa sara' la proposta che scaturisce da questi tavoli.

SEBASTIANO DI TELLA - SINDACO DI CASTELNUOVO DELLA DAUNIA:

Architetto, sulle sue ultime affermazioni non sono tanto d'accordo, perche' era necessaria, anzi indispensabile, la presenza quanto meno dell'Assessore al ramo.

Faccio solo delle considerazioni sulla relazione dell'ing. Ciurnelli.

Per quanto riguarda il tracciato della strada regionale n. 1 io credevo che ormai fosse gia' una cosa definita, invece vedo che state proponendo un tracciato alternativo, almeno cosi' ho capito.

INGEGNER CIURNELLI:

Spieghiamolo questo, perche' e' importante: noi stiamo qui presentando, e' stata la premessa che ho fatto, una bozza che e' datata, e quell'elemento in rosso puntinato che vedete e', se volete, la nuova situazione successiva all'APQ.

Cosa significa? Che non siamo andati a modificare attualmente, perche' non abbiamo iniziato i lavori di redazione del piano, quindi avete visto sovrapposto al corridoio che tre anni fa era stato individuato il progetto che e' di APQ.

Che cosa significa? Significa che c'e' un dato venuto successivamente, che e' quello di APQ, che e' andato a sostanziare, a correggere, oppure ad individuare, un corridoio con un accordo che e' ben piu' della bozza evidentemente.

Quindi, non si tratta di ragionare su alternative, si tratta, da un lato, di prendere atto di uno strumento, che e' l'accordo di programma quadro, e dall'altro io vi stavo raccontando quello che allora, in assenza di APQ, ci aveva spinto a fare delle riflessioni a partire dal primo tratto, dal primo lotto da Candela a Bovino, di come dare a quella strada una funzione.

Allora non c'era l'APQ, non si parlava in tempi brevi del completamento di quella strada, e nella bozza c'era quell'ipotesi.

Vi ho fatto una sorta di cronistoria, per capirci.

Da allora questa carta era rimasta fissa, l'elemento nuovo, di novita', e' il tratto puntinato che abbiamo visto.

SEBASTIANO DI TELLA - SINDACO DI CASTELNUOVO DELLA DAUNIA:

Quindi il tracciato resta quello, dovrebbe essere quello il tracciato della strada regionale n.1?

INGEGNER CIURNELLI:

L'APQ non si puo' discutere, non e' in discussione, mi scusi se interloquisco, io ho sollevato delle perplessita' riguardo non l'opportunita' del tracciato dal punto di vista delle sue interferenze con altri lay-out, per esempio quello paesaggistico piuttosto che quello agroforestale, di questo non mi occupo, anche perche' non conosco questa progettazione, per cui ricominciamo adesso a lavorare, non mi permetterei, io ho sollevato un problema diverso, che era di possibile richiamo di traffico improprio, citandovi il ragionamento che facemmo allora.

Quindi, qui non si tratta di dire "abbiamo due alternative che hanno la stessa dignita'", perche' nella bozza quel segno era un corridoio e non un progetto, mentre nell'APQ evidentemente c'e' un progetto.

Rimangono valide, credo, le sollecitazioni al ragionamento, che non significano necessariamente mettere in discussione il tracciato della strada regionale n.1, si tratta di capire come la funzionalita' di questa strada possa essere mantenuta attraverso alcune azioni immateriali.

Di esempi ce ne sono tanti, poi magari ci ritorniamo.

Sono due piani diversi, quindi, e uno e' una fotografia vecchia su cui sono occorsi dei fatti nuovi.

Ma questo sempre succede nella pianificazione, qui e' successo forse perche' c'e' stato un black-out di quasi due anni.

Io son tornato il mese scorso a fare il primo incontro, il 29 marzo, penso dopo un paio d'anni di stop, altrimenti ha ragione il Sindaco di Biccari, questo processo poteva chiudersi tranquillamente un anno fa, perche' in genere per fare un Piano Territoriale di Coordinamento, per passare dalla bozza al piano, ci vuole un anno.

SEBASTIANO DI TELLA - SINDACO DI CASTELNUOVO DELLA DAUNIA:

E' stato utile, cosi' abbiamo chiarito un aspetto molto importante.

Quindi, avendo stabilito che il tracciato dalla strada regionale resta quello, l'importante e' che venga effettivamente realizzata questa strada, perche' qui non si tratta di black-out di due anni ma si tratta di un black-out forse di 20 anni, perche' una strada progettata tanti anni fa, incominciata dal punto di vista esecutivo tanti anni fa, e' rimasta poi ferma.

Quindi e' necessario che venga ripreso questo discorso al piu' presto e venga effettivamente realizzato questo tracciato stradale, che per le aree del Subappennino dovrebbe essere veramente motivo di sviluppo, soprattutto se poi a questa strada verranno realizzate delle bretelle di collegamento soprattutto per i paesi piu' interni, e questa e' una cosa molto importante che va studiata e naturalmente rivista come piano.

Detto questo, poi c'e' il problema della viabilita' su tutta la rete stradale provinciale.

Architetto, lei dice che abbiamo 3200 chilometri di strade provinciali, e io sono d'accordo con lei, pero' permettere almeno agli utenti di poter transitare con un minimo di sicurezza e' una cosa necessaria.

Io l'ultimo atto l'ho fatto ieri, ho dovuto, cioe', per l'ennesima volta far presente, dopo che per tante volte mi sono incontrato qui con gli Assessori (ecco perche' dico che e' grave che oggi manchi l'Assessore) la situazione delle nostre strade, perche' qui si rischia veramente di chiuderle al traffico!

Allora, vogliamo vedere, mandare i tecnici, renderci conto un po' di queste situazioni, fare degli interventi di somma urgenza, per evitare rischi?

Quindici giorni fa io sono stato chiamato al Tribunale di Lucera come testimone, che poi non so cosa dovessi testimoniare, perche' sulla strada Castelnuovo-San Severo l'anno scorso e' morta una persona, la strada fu invasa dal fango e questa persona mori, e ho detto al Presidente "ma perche' pagare questi danni e non sistemare la strada, che forse costa molto meno?".

Chiedo scusa se mi rivolgo a lei, architetto, ma lei ha detto "io sono il referente", e quindi a questo punto deve prendersi anche queste...

Sulle strade non si può scherzare, anche perché, ingegnere, se ci dovete consentire un minimo di possibilità di sviluppo delle nostre aree la cosa principale è proprio la rete viaria.

Io porto sempre un esempio, non lo faccio per campanilismo, però una delle poche realtà produttive delle nostre aree è situata nel mio territorio, dove è stato realizzato un centro termale, che si è avviato, sta andando bene, però giustamente le persone che vengono da Foggia, da Lucera, da San Severo dicono "veniamo alle terme, ci fanno i massaggi, ci sistemano, ma quando ritorniamo a Foggia stiamo peggio di prima", perché purtroppo le strade sono quelle che sono.

Allora, come possiamo svilupparci se non abbiamo gli elementi fondamentali per consentire questo minimo di sviluppo?

Non lo facciamo perché vogliamo piangerci addosso o stare sempre qui a fare i mendicanti, no, lo diciamo con dati precisi.

A questo va collegato anche il trasporto, e vedo l'ing. Fantetti, perché per alcune linee è importante che ci sia la possibilità di avere un potenziamento di queste linee.

Se c'è una possibilità di portare gente su alcune zone, allora queste linee vanno potenziate!

Con l'ing. Fantetti abbiamo visto già da qualche anno addietro la possibilità di incrementare le linee che portano alle terme da Apricena, Lesina, Poggio Imperiale, dove c'è un flusso abbastanza forte, per cui è importante anche questo, vedere da questo punto di vista la questione trasporto.

Poi, giustamente, il collega di Deliceto faceva presente la questione della creazione di una rete di elisoccorso.

Quattro o cinque anni fa ci siamo incontrati a Motta Montecorvino, dove si è studiata la possibilità di questo elisoccorso: eravamo tutti entusiasti, ma alla fine i tecnici dell'Alidaunia hanno detto "vedete, questo è un servizio che va fatto solo dalle 8,00 della mattina, cioè soltanto quando c'è luce naturale".

A questo punto a che serve fare questo servizio solo diurno? Di notte che facciamo, li facciamo morire gli anziani, o le persone che hanno bisogno?

Credo, allora, che invece di creare una rete di elisoccorso bisogna, anzi, come diceva il collega, effettivamente potenziare il 118, mettere dei punti in paesi strategici, che possono abbracciare più Comuni, però potenziare questo servizio, che è importantissimo, perché creare delle cose inutili, oppure scrivere qui sopra solo delle cose giuste per creare una sensazione forte, serve a niente.

L'importante è che effettivamente, se vogliamo dare un concreto risultato o contributo a questo programma, si facciano delle cose realizzabili, altrimenti serve a niente, sono solo chiacchiere che ci stiamo raccontando, e che ci stiamo raccontando purtroppo da tanti anni.

Allora, abbiamo questa possibilità e la dobbiamo sfruttare, e sfruttarla significa fare delle cose semplici ma possibili. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al Sindaco, che credo abbia colto a pieno lo spirito di questi tavoli di pianificazione, cioè proprio fuggire dalla logica delle chiacchiere, coinvolgere chi il territorio lo conosce bene e raccogliere spunti pratici e concreti, magari anche pochi ma che diventino l'ossatura vera del Piano Territoriale di Coordinamento.

Io non ho alcuna intenzione di farmi sfiorare da dichiarazioni di responsabilità, vivo da tanti anni l'ufficio tecnico della Provincia e continuo a viverlo tuttora, so con quale dedizione tutti noi tecnici, dico noi anche se non è il mio settore specifico, affrontiamo le problematiche che si profilano quotidianamente nei nostri uffici.

Il lavoro è assolutamente ciclopico, quello che si presenta davanti a noi, l'ho detto prima, l'Amministrazione credo sia tutta rivolta a cercare soluzioni per questo problema della manutenzione delle strade provinciali, però l'impresa è davvero di proporzioni gigantesche, e quindi si deve per forza agire per priorità, per stralci, per risorse.

Quindi, davvero le critiche sono tutte giuste, le prendiamo, le accettiamo e le facciamo nostre.

RESPONSABILE UFFICIO TECNICO DELLA COMUNITA' MONTANA DEI

MONTI DAUNI MERIDIONALI:

Noi abbiamo in corso uno studio di progettazione esecutivo e già abbiamo approvato il progetto preliminare.

Questo studio deve collegare le attività produttive dei Comuni del territorio della Comunità Montana, quindi questo tracciato deve collegare il casello di Lacedonia con Radogna, e se ne va sulla pede-appenninica.

Questa strada deve collegare il Comune di Anzano, il Comune di Monteleone, il Comune di Panni, il comune di Accadia, anche Sant'Agata, e va verso Bovino, poi scende giù e si collega con la pede-appenninica.

Abbiamo già approvato questo progetto, ecco perché serve effettivamente la rete interna, perché se noi facciamo il collegamento con Candela va benissimo, però ci devono essere le strade che entrano all'interno del territorio della Comunità Montana.

Questa è una strada, con la Legge 64, per la quale abbiamo avuto tanti problemi per pareri, etc. etc., poi siamo arrivati e addirittura è pronto il progetto definitivo.

Questa strada addirittura passa su una strada provinciale che sta sempre in dissesto, quella che va da Accadia a Bovino, e noi già abbiamo trasmesso questo progetto alla Provincia anche per avere l'autorizzazione a realizzare questa strada.

Secondo me è molto importante, perché per servire questi paesi, dove effettivamente le strade sono tutte rovinare, questa per noi è una strada importante.

Per cui, la proposta che la Comunità Montana fa è di inserire nel piano, perché già in qualche altra conferenza che abbiamo tenuto proprio alla Comunità Montana fu fatta questa proposta, noi proponiamo, dicevo, che questa strada venga inserita nel piano, perché è importante, anche per il turismo e così via.

Questo è solo il livello di progettazione, già è stato finanziato, quindi tra poco sarà approvato e avremo soltanto il progetto, e chiaramente dovremo vedere come realizzarlo.

Se si può inserire, quindi, perché già il Sindaco che mi ha preceduto ha parlato che dobbiamo realizzare le reti interne, altrimenti resteranno sempre separati questi Comuni.

Inoltre, in questo periodo in tutti e 29 i Comuni del Subappennino sapete che è in atto il PIT, quindi si realizzeranno molte opere, e le strade sono importanti.

Questo volevo dire.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Mi pare che l'ing. Ciurnelli sia stato chiarissimo sulla tipologia di quell'asse longitudinale della Pede Subappenninica, che non è autoreferenziale ma di sicuro è un asse che deve irradiare verso le aree più interne.

Quindi, questo progetto di sicuro rientra nello spirito e nella tipologia illustrata dall'ingegnere, anzi ci piacerebbe conoscere più nel dettaglio questa cosa e lo possiamo integrare negli studi che stiamo raccogliendo.

LUIGI INNEO - CISL PROVINCIALE:

Sono Luigi Inneo, in rappresentanza del Segretario Provinciale della CISL di Foggia.

Prima di iniziare volevo un ulteriore chiarimento dall'ing. Ciurnelli: praticamente la Strada Regionale n.1 è quella tratteggiata in rosso, giusto?

Quella giallo-verde, quella che fa la circumvallazione stretta a Lucera e poi arriva a San Severo e si va ad innestare a Bovino, vorrei capire un attimo quale strada è.

Chiariamoci un attimo su questo e poi continuo.

INGEGNER CIURNELLI:

La bozza non è un progetto, questa è la prima cosa da chiarire, e questo cosa significa?

Facciamo un esempio più semplice e poi torniamo su questo, guardiamo la strada che collega San Giovanni Rotondo alla 89: lì è segnato un corridoio che non corrisponde affatto al progetto di ANAS ma corrisponde ad un'esigenza, che la bozza ha riconosciuto.

Che significa? La bozza dice: "e' necessario migliorare questo collegamento, migliorarlo dal punto di vista della capacita', non tanto della velocita', perche' presenta dei problemi", in quel caso, mentre la Manfredonia-Foggia la vedete in rosso perche' li' il problema non e' di capacita' ma di sicurezza, per esempio, ma non vengono dati nella bozza gia' i progetti, posto che non si fa mai in un piano un progetto di una strada.

Torniamo, adesso, al corridoio per il Sub-Appennino: noi partimmo dall'analisi del primo tratto di questa strada, che correva da Candela fino a Bovino.

Allora non era aperta, e' una strada allora classificata tipo quarto CNR, ora C1, una corsia per senso di marcia, con svincoli a livelli sfalsati.

La riflessione che si fece allora fu la seguente: ci sembrava, per i motivi che ho gia' richiamato, primo tra tutti evitare di creare un'alternativa di scorrimento veloce all'itinerario esistente per i collegamenti merci di lungo percorso, riconoscere un itinerario che allora, lo vedete, fu quello che partiva da Bovino, passava per Troia, poi puntava su Lucera, faceva questo arco, ma semplicemente perchè?

Non perche' si volevano utilizzare forzatamente quelle strade ma perche' si disse "vediamo se si puo' sfruttare la situazione", con un adeguamento in parte in sede, in parte con varianti, tutto da studiare evidentemente, che coniugasse piu' esigenze, ossia la legittima aspirazione del Subappennino di avere un elemento ordinatore con altre esigenze.

Il primo che mi e' venuto in mente, perche' lo ricordo, fu oggetto di un sopralluogo, e' proprio Troia, che aveva questo problema di attraversamento del centro abitato e l'esigenza di una piccola circumvallazione.

Visto che di danari non e' che ce ne siano, che si moltiplichino, l'approccio fu quello di dire "facciamo comunque una strada capacitiva", cioe' una strada che ha una buona capacita', delle buone velocita' "ma cerchiamo di far sì che questa strada, che e' di un livello gerarchico superiore, coniughi anche altre esigenze".

A sud di Lucera c'era un altro problema: la circumvallazione a ridosso di Lucera la conoscete tutti, e' pericolosa, abbiamo i dati sull'incidentalita' e ce lo mostrano una volta di piu', e allora l'idea poteva essere quella di riproporre un tratto della circumvallazione di Lucera messo a norma, messo in sicurezza, e poi puntare di nuovo verso nord.

Li' avevamo allora pensato di convergere su San Severo, posto che una parte del Subappennino tende a gravitare, e' bipolare, sia verso Lucera che verso San Severo.

Questa era una suggestione, il che non significa che la parte ulteriore a nord non ha esigenze e non andava affrontata, noi ci siamo limitati, in sede di bozza, ad immaginare che.....

LUIGI INNEO - CISL PROVINCIALE:

Chiedo scusa, una domanda diretta: e' una strada che non c'e', quella verde-gialla?

INGEGNER CIURNELLI:

Attualmente certo che non esiste! E' fatta, cioè, di tratti esistenti ma anche di cose da studiare.

LUIGI INNEO - CISL PROVINCIALE:

Quella non esiste, così come e' tracciata sulla carta?

INGEGNER CIURNELLI:

Questa strada certo che non esiste!

LUIGI INNEO - CISL PROVINCIALE:

Allora la interrompo, perche' questo era il punto che volevo focalizzare.

Partendo dal presupposto che come rappresentante di lavoratori dipendenti quando parliamo di andare a fare nuove opere non puo' che vederci d'accordo, perche' significa finanziare nuovi lavori, impiego di nuova manovalanza, quindi potremmo essere d'accordo, pero' qualche conduttore televisivo diceva "la domanda nasce spontanea": noi ci abbiamo messo 25 anni per progettare e

realizzare una strada regionale, la n.1, Candela-Poggio Imperiale, di cui in 25 anni sono stati realizzati solo due tronconi, quindi 20 chilometri.

Ing. Ciurnelli, lei parla di manutenzione della strada, chi la deve fare, e diceva l'Assessore di Deliceto (non so se lei ha fatto i 20 chilometri, i due tronconi fatti) che ci sono due frane, massimo ogni due chilometri ci sono dei rappezzati, e colgo l'occasione anche per suggerire all'architetto Biscotti, e ci sono delle immissioni su quella strada che poi non so chi sia il responsabile se muore qualcuno, perché senza segnalazioni ci si immette sulla strada da dei tratturi, cosa che non dovrebbe essere su una strada a scorrimento veloce, perché io che imbocco quella strada dal casello di Deliceto, o di Sant'Agata, di Ascoli o di Candela, vado tranquillo in quanto non devo avere macchine che confluiscono su quella strada, e invece ce ne sono due.

Quindi iniziamo anche a parlare di responsabilità penali di chi ha realizzato, di chi ha controllato e di chi ha approvato.

Ritorniamo alla domanda iniziale: se in 25 anni, dicevo, abbiamo realizzato 20 chilometri e non sappiamo il terzo troncone quando partirà, a prescindere che poi il progetto iniziale che si faceva un troncone da Candela e uno da Poggio Imperiale, un secondo da Candela, che poi dovevano andare a confluire al centro, i due tronconi sotto sono stati fatti, sopra non si vede neanche l'ombra del tracciato, quindi stamattina di cosa stiamo parlando, di aria fritta o di progetti che vogliamo fare per far decollare questo benedetto Subappennino?

Quando è stata progettata quella strada, 25 anni fa, i Comuni del Subappennino avevano un certo numero di abitanti, ma penso che da quando è stata progettata ad ora che hanno iniziato la realizzazione siamo a meno della metà, e quando la finirete non so quanti ne saranno rimasti.

Come diceva il Sindaco Picaro prima, e anche l'Assessore, quando noi partiamo, perché anch'io sono un cittadino del Subappennino, anche se ora opero su Foggia, e c'è la strada interrotta, pericolosa, senza segnaletica, noi veniamo a parlare (ecco perché la mia domanda insiste su quell'altra strada) e iniziamo a parlare di altre alternative quando non ancora abbiamo concluso quello che c'è di certo, perché comunque lì c'è un progetto approvato, ci sono degli espropri fatti!

Sì, sarà anche una strada che poi correrà su strade che già ci sono, e quindi bisogna aggiustare, modellare, collegare, ma con quali soldi, signori miei?

Mi sembra che non ci siano neanche i soldi per finire quella che già dovrebbe essere finita, perché parliamo, ripeto, di 25 anni fa, siamo nel 2006 e questa strada è stata progettata nel 1980!

Premesso che a me fa piacere, perché più si costruisce, più si impiantano nuove strade e più si occupa la gente, quindi mi sta bene, ma i soldi dove li prendiamo?

Parliamo di attività produttive, ma le attività produttive sono sempre collegate al sistema viario.

Io ebbi modo di dire, nella sede vecchia della Provincia, quando abbiamo fatto la prima riunione del PIT n.1, che noi possiamo progettare tutto quello che vogliamo, invitare le aziende a realizzare e ad accedere ai finanziamenti, però quando l'azienda realizza il progetto, mette fuori anche i soldi, fa un'ottima azienda, poi esce fuori dal cancello e trova quelle buche che ci sono, non so fino a che punto l'azienda sarà invogliata ad investire, sia le aziende che sono presenti nel territorio sia le aziende che devono venire da fuori!

Per quanto riguarda la sanità io ho sentito parlare di elisoccorso e altra roba: signori miei, se stanno mettendo in piedi una vertenza per far pagare i lavoratori del 118 perché sono sottopagati, la domanda è sempre la stessa, cioè con quali soldi? Con quale denaro?

Iniziamo ad essere concreti, cioè quando andiamo a dire che dobbiamo fare sviluppo, dobbiamo realizzare questo, iniziamo a dire anche con quale moneta, dove andiamo a prendere i soldi, altrimenti qui continueremo a vendere fumo negli occhi.

Poi vorrei fare un invito, perché la cosa che ho ascoltato dal dr. Lecce mi fa piacere da un parte ma mi preoccupa dall'altra: se ho capito bene, altrimenti smentitemi se sbaglio, la Comunità Montana sta procedendo, o vuole procedere, alla realizzazione di una strada, e ben venga, ma la Provincia lo sa?

Sono opere, cioè, che comunque facciamo marciare sapendo l'uno e l'altro che facciamo?

Evitiamo che le cose vengano fatte all'insaputa dell'altro, altrimenti andiamo a disperdere, a

consumare, a dissipare denaro, che già non c'è, e quel poco che c'è lo consumiamo in opere che magari o si vanno a sovrapporre o non collimano tra loro.

Nel momento in cui noi andremo a realizzare questa benedetta strada regionale n.1 è vero quello che dice lei del traffico pesante, ma se fossi stato io il progettista l'avrei prevista a doppia corsia, perché è naturale che quando uno arriva a Candela e può farsi il pezzo Candela-Poggio Imperiale senza pagare autostrada, il traffico pesante andrà tutto di là, e quindi già allora avrei previsto un qualcosa del genere, una doppia corsia come la Foggia-Candela.

È normale che ci sarà maggiore deterioramento, perché c'è già adesso, con un traffico locale molto limitato, perché lì ci transita ormai sopra solo Bovino, Sant'Agata e Deliceto ed è già rovinata, figuriamoci quando poi ci sarà anche questo traffico!

Quindi, andare a prevedere dei maggiori controlli nella realizzazione non è sbagliato. Vi chiedo scusa.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Non c'è bisogno di chiedere scusa, perché siamo qui non per raccogliere elogi ma per raccogliere spunti critici, perché è attraverso gli spunti critici che si costruiscono strategie serie e condivise.

Due sole riflessioni: aria fritta no, perché questo è un piano che proviene da una Legge Statale a cui noi dobbiamo dare corso.

Il Piano Territoriale di Coordinamento, cioè, non è un'attività concertativa che si mette in campo per il volontariato di qualche politico, il Piano Territoriale di Coordinamento è uno strumento urbanistico che avrà efficacia cogente sul territorio, e le linee che esprimerà questo piano dovranno essere regolatorie per la pianificazione locale.

Quindi, è un vero e proprio strumento urbanistico, che, proprio perché si chiama Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale, aspira e dovrà fare chiarezza e coordinare le iniziative sia relative a porzioni di territorio sia relative alle varie istituzioni che agiscono sul territorio.

Noi, quindi, a latere della pianificazione non andiamo ad acquisire risorse, perché questo è uno strumento urbanistico, vero è, però, che facendo chiarezza su poche e sicure scelte condivise indirizziamo anche la programmazione, cioè l'attività programmatica dell'ente, quindi mi riferisco anche ai POR successivi, indirizziamo la programmazione a trovare risorse per raggiungere obiettivi e sviluppare azioni che sono previste nel piano e che sono frutto di una concertazione e di una comunione di intenti.

Cioè, fare chiarezza significa non interventi sporadici, a pioggia, che derivano dal caos e quindi non sono interrelati, ma investire quei pochi soldi che rimangono in obiettivi e azioni che comunque sono finalizzate ad una strategia comune condivisa e che aspiriamo abbia un'efficacia di sviluppo sul territorio.

Questa è l'azione che stiamo mettendo in campo, quindi ben vengano le critiche.

INGEGNER FANTETTI:

Volevo fare solo alcune precisazioni.

Si è parlato di servizi pubblici, del trasporto pubblico, e ritengo che sia opportuno dare qualche elemento di chiarezza agli Amministratori dei Comuni del Sub-Appennino.

Lo scenario del trasporto pubblico locale nella Regione Puglia e nella provincia di Foggia in cui ci muoviamo si può sintetizzare in una situazione abbastanza anomala, in quanto non abbiamo un Piano Regionale dei Trasporti vigente, non abbiamo Piani di Bacino vigenti, abbiamo le gare che si sono celebrate per i servizi pubblici su gomma, regionali e provinciali, non abbiamo le gare per il trasporto su ferro, abbiamo alcuni servizi urbani in affidamento in house e non con procedure di evidenza pubblica.

Comprenderete bene che in questo scenario, e ci tengo a dirlo, non volevo fare l'intervento, però sono stato chiamato perché ho sentito alcune affermazioni riguardanti i piani e un lavoro professionale che si sta svolgendo alla Provincia, purtroppo lungo, ma devo, per la mia serietà professionale, e scusate la presunzione, precisare in questa sede che l'unica Amministrazione Provinciale che aveva redatto un Piano di Bacino partendo dall'analisi della mobilità sul territorio

e' stata la Provincia di Foggia.

Ahime', purtroppo, il Piano Regionale dei Trasporti, che correva perche' si doveva arrivare alla celebrazione delle gare, e' stato talmente veloce nell'elaborazione che non ha eseguito la razionalizzazione dei servizi.

Questo e' un elemento importante nel Decreto 422 Burlando, che imponeva prima una rivisitazione della domanda di mobilita', l'individuazione dei servizi che servono e di quelli che non servono, invece noi abbiamo avuto un Piano Regionale dei Trasporti che ha fotografato l'esistente, mentre la Provincia di Foggia ha elaborato un Piano di Bacino che e' stato quello di andare a verificare quali erano le esigenze del territorio.

Orbene, oggi noi ci troviamo che gestiamo dei servizi che per legge si chiamano "minimi", questo per chiarire anche l'intervento dell'altra volta di qualche Consigliere Provinciale, che si e' alzato e se n'e' andato.

La Provincia di Foggia ha lavorato bene, solo che non si e' inserita in un contesto, e qui devo dire pubblicamente grazie al prof. Ciurnelli, perche' mentre il prof. Ciurnelli si recava nel territorio a vedere cosa serviva e non serviva - ecco i piani che hanno un loro tempo, a volte, forse eccessivo pero' purtroppo e' necessario -, dall'altra parte c'era chi correva per fare le gare.

Oggi, quindi, noi effettuiamo dei servizi, che si chiamano "minimi" per legge, che sono previsti nel contratto di servizio e che qualche volta vedono delle relazioni di traffico scarsamente frequentate, e certamente non fa piacere neanche a noi, come gestori del servizio, l'effettuazione di queste tratte, perche' chiaramente la celebrazione delle gare ha imposto anche agli operatori, privati e pubblici, nella Provincia di Foggia, ahime', soltanto i privati, perche' il pubblico ricorre all'affidamento diretto per bypassare le gare. Che poi costano 4 milioni di euro di perdita al Comune di Foggia, non ha importanza.

Parlo io che ho un'esperienza di direttore di un'azienda pubblica di servizi pubblici e oggi mi onoro di essere il Direttore di un'azienda privata di servizi pubblici che non pesa sul bilancio delle Amministrazioni Locali.

Come Consorzio, quindi, riagganciandomi a quello che diceva l'architetto Biscotti, siamo fortemente motivati a superare questo sistema, che ci ha un po' ingessati e blindati, perche' a noi conviene fare servizi che rispondano alla domanda di trasporto in quanto per noi il cliente e' un introito ed e' importante.

Allora, come Consorzio e' vero che siamo impegnati innanzitutto a vedere di emettere una biglietteria unica, ma da un lato vorremmo tentare anche una razionalizzazione, sia pure impedita da quel Piano Regionale dei Trasporti, che e' stato annullato dal TAR, che ha di fatto fotografato l'esistente, e quando la Provincia, invece, andava a fare con i questionari le domande di mobilita' dall'altra parte si approvava il piano.

E' chiaro che queste scelte poi ricadono sul territorio, e io, come tecnico che sta da 21 anni nel settore trasporti, devo vedere se la TAV, dove viene la stazione, dove non viene!

Questo perche' manchiamo di un piano, si fa tutto alla giornata, e diventa difficile secondo me.

E qui parlo piu' a livello personale che non della societa' che mi onoro di rappresentare, perche' vorrei chiedere a chi fa trasporto ferroviario a livello nazionale, che si preoccupa del trasporto veloce e non si preoccupa del trasporto all'interno del nostro territorio, che e' importante secondo me.

Quindi, come Consorzio COTRAP confermo quella considerazione dell'architetto Biscotti.

Noi vogliamo fortemente migliorare il nostro servizio, nell'ambito, pero', di quei paletti che ci ha messo il contratto di servizio con i servizi minimi.

E l'architetto ne sa qualcosa perche' ha avuto l'esperienza di essere dirigente del trasporto alla Provincia e si e' reso conto che noi non vogliamo andare a fare servizi dove non servono, a noi conviene rispondere, rivedere, pero' non e' semplice il discorso.

Io ho voluto fare questo breve intervento da un lato per esprimere la mia gratitudine all'Amministrazione Provinciale, ma principalmente al prof. Ciurnelli, che quando fa i piani li fa con passione, con impegno, e con tempo purtroppo.

Vorrei anche dire, come Consorzio COTRAP, di cui non sono il rappresentante ma sono un

gestore, secondo alcuni anche importante, come entita' soltanto, che certamente avremmo piacere che l'Amministrazione Provinciale, che lo sta facendo gia' con Antonello Summa e con l'ing. Spinello, vedesse un po' di razionalizzare qualcosa.

Per ultimo voglio dire che l'Amministrazione Provinciale di Foggia, lo dico perche' il Consorzio è livello regionale, quindi le notizie che do sono notizie confermate dai fatti, e' l'unica Provincia che ha istituito qualche servizio aggiuntivo di trasporto su gomma, con oneri a carico della Provincia, e che ha interesse e intenzione di continuarlo a fare.

Voi immaginate quello che diceva il prof. Ciurnelli, lo dico perche' il sistema del trasporto mi appassiona, ci lavoro da 20 anni, se poi sono passato dal pubblico al privato puo' darsi che qualcosa ne capisca, immaginate, dicevo, la possibilita' di mantenere su ferro alcuni spostamenti di mobilita' e utilizzare quei trasporti su gomma, che oggi sono concorrenziali al ferro, ahime', cioe' su una tratta Foggia-Manfredonia Foggia-San Severo abbiamo due sistemi di trasporto contribuiti che si fanno concorrenza tra di loro.

La possibilita' che voleva il prof. Ciurnelli, che era quella di mantenere l'asse portante ferroviario e utilizzare quelle minori percorrenze che andavano ad essere tolte su quella tratta nei territori che oggi sono carenti, questo che voleva fare il prof. Ciurnelli e' la razionalizzazione che il Decreto Burlando, precedente all'attuale Governo Nazionale, aveva messo come elemento indispensabile per la liberalizzazione dei servizi. Grazie.

LUIGI INNEO - CISL PROVINCIALE:

Volevo fare una domanda diretta all'ingegnere: che intende dicendo che non volete fare servizi dove non servono?

INGEGNER FANTETTI:

Lei sapra', sicuramente meglio di me, che per servizi minimi si intende, per legge, quelli che devono essere garantiti alla collettivita', ma sono servizi minimi quelli che vengono fuori da un'analisi della domanda di trasporto.

Questa analisi della domanda di trasporto nel territorio regionale non c'e' stata, perche' i servizi minimi sono stati fotografati con quelli esistenti.

Praticamente l'individuazione del servizio minimo, che e' quella che diceva l'Assessore del Comune e che e' importante, era quella che doveva precedere la celebrazione delle gare, invece oggi praticamente il servizio minimo non e' il frutto di un'analisi della domanda di trasporto ma e' stato semplicemente tre righe di un articolo di legge che dice "i servizi minimi sono quelli attuali".

Chiaramente oggi noi ci troviamo che facciamo dei servizi, per meglio dire delle corse, che avrebbero bisogno di essere rimodellate perche' porterebbero un interesse alla collettivita', ma anche al gestore del servizio, e però diventa tutto complicato.

Il mio intervento voleva soltanto dare un contributo di chiarezza, perche' ho la fortuna di trovare tante Amministrazioni, poi quelle del Sub-Appennino sono quelle che soffrono di piu' perche' mentre in alcune zone addirittura abbiamo piu' di un sistema di trasporto quelle del Subappennino hanno solo noi.

Secondo alcuni sono piu' sfortunati, bonta' loro, ma certamente noi oggi, con il Consorzio e con un po' di tempo, vogliamo superare anche questo fatto, ma perche' e' l'Amministrazione Provinciale che ci sta coinvolgendo, altrimenti io, come gestore, devo rispettare il contratto.

La differenza, cioè, e scusate se mi permetto di dire queste cose ma puo' servire anche ai fini dell'Amministrazione dei singoli Comuni, noi non abbiamo un servizio affidato diretto, come l'ATAF di Foggia, noi abbiamo un servizio con la gara, per cui abbiamo un contratto, che va rispettato e che prevede un programma d'esercizio dove sono indicate anche le corse.

Cioe' noi, volendo, non possiamo toccare nulla, e immaginate che questo e' un contratto per 9 anni, perche' poi si sono fatte le gare del trasporto su gomma, non si e' fatto il ferro, non realizzando quell'integrazione che per il prof. Ciurnelli, sin da quando l'ho conosciuto, e' stato un suo biglietto da visita, parlava sempre di integrazione, integrazione, integrazione, e quindi abbiamo che il ferro va per fatti suoi, la gomma e' programmata, ringraziando Dio, almeno per 9 anni, e poi e' scappata, così, la

gara per il servizio elicotteristico per le Tremiti per 40 anni.

INGEGNER CIURNELLI:

Non ci saranno piu' gli elicotteri, viaggeremo con altri sistemi.

INGEGNER FANTETTI:

Di quello che dico mi assumo la responsabilita', perche' e' scritto negli atti, cioe' 40 anni!

Per questo ho sentito con piacere, e veramente sono grato alla Provincia, che ha questi momenti anche di confronto, che forse andavano fatti in passato anche in altri enti, e non imporre, cioe' cercare di far condividere le cose.

Lo so che così e' lento il modo di procedere, però almeno e' un po' piu' partecipativo, perche' quando si fanno le cose e si calano dall'alto il risultato qual e'? Dobbiamo fare le gare? Le facciamo.

Qualcuno dice che non le vogliono fare le gare perche' le perdono: no, le fanno e le vincono, pero' il sistema non cambia, peggiora!

Ad esempio, io sono un po' dispiaciuto quando sento che per la Foggia-Manfredonia, e parlo di una tratta importante, un certo punto Trenitalia dice che vuole lasciare la tratta: ma Trenitalia non e' padrone della tratta, il servizio e' regionale!

Allora, non c'e' il piano e non si puo' decidere se questa tratta e' importante, e fino a che punto.

Cioe' il piano, lo strumento di programmazione, signori, e' determinante per lo sviluppo del territorio, altrimenti ci muoviamo in una situazione di grande confusione. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Ci voleva l'intervento dell'ing. Fantetti, che ha fatto chiarezza su molti aspetti.

Semmai, se posso integrare la risposta verso il responsabile della CISL Provinciale, che forse temeva che la risposta fosse "laddove non c'e' un ritorno imprenditoriale il servizio si elimina", no, non e' così, perche' comunque c'e' sempre l'aspetto sociale del trasporto pubblico locale che va salvaguardato.

Ecco il ruolo dell'Amministrazione Locale, ossia soddisfare sì, andare incontro ad esigenze di produttività imprenditoriale, ma prevalentemente soddisfare le esigenze di mobilità anche laddove questa esigenza non porta dei ritorni di profitto perche' le integrazioni sono a carico dell'ente pubblico. Così funziona.

Però e' vero quello che dice lui, cioè noi abbiamo consolidato un sistema di trasporto pubblico locale, su indicazione regionale, che andava adeguato alle nuove esigenze di mobilità, invece l'abbiamo imbalsamato rispetto ad esigenze che erano magari state riscontrate parecchie decine di anni fa.

E' questa la scommessa su cui dobbiamo impegnarci per il futuro.

ASSESSORE DEDDA - COMUNE DI ORSARA DI PUGLIA:

Volevo fare solo un piccolo inciso a quanto detto dall'ing. Fantetti: noi abbiamo ottenuto il 10% di riduzione dei biglietti con una conferenza che abbiamo fatto l'anno scorso ad Orsara per quanto riguarda i trasporti pubblici.

Mi fa piacere che lei ci tenga ai paesi del Subappennino, però le porto anche un piccolo esempio: da diversi anni noi stiamo cercando di posticipare la partenza dei pulman, perchè abbiamo tre pulman che partono da Orsara la mattina e i ragazzi arrivano a Foggia alle 7:40, 7:45, mentre le scuole aprono alle 8:30.

Da diversi anni abbiamo cercato di spostare alcuni pulman ma non ci siamo riusciti, e non vorrei che l'elemento trainante fosse quello che lasciava intendere il signore della CISL e che l'architetto ha smentito.

Non riusciamo ancora a capire perche' non si possa spostare di mezzora questo discorso, e quindi poi dobbiamo scendere nei problemi concreti.

Ora, io non ho assistito alla relazione fatta inizialmente, mi sono trovato quando parlava il rappresentante di Panni e ho visto che già brevemente ha accennato a quello che io

voglio dire, che vorrei rafforzare, cioè praticamente uno svincolo, per quanto riguarda la pede-appenninica, tra Troia e Radogna, nella zona di Giardinetto.

Nella zona di Giardinetto noi abbiamo già tre grosse cooperative che sono operanti, quindi una forma di attività già c'è, e noi, come Comune, abbiamo predisposto il PIP, che attualmente è alla Regione.

Speriamo anche che si sblocchi la zona ASI di Bovino, con la speranza che la Regione metta a posto le ASI, perché diventerebbe un centro che serve non solo il Comune di Orsara ma anche i Comuni di Bovino, di Castelluccio, di Faeto stessa e anche di Troia.

A tal proposito noi stiamo infrastrutturando quella zona, dove stiamo utilizzando anche i finanziamenti del PIT n.10 per quanto riguarda l'acquedotto rurale, quindi stiamo portando l'acqua in quella zona, e siccome prevediamo uno sviluppo soprattutto sull'agroalimentare l'acqua diventa fondamentale.

A tal proposito, ribadisco, noi peroriamo questa causa dello svincolo di Giardinetto, che ci deve essere per i motivi che ho appena elencato. Grazie.

MICHELE BOCCAMAZZO - SINDACO DEL COMUNE DI CASALVECCHIO DI PUGLIA:

Per quanto riguarda la pede-subappenninica sono d'accordo e mi auguro che venga realizzata quanto prima, anche perché ogni forma di sviluppo passa attraverso le strade, volevo solo sottoporre all'attenzione un problema, forse secondario rispetto alla pede-subappenninica e che riguarda la manutenzione delle strade.

Praticamente abbiamo chiesto in diverse occasioni un sopralluogo da parte dei tecnici della Provincia, ce l'hanno sempre promesso, hanno promesso che sarebbero venuti, ma non è mai venuto alcuno.

Lo abbiamo fatto a voce, lo abbiamo fatto per iscritto, con telegrammi, e di questo mi sono dispiaciuto enormemente, per cui qual è l'osservazione?

Tutte le volte che noi chiediamo o parliamo di manutenzione si dice sempre la stessa cosa, e oggi lei l'ha anche osservato: "abbiamo 3300 chilometri di strade da mantenere".

Io sono d'accordo su questo, però, e questa è l'osservazione, è mai possibile non portare i cittadini della provincia a conoscenza di un piano di manutenzione?

Ogni Sindaco dice che la sua strada è quella più importante, è la più necessaria, e io non dico di no, ma come Sindaco di un gruppo di cittadini di un certo territorio io vorrei sapere quando è il mio turno!

Io ho dei problemi, come li hanno anche altri Sindaci, ma mi metto in coda, mi metto all'ultimo posto, però devo dire ai miei cittadini che la manutenzione avverrà tra un anno o tra due!

Tenga conto che noi non chiediamo le autostrade, noi chiediamo che le strade vengano mantenute in ordine, chiediamo la pulizia delle cunette, un po' di segnaletica orizzontale e la chiusura di qualche buca, e c'è qualche frana che comunque richiede una certa attenzione e che sta diventando pericolosa, precisamente la frana che sta sotto al Cimitero di Casalvecchio, sulla provinciale n.10 Torremaggiore-Casalvecchio-Castelnuovo, che sta diventando veramente pericolosa.

L'abbiamo già segnalata in diverse occasioni, non so più che cosa fare.

Io chiedo di sapere da parte della Provincia che cosa intende fare in merito alla manutenzione. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

La risposta è complicata: è come trovarsi di fronte ad un bambino che ti chiede il pane e non la cioccolata, quindi l'alimentazione primaria, la sussistenza, la sopravvivenza.

Io posso dare una risposta indiretta, che è questa: un piano di manutenzione probabilmente è stato pensato anche in funzione della redazione del Piano Triennale delle Opere Pubbliche, quindi ci sono stati sicuramente degli elementi, dei parametri, delle priorità che sono state prese in considerazione per coordinare l'investimento delle risorse delle Province.

A supporto di queste decisioni vi anticipo che il 4 maggio, quando sarete chiamati ad intervenire

sul tema delle attività produttive, che però vi anticipo sarà quasi tutto riorientato verso il sistema viario a servizio delle attività produttive, quindi ritroveremo l'ing. Ciurnelli, il pomeriggio, a seguire, noi presenteremo uno studio sull'incidentalità degli ultimi 10 anni, dal '94 ad oggi, che illustrerà lo stesso ing. Ciurnelli, che, secondo me, e non secondo me ma secondo la logica, dovrà e sarà di sicuro, per volontà dell'Assessore Summa, uno strumento attraverso il quale stabilire le priorità.

Noi verificheremo attraverso questo studio i punti critici del sistema viario provinciale e sicuramente questo è un elemento che determina le scelte.

Laddove noi verificiamo che si verificano fenomeni di incidentalità più diffusi rispetto ad altre situazioni e che questo deriva quasi sicuramente dalla struttura degli assi viari, è ovvio che, anche per una questione di logica, l'Amministrazione dovrà riorientare, se questo non è avvenuto, le sue scelte verso la risoluzione di quei punti critici.

Quindi, stiamo andando in questa direzione, e vi anticipo che lo studio dell'incidentalità, che non è mai stato fatto, ovviamente questo in complementarietà all'analisi di situazioni oggettive, quali sono le frane e i fenomeni di dissesto, sono gli elementi dai quali non si può prescindere per stabilire ordini di priorità per gli interventi.

Io certe volte davvero mi vergogno quando mi si dice "almeno gli ultimi due chilometri che ci sia il tracciato della segnaletica orizzontale", "almeno che ci sia": no, "almeno" non dovrebbe esistere proprio, ci dovrebbe essere la segnaletica orizzontale chiara per tutta la strada, la segnaletica verticale, la manutenzione.

Io sono sempre in grandissima difficoltà quando vengono fatte queste osservazioni, ma non posso che assorbirle e riportarle ancora una volta a chi deve prendere comunque decisioni difficili, perché si tratta di decidere se intervenire in un'area piuttosto che in un'altra.

Ma stiamo andando verso un'oggettivizzazione delle scelte, cioè intanto partiamo da questioni serie, come sono gli incidenti, quelli mortali, quelli seri, e i fenomeni di dissesto che sono in atto.

ASSESSORE MARCHESE - COMUNE DI CASTELLUCCIO VALMAGGIORE:

Innanzitutto chiedo scusa per l'ora tarda, ma in concomitanza c'era un'altra riunione alla Provincia per l'energia pulita, l'energia sostenibile.

Spero di non uscire fuori tema, perché sono arrivato in ritardo e quindi non ho avuto modo di ascoltare gli interventi precedenti, ma per quanto mi è dato capire il problema della Strada Regionale n.1, la strada che dovrebbe collegare Candela con Poggio Imperiale, chiaramente è un problema annoso, che si sta portando avanti da tanti anni, e penso che tutti quanti gli Amministratori, e non solo gli Amministratori ma soprattutto tutti i cittadini di quell'area, sono fortemente interessati, anche perché senza la Strada Regionale n.1 di sviluppo se ne potrà parlare sempre meno.

Per quanto riguarda, poi, il discorso degli svincoli, non lo so, quindi chiedo di avere un supporto cartaceo per sapere dove sono previsti questi svincoli.

Chiaramente noi ci candidiamo ad averne uno, altrimenti resteremo sempre una zona emarginata, il sud del sud.

Ripeto, questa Strada Regionale n.1 penso che sia di vitale importanza per questa zona, per tutta la nostra zona, tant'è che se ne parla da 20 anni, e non ultimo noi abbiamo fatto anche una Delibera di Consiglio Comunale con cui si chiedeva appunto il completamento di questa regionale, e se ne sta parlando tanto anche negli incontri che abbiamo con una certa frequenza con la Provincia e gli Amministratori anche regionali.

Per quanto riguarda le problematiche del Subappennino, penso che siano state già elencate da tutti gli interventi precedenti, volevo solo porre all'attenzione dell'Amministrazione Provinciale, nella persona del dr. Biscotti, che per quanto riguarda il Comune di Castelluccio Valmaggiore questo viene attraversato dalla Strada Provinciale, se non sbaglio la 125 o la 124, non ricordo il numero ma è una strada provinciale.

Che io sappia, nei Comuni al di sotto dei 15.000 abitanti le strade provinciali restano della Provincia, non sono comunali, restano solo i problemi ai Comuni, e al Comune di Castelluccio il problema è forte, perché ci sono una serie di sottoservizi nella strada provinciale che puntualmente

si rompono, perché tra l'altro manca il controllo da parte degli organi preposti anche dalla Provincia.

Con l'attraversamento dei camion, cioè, soprattutto ora che la nostra zona viene interessata da pale eoliche, quindi vengono con dei camion che neanche più la pesa pubblica mi sa che riesce a pesarli, ci vorrebbe una pesa a parte per pesare solo loro, e comunque, dicevo, il comune viene attraversato puntualmente e si rompono i sottoservizi, somme che noi dobbiamo mettere in bilancio ogni anno, e quindi dobbiamo poi distogliere questi fondi dalla spesa sociale e da altre problematiche.

Siamo costretti, quindi, a riparare in continuazione fogna, rete idrica e quant'altro, con tutti i disservizi che poi si vanno a creare per la cittadinanza, tant'è che noi abbiamo chiesto in alternativa se si poteva fare un percorso esterno al paese in modo da bypassare il Comune per poter poi raggiungere i Comuni di Faeto e di Celle.

Non sappiamo se ora è stato inserito nel Piano Triennale delle Opere Pubbliche, ma speriamo che comunque venga preso in forte considerazione questo aspetto.

Per quanto riguarda la manutenzione delle strade è stato già detto, tra l'altro, a mio avviso, oltre alle cunette ci vorrebbe anche un po' di controllo, e qui la colpa non è solo della Provincia ma faccio anche un mea culpa dei Comuni, perché gli agricoltori, non me ne vogliano gli agricoltori, quando fanno le arature purtroppo arano fino ai bordi dei loro terreni, e chiaramente con scavi molto profondi creano un grosso problema, cioè che poi l'acqua si riversa sulla strada, con tutti i problemi che crea.

Un tempo c'erano i cantonieri, ora non ce ne sono più, per cui, a mio avviso, se possibile, le guardie provinciali che sono addette a questo servizio anziché sostare in Piazza XX Settembre a fare anticamera forse sarebbe più opportuno impegnarle per questo tipo di servizio.

È importante, ripeto, mantenere le strade, ma è anche importante collegare strade che già sono esistenti tra i vari Comuni, e mi riferisco alla Strada Provinciale 124, che è classificata.

A Castelluccio qualche mese fa abbiamo avuto il lutto di due tecnici danesi che sono morti sul Celone perché sul loro navigatore era prevista questa strada, la 124, ma solo sulla cartina, per cui sono arrivati al torrente Celone e sono andati a finire giù e sono morti.

Manca un ponte, e quindi una strada 124 che non viene collegata perché ci manca il ponte, che, a mio avviso, è di fondamentale importanza, andrebbe fatto e darebbe anche la possibilità agli agricoltori che hanno i terreni al di là del Celone di poter andare a coltivare, altrimenti sono costretti a fare un lungo percorso, cioè da Castelluccio devono andare al ponte Celone, da lì salire a Troia e poi da Troia scendere giù, e quindi per 100 metri sono costretti fare oltre 30 chilometri, con un grave danno all'economia, che, anche se è una misera economia, è importante per la nostra zona.

Quindi la strada provinciale 124, se ricordo bene, che a mio avviso è di fondamentale importanza per poter collegare Castelluccio con Troia e Castelluccio con Orsara, è un vecchio progetto che inizio' negli anni 80, però all'epoca furono finanziate esclusivamente le progettazioni e non le opere, perché andava di moda così, ma noi speriamo che queste strade vengano finanziate e portate a compimento.

Con la programmazione del POR 2007/2013 è importante che la Regione si faccia carico di queste problematiche, se vogliamo lo sviluppo. Gli antichi romani l'avevano capito, ma sono passati duemila anni e mi sa che ce ne siamo dimenticati.

Al di là di questo, se era possibile, e colgo l'occasione che c'è un rappresentante delle Ferrovie del Gargano, se ho ben capito, avevamo chiesto già da anni al ponte Celone, dove si fermano i pulman e c'è il cambio di pulman per chi deve andare a Troia, a Lucera o a Castelluccio, di mettere una pensilina, perché purtroppo lì i ragazzi che si fermano sono costretti con la neve, con il vento, con l'acqua, a sostare in mezzo alla strada senza potersi riparare.

Quindi se era possibile, ma a mio avviso bisognerebbe farla anche da un punto di vista umanitario, perché sono dei ragazzini.

Questo per quanto riguarda l'aspetto tecnico, mentre per quanto riguarda il problema degli incidenti e la sicurezza stradale colgo l'occasione per invitarvi venerdì a Vieste, dove l'Automobil Club di Foggia ha organizzato un convegno sulla mobilità responsabile e le politiche e le azioni per la diffusione di una cultura della sicurezza stradale.

Siete tutti invitati, vi ringrazio.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

L'Assessore ha fatto riferimento ad elementi di dettaglio che appartengono ancora poco a questo livello di redazione del piano, svincoli e cose piu' puntuali che, come ha detto l'ing. Ciurnelli, probabilmente saranno oggetto di valutazione quando si procedera' alla redazione dei progetti degli assi viari singoli.

Comunque sono tutti elementi che noi registriamo e teniamo in considerazione.

Ci sono ancora due interventi e poi rapidamente concludiamo.

ASSESSORE ALTILIA - COMUNE DI ALBERONA:

Faccio solo degli appunti.

E' stato gia' detto tanto sul Subappennino, e praticamente la zona interessata ad Alberona, il tratto sulla 130 Lucera-Tertiveri-Alberona, in alcuni punti e' proprio impraticabile.

Abbiamo su un tratto di 4 chilometri 7 o 8 frane, e tra breve, continuando, come i corsi d'acqua, a scalare dai terreni pendenti, avremo che questo tratto si restringera' ulteriormente e avremo l'impossibilita' di trasporto dei mezzi pesanti, dei mezzi pubblici per gli studenti che dovranno raggiungere Lucera, Foggia e quant'altro.

Purtroppo finora e' stato gia' fatto presente agli interessati, ma per il momento nessun intervento e' stato fatto.

Sono state fatte delle provvisorie, le chiamo io, segnaletiche, ma, l'ho fatto presente anche all'Assessore Parisi e all'Assessore Summa, con la pioggia e' stata fatta la segnaletica a strisce bianche, dove hanno trovato le buche sono saltati come i rospi, per cui l'ho fatto presente e hanno detto "noi non abbiamo dato alcuna autorizzazione, non capisco chi siano i responsabili".

Circa un mese fa hanno otturato delle buche, ma sul tratto sempre della 130 in alcuni punti un buco lasciato qui, un buco li', per cui non so se e' quello il modo di provvedere alla sistemazione, almeno provvisoria, di questi tratti.

E' venuto, ci ha fatto onore il Presidente Vendola, andando a Roseto si e' fermato alla baita per una consumazione al cospetto di tanti visitatori, poi e' andato a Roseto per la visita al Centro Lupo e si e' meravigliato, giustamente, della viabilita'.

La 130 attraversa anche Alberona e siamo in una situazione precaria e delicatissima.

Noi ci auguriamo che quanto prima gli interessati possano evitare gravi conseguenze, perchè ce ne sono stati, purtroppo, gia' diversi di incidenti.

Riguardo alla guardiania del 118 io mi auguro che questa venga migliorata, perchè abbiamo avuto purtroppo la disgrazia del Sindaco, penso parecchi conoscano la situazione, e se non ci fosse stato il medico di base a quest'ora purtroppo non l'avremmo piu', anche se e' in coma farmacologico da tre mesi a Chieti. Non dico altro.

ANTONIO NARDELLI - RETE FERROVIARIA ITALIANA FERROVIE DELLO STATO COMPARTIMENTO DI BARI:

Volevo dare qualche informazione sulle attivita' che le Ferrovie dello Stato stanno facendo per quanto riguarda le infrastrutture, perchè noi ci occupiamo proprio dell'infrastruttura Rete Ferroviaria Italiana, e siamo differenti da Trenitalia, che e' quella che invece che si muove sui binari.

E' come dire l'autostrada e le macchine: noi siamo l'autostrada e Trenitalia sono le macchine che passano sull'autostrada.

Come lavori di potenziamento nel territorio della provincia di Foggia noi abbiamo il raddoppio dell'Apricena-San Severo, che e' previsto per l'anno prossimo, entro il mese di luglio, poi sono gia' in fase di appalto i lavori del collegamento della Puglia, questo e' il termine giusto, all'alta velocita', alla Roma-Napoli.

Non c'e' l'alta velocita' in Puglia, è il collegamento della Puglia all'alta velocita'. I lavori dovrebbero iniziare a breve, perchè le gare d'appalto sono state gia' fatte, per il primo tronco da

Cervaro, non proprio da Cervaro ma un po' prima, fino a Bovino.

Quindi c'è un tratto in variante e un tratto in raddoppio, e questi lavori dovrebbero iniziare entro quest'anno per completarsi entro il 2009.

Poi è prevista la tratta Bovino-Orsara, sempre in raddoppio e variante, entro il 2010, ed è allo studio la tratta di montagna, quella da Orsara verso Benevento.

Da Benevento verso Napoli si è ancora indecisi se percorrere la strada storica, la Benevento-Caserta, oppure andare direttamente sull'alta velocità, con la nuova stazione alta velocità di Napoli, cioè percorrere la via cancello.

Questo raddoppio permetterebbe di accorciare notevolmente i tempi di percorrenza.

Già da dicembre di quest'anno sono annunciate due coppie di treni Eurostar che collegano la Puglia a Roma attraverso l'alta velocità: questo cosa significa?

Significa che Foggia sarà collegata con Roma, ma anziché con un percorso di tre ore e mezza c'è un recupero già di mezzora, presumibilmente, e quindi da dicembre di quest'anno ci potrebbero essere un collegamento Foggia-Roma, proveniente da Lecce-Bari, in tre ore, e non è una cosa di poco conto se considerate la linea appenninica che devono percorrere ancora.

Con il raddoppio questa linea avrà notevoli riduzioni di tempi.

Le stazioni abbandonate, è stato detto qui che le stazioni sono chiuse: le stazioni non sono chiuse, sono semplicemente impresenziate, perché le stazioni stanno lì, ma purtroppo, non essendoci più il capostazione, perché quello si vedeva nelle stazioncine, si ha l'idea dell'abbandono.

Ma le Ferrovie dello Stato, sia noi del compartimento di Bari sia quelle del compartimento di Napoli, e cito Napoli perché la tratta da Cervaro a Benevento, che interessa parecchi di questi Comuni, fa parte del compartimento di Napoli, siamo disponibilissimi a dare questi fabbricati in disuso, o in abbandono, in uso gratuito, con comodato d'uso, ai Comuni interessati, per mettere un ufficetto, per fare una sala d'attesa, per fare qualcosa.

Quindi, i Comuni delle zone interessate possono riflettere su questa questione.

La stessa storia già è in atto nella tratta Foggia-Barletta, perché le stazioni via via le stiamo chiudendo in quanto vanno in telecomando, e ci sarà anche tra Foggia e Termoli.

A proposito della Foggia Termoli c'è un grave ritardo a cui le Amministrazioni Locali, ma diciamo anche la Provincia, anche la Regione, hanno totale disattenzione.

Entro quest'anno, entro l'agosto di quest'anno, si raddoppia la Bari-Lecce, tutta, entro l'anno prossimo si raddoppia quasi tutta la Bari-Taranto, e quindi gli assi portanti della Puglia sono tutti raddoppiati.

Rimane il tratto da Lesina a Termoli, ma oggi sulla tratta Lesina-Termoli non entra neanche un ago più: perché?

Perché ci sono resistenze da parte della Regione Molise, ci sono resistenze da parte dei Comuni di Campomarino e Termoli, che vorrebbero lo spostamento della ferrovia parallela all'autostrada, all'interno, dicono loro per questioni ambientali ma probabilmente si tratta solo di speculazione edilizia. Ma queste sono opinioni personali.

Il fatto è questo: la Puglia non avrà sviluppo, il territorio di Capitanata, che è il più interessato, rimarrà bloccato se quella tratta non si raddoppia, perché comunque saremo esclusi dai grossi traffici, non potremo esportare le nostre merci.

Le attività produttive se le facciamo e le teniamo qui non hanno molto valore aggiunto, se invece abbiamo le serre, abbiamo primizie e prodotti agricoli lavorati da trasportare in altri territori, senza la ferrovia ad andare con camion non si va da nessuna parte.

L'ultima questione cui è stata data parecchia importanza in questa riunione è quella dei doppiotti tra ferrovie e pulman.

Vi posso dire che le Ferrovie dello Stato sono molto interessate all'intermodalità, perché è chiaro che se il pulman si ferma a San Severo o si ferma a Cerignola o si ferma a Lucera, e non raggiunge Foggia, o Manfredonia, ci sono più viaggiatori che viaggiano con i treni, e quindi le Ferrovie hanno tutto l'interesse a sviluppare l'intermodalità, cioè treno più gomma.

A tal proposito siamo già in contatto, abbiamo avuto già alcuni incontri con le Ferrovie del Gargano per discutere l'ingresso della Lucera-Foggia a Foggia, è previsto entro la fine dell'anno

prossimo.

Questi sono i dati che ci hanno comunicato le Ferrovie del Gargano e noi ci stiamo attrezzando per poter prevedere gli arrivi di questa linea anche nella stazione di Foggia.

Pero' attenzione, Sindaci e Amministrazioni Provinciali, la questione del raddoppio della Lesina-Termoli e' una questione vitale per la Puglia, perche' la Regione ha poca attenzione, e' stato sviluppato tutto quanto era possibile intorno a Bari, Brindisi e Lecce.

Io lavoro da 5 anni a Bari e sto nel reparto progettazione impianti, raddoppi, elettrificazione: e' stato fatto tantissimo in quei territori, da noi c'e' assoluta dimenticanza!

Eppure ci sono finanziamenti, ci sono soldi per il raddoppio della Lesina-Termoli, ma ci sono queste difficolta' di ordine politico.

Allora, siccome qui siamo in un consesso politico, io invito ad una maggiore sensibilita', perche' questo territorio è visto dalla Regione Puglia probabilmente come il territorio marginale, territorio terminale, perche' la Regione Puglia finisce li', non finisce a Bari o a Taranto, pero' e' vitale. Quindi massima attenzione su questa cosa.

Forse non erano cose che avrei dovuto dire, perche' probabilmente non e' la veste ufficiale.

Un ultimo appunto: e' stata qui fatta un'affermazione da parte dell'ing. Fantetti su cui voglio fare una puntualizzazione.

Negli ultimi tempi, negli ultimi mesi, c'e' stata una polemica sulla stampa locale, a Foggia, circa il collegamento dell'alta velocita', se la stazione nuova passa per Foggia, sciunta Foggia, ecc., ma io vi dico solo una cosa: il Comune di Foggia quando si e' fatta da Conferenza di Servizi per il nuovo tracciato non si e' presentato.

Quindi, voglio dire l'attenzione che abbiamo come Enti Locali a queste cose, ma poi non possiamo piangere quando i buoi sono scappati dai cancelli.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al rappresentante di RFI, che sapra' che noi cerchiamo un rapporto privilegiato diretto sia con RFI che con Trenitalia, con Ferrovie del Gargano, con COTRAP, anzi non e' che lo cerchiamo noi, e' l'ing. Ciurnelli che vuole dei contatti, e lo sapete, dei contatti separati con voi per approfondire alcuni elementi utili alla formazione di una visione chiara del settore.

Riguardo all'ultimo aspetto sollevato dal rappresentante di RFI, direi di no, perchè io ho partecipato, Provincia e Comune siamo stati coinvolti insieme ad un ultimo incontro avuto a Bari con Loizzo, e c'erano RFI, Trenitalia, vertici della vostra organizzazione, c'erano tutti, tutti pronti ad assorbire vostre indicazioni e tutti pronti a restituire valutazioni critiche rispetto alla vostra progettazione di larghissima massima, che non ancora si puo' chiamare neanche progetto definitivo ma solo idee sulle quali gli enti locali, Provincia e Comune, si stanno ampiamente confrontando, e lo so per conoscenza diretta, con attenzione molto viva.

Se posso riassumere in due punti la giornata di oggi io direi che rispetto alla visione comunque abbozzata nel disegno primario del PTCP non ci sono elementi contraddittori ma tutti siamo dell'idea che l'asse longitudinale e' un'idea che va perseguita.

Non ci sono due tracciati alternativi, come ha detto l'ing. Ciurnelli, ma solo due idee da mettere a confronto, cioe' un asse longitudinale pede-appenninico di nuovo impianto, che probabilmente presterebbe meno attenzione agli aspetti paesaggistici dell'area, che pure sono di importanza rilevante, e quella di sfruttare elementi esistenti su strutture viarie esistenti.

Pare che ci stiano indirizzando verso il consolidamento di quel tracciato, che sono ormai anni che e' stato studiato ampiamente, pero' non mancherà l'attenzione, non mancheranno valutazioni di impatto, che comunque ci competono, competono a noi, competono alla Regione, sia come forma di valutazione informale sia come forma di valutazione formale, perche' questi progetti di infrastrutture cosi' importanti devono comunque avere una relazione positiva con l'aspetto ambientale e paesaggistico dell'area.

Quindi sì, andiamo verso ipotesi consolidate, ma non trascurando questo elemento, perche' e' vero che il Subappennino deve essere dotato di infrastrutture, di aree produttive, ma e' anche vero che molte delle sue prospettive di sviluppo si giocano appunto sulla sua risorsa, che forse è quella

primaria, quella della naturalità dell'ambiente e del paesaggio.

Magari oggi si è discusso perché si parla della bozza del nuovo Piano Energetico Regionale, che prevede uno svincolo della paralisi che si è determinata sulla progettazione degli impianti eolici, su cui comunque bisognerà soffermarsi ancora perché questo nuovo piano non potrà comunque non tener conto degli aspetti ambientali dell'area.

Quindi, sviluppo sì, ma sempre controllato, sempre conforme alla struttura naturalistica del territorio.

Vi ringrazio davvero e arrivederci ai prossimi appuntamenti. Grazie.

PROVINCIA DI FOGGIA

Servizio Pianificazione territoriale

Prot. 17477

data_11.04.2006

Spett.

**Oggetto: Seconda fase redazione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Programma attività di consultazione attori locali esperti.
CONVOCAZIONE Tavolo di pianificazione.**

Considerato che:

- Questa Amministrazione ha avviato le procedure per la elaborazione dello schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la Provincia intende attribuire elevato valore alla partecipazione allargata, quale strumento per la formazione di scelte pianificatorie il più possibile condivise;

Viste le direttive del **Presidente della Provincia dr. Carmine Stallone** e dell'**Assessore alla pianificazione territoriale dott. Antonello Summa** in ordine alla istituzione di tavoli di ascolto esperti;

La S.V è invitata a partecipare ai Tavoli di pianificazione dal tema:

“Mobilità-SubAppennino: migliorare i collegamenti per la scuola, la sanità e le attività produttive.”

Mercoledì 19 aprile – ore 9,30

Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia

Consulente di settore : Stefano Ciurnelli

Dirigente Interno: Stefano Biscotti, Franco Castello, Luigi Cicchetti

Assessori di riferimento: Antonello Summa

Presidente Commissione Consiliare: Nicola Pinto (Trasporti) - Giuseppe Paglialonga (LLPP)

“Sistema insediativi: Il PTCP e i PUG nella nuova politica di pianificazione regionale”

Giovedì 20 aprile – ore 9,30

Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia

*Interviene l'arch. Piero Cavalcoli, dirigente Urbanistica, Regione Puglia su:
decentramento e semplificazione delle procedure urbanistico/territoriali.*

Consulente di settore : Dal Sasso, Russo, Baioni

Dirigente Interno: Biscotti

Assessori di riferimento: Summa

Presidente Commissione Consiliare: Antonio Rolla (*Attività Produttive, Servizi*)

Si allegano schede sintetiche degli argomenti in discussione.

IL DIRIGENTE
Arch. Stefano Biscotti

La Bozza di PTCP, concepita come documento aperto, capace di avviare un ampio confronto con il territorio, propone per il futuro sei visioni strategiche : 1. Costruire una Rete Ecologia; 2. Ripensare il Territorio Aperto; 3. Valorizzare il Patrimonio Culturale; 4. Integrare i Centri Minori; 5. Guardare oltre la Pentapoli; 6. Aprire all'Esterno.

Tali visioni rappresentano ciascuna un obiettivo prioritario nelle linee di sviluppo del territorio, e ad essa sono associate, in forma piuttosto sintetica, regole da rispettare e azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il tavolo tematico in oggetto, discuterà le azioni pertinenti, attinte da ciascuna visione della Bozza del PTCP.

Tavolo 5 -2^ sessione- 20 aprile 2006 - ore 9:30

Sistema insediativo

Il PTCP e i PUG nella nuova politica di pianificazione regionale

Interviene l'arch. Piero Cavalcoli, dirigente Urbanistica, Regione Puglia su: decentramento e semplificazione delle procedure urbanistico/territoriali.

Consulente di settore : Dal Sasso, Russo, Baioni

Dirigente Interno: Biscotti

Assessori di riferimento: Summa

Presidente Commissione Consiliare: Antonio Rolla (Attività Produttive, Servizi)

Partecipanti:

Sindaci Subappennino SUD

Sindaci Subappennino NORD

Sindaci Tavoliere SUD

Sindaci Tavoliere NORD

Sindaci Gargano

Comunità Montane

Ente Parco

Ordine degli ingegneri e degli architetti

WWF, Italia Nostra, Legambiente, LIPU, Archeoclub, Assoconsumatori

CRITICITA'

Scarsa dotazione di servizi di base

I servizi di base costituiscono il livello elementare della dotazione di servizi alle famiglie e alle persone di un centro urbano, quali: servizi sanitari non specialistici (gli ambulatori), scuole dell'obbligo, servizi commerciali di medio-piccole dimensioni, biblioteca comunale e simili.

La tavola rappresenta i comuni caratterizzati da una dotazione scarsa di servizi di base, localizzati prevalentemente nella zona del Sub-appennino Dauno e del Gargano settentrionale, aventi per lo più piccole e medie dimensioni, a dimostrazione che esiste una soglia ottimale di abitanti per una efficace offerta di servizi.

Spopolamento

Il fenomeno dello spopolamento dei comuni è descritto da un indicatore costruito sulla base:

- della variazione percentuale della popolazione censuaria 1991-2001 appena pubblicata dall'Istat;
- del tasso di emigrazione netto (cancellati-iscritti/residenti).

I comuni sono classificati:

- ad alto spopolamento, (decremento intercensuario superiore al 10%);
- a medio spopolamento (decremento intercensuario compreso fra 5% e 10% oppure decremento intercensuario compreso fra 0% e 5% e, contemporaneamente, tasso emigratorio superiore al 2%).

I due temi ulteriori rappresentati nella tavola delle criticità del sistema insediativo vogliono evidenziare il legame delle questioni legate all'assetto fisico con i problemi del sistema economico e sociale. Lo spopolamento è, infatti, un buon termometro dell'insufficiente tenuta del modello insediativo provinciale, così come la scarsa dotazione di servizi di base è un ulteriore campanello sulla difficoltà di garantire, in diverse aree della provincia, livelli minimi di qualità dell'abitare.

Infrastrutture e insediamenti a contatto con ecosistemi vulnerabili

Grazie alle possibilità offerte dal Sit, è stato possibile sovrapporre i dati relativi ad infrastrutture, insediamenti e aree produttive a quelli relativi agli ecosistemi vulnerabili. Sono stati considerati come ecosistemi vulnerabili: i boschi, le aree di fondovalle, le aree umide e i Siti di importanza comunitaria. La contiguità fisica è stata considerata come un indicatore di possibile conflitto.

È facile rilevare come, anche in una provincia con una struttura tutto sommato rarefatta degli insediamenti, i punti di contatto sono piuttosto frequenti, sebbene con una rilevante concentrazione nella fascia costiera. La tavola evidenzia bene anche il conflitto generato dalle infrastrutture di trasporto, il cui inserimento nel paesaggio dauno è stato certamente un tema sottovalutato al momento della loro progettazione.

Insedimenti ricadenti in aree di criticità ambientale

La sovrapposizione tra insediamenti ed aree ad elevata propensione al dissesto e ad alta probabilità di esondazione consente la costruzione di una mappa del "rischio". In questa fase, i dati disponibili non consentono ancora una rappresentazione sufficientemente attendibile di questo tema, che viene qui richiamato per la sua importanza.

Occlusione edilizia sul fronte mare

La rappresentazione dell'occlusione edilizia sul fronte mare è complementare a quella del fronte mare libero, evidenziato tra le risorse principali da sottoporre ad una rigida e scrupolosa tutela.

Lo sviluppo lineare del sistema insediativo costiero è tale che la sua riqualificazione pone non pochi problemi operativi. Appare pertanto essenziale arrestare, attraverso il Ptc, ogni ulteriore compromissione di suolo libero ed attivare, di concerto con gli enti locali, un processo di riqualificazione graduale che non sarà certamente semplice né rapida.

Nella Visione al futuro sono indicate tre aree di intervento prioritario per la promozione di iniziative di riqualificazione: gli ambiti delle lagune di Lesina e Varano, la testa del Gargano, le saline di Manfredonia. Negli indirizzi normativi sono riportate disposizioni specifiche relative al fronte mare libero e ai tratti costieri fortemente urbanizzati.

Bassa qualità del margine città-campagna

Nell'ambito delle analisi sul sistema insediativo sono state oggetto di analisi approfondita alcune forme peculiari di "dispersione" insediativa. Correntemente con questo termine si intende descrivere l'assetto di regioni urbane nelle quali la diffusione del sistema insediativo ha assunto caratteri "patologici". In Provincia di Foggia invece i fenomeni di dispersione che sono stati osservati riguardano:

- le dimensioni consistenti e l'estrema dilatazione di una serie di insediamenti, non significativi in termini di popolazione e servizi presenti;
- il limite dell'urbanizzato, che si estende in molti casi lungo le direttrici di accesso fino a determinare la saldatura tra centri urbani contermini (fenomeno del tutto sconosciuto nell'area foggiana fino a non molti anni fa);
- il margine fra urbano ed extraurbano, storicamente molto netto e perciò facilmente riconoscibile, che in alcuni punti risulta oggi più incerto e di difficile determinazione, con presenza di edificazioni irregolari e discontinue frammiste a terreni agricoli, generalmente prive di qualità formale.

Quest'ultimo tema viene evidenziato nella tavola per sottolineare, viceversa, l'importanza che riveste il rapporto dei centri urbani con il paesaggio agrario. Appare paradossale come, in un'area caratterizzata dalla rarefazione degli insediamenti, la percezione del paesaggio agrario sia resa particolarmente difficile dalla intrusione, fisica e visiva, di costruzioni edilizie prive di qualità formale e, talvolta, non completamente realizzate.

2. RIPENSARE AL TERRITORIO APERTO

Regole e azioni

1. Esclusione di ogni edificazione nel territorio aperto che non sia finalizzata allo svolgimento dell'attività agricola, secondo le regole indicate negli indirizzi normativi.

3b. Costruzione di un atlante dei paesaggi agrari locali, accompagnato da un censimento del patrimonio edilizio e infrastrutturale legato alle produzioni tipiche.

4. INTEGRARE I CENTRI MINORI

Regole e azioni

1. Aggiornamento dei Prg dei comuni medio-piccoli, introducendo i seguenti principi: preliminare individuazione degli elementi di qualità, di fragilità e di rischio; rigorosa individuazione delle necessità di trasformazione ancorate ai fabbisogni e alle risorse disponibili; determinazione di precisi limiti all'espansione edilizia.

4. Incentivazione al recupero del patrimonio edilizio inutilizzato, anche attraverso un sostegno specifico alla riconversione del settore produttivo dell'edilizia verso la manutenzione e il restauro degli edifici esistenti.

6. Miglioramento dei servizi della pubblica amministrazione, attraverso la realizzazione e la produzione di "servizi in rete", promossi e condivisi dalla Provincia e dalle altre strutture presenti nelle aree forti. In particolare potenziamento del Sit provinciale, onde costituire un archivio aggiornato di informazioni relative al patrimonio abitativo, agli insediamenti produttivi, alle reti tecnologiche, alle reti ambientali, alle reti culturali.

5. OLTRE LA PENTAPOLI

Regole e azioni

3b. Consolidamento e potenziamento dei poli funzionali di rilevanza sovracomunale già connessi o collegabili alla rete del ferro.

7. Promozione di accordi fra i Comuni per la sperimentazione di modalità di gestione condivisa delle risorse derivanti dagli oneri di urbanizzazione e dall'Ici, nonché dei costi di gestione, anche al fine di incentivare la realizzazione o il completamento delle dotazioni infrastrutturali e tecnologiche volte alla riduzione dell'impatto sull'ambiente.

DA ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO:

"definire il completamento, la realizzazione e la valorizzazione di aree attrezzate per l'Artigianato, il Commercio e l'Industria, finalizzate anche al trasferimento di attività

esistenti ed operanti in contesti urbani, l'insediamento di nuove attività **produttive e miste** oggi concentrate in alcuni punti qualificanti e strategici del territorio di Capitanata ed una politica attrattiva concertata"

"... per il PEAR si sollecita una verifica approfondita con i territori collinari, già cimentatisi per l'eolico, sulle opportunità ambientali e sulle diversificazioni energetiche..."

SISTEMA INSEDIATIVO – 20 APRILE 2006

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Buon giorno a tutti, grazie di essere intervenuti, anche se stamattina siamo un po' pochi rispetto alla media degli altri incontri.

Evidentemente questi poveri Sindaci ormai si sentono sballottati troppo da riunioni che si succedono l'una dietro l'altra, ieri in particolare ne avevano due o tre concomitanti, evidentemente oggi hanno preso una pausa di riflessione.

Proseguono gli incontri che abbiamo promosso per la formazione esecutiva del Piano, questa serie di incontri che noi abbiamo definito tavoli di pianificazione e che sono, rispetto ai forum che abbiamo organizzato nei mesi precedenti, un ascolto piu' ristretto, un ascolto piu' esperto, tale da acquisire contributi significativi per passare poi, da settembre in avanti riteniamo, alla fase esecutiva della progettazione del Piano Territoriale di Coordinamento.

Oggi parliamo del sistema insediativo, ma, dopo una breve illustrazione che ci fara' il dr. Mauro Baioni su quanto prevede la bozza rispetto a questo tema, illustrandoci quasi esclusivamente le criticita' del sistema insediativo nell'area provinciale, abbiamo la fortunatissima occasione di avere tra di noi l'architetto Piero Cavalcoli, che e' primo dirigente regionale all'urbanistica, di fresca nomina, primo collaboratore dell'Assessore Barbanente, gia' dirigente dell'Ufficio di Piano della Provincia di Bologna e uno dei massimi esperti di pianificazione d'area vasta in Italia.

Lo abbiamo chiamato e lui stara' con noi soprattutto per dirci qual e' la nuova visione, qual e' la nuova politica in tema di pianificazione che la Regione Puglia intende attuare, in netta discontinuita', cosi' come dice l'Assessore Barbanente, con il passato.

Quindi eventualmente l'architetto ci dira' rispetto alle leggi recenti sull'uso del territorio come la Regione Puglia, e noi lo sappiamo quali sono le linee guida, intende attuare i principi di sussidiarieta', copianificazione, tutti principi sui quali gli Enti Locali puntano molto, vista la politica di deleghe che sono prossime a realizzarsi.

Per abbreviare i tempi, quindi, darei rapidamente la parola al dr. Baioni, che ci da' un flash sulle criticita' del sistema ambientale e poi cederei subito la parola all'architetto Cavalcoli perche' ci dica lui come la Regione pensa di coordinare questa nuova politica della pianificazione regionale.

ARCHITETTO MAURO BAIONI:

Buongiorno a tutti, saro' molto breve.

A noi osservatori esterni la provincia di Foggia appare con un'immagine fortemente contrastata: da un lato abbiamo l'ambiente e la campagna, che sono particolarmente belli e particolarmente curati, e chi ha modo di attraversare la provincia, anche solo in questi giorni, si accorge di un paesaggio agrario perfettamente curato in ogni suo aspetto; viceversa, chi attraversa la provincia di Foggia e osserva gli insediamenti non nota lo stesso tipo di cura.

Gli insediamenti non presentano la stessa qualita', una qualita' adeguata a quella che, invece, e' la qualita' dell'ambiente e del paesaggio agrario circostante: presentano forti problemi di decoro urbano, presentano forti problemi di frammentazione, il molto spazio che c'e' a disposizione fa si che molti oggetti, molte infrastrutture, molti edifici, siano localizzati in modo casuale, i centri si dilatano, occupano la costa, occupano parte della campagna, attraverso localizzazioni apparentemente casuali che i Piani Regolatori riescono solo in parte a correggere.

Infine le infrastrutture. La provincia di Foggia e' collocata in una buona posizione, sia a livello meridionale che a livello dell'intera Nazione, come dotazione infrastrutturale, però questa dotazione infrastrutturale ha alcune peculiarita': e' sofferente di gigantismo, se vogliamo dire, le strade sono molte, sono di grande dimensione, e questa notevole dimensione delle strade, delle aree produttive, porta con se', in realta', anche qualche maleficio, qualche criticita'.

Le criticita' stanno sostanzialmente nell'incompletezza e nella mancanza di manutenzione.

Che noi osserviamo la rete stradale, che noi osserviamo la rete ferroviaria, che osserviamo le principali aree produttive, troveremo in tutte, sostanzialmente senza eccezioni, questi due tipi di problemi, ossia incompletezza e carenza di manutenzione.

Da un punto di vista economico e sociale l'altro grosso contrasto che abbiamo in provincia di

Foggia e' ben noto, e' la contrapposizione tra aree forti e aree deboli.

Le aree forti in provincia di Foggia sono rappresentate sostanzialmente attraverso la pentapoli, cioe' la costellazione di citta' che fa perno sul capoluogo foggiano; a questa pentapoli molto forte si contrappone una rete di centri minori, collocati in aree periferiche, o nel Subappennino, o verso il Gargano, o ai due estremi della Capitanata, che correntemente vengono letti come aree deboli.

Questo tipo di lettura, soprattutto negli ultimi anni, e' in realta' stato un po' superato, messo in crisi.

Se voi avete la pazienza di leggere i dati nella bozza vi accorgete che la realta' della provincia di Foggia e' molto piu' articolata, e' molto piu' variegata di quanto non si restituisca attraverso questa immagine in bianco e nero, con i 5 poli forti della pentapoli e tutto il resto della provincia rappresentato da centri, diciamo cosi', deboli.

In realta' esiste una terra di mezzo tra queste due realta', molto ricca e molto vivace, fatta di centri che hanno una loro specializzazione, anche se in forma un po' embrionale, intorno al turismo, ovviamente nella costa nord e anche intorno al grappolo di centri che gravita verso San Giovanni Rotondo, attorno all'agricoltura e all'artigianato, e questo avviene sia nella parte nord, da San Severo, Torremaggiore, Serra Capriola, sia nella parte sud, intorno a Cerignola, Stornara, Stornarella, Carapelle, oltre ad alcuni piccoli addensamenti artigianali e industriali verso la parte sud della provincia, intorno a Candela e ad Ascoli Satriano, e ancora artigianato e lavorazioni tipiche.

Insomma abbiamo degli embrioni di sviluppo economico che in realta' vanno a colmare questo apparente vuoto che c'e' tra le 5 citta' principali e il resto della provincia.

La proposta che e' contenuta nella bozza di piano tende, per quanto possibile, a contrastare questi due tipi di problemi che vi ho descritto in modo molto sintetico, e cioe' questa divaricazione tra cura del territorio aperto e scarsa cura degli insediamenti, da un lato, e questo divario che c'e' tra la pentapoli e i centri minori.

Per quanto riguarda il primo aspetto, nella scheda trovate indicata tutta una serie di suggerimenti, di regole, di indirizzi, di strategie, ma il filo conduttore della logica che sostiene la bozza di Piano Territoriale e' quello di fare i conti il piu' possibile con l'esistente, cioe' di mettere in discussione fortemente la continua aggiunta di nuove strade, nuove ferrovie, nuove aree industriali, e provare a fare i conti, invece, con l'esistente, con il suo completamento, con la sua manutenzione e con la sua messa in valore.

Le potenzialita' ci sono: ci sono diverse zone produttive, che possono essere potenziate, c'e' una rete del ferro, e chi ha assistito ai ragionamenti sulla mobilita' gia' sa di questo, c'e' una rete del ferro e anche una rete stradale che puo' essere sistemata ed adeguata, senza che pero' questa debba necessariamente distribuirsi in maniera omogenea su tutto il territorio.

Dall'altro lato, l'idea che c'e' nella bozza di Piano Territoriale di Coordinamento e' quella di provare ad individuare strategie differenziate per queste tre realta' che vi ho descritto, ossia per la pentapoli, per i centri minori, posti nelle aree piu' marginali, e per questi centri intermedi.

Per quello che riguarda la pentapoli, come sapete, l'idea e' quella di sviluppare i poli produttivi che sono connessi con la rete del ferro e di sviluppare i servizi rari nei punti piu' facilmente accessibili dal trasporto pubblico.

Per quanto riguarda i centri intermedi, l'idea che sottende il Piano e' quella di evitare di riprodurre in minore lo stesso tipo di sviluppo, quindi aree produttive, grandi strade, ma di trovare le specializzazioni e le vocazioni di ogni parte della provincia, siano esse legate al turismo, siano esse legate all'agricoltura e all'agro-industria, siano esse legate all'artigianato, e di puntare su queste attraverso una riqualificazione delle aree produttive e degli insediamenti esistenti.

Per quanto riguarda i centri minori, puntare su una serie di interventi potremmo dire quasi omeopatici, perche' la loro crescita, riprodurre in queste aree esterne modelli urbani, disperdere le energie per accrescere le dimensioni di questi nuclei, e' assolutamente incompatibile con la loro dimensione e con la loro capacita' di sostenere un modello di sviluppo che sia di tipo pienamente urbano, mentre le risorse vanno indirizzate per restaurare i centri storici, per sistemare gli spazi pubblici, per aumentare il decoro e la bellezza di questi centri, che si trovano inseriti in un contesto ambientale paesaggistico di assoluto pregio.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Io volevo dare due spunti di riflessione all'architetto Cavalcoli, stavolta non ponendomi dalla stessa parte del banco ma ponendomi dall'altra parte del banco, come Ente Locale che dialoga con la Regione, facendo questa brevissima sintesi di quello che e' successo nei mesi scorsi. Lui lo sapra' bene, ma lo riassumo un po' per tutti quanti.

La Provincia di Foggia ha avviato la formazione del Piano Territoriale di Coordinamento ormai da due o tre anni.

Questa prima fase si e' conclusa con la formazione di un documento, che era la prima bozza del Piano Territoriale di Coordinamento, che e' stata presentata e chiusa ormai un paio di anni fa, e questo documento, che noi riteniamo assolutamente aperto, assolutamente leggibile nella maniera piu' discutibile possibile, era lo strumento base su cui poi avremmo dovuto innestare la fase due della formazione del Piano, la fase esecutiva.

Nel frattempo la Provincia di Foggia, esasperando, lo dico tra virgolette, il concetto di partecipazione, copianificazione, pur sapendo che la Legge Regionale n. 20, "Tutela ed uso del territorio", prevede comunque delle forme di partecipazione incanalata in procedimenti abbastanza definiti, che si risolvono principalmente nella convocazione di conferenze di servizio rivolte ai soggetti istituzionali operanti sul territorio, pur sapendo che c'era questa prerogativa, questa facolta', abbiamo ampliato il concetto di partecipazione attivando, subito dopo l'approvazione della bozza, una serie di forum aperti alla comunita', indistintamente, nei quali forum noi abbiamo cominciato a discutere di questo primo documento, di questa prima bozza di piano, aprendola ai contributi esterni indistintamente.

Dopo c'e' stato un rallentamento, c'e' stato un rallentamento perche', a chiusura della Giunta precedente, si profilava l'ipotesi che venisse emanato ed approvato in tempi brevi il DRAG, che e' il Documento Regionale di Assetto Generale, che e' di competenza esclusiva della Regione ed e' documento di indirizzo generale al quale i Piani Territoriali di Coordinamento Provinciali devono far riferimento, perche' comunque si profilano nel DRAG i quadri normativi, le azioni a cui i PTCP devono far riferimento.

Quindi, era un documento madre al quale i piani provinciali devono far riferimento.

Si dava per imminente l'approvazione di questo piano, quindi tutte le Province pugliesi hanno rallentato nella formazione dei piani, pero' poi non e' successo niente.

E' stata emanata nel 2004 una leggina che disciplinava la formazione del DRAG, ma poi da questo non e' successo niente.

L'alibi quindi, tra virgolette, ma non era un alibi perche' era un'interpretazione corretta quella che senza un documento generale non si potesse procedere alla formazione esecutiva dei PTCP, quindi abbiamo ritenuto di vedere cosa succedeva nei tempi successivi.

Il dubbio e' stato sciolto con l'insediamento della nuova Giunta e con l'insediamento dell'Assessore Barbanente, e di questo credo che ci parlera' l'architetto Cavalcoli, cioe' perche' le Province non sono piu' abilitate a sospendere l'attivita' pianificatoria in attesa del DRAG e perche'.

Dobbiamo ricordare a Piero Cavalcoli che la nostra Regione, Assessorato all'Urbanistica, nel passato non ha mai brillato per celerita' nei procedimenti.

Noi siamo una Regione nella quale alcuni strumenti urbanistici comunali sono stati sepolti negli uffici regionali anche per decine di anni, quindi l'aspettativa a che la nuova filosofia regionale crei anche procedure accelerate di approvazione degli strumenti locali e' un'aspettativa legittima e abbastanza forte nel territorio.

Poi ovviamente noi, come Province, confidiamo nel fatto che ai PTCP si dia forza e vigore giuridico tale da diventare veramente lo strumento nel quale ci sia davvero la possibilita' di coordinare le attivita' pianificatorie locali, a partire dai PUG ovviamente, ma anche comprendendo i Piani di Settore che si affollano, e ci sono certi periodi in cui questi Piani di Settore si affollano anche in maniera incontrollabile.

Ecco perche' certe volte i rappresentanti dei Comuni, degli Enti Locali, sono un po' scettici,

perche' trovano che questo affollamento a volte crei anche confusione.

Quindi, il PTCP che abbia delle specializzazioni sul versante della mobilita', sul versante paesaggistico, ma che anche diventi luogo di conoscenza rispetto alla pianificazione di settore, che sappiamo quanto sia in espansione.

Proprio ieri, tra l'altro, e' venuto qui l'Assessore Losappio a presentare una prima bozza del PEAR, che e' un altro elemento che si aggiungera' ad altri che gia' si affollano nel panorama locale.

Quindi, Piero, noi ci aspettiamo che il Piano Territoriale di Coordinamento diventi la sintesi non solo dell'apparato pianificatorio ma anche dell'apparato programmatico, di questo ne abbiamo parlato anche, perche' gli strumenti di programmazione, i PIS, i PIT, la progettazione strategica che in questo momento sta prendendo il via, si rapportano veramente in maniera poco sostanziale con le attivita' di pianificazione.

Allora, noi immaginiamo di disegnare il futuro della provincia strutturandola su elementi portanti condivisi, partecipati, studiati, e poi magari la programmazione investe su infrastrutture o opere che hanno niente a che fare con quella che e' stata l'attivita' pianificatoria.

Queste sono, quindi, le risposte che certamente avremo dalla Regione Puglia, ma su questo ti chiediamo di darci qualche dettaglio in piu'. Grazie.

ARCHITETTO PIERO CAVALCOLI:

Buongiorno a tutti. Intanto mi scuso per il ritardo, che dipende da un'ancora relativa conoscenza di questa terra, che e' lunghissima e che ancora non mi da' un'esatta percezione dei tempi di percorrenza delle distanze.

Vediamo di recuperare con un'informazione delle cose che stiamo facendo sintetica ma il piu' possibile chiara, raccogliendo gli inviti di Biscotti, solo gli inviti perche' i complimenti mi sembrano esagerati.

Io ho accolto con molto piacere l'invito dell'Assessore Barbanente a dare una mano alla Regione, per'altro si completava una mia precedente esperienza in Emilia Romagna, che ha segnato un po' tutta la mia vita dedicata alla Pubblica Amministrazione.

Sono contento, e devo dire che ho trovato una situazione di difficolta'.

C'e' un'abitudine, che si sta veramente consolidando, facendo dei danni, di attribuire alle passate Amministrazioni tutti i mali possibili.

Qui abbiamo problemi non piccoli, che vanno da subito chiariti nelle loro dimensioni e non semplicisticamente attribuiti a cattivo modo di gestire, anche se non si puo' non criticare una serie di ritardi dovuti proprio a concezioni centralistiche del ruolo regionale che hanno caratterizzato l'Amministrazione precedente.

Mi dovete, quindi, sopportare, perche' devo riprendere qualche elemento di analisi della situazione, e della criticita' di questa situazione, per spiegarvi per quale motivo si intende procedere in modo programmato, ma anche graduale, concedendo nulla alle abitudini di promettere il mondo e le soluzioni miracolistiche nel giro di breve tempo.

Vorremmo essere presi sul serio dal punto di vista della programmazione delle cose che stiamo facendo e delle cose che vogliamo fare, con dei tempi e delle verifiche che mettano in condizioni di valutare seriamente cio' che si fa.

Sicuramente c'e' ancora una situazione di incertezza e confusione dell'apparato normativo.

Noi abbiamo una Legge del 2000 che ha introdotto degli elementi di novita' importanti, alla quale, pero', e' succeduta una serie di leggi, in particolare la 24, che disciplinava i modi di attuazione della 20, da un certo punto di vista, e che ha complicato un po' il panorama, non ha abrogato in modo puntuale i contesti normativi precedenti, creando una confusione indubbia di riferimento.

Questa confusione ha agito nei confronti delle Pubbliche Amministrazioni e dei Comuni in un modo sicuramente non positivo, perche', invece di stimolare la responsabilita' e la presa d'atto delle novita', affrontarle di petto, come ogni riforma richiede, ha in qualche modo incentivato la nostra abitudine a deresponsabilizzarci, cioe' a dire "va bene, ma finche' la Regione non fa, finche' la

Provincia non fa, finché il Comune non fa", ciascuno in qualche modo addebitando agli altri istituti, alle altre Istituzioni, i ritardi.

Questa è una malattia che se prende il corpo istituzionale, oltre che quello politico (quello politico è già sufficientemente infestato da questa abitudine a dare responsabilità agli altri) è un disastro, perché in qualche modo frena le attività dovute ai cittadini e spezza la catena che deve tenere insieme i comportamenti delle Istituzioni, e questo è un po' accaduto.

Quindi, confusione ed incertezza del quadro normativo vanno affrontate, vanno affrontate non in modo radicale.

Anche qui bisogna avere la responsabilità di un'Istituzione, come quella regionale, che è di guida alle altre Istituzioni su una materia così delicata, e quindi non pensare di paralizzare un intero mandato su una completa ridiscussione del corpo legislativo, bisogna cominciare a capire quali sono gli impedimenti più evidenti e cominciare, come si dice da noi, ad oliare la macchina, fare in modo che la macchina, che ha avuto in qualche modo un freno importante, riacquisti il movimento.

Da questo punto di vista abbiamo innanzitutto pensato di agire, come si è detto, a corpo normativo fermo, facendo delle circolari interpretative, ovviamente dando un senso non certamente di contrasto con la legge ma di interpretazione della legge che desse questo senso di movimento, di riacquistare, cioè, le responsabilità e le attività di pianificazione locale.

Faccio un esempio: certo, la legge, mi pare sia l'art.7 della 24, lascia intendere che se non c'è il DRAG non si possono....., un'interpretazione, data alla circolare, che in qualche modo si appella alle Province e ai Comuni perché comunque sulla base del quadro legislativo nazionale certi compiti che il quadro legislativo nazionale affida alle Istituzioni vengano comunque svolti.

Cioè, è la 142 prima, poi come la 142 si è trasformata nella 167, che da' compiti di coordinamento e di pianificazione, Leggi Regionali che impongano gerarchie, e questi procedimenti a matrisca, per cui se non c'è la matrisca generale quella dentro non può....

Cioè, questa concezione gerarchica e a cannocchiale che in qualche modo traspariva, traspare dalla 24, in base comunque non ad una forzatura legislativa ma ad un richiamo alla Legge Nazionale, poteva essere in qualche modo risolta, e così fa la circolare, la prima circolare.

Quindi, agire a corpo normativo fermo, con circolari interpretative che oliassero la macchina, nel presupposto, tuttavia, che alcune riforme legislative, non voglio dire di minima, significative ma parziali, che sono in cantiere mettano ulteriormente in moto la macchina, oltre ad oliarne i meccanismi.

Mi riferisco ad alcune questioni veramente pesanti, come la necessità di ricorso continuo all'accordo di programma per modificare un apparato rigido delle pianificazioni comunali, che in qualche modo sfugge di mano perché non ha riferimenti ancora provinciali certi e obbliga continuamente a sedute di conferenza di servizi, e così via, che paralizzano.

Bisogna, quindi, intervenire nel merito delle varianti, riuscire a capire e a stabilire delle tipologie di varianti che possano alleggerire i compiti di valutazione.

Altre Leggi Regionali, quella della regione da cui provengo, che stabiliscono dei livelli quantitativi e qualitativi di variante che non abbisognano di una sanzione regionale ma che possono essere risolti o in sede provinciale, o addirittura in sede locale, è uno dei riferimenti normativi su cui si sta seriamente studiando.

Quindi, prima questione che voglio dire è incertezza e confusione dell'apparato normativo: si cerca, a breve termine, di introdurre degli elementi di chiarezza attraverso le circolari, interpretando il corpo legislativo così com'è, e attraverso modifiche normative legislative, che sono allo studio e che prima dell'estate verranno seriamente divulgate, prima di una definitiva sanzione in Consiglio Regionale, attraverso gli strumenti di ascolto che la Regione ha messo in campo sotto questo profilo.

Anche qui c'è una novità: il tema dell'ascolto è un tema importante di diversità di questa Amministrazione Regionale, il fatto, cioè, che sulle questioni importanti, e parlerò dopo, anche perché invitato da Stefano, del tema del rapporto con la programmazione, con i POR, con le nuove prospettive di programmazione 2007/2013, che sono uno dei campi di impegno di questi mesi, ecco, tutto ciò deve avvenire con momenti di trasparenza e di confronto con i Comuni e le

Province, che nel passato, lasciatecelo dire, si sono verificati molto, molto raramente.

Allora, prima questione questa del quadro normativo.

Seconda questione: avendo riconosciuto che la pianificazione deve cominciare a muoversi sul terreno delle responsabilità delle singole Istituzioni, per cui non c'è una responsabilità madre e poi una responsabilità figlia e una responsabilità nipote, ciascuno ha la propria e ciascuno ha il diritto-dovere di muoversi su quella responsabilità, non aspettando che altri risolvano i problemi, rimane il fatto che la Regione ha come obbligo di legge, ma come anche obbligo di logica, perché la pianificazione è appunto questo, il dovere di dare un'interpretazione territoriale del proprio assetto.

Lo dice l'art.4 della Legge 20, ma lo dice ogni Legge Regionale, e, ripeto, lo dice la logica, perché solo con un quadro territoriale di riferimento, naturalmente alla scala che la Regione può determinare, che non può essere una scala di dettaglio ma deve essere una scala di interpretazione di grande schema, soltanto attraverso una interpretazione e un disegno di questo genere le responsabilità degli altri, cioè le responsabilità delle Province e dei Comuni, si confrontano con un volontà regionale che ha un peso determinate nella distribuzione delle risorse, nelle indicazioni normative e in tutto quello che un Governo Regionale si porta dietro.

Seconda questione: il DRAG previsto dalla Legge 20 va fatto.

Qui c'è una parentesi da aprire e chiudere in fretta, cioè ci siamo trovati di fronte a del materiale raccolto molto in fretta, a nostro parere, disomogeneo, non sufficientemente, tenderei a dire quasi per nulla confrontato o pubblicizzato con le Pubbliche Amministrazioni, ci è sembrato che la questione di fondo fosse ripartire da capo su questo argomento, sia come metodo che come merito.

Dal punto di vista del metodo ci è sembrato (di nuovo qui è una questione di novità rispetto al passato) che il DRAG non possa e non debba essere concepito come la madre di tutti i piani, per cui dentro questo benedetto DRAG vadano gli indirizzi ai Comuni su come si fanno i PUG, gli indirizzi alle Province su come si fanno i PTCP, il dimensionamento dei PUT, gli aspetti paesaggistici e ricomprendere tutto il PUT, questa concezione del DRAG come vaso all'interno del quale tutti devono mettere il proprio contributo, e finché tutti non hanno messo il proprio contributo il vaso non esiste, è una concezione che bisogna in qualche modo contrastare.

Noi vediamo un DRAG come progressivo aggiungersi di esperienze e di valutazioni che vengono a comporre e ad arricchire, certo, uno schema territoriale di base che deve essere l'elemento di partenza.

Anche qui bisogna che ci intendiamo: non è che la democrazia avviene semplicemente perché ci si mette tutti insieme e si discute, se non c'è qualcuno che dice "oggi discutiamo di questo o di quest'altro", e a mio parere su questo argomento bisognerebbe pensarla così, dopo di che si sviluppa il dibattito, quella è democrazia!

La democrazia che parte senza idee e senza basi di partenza è democraticismo, non so come chiamarlo, ma sicuramente probabilmente tendente all'anarchia.

Allora, questo impegno noi dobbiamo assumerlo, però nella convinzione che si tratta di un processo che viene gradualmente aggiungendo delle parti.

Dovremo stabilire i tempi e i modi di questa composizione di un quadro, e perché non si abbia l'impressione di tirare all'infinito il processo, di non decidere mai, questa cosa verrà seriamente stabilita attraverso un programma che presenteremo prima dell'estate e su cui tutte le Istituzioni verranno chiamate a dare un serio contributo, Province ma anche Comuni, e anche categorie economiche, sociali, in un processo di partecipazione che sicuramente recupera un terreno non calpestato nel passato e che da subito, però, si vuol dichiarare efficiente, non disperso in decine e centinaia di riunioni che non riescono ad avere un filo conduttore.

Trovare la misura tra le due diverse cose non sarà semplice, ma giudicheremo questo programma quando sarà seriamente formulato.

Perché non siamo già in possesso di un programma di questo genere?

Abbiamo avuto, e abbiamo tuttora, un'emergenza, che nasce da una sfasatura, o incapacità di mettere ancora gli orologi in sincronia, rispetto alla programmazione che viene dall'Europa e rispetto

ai nostri mandati, alle nostre programmazioni e alle pianificazioni che nascono dalle elezioni amministrative e così via, cioè accade che entro il 2006 l'Europa ci chiede di dare un contributo serio, ed è un obbligo, alla riprogrammazione dei fondi europei 2007/2013.

Non sappiamo ancora esattamente l'ammontare che verrà attribuito all'Italia e al Mezzogiorno, e all'interno del Mezzogiorno alle singole regioni, però è chiaro che tutto ciò, anche l'ammontare, dipenderà non solo dai rapporti politici e dalle capacità di porre le problematiche da risolvere come problematiche importanti in sede europea, ma anche dalla capacità di proporre un quadro di programmazione credibile, non basato esclusivamente su una richiesta di fondi, che per altro ha alle spalle una programmazione 2000/2006 con molti aspetti critici.

Io non so se l'Assessore Saponaro ha avuto ancora il modo di incontrare le Province e di discutere su quanto si sta facendo per il DSR, cioè il Documento Strategico Regionale, che sarà il contributo della Regione Puglia al QSN, Quadro Strategico Nazionale, che sarà quello che verrà portato in Europa come contributo dell'Italia e richiesta dell'Italia per il rinnovo dei fondi europei 2007/2013.

È ormai da mesi, quindi da settembre dello scorso anno, che questo processo di formazione del DSR, cioè del Documento Regionale, è in movimento, ci sono stati diversi tavoli tematici che hanno in qualche modo chiamato le Province, e anche i Comuni, a dare un contributo, entro l'estate il Documento Regionale andrà in qualche modo terminato.

Io spero che l'Assessore Saponaro abbia il tempo e il modo di aumentare questi processi di concertazione, perché ha grande rilevanza il momento di presentazione del documento regionale.

Perché è importante per la pianificazione?

Perché, così come un problema è stato, ed è, la confusione normativa, di cui abbiamo parlato prima, un problema importante è stato, ed è, la separazione netta, ma veramente dolorosa, che c'è stata fino ad ora, e che continua ad esserci per molti aspetti, tra pianificazione territoriale ed urbanistica e programmazione economica e distribuzione delle risorse.

Questa separazione ha fatto sì che quasi sempre la pianificazione urbanistica e la pianificazione territoriale sia stata sentita dai Comuni e dalle Province come ostacolo al processo di sviluppo: tutte le volte che c'era qualcosa da fare, o una qualche prospettiva che dava il senso di un qualche sviluppo economico ulteriore di terre che di questi problemi, occupazione, ecc., ne hanno molti, la pianificazione urbanistica è sempre stata sentita come un qualcosa che diceva "no, lì non si può", qui c'è questo impedimento, qui non ha senso fare questo".

Ora, non è che la colpa sia della pianificazione urbanistica, così come non è che la colpa sia della richiesta di sviluppo, è il problema del rapporto tra i due che è sostanzialmente immaturo, acerbo, conflittuale, perché le due discipline non parlano, ma non parlano neanche spesso i due settori di gestione e i relativi tecnici!

Ho verificato, per quello che riguarda gli impegni POR 2000/2006, che chi faceva i piani provinciali e comunali spesso non sapeva quali erano le prospettive di finanziamento derivanti dal POR, e chi faceva questi investimenti non conosceva i piani urbanistici locali, per cui immediatamente la richiesta di modifica del piano senza sapere o conoscere quali sono i meccanismi di grande rigidità che stanno dietro ai piani urbanistici, e quindi richieste di accordi di programma, richieste di intese innanzitutto politiche, le intese tecniche verranno dopo, ecc.

Ora, questa è una situazione, noi non siamo degli ingenui, che non pensiamo di poter ribaltare dall'oggi al domani, è una questione dove dobbiamo dare un segno evidente.

E quindi torniamo a quello che dicevo prima, cioè al perché questo programma di riforma e di messa in moto del DRAG ha avuto un primo momento di rallentamento dovuto al fatto che l'impegno forte di questi mesi, anche dell'urbanistica, anche dell'assetto del territorio, è stato quello di essere dentro al processo di riformulazione dei programmi 2007/2013.

Cioè, cosa accade?

Accade che il Documento Strategico Regionale, che sarà quello che andrà a Bruxelles e sarà discusso per la riprogrammazione, contiene una forte presenza di un tentativo di relazione tra un'interpretazione territoriale e le risorse necessarie a far sì che questa interpretazione territoriale

abbia un effetto.

Mi colpivano prima le parole dell'architetto Baioni, il quale diceva "una delle questioni è non tanto l'assenza di una rete", per esempio, "ma il suo stato di incompletezza e il suo stato di cattiva manutenzione".

Bene, se questo ci dice il piano provinciale, allora noi possiamo dire che ciò che dovremmo ricercare in termini di impegno economico, e quindi in termini anche di sviluppo, perché manutenzione significa posti di lavoro, completamento di una rete significa posti di lavoro, significa sviluppo economico, forse inventarci altri pezzi della rete, quando abbiamo una rete che non abbiamo completato e non teniamo efficiente, e' qui che si stabilisce la relazione tra programmazione e pianificazione, avere alle spalle non piani ai quali attribuiamo chissà quale potere taumaturgico di imporre agli altri di fare cose che noi vorremmo che venissero fatte, no, non è questo il concetto, ma piani di inquadramento delle nostre azioni che siano in grado di convincerci tutti, Comuni, forze economiche, che quella è la prospettiva seria dello sviluppo.

Riuscire a farlo per tempo, perché il 2007 è già tardi rispetto alla programmazione 2007/2013, perché dopo è un meccanismo perverso, perché se si stabiliscono i denari per determinate opere, fermare le opere perché non sono coerenti con i piani è un delitto, e noi abbiamo assistito, 2000/2006, a numerose di queste sofferenze.

"Quella roba non è nel piano, ma se non la facciamo perdiamo i soldi", questo è il ragionamento comune.

Allora, prima che questo ragionamento si manifesti noi dobbiamo avere un quadro di riferimento minimamente serio.

Non potrà essere di dettaglio, non potrà essere tale per cui tutti hanno una risposta ai loro problemi, ma è chiaro che in assenza totale, com'è avvenuto nel 2000/2006, non possiamo più presentarci, anche perché, ricordiamolo, è l'ultima volta che l'Europa ci dà credito dal punto di vista della nostra richiesta di superare un gap, di superare una difficoltà, e quindi è l'ultima volta in cui noi potremo dare dimostrazione effettivamente di efficienza.

C'è, quindi, questa seconda questione, importante, su cui è stato prodotto un documento generale, si stanno producendo documenti di settore, c'è un documento sulla questione dei trasporti, c'è un documento sulla questione della pianificazione.

Non siamo ancora tranquilli dal punto di vista della complessiva integrazione di questo documento, dobbiamo ancora seriamente discutere, corriamo il rischio, non del tutto evitabile, che il documento finale più che la sintesi sia la somma di richieste e di interpretazioni settoriali, però sicuramente questa volta l'intenzione c'è, questa volta la previsione del fatto che se non si fanno certe cose accadranno certe altre c'è, insomma c'è più di una ragione per sentirsi più ottimisti che nel passato.

Oltre questo c'è da recuperare un'ulteriore difficoltà, che rende la pianificazione locale rigida e poco creativa, poco dinamica, che è una passata abitudine a pensare che i vincoli, gli impedimenti, le interpretazioni del proprio territorio, anche comunale, siano una specificazione di quello che ti dicono i piani di livello superiore.

Mi spiego meglio: noi abbiamo qui, come anche in altre regioni, non è una vergogna solo pugliese, ricordo anche la mia stessa regione, che si dà tante arie di essere prima in tanti campi, ma la questione del Piano Paesistico, dell'interpretazione dei beni naturali, paesaggistici, fatta in chiave regionale se non ha un effettivo contributo della conoscenza specifica da parte dei Comuni, cioè se i Comuni e le Province, nel loro ruolo di coordinamento dei Comuni, non sono messi in grado di dimostrare effettivamente quali sono i beni, quali interpretazioni di questi beni vanno date nelle loro relazioni, perché non esiste un bene da solo, esiste una trama di beni che va in qualche modo valorizzata, se non ci sono le popolazioni e i comuni a dare questo contributo questi piani sono piani astratti, e nella maggioranza dei casi assolutamente sbagliati anche nelle loro definizioni.

Io qui non sto a ripetere quello che già sicuramente sapete: questo benedetto PUT è una roba che dal punto di vista dell'interpretazione dei luoghi è lontano mille miglia...

La reazione spontanea di fronte ad un organismo così rigido, così sbagliato, è quello di considerarlo un obbligo fastidioso e in qualche modo superabile attraverso i rapporti che in genere la

burocrazia sviluppa, che sono quelli di dire "spostiamo la carta leggermente, rivediamo, ti dico che il bosco invece di essere qui e' qua", e c'e' una grande difficolta' dovuta anche al fatto che non si puo' scaricare sulle Istituzioni piu' deboli compiti veramente impegnativi sotto il profilo tecnico.

Dove prendono i Comuni i denari per una valutazione seria, per un'archiviazione seria dei beni, per una loro fotografia, per una loro descrizione?

Quindi, anche questo e' un processo da rimettere in piedi.

Su questo argomento abbiamo avuto un colpo di coda della programmazione 2000/2006, quindi il tentativo di recupero di denari che erano stati in qualche modo mal riposti, e quindi abbiamo la speranza che nel giro di un anno ci sia un contributo serio, con l'aiuto delle Province (dovremo discutere anche di questo), per ridisegnare la questione dei beni naturali e paesaggistici.

Lasciatemi fare un inciso, che ha un po' il senso della battuta: nella Pubblica Amministrazione noi del nord abbiamo sempre combattuto molto seriamente, in termini di efficienza, su una scarsenza di denari per la Pubblica Amministrazione molto forte, che poi e' venuta accentuandosi in modo drammatico negli ultimi 4/5 anni, dovuta alla restrizione delle spese.

Quando io sono venuto qui ho visto una disponibilita' di denari, che non sono quelli della Pubblica Amministrazione ma derivano dall'Europa, veramente non proporzionata alla capacita' organizzativa e all'efficienza degli strumenti che la devono gestire.

E lasciatemi dire questo, perche' e' una delle cose che mi ha maggiormente colpito, ed e' la cosa che porta i piu' coscienti amministratori a dire una cosa che sembra inimmaginabile, e che forse e' meglio non far sentire ai cittadini, e cioe' "speriamo che almeno il 50% di questi denari vadano a buon fine".

Quando si comincia a ragionare su percentuali di efficienza e' veramente un dramma!

Chiudo subito la parentesi, ma per dirvi che almeno alcune cifre, devo dire anche consistenti, di questo denaro, che ha comunque circolato e circola, si ha la speranza di incanalarle molto seriamente: una e' questa questione di rivedere il PUT insieme alle Province e insieme ai principali Comuni, rivederne il disegno insieme ai piani provinciali, e la seconda e' la costruzione di sistemi informativi.

C'e' un impegno, di cui abbiamo parlato poco, io adesso con Biscotti dovro' ristabilire una data in cui di nuovo la Provincia ci aiuti a rompere un po' le scatole ai Comuni, ma vorremmo raccontare cosa i Comuni si possono aspettare dal punto di vista del contributo regionale alla costruzione dei sistemi informativi locali, che e' un presupposto fondamentale per invertire i processi.

Li' c'e' una montagna di denaro che e' stato affidato attraverso le gare, e io qualche preoccupazione ce l'ho, perche' quando i danari sono troppi e i tempi sono brevi, e le capacita' di gestione dei Comuni e delle Province....

Pero' non voglio darvi un'impressione pessimistica, devo dire che siamo coscienti delle difficolta' che si mettono in campo, pero' c'e' questo secondo grande terreno, che e' quello dei sistemi informativi territoriali, che deve essere presupposto fondamentale di un'inversione di tendenza.

Ma l'obiettivo generale qual e' (e qui, forse, la novita' piu' forte)? E' che finalmente questa benedetta Regione si e' messa in testa che il suo compito non e' gestire, il suo compito e' pianificare, programmare, perche' a gestire ci devono pensare le Province e i Comuni.

Per fare questo, e perche' il processo di decentramento non sia un semplice scarico di responsabilita', per cui "questa roba, guardare i piani e' una roba faticosa e noiosa, per cui fallo te", senza preparare minimamente la Provincia a farlo, senza mettere nei Comuni il senso di responsabilita' per cui questo controllo e' un beneficio per i cittadini di quel Comune ma anche per quell'Amministrazione che gestisce, senza preparare tutto questo e' un processo di scaricamento di responsabilita'.

E' tema, quindi, questo del decentramento, formidabile.

Ecco, questa Amministrazione si e' posta il problema di risolvere il decentramento, almeno i passi principali del decentramento, nell'arco del suo mandato, e ha detto alle Province, da subito "guardate che il cardine del decentramento siete voi. Noi non possiamo pensare ad un passaggio di poteri in materia urbanistica di pianificazione diretta tra Regione e Comuni".

Non e' possibile, non e' possibile che la Regione mantenga elementi di gestione centrali, non

e' possibile passare da questo momento di gestione centrale ad un momento di totale decentramento sui Comuni, che vorrebbe dire in qualche modo la totale impossibilita' di ricomporre un quadro complessivo.

Le Province hanno, sotto questo profilo, un compito assolutamente centrale, in questo mandato.

Quindi, il significato dell'accordo che la Regione ha messo in campo, cioe' quello di dire "sentite, se voi finite il piano, se voi insieme a noi in qualche modo ci mettiamo d'accordo sull'interpretazione che la Capitanata deve avere, allora possiamo dire che insieme costruiamo anche gli strumenti vostri di istruttoria dei Piani Regolatori Generali, per cui finalmente me ne libero io, ce ne liberiamo noi perche' sta a voi adesso", allora questa cosa presuppone che la costruzione del piano non sia un semplice adempimento formale di una legge ma diventa il fatto fondamentale che attribuisce alla Provincia quel ruolo che la Provincia, tra l'altro, richiede da sempre.

C'e' questa gara delle Istituzioni al ruolo e alla visibilita' che spesso viene fatta a prescindere dal merito su cui essa si dovrebbe svolgere, e cosa c'e' di merito piu' serio del fatto che la Provincia ha un futuro dal punto di vista del coordinamento delle pianificazioni dei Comuni?

L'altra cosa molto importante che questa Regione ha messo in moto e' quell'accordo che stabilisce che, una volta che il piano e' adottato ed approvato, si trasferiscono i poteri in materia urbanistica: i poteri in materia di pianificazione gia' ci sono, quelli in materia urbanistica, di verifica di compatibilita', si svolgeranno attraverso il processo di pianificazione, che deve avvenire in questo mandato.

Allora il mandato, e con questo provo a concludere, si pone tre fasi: la prima fase e' quella, che dovrebbe chiudersi nel 2006, di riordino del corpo normativo, senza, tuttavia, pensare ad una rivoluzione complessiva del riordino del corpo normativo, togliere alcuni impedimenti, alcune rigidita', introdurre la velocizzazione e la trasparenza di certi processi, eliminare certe forzature.

Discuteremo ancora, soprattutto in autunno, quando saranno pronte queste modifiche normative, ne discuteremo seriamente, con le Province, con i tecnici comunali, per capire se l'orientamento e' giusto, quindi c'e' un breve termine che ha questo compito, quello della sistemazione e razionalizzazione del corpo normativo.

All'interno di questa sistemazione, e prima dell'estate, quindi non nel 2006 ma da subito, abbiamo intenzione di uscire, stiamo lavorando ormai da mesi, con queste linee guida di formazione dei PUG e linee guida di formazione dei PTCP.

Linea guida non significa commi e articoli di legge, significa buoni consigli, significa "lavoriamo insieme su questa strada", "dimmi perche' non sei d'accordo, se non sei d'accordo".

Questo e' l'atteggiamento regionale, quindi l'atteggiamento che deve avere chi ha piu' responsabilita', che non e' quello di imporre agli altri di fare le cose ma e' quello di convincerli che e' interesse comune fare.

Quindi, linee guida per la formazione dei PUG e linee guida per la formazione dei PTCP.

Questa e' la fase a breve, che si chiude nel 2006, poi c'e' la fase a termine, che ha il 2007 come riferimento, che e' quella della impostazione del DRAG e impostazione del PUT.

Quindi, rivisitazione dei grandi piani, in una concezione, pero', che ho cercato di chiarire prima, non che in attesa del 2007 non ci si vede, non ci si parla, non si sa quali sono i programmi, non esistono contributi da parte vostra, ma attesa da parte vostra.

Dovremo costruire un processo interattivo, di cui questo programma e' base fondamentale, che dovremo discutere nel corso del 2006, pero' su entrambi i piani, quello del DRAG, del documento generale di assetto, e quello del PUT e dei valori.

L'una cosa non esiste senza l'altra, non sono due cose diverse, due adempimenti diversi, sono due terreni seriamente legati.

Dico un'ultima cosa su questo DRAG: noi non possiamo non accompagnare il DSR, cioe' il Documento Strategico Regionale, di cui ho parlato prima sulla programmazione e cosi' via, da un minimo quadro interpretativo territoriale, e siccome noi dobbiamo aver pronti, perche' ce lo chiede l'Europa, il DSR e il Quadro Nazionale entro il 2006, e molto probabilmente "entro il 2006" significa entro l'estate, perche' poi e' l'Europa che lo vuol fare a partire dall'1 gennaio 2007, noi dobbiamo fare un'anticipazione di questo DRAG, dobbiamo fare un primo schema, che discuteremo.

Per fortuna qui c'è stata qualche sensibilità in più da parte del Ministero dei Trasporti, in particolare Gaetano Fontana, che dirige il Dipartimento, che a ogni Regione ha dato una piccola somma, stiamo parlando di 100000 euro circa, per far sì che questa cosa venga fuori.

Quindi noi stiamo mettendo in campo questa disponibilità finanziaria per ottenere questo primo quadro, che discuteremo a fondo con le Province, le Province sono le prime, perché dovremo vedere se quello che ci spiegava stamattina l'architetto Baioni e tutto quello che c'è in più rispetto a questo è effettivamente rispettato in questo quadro che vorremmo presentare.

Quindi, dicevo, prima fase entro il 2006, con chiarimenti del quadro normativo e linee guida, seconda fase DRAG e PUT, ma con questa anticipazione, e, fase di lungo termine, entro il mandato decentramento alle Province dei poteri urbanistici.

Questo è il programma e questo è il terreno su cui stiamo lavorando.

Garanzia perché questo terreno dia effettivamente frutti e' che i Comuni, le Province, si facciano sentire, cioè richiedano, siano esigenti rispetto alle dichiarazioni di principio e dei programmi e che diventino protagonisti, a loro volta, di un processo che è della società regionale, non è dell'Istituzione Regione, è della società regionale, e quindi come tale deve essere rispettoso di tutte le richieste di presenza, di protagonismo, che nascono dalle società e dalle Istituzioni locali.

Io mi scuso, ma non è che ci vediamo troppo spesso, quindi avevo queste cose da comunicarvi, mi scuso per la lunghezza e spero di essere stato sufficientemente chiaro.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie, Piero, non sei stato affatto lungo, anzi ti avremmo ascoltato per un'altra mezza giornata, perché ci hai trasmesso con grandissima chiarezza la sensazione che quella roccaforte inespugnabile che era il settore urbanistico regionale finalmente ha abbassato il ponte levatoio verso gli Enti Locali.

Siamo certi che finalmente questa roccaforte non si trincererà più dietro pastoie burocratiche, che spesso hanno rallentato davvero tanto il processo di formazione della strumentazione urbanistica locale.

Io volevo aggiungere un elemento rispetto al tuo ragionamento sui rapporti tra pianificazione e programmazione, denunciando, tra virgolette, non denunciando ma segnalando, la circostanza che si sta proprio verificando in questi momenti.

Abbiamo appena liquidato e stiamo per approvare un accordo di programma quadro, frutto di un grande processo partecipativo, un grande momento di condivisione di scelte, che ovviamente noi teniamo come documento base per la formazione del nostro Piano Territoriale di Coordinamento, ma parallelamente, tu sai, e lo sai, la Regione sta valutando i progetti strategici locali che saranno finanziati a breve, dopo che c'è stato un bando che dava la possibilità di formare questi piani ad aree che aggregavano un certo numero di abitanti.

Nella nostra Provincia è successo che se ne sono formati sei, e la sommatoria di questi piani strategici coincide esattamente con il confine provinciale.

Siccome abbiamo ragione di ritenere che la somma di questi piani strategici poi alla fine possa eventualmente diventare un unico disegno strategico per l'intera Provincia, e io ho avuto anche possibilità di verificarlo con mano, perché dando una scorsa molto rapida a tutti e sei mi sono reso conto che ci sono spesso degli estratti della nostra bozza, per cui devo ritenere che se si potesse leggere unitariamente l'insieme di questi piani strategici potrebbe senz'altro configurarsi come il Piano Strategico della Provincia di Foggia, meglio ancora potrebbe configurarsi come la visione contenuta eventualmente nel Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

C'è l'anomalia, però, che, ove mai noi, attraverso l'impegno del nostro Vice Presidente, l'architetto Parisi, riuscissimo a convincere gli Enti Locali, i Comuni, ad aggregarsi in un unico Piano Strategico, in realtà loro godrebbero del finanziamento, che non è assolutamente di secondo ordine, mentre noi per la formazione del nostro piano dobbiamo sempre far conto su risorse interne, e molto spesso abbastanza limitate.

Sarebbe bello, quindi, sognare che quelle risorse potessero andare a confluire verso un'attività di disegno del futuro della Provincia che si chiami Piano Strategico Provinciale, o Piano

Territoriale di Coordinamento Provinciale, che delinea le linee strategiche su cui impegnarci tutti quanti, sarebbe addirittura auspicabile, così anche noi, che facciamo pianificazione, potremmo aspirare ad attingere a risorse finanziarie che sono assolutamente necessarie, soprattutto per quanto riguarda il completamento della fase di conoscenza.

E' veramente lì che ci vogliono risorse abbastanza importanti, gli studi più sono analitici più costano.

Quindi grazie ancora, Piero.

ARCHITETTO PIERO CAVALCOLI:

Un attimo ancora su questo problema.

Non so se tutti conoscono le cose a cui Stefano Biscotti si riferiva.

Sui fondi POR 2000/2006 e' stato fatto un accantonamento di circa il 10%, pari a complessivi 3,6 milioni di euro, per l'intera Regione, da destinare all'elaborazione dei cosiddetti Piani Strategici e i cosiddetti PUM, cioè Piani Urbani della Mobilità'.

Ora, i Piani Urbani della Mobilità' sono una introduzione del Piano Generale dei Trasporti del 2001 di grande interesse, perché nel passato una delle difficoltà di gestione del tema del traffico e della mobilità e' stata che i finanziamenti, finanziamenti statali prevalentemente, o anche quelli provinciali poi, o regionali in ricaduta, sono stati interventi settoriali.

Cosa voglio dire? Che ANAS aveva i suoi, Società Autostrade aveva i suoi, Ferrovie aveva i suoi, tutto ciò nella più totale mancanza di relazione e di coordinamento.

Ora, l'esistenza di un piano che appunto tenta di mettere in relazione le diverse componenti dei processi della mobilità, cioè il fatto, per esempio, che rinnovare quella strada e' del tutto inutile o controproducente se contemporaneamente rinnoviamo il pezzo di ferrovia che può sottrarre dalla strada quei traffici, o, viceversa, che razionalizzazione o rinnovi di reti stradali in concorrenza l'uno con l'altro....., etc., insomma mi sono spiegato.

E allora, questi piani hanno una forte utilità, ma sono piani, ovviamente, che non possono essere comunali.

Il termine "urbano" forse e' un po' sbagliato, PUM, Piano Urbano della Mobilità, e' un po' fuorviante il termine "urbano" perché in realtà sono piani di aree piuttosto vaste, per lo meno di aree metropolitane, capoluogo e comuni di cintura, e poi alla fine se ci ragioniamo seriamente dovrebbero essere piani di tale area vasta da essere quasi di livello provinciale.

In teoria, invece, su questa materia le Province viaggiano ancora sui piani stabiliti dal Codice della Strada per le viabilità extra-urbane, quindi che parlano solo di viabilità, ma perché la legislazione ha ancora questo vizio di distribuire le risorse e di dare indirizzi per competenze, e siccome la Provincia e' competente sulle strade extra-urbane deve fare il piano delle strade extra-urbane, non capendo la base delle questioni della pianificazione, perché la pianificazione e' integrazione degli strumenti, non può essere gestione di aziende separate, e purtroppo invece e' così.

E allora, questi PUM sono fatti interessanti.

Un po' più problematica e' questa cosa dei Piani Strategici.

I Piani Strategici sono stati introdotti non nella legislazione italiana, perché non c'e' ancora alcuna legge nazionale o regionale che riconosca questi piani e la loro utilità, però la teoria della pianificazione strategica e' nata proprio, in parte anche, come reazione a quello che dicevo prima, cioè al fastidio che spesso la pianificazione urbanistica determina nei processi di sviluppo.

Tutti i professionisti, anche molto capaci, rispetto a questo fastidio hanno sottolineato la necessità che i territori comincino a ragionare in qualche modo sul loro futuro, perché un conto e' la destinazione d'uso delle aree, un conto e' il futuro di un luogo.

E allora, anche queste due sfere della pianificazione non si sono mai parlate, anzi spesso si guardano in cagnesco, si guardano in conflitto, facendo il male di entrambe le parti, perché l'urbanistica si chiude sempre di più nei suoi processi di difesa dall'assalto delle speculazioni immobiliari e così via, la pianificazione strategica diventa, senza strumenti operativi, sempre più una chiacchiera, e' una distribuzione di denari.

Detto questo, detto che pero' anche la pianificazione strategica, nonostante non sia riconosciuta da alcuno strumento legislativo, e' di un certo interesse, soprattutto se guardiamo alla cultura europea, dove i Piani Strategici vengono fatti, dove in realta' c'e' una lunga tradizione di inquadramento generale delle cose da fare, su cui tutti sono d'accordo, specie gli statuti, dove non ci si divide politicamente, si ha una concezione quasi concorde di quello che si vuol fare della citta' di Bari, dopo di che nella traduzione di questa roba in programmi concreti ci si divide, perche' si dice "prima risolviamo il quartiere San Paolo, che e' pieno di una situazione drammatica", altri dicono "no, prima rispondiamo ai ceti medi costruendo edilizia convenzionata o a libero mercato".

Lì ci si divide politicamente, pero' su come si sviluppa la citta', sul ruolo generale che questa citta' nel territorio deve avere, si dovrebbe essere d'accordo. Quello e' il Piano Strategico.

Che cosa puo' fare Taranto per liberarsi da una situazione di difficolta' progressiva dovuta alle note vicende? Questo e' il tema di una strategia!

Detto tutto questo, i piani che sono stati presentati per avere i tre milioni etc., non c'entrano un tappo di niente con le cose che ho detto, nel senso che sono presupposti puri e semplici di spartizioni di quella somma di denaro, nel presupposto, secondo me ingenuo anche, che una volta che poi si hanno i denari si riuscirà finalmente a fare disegni.

Non e' cosi', e' alla rovescia, cioe' è quando hai il disegno che forse il denaro ti serve, ma se non hai il disegno...

Allora, stiamo verificando, come Commissione, l'architetto Biscotti stava appunto dicendo che c'e' una Commissione che sta valutando, stiamo arrivando a porre una delle questioni di fondo, che e' quella "ma esiste un quadro di riferimento provinciale per cui questi Piani Strategici possano avere un senso?".

In alcuni casi si: Lecce e Foggia si sono mosse nell'interpretazione, e allora a quel punto diventa abbastanza vincolante dire "ma questo Piano Strategico ha tenuto conto che Foggia ha in qualche modo...?".

Quindi, questa e' una garanzia che questo avviene.

Voglio di un'ultima cosa: un altro degli atteggiamenti diversi di questa Regione rispetto al passato e' che non tende a proporre lo stesso modello a tutti.

Mi spiego meglio: Lecce e Foggia, nonostante le difficolta' del quadro normativo, conclusioni che abbiamo detto prima, arretratezze, ecc., si sono mosse, dando dimostrazione che le Province sono...

Ci sono altre situazioni dove questa cosa non sta avvenendo e dove, viceversa, sta avvenendo che aggregazioni di Comuni, la tal Comunita' Montana o il tal Consorzio Comunale nato su un Patto Territoriale, per esempio, dimostra grande vivacita' e capacita' di interpretazione del proprio territorio.

Allora noi non dobbiamo fare l'errore fatto nel passato di dire "finche' non c'e' il DRAG i piani provinciali non si muovono", "finche' non ci sono i piani provinciali non si muovono i piani comunali": non e' cosi'!

Quindi non e' detto che tutti debbano fare il loro piano provinciale.

Voi siete in una situazione piu' fortunata, devo dire, anche perche' evidentemente e' avvenuto che prima di altri ci si e' resi conto che senza uno strumento di pianificazione generale sembrava un poco lontano, pero' questo non vorra' dire dappertutto.

Quindi, quello che come Commissione faremo nei confronti dei piani presenti, i Piani Strategici, e', laddove c'e' un quadro di riferimento, anche se non formalmente adottato, dire "tenetene conto", e dire "non si va avanti se non si va avanti tutti insieme".

In altre situazioni forse la stessa cosa non la potremmo fare.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Intanto sono cartografate lì le aree interessate dai sei Piani Strategici della Provincia di Foggia, e, come si vede, la somma di tutti fa la Provincia.

Apriamo adesso la fase degli interventi.

BUCCINO - VICE SINDACO DI ORSARA:

Francamente oggi sono rimasto stupito, e' la prima volta che mi capita, in quattro anni, di ascoltare una relazione cosi' puntuale, sintetica, ma con idee molto chiare.

Quello che voglio dire e' che ovviamente, visto che ci siamo trovati noi, come Amministrazione Comunale, in difficoltà a gestire tutta la parte urbanistica, proprio per questa sovrapposizione di leggi che una contrasta l'altra, quindi con contenziosi, io capisco bene e mi conforta il fatto che la prima cosa da fare sia quella di rifare un quadro normativo regionale per cio' che attiene l'urbanistica, pero' mi confortano anche i tempi con cui l'architetto Cavalcoli ha dettato l'agenda.

Quindi, mi convinco e capisco che sono anche abbastanza brevi per la mole di lavoro che occorre fare, però per certi aspetti mi preoccupa un po' per chi, come noi, e' impegnato nella redazione del PUG, perche', visto e considerato che noi facciamo parte di un Comune dell'Appennino (io non uso il termine "sub") che comunque crede che queste zone non aspettano di fare, tra virgolette, una buona morte, noi crediamo che ci siano delle possibilita' di sviluppo e ci siano delle possibilita' di crescita di queste zone, quindi ci atteniamo scrupolosamente a quelle che potrebbero essere le indicazioni regionali su questa storia, pero' abbiamo anche delle pendenze, ci sono delle domande che hanno tardato 20 anni.

Io non voglio fare la storia del nostro Comune, perche' credo riguardi un po' la storia di tutti i Comuni, quando i piani dei comuni venivano abbandonati per 10, 12 anni e poi alla fine se c'erano delle osservazioni le osservazioni sono state date, e quindi noi abbiamo delle situazioni, dicevo, per cui sono 20 anni che la gente aspetta delle risposte.

Nella fase di redazione del PUG, ovviamente, e' arrivato il PAI, quindi abbiamo sospeso l'iter, perche' dovevamo aspettare che cosa succedeva con l'approvazione del PAI, e ora siamo ripartiti.

Quindi credo che da qui alla fine dell'estate, dove c'e' questa programmazione, ci debba essere una sorta, per come la vedo io, una sorta di soluzione concordata con la Regione Puglia, altrimenti ci saltano tutti i tempi, anche perche' ci sono delle esigenze, anche da un punto di vista di investimenti e di possibilita' di insediamenti produttivi nel nostro Comune, che altrimenti ci saltano, e ci salta un po' tutta la storia.

Non so se sia possibile fare questo, trovare delle soluzioni concordate man mano, fino a che arriviamo ad agosto ovviamente, perche' il 28 ci devono consegnare l'ipotesi definitiva, dopo di che noi dobbiamo ragionare con la Regione.

Gia' precedentemente abbiamo fatto questo tipo di lavoro, però dobbiamo avere il conforto prima di andare avanti sulle soluzioni concordate.

L'altra cosa che voglio mettere all'attenzione riguarda i sistemi informativi territoriali locali.

Ovviamente io do moltissima importanza a questa storia, come l'architetto Biscotti sa gia' ci siamo trovati diverse volte qui a discutere di questa storia, e concordo che ci sono molti soldi, che spero non vengano spesi male, perche' ci sono dei sistemi informativi progettati da diverse Istituzioni che ad un certo punto si sovrappongono.

Non e' la prima volta che denuncio questo stato di fatto, perche' i Comuni vengono chiamati a partecipare ad un sistema informativo fatto dalla Comunita' Montana, poi ad un certo punto vengono chiamati a partecipare a dei sistemi informativi territoriali fatti dalla Provincia, che convincono di piu', ma nel frattempo noi abbiamo...

Io non so come siano state risolte queste storie dei sistemi informativi locali, pero' su questi sistemi informativi locali forse qualcosa che sfugge un po' a tutti e che non viene contemplata e' la questione degli usi civici.

Cioe' i comuni, visto che ci sono le leggi che responsabilizziamo i Sindaci nella gestione del territorio, nel momento in cui si avventurano a censire e a fare la mappatura delle aree gravate da uso civico, la prima parte noi l'abbiamo fatta, abbiamo potuto spendere i 10.000 euro che ci ha chiesto il tecnico incaricato per fare la mappatura, ma portarlo a termine, quindi risalire ad oggi, tutti i frazionamenti fatti, con il sistema informatico che ci propongono ci viene a costare dagli 80 ai 100.000 euro, dopo di che ti devi per forza fermare, a meno che non vai a scaricare i costi sulle affrancature, quindi sui cittadini, e non mi pare il caso, visto e considerato che gia' fare un bando di

affrancazione avra' i suoi costi per i cittadini.

Quindi, non ci sembra normale gravare di ulteriori costi il cittadino.

Pertanto, volevo chiedere, in questi molti soldi che ci sono per i sistemi informativi locali non si puo' prevedere un sistema per fare tutto questo tipo di lavoro in modo tale che veramente i Comuni potrebbero procedere, e quindi risparmiare molti soldi, perche' noi ci siamo fermati in quanto non abbiamo, ovviamente, gli 80000 euro che ci hanno chiesto per fare questa operazione.

Avevo tanto da dire, ascoltando l'architetto io preso tutta una serie di appunti, ma mi sono dovuto fermare altrimenti avrei fatto un lenzuolo e non mi raccapezzavo piu'.

Diciamo, quindi, che queste sono le ipotesi piu' stringenti che volevo mettere all'attenzione.

Scusate se riguardano il mio Comune, ma non credo che avro' tantissime altre occasioni di poter discutere con l'architetto. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Io ho chiesto all'architetto Cavalcoli di prendere nota e poi magari di chiudere con una sintesi finale su tutte le eventuali risposte che deve dare alla fine.

Sui sistemi informativi, noi scoraggeremo la nascita, e questa e' un'indicazione che ci viene dalla Regione direttamente, la nascita di sistemi informativi locali che non siano integrati in un percorso organico.

Forse in questo campo una sorta di gerarchizzazione rimane, e forse e' giusto che rimanga, perche' la Regione si candida a diventare il contenitore generale della conoscenza condivisa, che poi si sfrangia man mano verso le Province e i Comuni, che poi detengono la conoscenza piu' puntuale, ma tutti integrati in un sistema informativo unico, a questo punto, e di sicuro verranno scoraggiate nascite di sistemi informativi locali non organiche a questo disegno.

Questo ci pare di capire avverra' per il futuro.

ANTONIO CARELLA - DIRIGENTE UFFICIO TECNICO DEL COMUNE DI SERRACAPRIOLA:

Le comunicazioni fatte sono ricche, probabilmente, anche di tanti stimoli rispetto a chi, come me, come noi in fondo, vive quotidianamente una situazione di frontiera in qualche modo, perche' dobbiamo dare comunque risposte coerenti, immediate, a quella che chiamiamo la societa' reale, ai bisogni della gente.

In questo senso mi si lasci solo ricordare brevemente, anche per leggere a contraris, quello che nel tempo e' accaduto addosso agli Enti Locali.

In Regione Puglia partiamo da ritardi assurdi, tremendi, ricordo che abbiamo dovuto aspettare dieci anni per la prima Legge Regionale in materia di urbanistica, la n. 56, altri 20 anni per l'altra legge urbanistica, con un processo probabilmente neanche compiuto rispetto alla 56 etc., con un ruolo della Regione che, se da una parte e' stato sempre l'elemento di contrasto della raccolta di bisogni dal punto di vista locale, non fosse altro che per i ritardi cui si faceva riferimento prima, dall'altra parte, pero', e questo ha modificato anche l'approccio ai livelli di programmazione urbanistica, ma non solo quella, dal punto di vista degli Enti Locali, dall'altra parte, dicevo, ricorderei contemporaneamente quello che e' accaduto, in modo del tutto scellerato, se non sciagurato, con alcune leggi che sembravo essere strumenti di copianificazione, o di derogazione, a seconda dei casi, rispetto al quadro normativo.

Cito, tanto per ricordarne qualcuna, la Legge 3, che e' stato uno degli eventi piu' perturbativi sicuramente dell'assetto della programmazione locale, senza entrare nel merito, poi, di quale assetto stiamo parlando, ricordo la Legge 34, per gli accordi di programma, anche quella parallelamente operante rispetto al ricorso ai procedimenti derogativi avviati agli Sportelli Unici per le Attivita' Produttive.

Questo di fatto poi ha prodotto negli Enti Locali un duplice atteggiamento: da una parte la rigidita' dello strumento di pianificazione, quindi la visione dello strumento di pianificazione come unico strumento limitativo, vincolistico, per altro ricorderei incidentalmente, lo ricordava prima il Vice Sindaco di Orsara, la sovrapposizione di strumenti di pianificazione.

Il mio Comune attualmente e' gravato da quella che e' ancora in itinere programmazione del Parco, da quella che e' in itinere programmazione del piano di assetto idrogeologico, per altro

di autorità extra-regionale, perché dipendiamo dal bacino di Campobasso, e tutto questo genera, ovviamente, nel vissuto anche del soggetto politico, un elemento di resistenza nei confronti della pianificazione urbanistica, che si può risolvere, virgolettata la cosa, attraverso i modelli derogativi.

Attraverso questo, ovviamente, ci arrivano sul tavolo, soprattutto quando poi la derogazione è invocata ed usata attraverso la molla occupazionale, che genera elementi di contrasto, di conflitto, tra il livello di programmazione urbanistico e l'attuazione dei bisogni reali che vengono espressi dall'utenza.

Ricordo, per altro, che c'è una totale disabitudine ancorché allo studio dei modelli strategici, ma quello della strumentazione urbanistica.

Architetto, noi non abbiamo ancora una cartografia regionale di riferimento, ed è un elemento che a me pare sciagurato, e soprattutto mi chiedo, poi, come si può portare in tempi brevi il livello degli Enti Locali ad immaginare sistemi informativi territoriali, di cui, per altro, credo la maggior parte (parlo dei colleghi e non dei soggetti politici ovviamente) sono anche scarsamente informati rispetto alla capacità dello strumento stesso.

La Provincia ha avviato i suoi livelli di copertura cartografica a scala provinciale, ma non sono per altro ancora un patrimonio diffuso, so che ci sono in itinere dei processi in corso di diffusione e di elaborazione anche a livello locale.

In questo scenario mi chiedo l'iterazione tra la programmazione urbanistica locale e quella provinciale, immaginando e accogliendo con entusiasmo, dal mio punto di vista, il fatto che la Regione cominci ad intravedere livelli di gerarchia e di controllo affatto diversi rispetto a quelli del passato, che per altro erano mutuati da modelli ormai arcaici della programmazione urbanistica, però mi chiedo quale può essere attualmente, in uno scenario che a me sembra, dal punto di vista dell'attitudine, dell'abitudine alla programmazione urbanistica prima e alla totale disattitudine alla programmazione strategica.

Insieme ad altri colleghi io sono stato il firmatario della prima bozza del PRUSST, e me ne vergogno, uno degli eventi più assurdi che mi è capitato nella mia esperienza professionale.

Non c'era non una visione strategica, c'era l'imbarbarimento totale di qualsiasi attività non dico di sussidiarietà o complementarietà o altro, sono stati disattesi tutti gli elementi minimi, per altro anche quelli normativi che erano alla base della visione del PRUSST stesso etc..

Era un mero elenco dei desideri, del tutto inattuati alcuni, del tutto fuorvianti altri, che prendevano le mosse da certa spontaneità, a volte, nel migliore dei casi.

Anche per quanto riguarda il coordinamento tra le risorse economiche ed il livello di programmazione, noi abbiamo un percorso amplissimo da fare. La maggior parte delle risorse non dico che vengono a volte richieste anche sulla base di situazioni di mera occasionalità, ma siamo molto prossimi a questa cosa, legata ad alcuni flussi, politici alcuni, di retaggi progettuali altri, e così via.

In questo, quindi, non credo di rappresentare uno scenario per forza critico, anche se ricordo a tutti che sicuramente critica è la situazione dal punto di vista economico e sociale della provincia di Foggia, altamente critica, e rispetto a questo c'è necessità di dare risposte che siano quanto più immediate e coerenti possibili con situazioni strategiche, che allo stato risultano, però, non assolutamente verificate se non attraverso questa occasione che può rappresentare il Piano Territoriale di Coordinamento.

Mi chiedo, e vi chiedo, a questo punto, quali possano essere i modelli di partecipazione e di sviluppo su cui tutti quanti probabilmente dobbiamo ancora formarci. Grazie. **ARCH. STEFANO BISCOTTI:**

Grazie al responsabile dell'area tecnica del Comune di Serracapriola.

Per quanto riguarda la carta tecnica, noi ci associamo a voi nella sofferenza, perché ovviamente la Provincia non ha risorse tali da poter completare il quadro provinciale rispetto all'aerofotogrammetria, alle scale che sono richieste oggi.

Abbiamo il Parco del Gargano, che è coperto, e la Comunità Montana Monti Dauni Settentrionali, mi pare, quindi abbiamo più della metà ancora del territorio che non è coperto.

Qui confidiamo, ovviamente, in un impegno, che già è stato preannunciato per la verità, da parte

della Regione, perché le risorse da mettere in campo sono davvero imponenti.

Pero' il dato cartografico, che comunque abbiamo acquisito, che sono le ortofoto digitali a colori, quelle che ogni tanto appaiono nelle videate che mostriamo nel quadro di destra, sono state comunque, dopo le elaborazioni necessarie, già distribuite a tutti e 64 i Comuni della Provincia di Foggia, insieme ad un software studiato appositamente che ne consente la gestione.

Abbiamo appena acquisito la sub-licenza delle ortofoto digitali a colori, relise 2004, con un grado di dettaglio doppio, cioè un pixel non è più un metro per un metro ma è 50 cm. per 50 cm., quindi avremo questi ulteriori elementi, unico strumento cartografico omogeneo, che, appena avremo terminato le elaborazioni del caso, ridistribuiremo ai Comuni.

Quindi, quello che ci appartiene lo condividiamo nei tempi consentiti.

PICARO - SINDACO DI BICCARI:

Saluto tutti. Nel guardarmi intorno e nel non vedere, se non mi sbaglio, nessun altro collega di questo territorio, credo che questo la dica lunga sullo stato dell'urbanistica, sostanzialmente, in questo territorio e in questi anni, perché se nessuno è venuto vuol dire che ha ritenuto, impegni a parte, la cosa non meritevole di troppa attenzione.

Non so se scusarli o se comprenderli.

Caro architetto, noi stiamo vivendo un momento di entusiasmo perché stiamo constatando (del resto chi parla è di colore politico in linea con quello regionale) una certa disponibilità ed attenzione verso gli Enti Locali, ma gradirei che a questo momento di entusiasmo seguissero poi i fatti reali e non ci capitasse la iattura che all'entusiasmo faccia seguito la delusione, il che sarebbe ancora più grave.

Per quanto riguarda quello che lei ha illustrato, è evidente che trova pieno assenso da parte mia, che sto parlando, ma credo un po' da parte di tutti, perché è un discorso, è una strategia ben articolata e ben appropriata, tuttavia uno dei difetti della politica sono i tempi, e quando si vive in un momento di alternanza se i tempi non vengono bruciati si rischia di non essere compresi e di passare da una parte all'altra, cosa che, tra l'altro, è accaduta qualche giorno fa nella nostra Regione.

Perché dico questo? Vedete, le cose che ho sentito stamattina le ho sentite dalla viva voce dell'Assessore Barbanente ad agosto 2005, a Bari, nella sede del mio partito, la Margherita: passa quasi un anno, sei mesi, otto mesi, e devo dire che questa rivoluzione, perché di rivoluzione si tratta, dell'Assessorato all'Urbanistica stenta a decollare, non certamente per demerito di chi guida l'Assessorato ma per una serie di cose, che lei sa più di me, di questioni interne, di carenza di personale, di irrigidimento, o, se la vogliamo dire tutta, di una specie di protesta per riduzione di competenze, che poi significa, per chi è grande, potere.

Vediamo che le cose non si muovono, e chi sta in periferia, o in prima linea, come noi, e chi sta allineato anche politicamente, si trova in una maggiore difficoltà, perché non può neanche imprecare.

E allora, le questioni mie comunali gliele dirò dopo, per quanto riguarda, invece, il discorso generale, decentramento, se è decentrare dalla Regione alla Provincia, e basta, non facciamo altro che aumentare un altro livello di lungaggine; se è continuare a ritenere i Sindaci responsabili di tutto, ma senza risorse e senza strumenti legislativi, allora è meglio come stavamo, quando stavamo peggio.

Le dico solo questo: io sono responsabile, come Sindaco, della protezione civile, ma non ho un euro, e se mi azzardo a segnalare l'inghippo, il danno per quanto riguarda alluvioni, inondazioni, etc. mi vedo arrivare subito dal Prefetto "elimina il rischio".

Cioè, io che non ho un euro, che segnalo alle autorità superiori il danno, mi sento dire "indebitati, toglì il pericolo e poi vediamo".

Il pericolo devo toglierlo io a spese mie, e si toglie, ma il dopo non si vede.

E allora l'invito, che feci già all'Assessore: ora che andate a rivedere tutti questi strumenti, innanzitutto cercate, oltre al coinvolgimento virtuale, ma, per esempio, a che punto è l'istituzione delle autonomie locali?

La precedente Amministrazione, che certamente non brillava per coinvolgimento, quanto meno

sulla carta teneva la Commissione permanente Regione-Autonomie Locali: e' un anno che abbiamo segnalato all'attuale Presidente, dico un anno perche' l'abbiamo fatto in campagna elettorale, che urge, e' indispensabile costituire il discorso Regione-Autonomie Locali, in forma permanente, per sentire in forma permanente le rappresentanze delle autonomie locali, e cio' e' indispensabile proprio nel settore urbanistico, settore che tratta del territorio, quindi chi piu' di un Sindaco deve, secondo me, dire la sua sul territorio?

O vogliamo fare come e' accaduto per il PAI, che prima non siamo stati chiamati, poi ci hanno calato quella maledizione di Dio, perche' tutti i nostri territori di colpo sono territori dove deve essere tutto fermo, poi ci hanno detto "fateci le osservazioni", abbiamo fatto le osservazioni e ci dicono "le abbiamo guardate, ma se volete andare avanti dovete fare degli studi particolareggiati".

Cioe' noi Comuni, che stiamo combinati come stiamo combinati, dobbiamo fare degli studi particolareggiati, a spese nostre, per poter andare a chiedere l'eliminazione di questo o di quell'altro!

Architetto, le Amministrazioni Comunali non e' che non vogliono rispettare i vincoli, ma quando vedono che rispettandoli ricevono ancora dinieghi, perche' alla stessa Regione un Assessorato parla italiano, l'altro parla inglese e dice il contrario di quello che dice il primo Assessorato..!

Se per l'eolico un'Amministrazione rispetta tutta le linee guida che la Regione ha stabilito, se quell'Amministrazione passa la prima pulitura, che si chiama Assessorato all'Ambiente, ebbene, superata quella pulitura, che uno pensa di essere arrivato, poi arriva al suo Assessorato per il parere paesaggistico, che compete soprattutto ad un discorso ambiente, e ci si inventa e si procede ad ulteriori tagli, tagli che poi vengono smentiti da un consulente urbanistico con 50 anni di professione sulle spalle, e si arriva al punto che si parte con il dire che l'impianto ricade in zona C quando invece ricade in zona E, siamo a questi livelli, ma intanto il mio Comune, che e' l'unico a non avere ancora una torre eolica, deve subire ritardi, ritardi, ritardi.

Non voglio piu' tediare, anche perche' il mio puo' sembrare un discorso polemico quando invece vuole essere costruttivo, ma il mancato decentramento che si e' avuto finora non solo non ha accelerato qualche ipotesi di sviluppo ma addirittura l'ha ritardata, perche' la struttura regionale, la metto su un piano buonista, intasata di tante cose da fare non riesce a tenere il passo con quelle che sono le richieste di piccole realta', che sono Orsara, che sono Biccari, che sono quelle gia' piu' grandicelle in tutta quella zona, immaginate un po' quando si parla di Celle, 150 abitanti, o di Roseto, 800 abitanti!

Il nostro contatto Ente Locale-Regione e' un contatto tipo Davide e Golia, questa e' la questione, che poi succede che qualche Sindaco un po' massiccio riesce, come fece Davide, ad abbattere Golia, questo e' un altro discorso, ma rientra nelle eccezioni.

Qualche altra considerazione e chiudo.

Le risorse: le risorse non e' che stanno solo nel discorso urbanistico, le risorse stanno un po' in tutti gli assessorati.

Io faccio parte del Comitato Esecutivo dell'ATO Idrico: ebbene, quest'anno si e' rischiato, come lei credo sappia, di perdere risorse europee ingenti perche' non si spendono soldi, in quanto abbiamo un ente gestore che non investe cio' che dovrebbe investire.

E di fronte ai Comuni, che hanno detto alla Regione, con tanto di documenti scritti, "noi siamo disponibili a fare cio' che non fa l'ente gestore, quindi vogliamo venire incontro, dateci le risorse direttamente", le risorse stanno li', rischiano di essere perse ma non so perche' queste risorse ai Comuni non arrivano, neanche a quei Comuni che, per fortuna di Dio, oggi ancora non conosco l'Acquedotto Pugliese.

Proprio nel nostro Sub-Appennino, ne siamo piu' di 20, gestiamo noi i nostri acquedotti, e non solo non abbiamo le risorse per riparare gli acquedotti ma ci rimettiamo di bilancio comunale, perche' ogni giorno c'e' una perdita.

Con l'Assessore ai Lavori Pubblici, buon anima Amodio, contribuì a far mettere da parte oltre dieci milioni di euro per il braccio destro molisano, perche' noi siamo allacciati al Molise, e il Molise acqua non ce ne vuole dare piu', per il semplice fatto che ne manda 10 in partenza e ne arrivano 4 a destinazione.

Per riparare questa condotta adduttrice, e tutti sanno in Regione, Saponaro, Introna, tutti, ci sono 10 milioni di euro lì a deposito e l'ente gestore ancora non abbozza, non il progetto, una proposta!

Ecco allora l'invito: architetto, lei che sta alla destra, non del padre, della madre, la Barbanente, cercate di accelerare i tempi, e nel momento in cui andate a rivedere cercate anche di tener presente quella che è la logica, la realtà dei piccoli Comuni con quella che è la realtà dei grandi Comuni.

In sede urbanistica un piccolo Comune dovrebbe avere maggiore libertà d'azione, non perché i buoni stanno nei piccoli ma perché le questioni che dobbiamo in sostanza risolvere noi non sono di quell'entità, e tra l'altro non inducono in tentazioni.

Dateci la possibilità di poter dare risposte ai nostri amministrati, perché i nostri amministrati quando io oggi mi porto lì e dico "ho parlato con l'architetto Cavalcoli", non se ne importano niente, quelli vogliono il fatterello.

Allora, facciamo sì che i nostri cittadini abbiano ciò che per tanto tempo non hanno avuto. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Piero, oggi sei rappresentante della Regione, quindi ti prendi anche le frecce che non ti riguardano.

Volevo solo dire al Sindaco di Biccari che è vero, sì, la rappresentanza istituzionale dal punto di vista quantitativo è poco significativa, ma non dal punto di vista qualitativo, perché sono assolutamente sicuro che voi che siete qui, soprattutto perché rappresentate la realtà dei piccoli Comuni, come giustamente hai ricordato tu, siete portavoce assolutamente qualificati a rappresentare questa porzione di territorio che copre i 3/4 dell'area provinciale.

Foggia è rappresentata, poi i grandi centri hanno opportunità diverse per trovare interlocutori direttamente, quindi io non sono assolutamente convinto che questo incontro non sia significativo, sotto tutti i punti di vista.

Prima, quando dicevo che la Regione ha abbassato il ponte levatoio, ho sentito qui un "mica tanto", che mi piacerebbe indagare.

ASSESSORE DELL'AQUILA - COMUNE DI LESINA:

In molte riunioni che stiamo facendo qui in Provincia assistiamo quasi sempre a soliloqui o a monologhi da parte del Subappennino.

Sembrano i lamenti di Geremia profeta, ma ne hanno ben donde di lamentarsi di tutto quello che sta succedendo nel loro territorio, per cui sarebbe opportuno che anche la Provincia facesse qualcosa per loro.

Torniamo alla relazione odierna.

L'architetto Cavalcoli penso sia stato incaricato, come già detto in precedenza, dall'Assessore Barbanente a spiegarci un po' la situazione urbanistica regionale, e della signora Barbanente, siccome abbiamo amici comuni, mi hanno parlato molto bene, quindi credo che veramente sia competente, mi sono anche informato su di lei, sia competente in materia.

Giustamente, però, è passato un anno, e gli anni si succedono velocemente.

Io ho una grossa esperienza nel settore, sempre come amministratore, perché ho avuto più volte il mandato di Sindaco, Vice Sindaco, Assessore all'Urbanistica, e continuo ancora, dal 1975 ad oggi ho bussato a moltissime porte, per giorni e giorni della settimana, per essere introdotto, quindi ho dovuto seguire i Presidenti di Regione, gli Assessori all'Urbanistica, ho fatto amicizia con gli impiegati, con i tecnici, proprio per ottenere soddisfazione, e devo dire che fino agli anni '95 soddisfazioni in parte le ho ottenute, perché Lesina è stato uno dei pochi Comuni ad avere sempre la precedenza nei confronti di altre Amministrazioni Comunali, forse per la testardaggine del sottoscritto, che stava sempre dappresso, forse per l'amicizia che ho creato nell'insieme dell'entourage dell'Assessore preposto.

Detto questo, io oggi plaudo alla relazione che lei ha fatto, e la relazione in teoria va benissimo, però, io che sono un pratico, attraverso tutti questi anni, ripeto, dal '75 ad oggi sempre in Regione, mi aspettavo qualcosa di più efficace nella sua relazione, pensavo che l'Assessore intendesse dire, tramite il suo intervento, qualcosa di più incisivo a favore dei Comuni.

Quando lei ha parlato di decentramento e semplificazione delle procedure urbanistiche territoriali io pensavo che facessero qualcosa a favore dei Comuni, nel senso che i Comuni diventassero autonomi.

Cioè, la programmazione deve essere quella della Regione a livello urbanistico, assetto del territorio, ma praticamente devono essere i Comuni a gestirsi le proprie cose, perché passano decenni, come ha detto l'architetto Biscotti durano dieci anni certi Piani Regolatori.

L'ultimo Piano Regolatore di Lesina, partito da me, che ero Sindaco nel '94, è stato approvato pochi mesi fa, e poi si riparte con le sigle, DRAG, PUG, e lì altri anni e anni.

E i Comuni quando si devono gestire? I territori quando li devono gestire?

Poi, tutti i vincoli che esistono nel mondo stanno tutti a Lesina, e io, che sono un testardo, sono andato in varie parti e tutti questi vincoli li vado a strappare, con grosse difficoltà. Io sono, ripeto, veramente testardo, a differenza di altri che non lo fanno, eppure trovo molte difficoltà a venire a capo.

Quindi, è necessario che ci sia qualcosa, che l'Assessore si impegni a creare qualcosa a favore dei Comuni, non a farci perdere tempo, perché vogliamo gestire noi il territorio, sempre sotto la sorveglianza della Regione, è logico, perché non si può mettere il territorio sottosopra senza essere tenuto sotto stretta sorveglianza.

Però un po' più di libertà ci vuole, senza far passare tanti anni, perché poi le Amministrazioni, parliamoci chiaro, durano 5 anni, e va a finire che uno programma e nei 5 anni non vede niente, e se la sente.

Io posso parlare perché dopo 32, 33 anni di queste cose so come vanno a finire.

Per quanto riguarda la seconda parte, i POR e le misure, più o meno i Comuni al 90% riescono a reperire i fondi, anche con l'aiuto di specialisti, ma quei fondi quando arrivano nei Comuni aggiustano qualcosa, non riescono a dare qualcosa di sostanzioso alla cittadina, al paese.

Quindi è necessario che la questione urbanistica si risolva una volta per sempre, quindi decentrare assolutamente il più possibile le competenze regionali urbanistiche ai Comuni. Grazie.

INGEGNER GIANFRANCO PALUMBO:

Sono Gianfranco Palumbo, Consigliere dell'Ordine degli Ingegneri della Provincia di Foggia e Coordinatore della Commissione Urbanistica dell'Ordine degli Ingegneri.

A nome mio personale e del Presidente Federico Giuliani porgo un saluto e un ringraziamento a tutti i presenti, e un ringraziamento alla Provincia, che ci ha invitato.

Dicevo, prima di iniziare i lavori di questa giornata, all'architetto Biscotti che il nostro Ordine, la Commissione Urbanistica, il mio personale impegno c'è per collaborare anche fattivamente alla stesura di questo Piano Territoriale Provinciale.

Ho sentito oggi con piacere il dirigente regionale che ha parlato di programmazione regionale di revisione delle normative e delle scalette fatte per quanto riguarda la fase breve, la fase a medio termine e quella da fare entro il mandato elettorale.

Questo l'ho sentito con molto piacere, anche se poi sono stato raffreddato dai due Sindaci che sono intervenuti prima di me, i quali hanno posto un problema, quello sull'attuazione effettiva di questi tempi, perché le cose che lei ha detto, architetto, sono veramente interessanti.

Io le ho trovate veramente molto interessanti, e se effettivamente venissero fatte nei tempi giusti, noi, come operatori del settore, siamo poi i primi, gli ingegneri, gli architetti, sono i primi che hanno l'impatto con questa problematica regionale.

Io volevo porre a lei tre osservazioni, tra virgolette.

Lei ha parlato di meccanismo parziale di studio su tipologie di varianti che potrebbero in qualche modo accelerare la risoluzione di alcune problematiche: in questo guardate anche un aspetto, che lei sicuramente sa, della legge 56, che purtroppo pone un paletto per l'adozione di varianti ai Comuni che non hanno adeguato il proprio strumento urbanistico alla Legge Regionale 56.

Dobbiamo in qualche modo trovare una soluzione per uscire fuori da questo, altrimenti le varianti, tranne che fatte per le 167 o per i Piani di Insediamento Produttivo, non possono essere fatte.

Quindi, ben venga una semplificazione delle varianti, anche perché forse questo risolverebbe il grosso proliferare delle Conferenze dei Servizi che stanno facendo i Comuni e che in effetti sono tante piccole varianti.

Poi un'altra domanda le volevo fare, sul DRAG: anche la passata Amministrazione ha lavorato sul DRAG, io stesso in qualche modo ho dato un piccolo contributo in quanto rappresentante del Centro Studi ANCEL, e penso che qualche cosa di quello che era detto in quel DRAG forse può essere anche recuperato.

Per cui, poiché avere comunque un DRAG, avere un documento di riferimento, riteniamo sia importante per la pianificazione, forse se anche il discorso del DRAG, oso chiedere troppo, andasse nella fase a medio termine, o forse più a breve, sarebbe un fatto positivo.

Questa era la seconda domanda che le volevo porre.

Per quanto riguarda il Piano Territoriale, volevo fare un riferimento al primo relatore per quanto riguarda la criticità di cui si è parlato.

Forse oggi si è parlato più di pianificazione in generale che non di piano, quindi noi, come Ordine, ci ripromettiamo di intervenire tutte le volte che ci invitate, e in proposito vi chiediamo se la Provincia potesse addirittura creare un laboratorio di lavoro, un laboratorio di ascolto, nel quale tutti potessero partecipare alla stesura definitiva poi del piano.

Per quanto riguarda il discorso di criticità cui lei faceva riferimento, quindi un paesaggio agrario ben curato, mi sembra di aver capito, mentre un'incompletezza e una scarsa manutenzione delle periferie e delle parti di insediamento, io le faccio notare, la metto un po' sull'avviso per quello che sta succedendo specie nel territorio della Pentapoli, dove i Comuni, forse anche un po' per mancanza di strumenti urbanistici adeguati, hanno autorizzato in diverse maniere, forse a volte anche in maniera poco legittima, tutta una serie di interventi che distruggono l'aspetto dell'agro.

Quindi abbiamo interventi industriali, commerciali, sanatorie, condoni edilizi, per cui su questo discorso forse la Provincia può dire anche la sua e cercare di trovare una soluzione, perché il territorio agricolo, le aree aperte, abbiano una funzione più attinente alla propria destinazione urbanistica.

Io penso di aver detto un po' tutto, non so se sono stato lungo, vi ringrazio per l'ascolto e aspetto poi una risposta.

Per quanto riguarda la Provincia lei ha parlato di una condivisione cartografica con i Comuni: se è possibile averla, perché voi quanto più materiale ci date più noi ne facciamo buon uso, quindi averlo anche noi, come Ordine.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

A quest'ultima cosa rispondo facilmente: gli stessi materiali che sono stati consegnati su supporti fisici, la stessa documentazione è disponibile via WEB, perché noi abbiamo un sito WEB accessibile da qualsiasi computer locale connesso in rete, quindi la stessa cartografia è visibile anche da casa, con procedure molto semplificate.

In ogni caso avremo la possibilità di connetterci meglio con gli Ordini.

In realtà l'ultima sua riflessione sul territorio aperto mi ha dato il la per ricordare che l'incontro di oggi doveva anche vertere sulle questioni più pertinenti al tema del sistema insediativo, territorio aperto, etc., ecco perché erano presenti anche il prof. Pasquale Dal Sasso, dell'Università di Bari, e il prof. Saverio Russo, che sta qui davanti a me e a cui daremo la parola in altra occasione, in altro tavolo, che considereremo come aggiornamento di questo.

Era troppo preziosa la presenza dell'architetto Cavalcoli per non dare lo spazio che la sua presenza meritava, questo anche per citare i nostri due consulenti di settore del piano, il prof. Dal Sasso e il prof. Saverio Russo.

Cito ancora una volta, perché lo meritano, i componenti dell'Ufficio di Piano, che sono l'architetto Lovascio, l'architetto Mirella Vitale e l'ing. Caratu', che praticamente sopportano tutto il carico di lavoro dell'Ufficio di Piano della Provincia.

Darei, quindi, le conclusioni all'architetto Cavalcoli.

ARCHITETTO PIERO CAVALCOLI:

Nonostante il tema principale degli interventi sia quello dell'autonomia comunale, che mi sembra sia la questione posta con maggiore energia, diciamo così, io seguirei, se non siete contrari, l'ordine degli interventi in modo da dare risposta ordinata alle cose.

Per Orsara due questioni.

La prima: va bene tutto il quadro di programmazione, i programmi di lavoro, il Comune è in movimento, facciamo il piano: su questo c'è una concreta, operativa dimostrazione di differenza.

L'ufficio del mio Assessore è un po' come il dentista, ha fuori la fila, nel senso che noi dichiariamo una disponibilità assoluta a discutere immediatamente, e quando si ha l'urgenza stabiliamo da subito anche quando discutere dei problemi immediati nel quadro del programma che abbiamo esposto, nel senso che anche questo mi sembra, io adesso non ho testimonianze dirette di come era in passato, però credo che francamente ci sia una visibile differenza, come per altro c'è una visibile differenza nella celerità dei processi.

Che io sappia, in questi 6 mesi non si saranno viste altre cose ma sicuramente una cosa si è vista: che piani che giacevano lì da mesi, se non da anni, sono stati affrontati e risolti, e quindi c'è stata un'accelerazione impegnativa.

Allora, prima questione, decidiamo quando ci incontriamo con il Comune e lo stesso Assessore, non ci sono problemi, discutiamo, facciamo quello che lei chiedeva, cioè un programma comune di risoluzione dei problemi. C'è un'apertura totale su questo.

L'altra questione era la questione dei SIT, e qui vorrei richiamare di nuovo Stefano Biscotti ad un impegno: ho già detto che è assolutamente necessario che la Società TecnoPolis, che è stata incaricata della costruzione del SIT regionale (per cui quel riferimento alle quantità di risorse impegnative), organizzi a livello provinciale, e poi se necessario anche a livello maggiormente decentrato, un incontro in cui venga dettagliatamente raccontato il programma operativo di questo progetto.

Uno dei presupposti che vi anticipo, ma sarebbe il caso di sentircelo raccontato dai responsabili, è il fatto di avere la più grande attenzione a non procedere con sostituzione dei processi in atto ma a completamento e a coordinamento dei processi in atto.

È molto più impegnativo e difficile, ma è assolutamente necessario, se, cioè, noi poniamo prospettive di sostituzione di quanto viene già fatto con altre metodologie, con altre tecnologie, con altri metodi, tenendo sempre presente, però, e vorrei sottolineare questo, che i livelli informativi comunali, provinciali e regionali devono dialogare ma non sono la stessa cosa.

Il livello regionale è un livello di minima gestione e di massima programmazione; il livello provinciale è intermedio, perché ha anch'esso livelli di gestione; il livello comunale è quasi tutto di gestione.

Quindi i sistemi informativi, intendendo per sistemi informativi non solo la produzione delle notizie necessarie per fare le cose ma anche le cose che si fanno sono diverse, come sistema informativo regionale io non dialogherò con il sistema informativo comunale sui temi di gestione, sul rilascio delle concessioni edilizie.

Quindi, il tema di fondo è non fare un unico processo, processi autonomi ma sostanzialmente dialoganti, questo è.

Però tutto ciò è inutile che lo racconti io, sarebbe il caso di organizzare, Stefano, quella riunione.

Se tu mi dici la data poi vedo io di parlare con la dottoressa Caroppo, farla venire, ma decidiamolo, perché siccome la questione dei tempi è la questione che poi diventa determinante, non decidere quando e poi rimproverarci a vicenda se quel quando che viene fatto non si rispetta...

Incontriamoci quando volete, e, secondo, facciamo questo incontro sui sistemi informativi, perché questa garanzia, cioè che il processo che si mette in moto non ostacola e non sostituisce quanto già autonomamente e seriamente è stato fatto, è da comunicare.

Seconda questione, la cartografia.

Nell'ambito di questo discorso appena fatto ha grandissima importanza il fatto che avremo alla fine dell'anno la cartografia tecnica su tutto il territorio regionale, e quindi anche qui, con

un'azione di servizio, che spero veramente sia la prova piu' evidente di aver messo a frutto quei soldi, che sono tanti, ripeto.

E' interessante anche farsi raccontare quanti sono, in quell'incontro che faremo vedremo di parlare proprio, perche' io mantengo degli aspetti di prudenza su questa questione, e di controllo della societa' che poi ha avuto l'incarico.

Se non ci fosse stata l'ansia di spendere quei soldi, a mio parere avrebbe dovuto farsi un programma piu' diluito nel tempo, perche' appunto continua ad esserci una sproporzione tra disponibilita' di risorse e capacita' di gestione dei processi complessi come questo.

Io, quindi, tenderei a dire mettiamoci d'accordo su quando lo raccontiamo questo processo.

Le cose piu' complesse sono ovviamente uscite dai Comuni.

Allora, io premetterei una questione di carattere generale: noi siamo abituati, e tutte le leggi nazionali e regionali riflettono questa abitudine, che e' una cattiva abitudine, a considerare tutte le Istituzioni comunali, per esempio, uguali.

Le leggi dicono "i Comuni devono", "le Province devono", "le Regioni devono", ed e' una sostanziale ingiustizia quella che regola soggetti diversi in modo uguale.

Io credo che una delle prime cose che noi dobbiamo fare, e qui lo confermo (pensavo di averlo detto, ma evidentemente non sono stato cosi' esplicito), uno dei primi interventi e' stabilire quali sono quelle tipologie di variante e di modifica del proprio piano che non hanno bisogno di una trafila micidiale come quella che e' stata fino ad ora, cioe' che da' da subito ai Comuni l'autonomia, quell'autonomia richiesta, ma in funzione di cosa?

Intanto della tipologia delle cose che si vogliono cambiare, perche' intervenire su un gretto di un fiume e' diverso che intervenire da altre parti.

Quindi, si puo' dire che interventi, modifiche dei Piani Regolatori, varianti dei Piani Regolatori, che non incidono sugli elementi piu' delicati del territorio possono avere vie speditive e autonome di approvazione.

Poi, rispetto anche all'oggetto della trasformazione: oggetti di carattere pubblico o di carattere economico popolare nell'edilizia, o di carattere produttivo con determinate caratteristiche, possono avere corsie preferenziali rispetto ad altri.

Poi, anche rispetto alla quantita' della variante richiesta: una variante che mi mette in campo centinaia o migliaia di metri cubi e' diversa da una variante che mi mette in campo poche modifiche.

Allora, e dal punto di vista dei soggetti, grandezza dei Comuni, delicatezza dei Comuni, e dal punto di vista della materia di variante, e dal punto di vista della quantita' della variante, io credo che sia assolutamente necessario, e su questo stiamo lavorando come modifiche anche del quadro normativo legislativo, e qui c'e' un impegno a farlo prima dell'estate, e su questa cosa rivediamoci dopo l'estate e accusatemi di non averlo fatto, ma su questo stiamo cercando di lavorare, ad introdurre un primo livello di differenza, perche' la differenza e' il sale dell'Amministrazione.

Questo non toglie che l'attenzione e il controllo nei confronti dei Comuni sia una cosa assolutamente doverosa, altrimenti non avremmo alle spalle episodi e paesaggi feriti, inguardabili.

Adesso io non voglio fare il Pierino che viene dal nord, perche' anche noi abbiamo i nostri scheletri nell'armadio, ma, signori, viaggiando lungo la costa episodi assolutamente indecorosi di gestione!

Ci sara' stato un cattivo controllo regionale? Ci sara' stata l'inesistenza della Provincia? Ci sara' stata una disattenzione e un basso livello talvolta anche di professionalita', Ingegnere, talvolta anche questo? C'e' stata anche una scarsa attenzione delle Amministrazioni Comunali o no?

Allora, non apriamo una vertenza tra le Istituzioni.

L'istituzione regionale ha dichiarato tutta la sua buona volonta' ad andare incontro alle esigenze reali dei Comuni, e che i Comuni abbiano un'assoluta necessita' di maggiore autonomia sulle varianti, a cui sono costretti da episodi in fondo non lesivi della situazione territoriale locale, e che siano a discrezione dell'Amministrazione, io credo che questo la Regione l'abbia totalmente come intenzione, e credo che su questo daremo le prove apertamente.

Il processo di decentramento e' un processo che non ha solo il fine di mettere le Province in grado di alleggerire il compito regionale come prospettiva a medio termine ma vuole anche da subito nei confronti dei Comuni alleggerirsi di una bella fetta.

E' assolutamente assurdo che nei corridoi di via delle Magnolie 6 ci siano in terra decine di faldoni che contengono cose irrilevanti dal punto di vista della gestione territoriale, lasciatemelo dire, irrilevanti dal punto di vista della gestione di una programmazione complessiva ma assolutamente rilevanti per la comunita' locale, e che la comunita' locale sia messa nelle condizioni di poterli risolvere da sola per noi e' un sollievo, non e' una perdita di potere, e' un sollievo, almeno questa e' la posizione dell'Assessorato.

Si vede ancora poco questo? Puo' darsi che sia molto vero quello che dice il Sindaco di Biccari.

Signori, qui siamo di fronte ad azioni e reazioni politiche immediate, per cui se non vedi in 5 minuti un qualcosa di diverso ti sembra di essere ancora....

Noi, pero', trattiamo una materia, come il governo del territorio, che ha tempi di verifiche quasi geologiche, e forse questo e' anche uno dei drammi, perche' spesso le Amministrazioni cambiano e non pagano mai i loro debiti, pagano sempre i debiti di quelli precedenti.

Ma purtroppo e' una materia che ha tempi e movimento molto lenti, per cui gli effetti reali di un buon governo del territorio, in una situazione che da decenni ha avuto aspetti di governo non del tutto brillanti, quando li vedremo?

Quando riusciremo, per esempio, a rivedere seriamente un lungomare di Bari degno della citta'? Io credo che ci metteremo un po', alcuni segni visibili ci sono stati ma ci metteremo un po'!

Che si tirano giu' i palazzi e che si fa del verde non credo si faccia nel giro di pochi giorni o pochi mesi, sono operazione complesse.

Quindi io mi porto a casa seriamente questo richiamo dei Comuni ad avere piu' evidenti manifestazioni di svolta.

Io non vorrei solo garantire un futuro migliore a parole, diamoci un appuntamento su questa questione, vengo io personalmente, insieme all'Assessore, ad illustrarvi le modifiche legislative che andranno in Consiglio.

Stabiliamo con la Provincia quando lo faremo, lo faremo prima, ovviamente, dell'interruzione estiva, perche' stiamo preparandola, e credo che in quel momento verificheremo che il tema del decentramento non e' tema sbandierato solo per avere consenso dalle Amministrazioni o dai cittadini ma che in un clima, che e' quello inevitabile di azioni progressive e di azioni gradual, perche' non si puo' ovviamente ribaltare il tavolo, il che significa ricominciare sempre da capo su tutto, in quel modo si allungano i tempi, non si accorciano, io credo che potremo vedere seriamente come si e' cambiato.

E' cambiato gia', secondo me, da questo punto di vista.

Adesso i numeri esatti di accelerazione che hanno avuto anche le istruttorie io non so dirveli, la prossima volta mi preparero' anche su questo, perche' mi sembra che sia un argomento sensibile, ma vi assicuro che ho potuto notare che i corridoi si sono sgombrati un po' e che tutto sommato un'azione, in una situazione che adesso non voglio neanche troppo richiamare, ma il Sindaco lo sapeva, perche' il Sindaco ha i suoi tecnici e sa come il personale e' difficile oggi, in una situazione in Regione trovata veramente disastrosa sotto il profilo della struttura operativa, con decine e decine di dirigenti andati a casa, con un ben servito anche piuttosto consistente, e senza una politica di ricostruzione dei quadri dirigenti, in una situazione veramente difficile di operativita'.

Io adesso non voglio richiamare, perche' in ogni ente c'e' questa difficolta', ma e' una difficolta' pesante.

Ultima questione, quella dell'Ordine degli Ingegneri, che mi chiedevano tre cose, l'ultima era chiesta all'architetto Baioni.

Sulle tipologie di varianti ho un po' risposto prima, cioe' noi abbiamo intenzione di introdurre procedure accelerate, che quindi saltino dei passaggi, o addirittura vengano risolte in sede comunale.

Per interventi che abbiano determinate caratteristiche, e di quantita' e di qualita', quindi escludendo interventi che riguardano gli standard e riguardano obblighi di legge, e che riguardano vincoli derivanti da pianificazioni di livello superiore, all'interno di certe quantita' stiamo lavorando su modelli che gia' alcune legislazioni regionali contemplano.

Per esempio, quella della regione Emilia Romagna prevede, per i Comuni al di sotto dei 5.000 abitanti, qualora non vengano in qualche modo compresi ne' gli standard ne' alcune aree agricole, e fa l'elenco delle cose, in quel caso l'approvazione ha vie particolari di celerita' che addirittura

possono essere approvate dal Comune.

Pero', ripeto, facendo differenze tra i Comuni, Comuni di una certa dimensione e Comuni non soggetti a particolari vincoli.

La discussione che riguarda, invece, i vincoli in generale, bisogna ridiscutere nei piani sovraordinati.

Lì bisognerà riaprire la discussione sul PAI, sono d'accordo sulla problematicità di quel piano, sono il primo a sostenere che bisogna seriamente discutere il processo che l'ha formato, il processo di gestione di un piano così complesso, in qualche modo anche punitivo per certi aspetti.

La seconda cosa, invece, è se possiamo anticipare la questione del DRAG: lo dicevo, ma forse non sono stato chiaro, noi abbiamo come medio termine l'obiettivo della formulazione del DRAG, il che significa entro il 2007, ma siamo costretti prima dell'interruzione estiva a produrre un primo schema di assetto territoriale di accompagnamento del DSR, cioè del Documento Strategico Regionale.

Quindi avremo occasione anche lì di discuterlo prima dell'interruzione estiva.

Ripeto, e chiudo, per non dare l'impressione che appunto faccio solo promesse e chiacchiere, mettiamoci d'accordo con l'architetto Biscotti su una data approssimativa prima dell'interruzione estiva, dove ridiscutiamo della questione delle modifiche legislative, con affianco, però, il testo e la casistica concreta di queste modifiche legislative, e mettiamoci d'accordo sulla questione, invece, di una seduta sui SIT e sul progetto dei sistemi informativi, facendo intervenire anche i responsabili di Tecnopolis che seguono questa storia.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Cogliamo al volo questa opportunità che ci viene offerta dall'architetto Cavalcoli, ci candidiamo seriamente ad ospitare questo incontro, ne diamo già notizia in anticipo e ci fa piacere che ci scelga come sede per riferire di questo argomento.

I Sindaci fronteggiano il quotidiano, quindi hanno tempi accelerati, ma tutti sanno, e tutti sappiamo, che la rivoluzione in realtà è in atto davvero. Grazie.

PROVINCIA DI FOGGIA
Servizio Pianificazione territoriale

Prot. 20938

data 4/5/2006

Spett.

**Oggetto: Seconda fase redazione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Programma attività di consultazione attori locali esperti.
CONVOCAZIONE Tavolo di pianificazione.**

Considerato che:

- Questa Amministrazione ha avviato le procedure per la elaborazione dello schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la Provincia intende attribuire elevato valore alla partecipazione allargata, quale strumento per la formazione di scelte pianificatorie il più possibile condivise;

Viste le direttive del **Presidente della Provincia dr. Carmine Stallone** e dell'**Assessore alla pianificazione territoriale dr. Antonello Summa** in ordine alla istituzione di tavoli di ascolto esperti;

La S.V è invitata a partecipare al Tavolo di pianificazione dal tema:

**“Il sistema della Mobilità nel Gargano” –mercoledì 17 maggio – ore 16,00
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia**

Assessore provinciale di riferimento: Antonello Summa

Dirigente di settore: Stefano Biscotti

Consulenti del PTCP: Ing. Stefano Ciurnelli

Si allega scheda sintetica degli argomenti in discussione.

IL DIRIGENTE
Arch. Stefano Biscotti

La Bozza di PTCP, concepita come documento aperto, capace di avviare un ampio confronto con il territorio, propone per il futuro sei visioni strategiche : 1. Costruire una Rete Ecologia; 2. Ripensare il Territorio Aperto; 3. Valorizzare il Patrimonio Culturale; 4. Integrare i Centri Minori; 5. Guardare oltre la Pentapoli; 6. Aprire all'Esterno.

Tali visioni rappresentano ciascuna un obiettivo prioritario nelle linee di sviluppo del territorio, e ad essa sono associate, in forma piuttosto sintetica, regole da rispettare e azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il tavolo tematico in oggetto, discuterà le azioni pertinenti, attinte da ciascuna visione della Bozza del PTCP.

Tavolo 4 -3^ sessione- 17 maggio 2006 ore 16:00

Mobilità-Gargano

Consulente di settore : Ciurnelli

Dirigente Interno: Biscotti- Iarussi

Assessori di riferimento: Summa

Presidente Commissione Consiliare: Nicola Pinto (Trasporti)/Giuseppe Paglialonga (LLPP)

Partecipanti:

Sindaci Gargano

Comunità Montana del Gargano

Ente Parco

GAL Consorzio Gargano

Autorità portuale del Porto di Manfredonia

Capitaneria di porto Manfredonia

Ordini degli Architetti

Ordini degli Ingegneri

Sindacati Confederati (CGILE, CISL, UIL)

COTUP, Consorzio Gargano mare, Consorzio San Giovanni Rotondo

Operatori trasporto aereo (SEAP, Alidaunia, Assolisa)

Federagenti (ass. nazionale agenti marittimi)

Società marittime di trasporto

Aziende trasporto (COTRAP, Ferrovia del Gargano)

ASL

WWF, Italia Nostra, Legambiente, LIPU, Archeoclub, Assoconsumatori

Rappresentanti di portatori di handicap

Provveditorato agli studi di Foggia

4. INTEGRARE I CENTRI MINORI

Regole e azioni

MOB 1 Sistema della Mobilità

Interventi sulla rete stradale

- ◆ La prevista realizzazione del tratto Rodi- Vieste della strada a scorrimento veloce del Gargano andrebbe subordinata alla realizzazione di misure di tutela ambientale della costa, al declassamento del tratto della ss. 89 tra Rodi e Peschici, alla contestuale

realizzazione di un sistema di viabilità complementare a pettine, culminante in aree attrezzate per la sosta, di itinerari pedonali di accesso al mare e di un idoneo sistema di parcheggi a ridosso dei centri principali.

In particolare, si ipotizza la formazione di un *corridoio plurimodale* Peschici-Mandrione-Vieste. L'ipotesi riguarda la prosecuzione della strada a scorrimento veloce Garganica sino a Peschici con caratteristiche del tipo C1 (Prog. Preliminare e Studio di Fattibilità in corso di redazione) e la realizzazione del tratto Peschici - Vieste con adeguamento della sede attuale e, parzialmente, in variante. Per questo lotto si ipotizza anche lo studio di un corridoio multimodale atto ad ospitare, tra Peschici e Mandrione, sia la sede stradale che quella tranviaria. Al Mandrione andrà prevista un'adeguata connessione con l'ingresso al Parco.

Interventi sulla rete ferrotranviaria

- ◆ Trasformare in tranvia il tratto Rodi-Peschici della ferrovia del Gargano in modo da migliorare la permeabilità trasversale sulla costa tra Rodi e S.Menaio.
- ◆ Valutare la possibile prosecuzione della ferrovia sino a Peschici e in seconda istanza sino a Vieste in *project financing* (nell'ambito di un progetto complessivo di sviluppo territoriale).
- ◆ Creare un centro di interscambio con il "tram della costa" alla stazione di Ischitella per la stagione estiva.
In particolare: ad Ischitella è previsto un parcheggio di interscambio collegato alla strada a scorrimento veloce del Gargano. Il servizio di treno - tram collegherà il parcheggio alla stazione di Rodi ove è previsto il ripristino del pontile per l'approdo dei servizi di navigazione verso le Tremiti e il Gargano. Sul tratto di linea compreso tra la stazione di Rodi e quella di Peschici Calenella sono previsti interventi di trasformazione radicale; l'obiettivo è quello di creare un lungomare servito dal tram in modo da riqualificare il contesto e garantire la permeabilità trasversale pedonale. Da Calenella si propone la valutazione della prosecuzione verso Peschici con tracciato prevalentemente in galleria e successivamente verso Vieste; in quest'ultima tratta il treno - tram potrebbe viaggiare parallelamente alla s.s. 89, di cui si prevede l'adeguamento sino al Mandrione, in modo da servire il centro servizi del Parco e, successivamente, allontanarsi dalla strada per servire la costa sino a Vieste.

Interventi sulla rete dei trasporti marittimi

- ◆ Istituzionalizzare i servizi di navigazione stagionale sui laghi di Lesina e Varano oggi svolti da privati.
- ◆ Ripristinare il binario di servizio al porto di Manfredonia per consentire lo scambio diretto tra i convogli del servizio ferroviario provinciale e i servizi di navigazione per Vieste e le isole Tremiti con relativa riorganizzazione della stazione marittima.
- ◆ Rilanciare il collegamento diretto delle isole Tremiti con la Provincia di Foggia coordinandolo con un potenziamento dei servizi per il Gargano.
In particolare si prevede il ripristino di un approdo a Rodi Garganico sul quale far convergere la domanda turistica. Rodi è infatti ben collegato all'autostrada tramite la strada a scorrimento veloce del Gargano. La realizzazione di un servizio coordinato con quelli di circumnavigazione del Gargano consentirà di beneficiare di una sorta di "effetto rete" offrendo alla domanda turistica numerose opportunità. Oltre che a Rodi è necessario intervenire anche sugli approdi di Peschici e Vieste i quali presentano segni di degrado che ne riducono la funzionalità.

2. RIPENSARE AL TERRITORIO APERTO

Regole e azioni

2a.2b Applicazione corrente di specifiche procedure di progettazione e valutazione volte a garantire il corretto inserimento nel paesaggio delle infrastrutture stradali, ferroviarie e tecnologiche.

DA ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO:

Art. 1

Priorità Programmatiche

2) sviluppo del sistema integrato dei trasporti e della logistica in Capitanata in considerazione dei diversi fattori strutturali esistenti:

- fattori puntuali (Interporto di Cerignola, Porto di Manfredonia, Raccordo ferroviario di Frattarolo, Scalo Merci Incoronata e relativo raccordo ferroviario, Aeroporto "G. LISA", Magazzino approvvigionamenti RFI di Borgo Cervaro, polo industriale di Ascoli Satriano con relativi sottopasso e raccordo ferroviario;
- fattori a rete (grande viabilità interprovinciale: S.S. 16, S.S 273 per S. Giovanni Rotondo, S.S. 89 -Tratto Vico-Vieste, Strada Regionale 1 - Candela-Poggio Imperiale, Galleria Garganica per Vieste, S.S 159 delle Saline, collegamento al polo industriale di Ascoli Satriano)

MOBILITA' SUL GARGANO

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Intanto direi di iniziare, siamo un po' in ritardo e quindi passerei subito la parola all'ing. Ciurnelli, che, quale consulente di settore per la mobilità per la redazione del PTCP, ha ritenuto fosse necessario aprire una sessione degli incontri dedicata esclusivamente al problema della mobilità sul Gargano, che presenta aspetti che meritano approfondimenti particolari, perchè agiamo in un territorio complesso, con problemi che hanno veramente bisogno di un confronto piu' serrato.

Ormai siamo agli ultimi incontri che abbiamo organizzato, agli ultimi tavoli di pianificazione, che abbiamo organizzato quali eventi per approfondire temi con operatori esperti del territorio.

Quindi, siamo andati ormai oltre la fase dei forum, ma abbiamo chiamato a partecipare le figure che riteniamo piu' qualificate a dare dei contributi esperti alla formazione di idee definitive per la formazione del PTCP.

Chiuderemo domani, dove affronteremo il tema delle attivita' produttive, e il 23 con il grandissimo tema dell'agricoltura e del ciclo dell'acqua, e poi faremo una sintesi del lavoro di apertura all'esterno, apertura a questa fase di consultazione esterna, per procedere alla fase esecutiva del PTCP, che, in accordo con la Regione, e questo e' venuto a dircelo ieri il dirigente regionale Cavalcoli, pensiamo chiudere entro l'anno prossimo.

Passerei la parola all'ingegnere, facendo, però, solo una brevissima considerazione sul fatto che, analizzando le esperienze che abbiamo fatto sui temi che riguardavano l'area garganica, analizzando appunto le esperienze che abbiamo fatto quando abbiamo affrontato i temi che riguardavano l'area garganica, devo proprio dire, da garganico, che noi abbiamo sempre brillato per le assenze, e questo si e' verificato anche quando abbiamo organizzato i forum a Monte Sant'Angelo.

Evidentemente l'area nostra diventa piu' sensibile quando si deve operare non gia' nella fase di progettazione delle idee ma solo quando queste idee sono compiute, e quando eventualmente c'e' solo da dire pareri su opinioni gia' acquisite e gia' concertate.

Abbiamo questo difetto, pero' abbiamo anche la fortuna, oggi, di avere il probabile, quasi sicuro, futuro presidente, scaramanticamente il futuro presidente della Comunita' Montana, che oggi si deve far carico anche di interpretare il pensiero di quell'area, che su quei 2 o 3 argomenti importanti che riguardano l'area garganica veramente meritano una riflessione compiuta.

Questo andava rimarcato.

Chiarito che sulla scheda compaiono dei sostantivi riguardo alla interpretazione tipologica di alcuni tratti della rete ferroviaria garganica che abbiamo gia' chiarito (magari poi l'ing. Ciurnelli ci dira' cosa significa "ferrotranvia", che e' un termine che non doveva essere usato nella scheda, mentre noi abbiamo pensato una cosa diversa dal sostantivo usato), io veramente passerei la parola ad una brevissima illustrazione di quelli che sono i pensieri, e sono veramente, credeteci, pensieri che meritano tutti gli approfondimenti del caso, che riguardano il sistema della mobilità nell'area garganica.

INGEGNER CIURNELLI:

Ho gia' avuto occasione di dire che si tratta, sembra assurdo dirlo, di un disegno in qualche maniera datato, ma datato perche'?

Come tutte le operazioni di pianificazione, soprattutto per quanto riguarda il sistema dei trasporti questo e' piu' vero che mai, non e' possibile interrompere una progettazione per un anno e mezzo e poi riavviarla senza che esistano delle modifiche, delle istanze che vengano dal territorio e che chiedono di riesaminare la proposta.

Io, però, vorrei tratteggiare i caratteri essenziali della proposta e poi aprire il battito sulla medesima, fermo restando, ripeto, che al momento della redazione del piano su alcune questioni dovremo tornare.

All'epoca della redazione della bozza, sulla base delle analisi attuate, e' emerso chiaramente che occorre dare una dignita' ed un'attenzione progettuale particolare a ciascuna delle tre aree, Subappennino, pentapoli e Gargano, che la lettura territoriale multicriterio ci aveva evidenziato.

Abbiamo parlato di pentapoli ed esapoli, abbiamo parlato, la volta scorsa, con i rappresentanti del Subappennino di questa area particolarmente critica, oggi parliamo di Gargano.

La mia sensazione è che il P.T.C.P. debba tenere una doppia strategia: una strategia estremamente agganciata a quelle che sono le criticita' di oggi, quindi attenta ad efficientare, attenta a conseguire risultati subito, e un'altra, pero', aperta alle prospettive di quest' area, io direi unica, unica non solo sulla costa adriatica ma unica, probabilmente, nell'Italia peninsulare, non ho timori di affermarlo.

Occorre far tesoro di questa situazione a favore delle popolazioni che vivono in quest'area, bisogna superare, in particolare, la marginalizzazione ed il ridotto sfruttamento del potenziale del patrimonio ambientale, questo sicuramente.

Tra l'altro, c'e' un mix straordinario, anche questo unico, la costa e il parco, estendibile al turismo religioso, estendibile ad un sistema di agricoltura e di allevamento che, sebbene in sofferenza, ha dei pregi importanti, è in grado di esprimere delle primizie importanti, per cui un sistema economico-sociale che va aiutato, e bisogna guardare avanti.

Pertanto, io vorrei che non ci facessimo prendere, e questa e' stata un po' la chiave di lettura di questo progetto, dalla smania di voler risolvere tutto e subito ma guardassimo con attenzione anche ai modelli che altrove hanno portato successo, ricchezza, benessere, hanno dilatato le opportunita', e noi li accantoniamo per paura di non essere sufficientemente preparati.

Ho fatto questo preambolo, e domani sono contento di essere all'incontro sulle attivita' produttive, perche', a mio avviso, questa provincia deve puntare forte sul binomio infrastrutture-attivita', qualunque esse siano.

In buona sostanza, qual è l'approccio, dal punto di vista infrastrutturale, sul discorso del Gargano?

Tenete conto che il P.T.C.P. di cui stiamo parlando ha un orizzonte temporale di 15/20 anni circa, e naturalmente piu' va avanti nel tempo piu' le previsioni diventano deboli e andranno ricontrollate nel tempo e ricalibrate.

L'idea e' la seguente (parliamo del trasporto stradale, quindi la slide di destra): porre le condizioni per innescare un riequilibrio nell'accessibilità all'area garganica.

Il piano, in particolare, assegna alla S.S. 89, e alla sua prosecuzione verso Mattinata, e con l'ultima galleria ancora avanti per altre 5/6 chilometri, il ruolo di distribuzione su tutta la costiera sud, a partire da Manfredonia verso la costa, naturalmente con delle caratteristiche che, secondo il piano, devono andare pian piano a diluire, ad essere meno importanti.

E' previsto il potenziamento (da discutere con ANAS perchè il progetto ci pare abbastanza problematico ed impattante dal punto di vista ambientale) del collegamento tra la Strada 89 e San Giovanni Rotondo, un potenziamento che potrebbe anche essere in parte in sede e in parte in variante piuttosto che una realizzazione completamente nuova, per la quale potremmo avere difficoltà a reperire i fondi, oltre che ad essere estremamente impattante, con il rischio che la sua realizzazione slitti nel tempo quando invece questa strada ha dei problemi di capacita', che sono pero' concentrati nel tratto terminale, quello in eccesso al valico, in accesso poi a San Giovanni Rotondo.

Sul versante nord, do delle pennellate poi ci ritorniamo, vediamo la prosecuzione della strada a scorrimento veloce, con una progressiva ambientazione, riutilizzando in parte tratti esistenti, a partire da Peschici verso Vieste.

L'idea e' quella, in particolare in corrispondenza della segheria del mandrione, di far sì che questa strada possa, man mano che ci si avvicina alla zona piu' pregata, anche dal punto di vista turistico, offrire una opportunità di dialogo con il contesto che attraversa.

Di esempi ce ne sono tanto, riusciti e mal riusciti.

Ultimamente mi e' caduto lo sguardo su quello che ha cominciato a fare anche in Italia qualche Comunita' Montana, e cito la Comunità Montana dell'Appennino cesenate, che sulla E 45, Aorte-

Ravenna, ha messo in piedi addirittura un progetto di segnaletica, di indicazione di piazzole delocalizzate, di rete di percorsi turistici, appoggiati a questa grande infrastruttura.

Esistono degli esempi certamente piu' belli, come alcuni tratti di strada delle SS.SS. 48 e 49, in Trentino Alto Adige, dove esistono delle varianti che hanno una buona capacita' alternate a dei tratti in cui, volutamente, la strada ha una funzione diversa, che non e' quella di correre e basta ma e' quella di poter entrare nel territorio.

E allora ci sono zone di parcheggio, c'e' la possibilità di accedere a delle aree a parco, etc.

Questa e' un po' l'impostazione ed il cardine su cui si muove il progetto della viabilita' su cui noi abbiamo puntato, proprio per riequilibrare, a partire da Poggio Imperiale, casello autostradale, e da Foggia, rispettivamente a sud e a nord, l'accessibilità all'area garganica.

Lo dico con molta franchezza, e credo che sara' oggetto di una discussione: proprio per tutelare, preservare, non consegnare in maniera leggera il promontorio garganico all'accessibilità automobilistica, abbiamo immaginato che queste due infrastrutture, giusto per una quindicina di chilometri, non si chiudano compiutamente con una strada a scorrimento veloce.

Cioe', l'accessibilità al Gargano esiste, rispettivamente da nord fino a Vieste e da sud, oltre Mattinata, per altri 6/7 chilometri, ma queste due infrastrutture, questi due corridoi, garantiscono l'accessibilità da nord e da sud incernierandosi sull'autostrada.

A questo, naturalmente (nella bozza questo non e' stato trattato, e' prematuro, sarà l'oggetto del lavoro che ci aspetta da qui in avanti, da giugno in avanti) vanno aggiunti degli altri collegamenti minori: penso ai collegamenti da San Giovanni Rotondo verso la strada a scorrimento veloce del Gargano, rifunionalizzazioni, ecc..

Non si tratta di grandi opere, però consentono di collegare Rodi piuttosto che Ischitella, etc., a San Giovanni Rotondo, non tanto e non solo per la presenza del Santuario quanto piuttosto del polo ospedaliero.

Le strade all'interno del Gargano, lo sappiamo tutti, scontano, come altre strade, ma queste, per i problemi ambientali, piu' di altre, scontano problemi di manutenzione.

Dobbiamo selezionare un impianto di strade su cui investire, su cui far convergere i finanziamenti per la manutenzione, in maniera tale che questa rete di base sia tendenzialmente sempre accessibile.

Qui non la vedete disegnata, ma certamente, una volta condiviso lo schema di riferimento per la grande viabilità, bisognerà fare una selezione di questi itinerari in modo tale da coprire in maniera adeguata, con una viabilità che non puo' essere, ripeto, una viabilità di scorrimento veloce ma deve essere una viabilità sempre percorribile in sicurezza, il territorio garganico, potendosi raggiungere il suo centro, il suo interno, da qualunque punto.

A questo sistema si lega anche la mobilità pubblica.

Sulla mobilità pubblica il P.T.C.P. ragiona solo per una parte, cioe' non si occupa dei servizi automobilistici, si occupa esclusivamente delle questioni infrastrutturali.

Vediamo qual è l'impianto immaginato dal P.T.C.P.

Una prima questione, se non altro per adiacenze, riguarda l'opportunita' di testare assieme, questa era la bozza, forse non e' piu' valida visto che il Gino Lisa sta ripartendo, di testare, dicevo, il lancio di.....

INTERVENTO FUORI MICROFONO

INGEGNER CIURNELLI

Io prendo atto, questi sono i primi incontri che faccio, dopo di voi devo incontrare la societa' di gestione aeroportuale, vedere qualche conticino, rendermi conto, da voci di corridoio so che forse si riparte, etc.

Riguardo alla questione aeroportuale, nella bozza da alcuni era stata portata avanti con forza come motore propulsore di uno sviluppo turistico, sia per svago che anche religioso.

Su quello religioso io mi sono espresso, sostengo che, francamente, il trasporto aereo, anche low cost, e il turismo religioso sono, a San Giovanni Rotondo, due cose che mal si coniugano e non

colloquiano.

Il problema del turismo religioso è un problema, ma di altra scala e di altra natura, che deve trovare a San Giovanni Rotondo una soluzione di equilibrio anche in termini di mobilità, perché di problemi ne abbiamo, ma certamente non riguarda l'Aeroporto.

Diverso è il ragionamento del polo turistico, anche guardando all'opportunità di creare a Manfredonia, visto il grande sviluppo dell'area di sviluppo industriale, l'ipotesi eventuale di un approdo turistico importante messo a sistema con altri approdi che potrebbe avere il Gargano.

Mi spiego meglio: l'aeroporto, soprattutto per un certo diportismo, ha una funzione importante.

Purtroppo io non ho barche, non ho questi danari, non ho facoltà di spesa che ha sicuramente qualcuno che si consente un 15 o un 20 metri etc, ma il binomio aeroporto-porto turistico è un binomio importante, è uno dei successi del porto turistico di Pescara.

Pescara ha un Aeroporto che dal punto di vista del traffico commerciale passeggeri non è poi gran cosa, Air One, Rian Air, ci sono compagnie minori che addirittura si sono inventate un Pescara-Roma, francamente discutibile posto che l'autobus ci mette due ore, ma invece è oggetto, soprattutto durante il periodo estivo, di un traffico di aviazione leggera privata collegata a varie questioni, tra cui anche, pare strano, l'arrivo di persone che poi prendono la barca e se ne vanno.

E allora questa questione va studiata, perché la pista del Gino Lisa forse lo consente, perché, dico io guardando l'altro aspetto, forse l'apertura di un tavolo con il Ministero della Difesa sull'uso immediato della base di Amendola potrebbe avere un ulteriore significato.

Voi immaginate che Rimini a tutti gli effetti ha una situazione di questo genere: i numeri sono diversi, è del tutto evidente, ma a Rimini c'è una quasi coesistenza tra la base dei vecchi intercettori e l'attuale Aeroporto civile.

Questo è un fatto da tener presente nell'ipotesi di cominciare a lanciare sul mercato internazionale, tramite un marketing territoriale delocalizzato, il prodotto Gargano.

Ripeto, è un mix unico, secondo me, e più lo conosci più lo frequenti.

Mi meraviglia che sia così sottoutilizzato, tutto sommato, si tratta di capire quanto lo si vuole promuovere.

L'Aeroporto, con una pista adeguata, soprattutto per questa seconda tipologia di turismo, penso al low cost legato alla stagione estiva, all'arrivo di comitive dalla comunità europea, può essere una grossa opportunità, e l'Aeroporto sarebbe agganciato, tramite l'89, alla costiera sud del Gargano.

E veniamo al ragionamento che riguarda l'area più delicata.

Voi vedete che ci sono due linee rosse: la linea rossa ad un certo punto diventa gialla, in alto, e poi ci sono una serie di circuitazioni in azzurro attorno alla penisola garganica.

Le linee rosse rappresentano le infrastrutture ferroviarie: sono segnate come tali, tradizionali, fino al Manfredonia, da un lato, e fino alla stazione di Rodi, fuori dalla galleria, dall'altro, non sono più segnate come tradizionali da Rodi in avanti. Addirittura poi c'è un puntinato, che vedete nella zona terminale.

Che cosa significa tutto ciò?

Noi ci rendiamo perfettamente conto che la ferrovia, l'esercizio ferroviario più che la ferrovia, soprattutto se particolarmente rigido può essere una penalizzazione, ma la ferrovia, come ci dimostrano tanti casi in Europa, noi stiamo lavorando adesso, in Alto Adige, su due ferrovie, una è la Meranese e una è la Pusteria, la ferrovia, se ben sfruttata, può essere un veicolo importante di promozione economica e turistica. Naturalmente esistono dei vincoli, delle condizioni.

La proposta del piano qual è?

Si colloca in un ambito più importante, se possiamo tornare indietro lo vediamo.

Le linee rosse, vedete, costituiscono, o tratteggiate o in linea continua, una sorta di reticolo che mette in collegamento una buona parte del territorio provinciale: Foggia con Manfredonia, Foggia con San Severo, e di qui Apricena fino a Rodi dicevamo, poi saremo più precisi, in prospettiva Foggia con Lucera, Foggia con Cerignola scalo.

E allora il P.T.C.P. sostiene che la Ferrovia può diventare uno degli assi portanti del trasporto collettivo in ambito provinciale, una provincia estremamente vasta, con insediamenti diffusi pressoché nulli, che è la condizione ideale per rendere efficiente ed efficace il servizio ferroviario.

Questo servizio noi lo vorremmo, per quanto riguarda Manfredonia, integrato pienamente attraverso servizi convenzionali ad elevata frequenza con Foggia, magari esteso fino all'imbarcadere, ripristinando i binari che c'erano, visto che la base di Amendola, forse nessuno lo sa, ha una stazioncina ferroviaria, cioè dietro l'Aeroporto, a distanza di 700 metri dalla pista, c'è una stazioncina dove era previsto addirittura un punto di incrocio.

Io non so se bisogna scegliere il Gino Lisa o Amendola, ma nel caso in cui una seria, seria, che non sto facendo io oggi, una seria fattibilità tecnico-economica dovesse prendere in considerazione un uso di Amendola, quella stazioncina, che funge, tra l'altro, guarda caso, anche da punto di incrocio bilanciato per incrementare i collegamenti tra Foggia e Manfredonia ad uso della popolazione residente, quella stazioncina può diventare il modo per caricare, direttamente dagli autobus che servono eventualmente l'Aeroporto, turisti e portarli poi con il treno fino all'imbarcadere del traghetto, verso diverse destinazioni, offrendo servizi turistici, oltre, naturalmente, che da Foggia.

Per quanto riguarda nord, il ragionamento va ampliato da Rodi, guardando da un lato verso Vieste, via terra, dall'altro guardando verso il mare, verso le Tremiti.

Perché?

Perché noi, nell'accezione di doppia accessibilità a sud e a nord al Gargano, abbiamo immaginato che Rodi, che è l'ultimo di una serie di approdi che il P.T.C.P. punta a valorizzare, quindi Rodi, Peschici, Vieste e poi Manfredonia, dovrebbe diventare la porta d'accesso provinciale alle Tremiti: oggi abbiamo consegnato le Tremiti al Molise.

Attenzione, Termoli è un porto assai infausto per recarsi alle Tremiti, bisogna attraversare la città, bisogna scendere al porto, con tutta una serie di problematiche.

Il turismo mordi e fuggi, che sulle Tremiti ha un peso importante perché la capacità ricettiva è quasi nulla, ha bisogno di un approdo fatto bene, di un approdo in cui l'intermodalità è leggera e in cui a terra si offrono servizi complementari facendo in modo che venga lasciata un po' di ricchezza anche all'approdo a terra.

Allora non si capisce perché questa ricchezza vada lasciata ai parcometri, oppure alle strutture di supporto a Termoli, piuttosto che sulla riviera nord del Gargano.

Il piano punta a recuperare questa funzione: Poggio Imperiale, strada a scorrimento veloce, sistema Ischitella-Rodi.

È tutto da studiare naturalmente, il PTCP non ha il livello di definizione di una proposta progettuale, lancia delle idee che poi vanno approfondite.

Il concetto quale potrebbe essere?

Potrebbe essere il seguente: ad Ischitella esistono delle localizzazioni possibili dove realizzare dei parcheggi che abbiano una doppia funzione, quella di lunga sosta, recependo la domanda che esce dalla strada a scorrimento veloce ed è diretta verso il Gargano, realizzando un collegamento, che lì purtroppo non si vede perché la carta è troppo piccola, un collegamento di fatto shuttle che metta in collegamento il parcheggio di Ischitella, che andrebbe creato intorno alla stazione, con la stazione di Rodi.

La stazione di Rodi, al di là della rupe, è a 100 metri dall'imbarcadere, non so se ce l'avete presente, chiaramente andrebbe rifunzionalizzato, non possiamo lasciare quell'imbarcadere, va fatto un lavoro di riorganizzazione.

Oltretutto a Rodi ci sarebbe anche una possibilità estremamente interessante di allestimento, Rodi che ha altri problemi di accessibilità automobilistica non trascurabili: dalla fermata ferroviaria sarebbe possibile, con una spesa abbastanza contenuta, immaginare un ascensore diagonale che arrivi direttamente sulla rupe, si arroccchi e consenta, quindi, di arrivare in centro pedonalmente, senza dover utilizzare l'auto.

In pratica, quindi, uno la macchina la lascia in questo terminal ad Ischitella e gli si aprono tre possibilità: la prima, andare alla stazione di Rodi e poi con questo ascensore andare in paese, immaginate un ascensore panoramico che guarda tutta la riviera, fino a San Menaio, per intenderci.

Altra possibilità: rifunzionalizzando l'imbarcadere che lì si intravede e rilocalizzandolo, collegare direttamente da un lato l'ascensore, dall'altro la fermata, con i servizi di navigazione verso le Tremiti.

Un sistema che è un po' svizzero, se volete, un po' tutto pedonale, trasporto collettivo,

intermodalita', che si collega, poi, con tutta la riviera di San Menaio.

Da li' in poi questo treno non e' piu' tale, secondo la proposta del piano, perche' noi ci rendiamo conto della cesura che oggi questi servizi impongono all'abitato, e ci rendiamo anche conto del fatto, che sara' in parte superato con la chiusura della variante stradale fino a Vieste, ma non tanto, che la viabilita' essa stessa produce sull'accessibilita' alla spiaggia, per cui strada-ferrovia significano una penalizzazione importante a vivere questa spiaggia e vivere questo litorale.

L'idea e' quella che realizzando la variante si possa declassare la strada e trasformare l'infrastruttura ferroviaria facendo correre su questi binari una tecnologia che gia' e' in uso in molti altri paesi (Francia, Germania, e Svizzera su tutte), in cui questi treni cambiano di fatto comportamento e si comportano, invece, come un trasporto urbano, in cui la precedenza, al limite, in certi casi la puo' avere anche il pedone.

Per cui, per quattro chilometri questo sistema diventa l'asse di spina di un litorale a fruizione prevalentemente pedonale, pedonale, nuove attivita', anzi vi diro' di piu': sarebbe auspicabile che si potesse fare una progettazione integrata di alcuni elementi di qualita', ristoranti piuttosto che piccoli alberghi, servizi al cittadino, lungo questo sistema, per renderlo ancora piu' vivo.

Arrivati in corrispondenza della cala, se vedete c'e' un puntinato, che e' una cosa da studiare ex-novo.

Noi non avevamo l'ambizione di essere cosi' precisi e l'abbiamo semplicemente lasciata come suggestione, però dovremo vedere questa e il trasporto privato, perche' qui non si riesce a cogliere.

In alto a destra si vede la prosecuzione della strada a scorrimento veloce da Peschici verso la galleria del Mandrione, fino a Vieste.

Questa, per quanto ci riguarda, e' una certezza, cioe' dobbiamo fare questo collegamento, e' necessario, con le accortezze che vi dicevamo per valorizzare il territorio ma lo dobbiamo fare.

L'opportunita' ulteriore da studiare con uno studio di fattibilita', serio anche in questo caso, riguarda la possibilita' di creare un corridoio infrastrutturale sul quale convergono la strada da una parte ed eventualmente questo treno-tram fino a Vieste, con due funzioni completamente diverse: la strada, quella di garantire il collegamento veloce, sgravando la costa, e la tecnologia treno-tram da Rodi fino a Vieste di essere il sostegno alla fruizione turistica, incentivata, riqualificata, rilanciata, del sistema costiero ma anche del Parco, perche' arrivati alla segheria del Mandrione tu puoi evidentemente accedere ai servizi del Parco.

Ischitella, come dire, puo' diventare un luogo attraverso il quale accedere ad un'offerta turistica multimodale: le Tremiti da un lato, la costiera nord tra Rodi e San Menaio completamente riqualificata e sottratta al traffico di attraversamento attraverso il completamento della variante, e la zona tra Calenella e Vieste con l'uso combinato del treno-tram come accessibilita' del trasporto pubblico, invece la strada come accessibilita' veloce che Vieste deve evidentemente avere.

Questi, a grandissime linee, sono i concetti cosi' come li abbiamo lasciati ormai due anni or sono, credo.

Io mi fermerei qui, apriamo il dibattito, se necessario approfondiamo, ne riparlamo, posto che adesso partiranno alcuni approfondimenti ulteriori sui temi di cui abbiamo parlato.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Vorrei solo ricordare, prima eventualmente di dare la parola anche all'Assessore competente, dr. Antonello Summa, che ci ha raggiunti nel frattempo, che questa e' una sessione tecnica, per cui intendiamo, come tutte le altre volte, redigere un verbale di questo incontro.

Di questo verbale, trascritto letteralmente, si sta occupando una signorina che sta in regia, che non vediamo, quindi vi pregherei di anticipare il vostro intervento indicando le vostre generalita', cosi' e' piu' semplice l'operazione.

Chi vuole aprire gli interventi?

NICOLA PINTO - CONSIGLIERE PROVINCIALE:

Sono Nicola Pinto, Consigliere Provinciale di Rodi Garganico, nonche' Presidente della Commissione Provinciale Trasporti.

Devo dire che di queste problematiche nella Commissione ne abbiamo già trattato e che in linea di massima siamo per quanto l'ingegnere ha detto poc'anzi, però alcune osservazioni, che vogliono essere migliorative e non contestative della proposta fatta, io le farei subito.

Per esempio, non si può pensare di patrimonio ambientale e poi, venendo da Milano, da Torino, da Roma, si arriva a Rodi Garganico e c'è quella strettoia che impedisce l'afflusso dei turisti nei Comuni di San Menaio, di Peschici e della stessa Vieste.

Quindi, quando parliamo di ambiente lo preserviamo anche se eliminiamo lo smog che poi il traffico dà da respirare ai cittadini, non solo ai residenti ma anche e soprattutto a quelli estivi.

Non si può pensare, quindi, ad un assetto di trasporto su strada e non pensare anche alla circumvallazione di Rodi, circumvallazione di Rodi, se mi consentite, che potrebbe essere realizzata implicitamente a questa proposta che io sto per fare.

Siamo d'accordo, sono d'accordo, ma ritengo che anche l'Amministrazione Comunale potrebbe essere d'accordo alla trasformazione della ferrovia in tratta tranviaria, però, secondo me, la ferrovia dovrebbe essere arretrata non a Rodi bensì ad Ischitella, per una duplice finalità.

Io ho anche sentito la proposta del prolungamento della ferrovia a Vieste, e sono pienamente d'accordo, anzi dico che dovremmo creare un anello circumgarganico collegandoci anche a Manfredonia, se mi consentite, però io propongo questo arretramento ad Ischitella perché logico sarebbe, e lo sto dicendo in tutte le sedi e in tutte le situazioni, che la ferrovia corresse parallelamente alla superstrada che deve raggiungere Vieste.

E' inutile che noi facciamo danni all'ambiente una volta con la superstrada e una seconda volta con la ferrovia, per cui, se dobbiamo entrare nell'ambiente cercando di fare meno danno possibile logico sarebbe che affianco alla superstrada corresse anche la ferrovia.

Ma questo data anche l'orograficità del territorio, perché i paesi sono tutti a monte, quindi la ferrovia, che rimarrebbe a valle, per potersi poi collegare con i centri urbani ha sempre bisogno di trasporto su un mezzo gommato.

Allora, far correre la superstrada con la ferrovia una parallela all'altra secondo me si collegano meglio anche i paesi.

Per quanto riguarda i collegamenti con le Isole Tremiti, certamente non bisogna lasciare il traffico e il turista che va alle Tremiti alla Regione Molise, a Termoli, ma bisogna adottare tutti quei provvedimenti, e io do atto e ringrazio pubblicamente l'Assessore, che, su mio suggerimento, si è impegnato, e da quest'anno avremo i cartelli di segnaletica di imbarco per le Isole Tremiti sull'autostrada, perché noi i cartelli di imbarco per le Isole Tremiti li troviamo fino a Vasto o a Termoli, poi per Tremiti, che è la nostra provincia, da Termoli in poi non ci sono più segnaletiche che segnalino l'imbarco per le Isole Tremiti.

Quindi, anche agli altri caselli autostradali troveremo questa segnaletica per valorizzare le Tremiti dalla provincia di Foggia.

Sull'ascensore a Rodi condivido, però cerchiamo di fare una cosa tipo Perugia, perché nessuno, forse, ama il territorio di Rodi come lo amiamo noi rodiani.

Lo abbiamo conservato per tantissime volte e vorremmo anche dimostrare che non siamo contro la ferrovia.

Noi siamo per la ferrovia e, unitamente a chi gestisce le ferrovie, vorremmo trovare un modus vivendi a che la ferrovia viva, perché la ferrovia sia prolungata a Manfredonia, e anche perché la ferrovia dia meno preoccupazioni alle strutture turistiche di Rodi, perché la ferrovia, in un contesto di tratta tranviaria che può essere anche un'attrazione turistica estiva per i villeggianti che vengono a Rodi, nonché di collegamento, è una cosa che ci sta bene.

Ma ritorno al discorso della circumvallazione: perché faccio la proposta di Ischitella?

Perché se noi potessimo nel prossimo futuro utilizzare gli spazi che oggi, per regolamento occupati dalle Ferrovie, non possiamo utilizzare, mentre con una tratta tranviaria potremmo utilizzare, si potrebbe creare un lungomare che non avrebbe nulla da invidiare agli altri bellissimi lungomare esistenti in altre località turistiche dell'Italia, e quindi usare quegli spazi per fare un discorso di circumvallazione, che da San Menaio magari si esce utilizzando gli spazi che utilizzerebbe la tratta tranviaria che attualmente sono della ferrovia, e attraverso la statale 89 la gente arriva.

Quindi un senso unico nel venire e un senso unico nell'andare e avremmo dato respiro a questo paese, che e' la porta del Gargano sicuramente, come diceva l'ingegnere, ma che e' un brutto fiore all'occhiello che ci mettiamo perche' e' un impatto stridente in quanto i villeggianti, dopo 5, 6 ore che impiegano per arrivare da Milano, arrivano alla strettoia di Rodi e in estate, in agosto, con il sole a 30, 31, 32 gradi, sono costretti a stare un'ora, un'ora e mezza, un'ora e tre quarti, ad aspettare di attraversare, badate bene, qualcosa come meno di un chilometro.

Per tutte le altre cose siamo d'accordo, ma l'ambiente si preserva sia dalle brutture, e ci sono brutture che si fanno anche quando si costruiscono opere pubbliche, ma si preserva l'ambiente, ripeto, e chi ci abita in quell'ambiente, preservandolo dall'inquinamento atmosferico.

Io ritengo che è una buona proposta, che va migliorata, va limata, ma sicuramente questa proposta dara' soddisfazioni, nei collegamenti e nel rispetto ambientale, ai garganici e alla provincia di Foggia.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

L'ing. Fantetti non ci vuol dire niente su questa vicenda di questa tratta?

Chiedo scusa non l'avevo vista.

CAPURSO - COMMISSARIO AGGIUNTO DELL'AUTORITA' PORTUALE DI MANFREDONIA:

Ingegnere, lei poco fa ha dato un cenno sulle aree che sono asservite alle aree delle ASI e ha fatto anche un cenno al porto turistico, coniugando un'eventuale ipotesi di polo turistico su quelle aree.

Ora, non so come si possa verificare un fatto di questo genere.....

INTERVENTO FUORI MICROFONO DELL'INGEGNER CIURNELLI.

CAPURSO - COMMISSARIO AGGIUNTO DELL'AUTORITA' PORTUALE DI MANFREDONIA:

Lei ha nominato le aree ASI, ecco perche'...

INGEGNER CIURNELLI:

Forse non sono stato chiaro, e mi permetto giustamente di interloquire subito, cosi' poi le lascio la parola.

Io dicevo questo: un porto turistico ha bisogno di una serie di attivita' retroportuali di supporto, la microcantieristica, le officine etc., che possono essere sviluppate a terra.

Non stavo parlando di fare il porto turistico al posto dell'imbarcadero, dove c'e' il nastro trasportatore, assolutamente. Non mi sono spiegato io.

CAPURSO - COMMISSARIO AGGIUNTO DELL'AUTORITA' PORTUALE DI MANFREDONIA:

Siccome quelle aree sono al servizio del porto industriale adesso, a noi servono per incrementare il traffico commerciale per lo stoccaggio e per tutto il resto. Ecco perche' volevo chiederle questo.

INTERVENTO FUORI MICROFONO DELL'ASSESSORE PROVINCIALE SUMMA.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Se posso anticipare la conclusione dell'ing. Ciurnelli, la questione del treno-tram che non si svincola della gestione unitaria ormai questo l'abbiamo chiarito, cioe' e' solo una tipologia diversa di vettore che eventualmente viene impiegato, ma nessuno, nella bozza, ha mai pensato di riassegnare la competenza ad altri che non sia l'organizzazione attuale.

Questo equivoco, quindi, se equivoco c'e' stato, e' ampiamente chiarito.

FERRARA - SEGRETARIO PROVINCIALE CISL:

Non sono un tecnico, ma credo che qualcosa la possiamo dire anche noi in queste circostanze.

Intanto ritornare sulla questione dell'utilizzo dell'Aeroporto di Amendola, mi pare lo dicesse lo stesso Assessore, mi sembra un'ipotesi di scuola.

E' un Aeroporto di interesse strategico per la difesa nazionale, piu' volte i vari Ministri della Difesa interpellati, io ormai ho una certa eta', sono 40 anni che ascolto questi ragionamenti, ricordo che ci sono stati dinieghi.

Mi sembra che lo stesso Presidente dell'Amministrazione Provinciale si sia piu' volte dichiarato piuttosto interessato allo sviluppo dell'Aeroporto Gino Lisa, c'e' una societa' di proprieta' dell'Amministrazione Provinciale, la Promodaunia, che sta lavorando per questo, e allora mi sembra che se vogliamo fare ipotesi di scuola le facciamo, ma che siano irrealistiche, almeno allo stato dei fatti.

Certo, poi puo' cambiare il mondo, possono cambiare le linee strategiche, facciamo la pace, aboliamo gli aeroporti militari e cambia tutto, ma noi dobbiamo ragionare sulla base di dati e fatti concreti.

Un'altra cosa che mi viene da dire e' la questione dell'attrattivita' di Termoli per quanto riguarda i tremitesi.

Proviamo a ragionare: tra Tremiti e la provincia di Foggia in termini di andata e ritorno, non solo in termini di andata, perche' noi purtroppo, forse, da cittadini della terra ferma guardiamo solo alcuni interessi nostri, il tremite non ha bisogno solo di scuole, non ha bisogno solo di mobilita', ha anche bisogno di un luogo di approdo dove trovi dei servizi.

Oggi, allo stato attuale, Termoli e' del tutto imbattibile, perche' Termoli e' ormai una citta' di medie dimensioni che non trova un riscontro. Il piu' vicino che mi viene in mente e' San Severo, ma forse l'unico mezzo competitivo e' l'elicottero che collega Foggia con le Tremiti, che evidentemente dal punto di vista economico credo non sia alla portata di tutti e non e' adatto ad una mobilita' quotidiana.

Da questo punto di vista, quindi, immaginare l'interesse del tremite a venire qui come punto fondante per scegliere una strategia ci porta fuori strada, forse e' meglio concentrarci su come portare il turismo la' e qual e' il miglior modo per farlo.

Io non sono un tecnico, ripeto, ma so, perche' ho degli amici, neanche io ho la barca, costa troppo, ma ho qualche amico che la barca ce l'ha e mi dicono che il punto di approdo piu' corto sarebbe Torre Mileto.

Li' ci sarebbe un progetto, mi risulta, per la costruzione di un porto, ma non so a che punto sia, c'e' un progetto comunque, e mi pare che abbiano attivato un servizio estivo, con l'aliscafo addirittura, da Torre Mileto, mi risulta che abbia funzionato negli ultimi due anni.

Certo, a livello di retroterra ci sono meno spazi, meno servizi, credo sia territorio di Sannicandro Garganico quello, l'area di Rodi probabilmente puo' offrire di piu', Rodi, Ischitella e cosi' via, ma li' c'e' quel problema della ferrovia, che e' un problema vecchio, storico.

Io ho lasciato la Puglia, come vacanze estive, 25 anni fa, per aver ereditato una casa al mare, ma i 25 anni precedenti li ho fatti a San Menaio, li ho fatti sul Gargano quando il Gargano era una terra di frontiera, quando a San Menaio c'era il camping dell'EPT, camping Gargano, quello di Monte, c'era solo quello, e in quell'area, in quella zona, c'era il blocco del passaggio a livello della ferrovia di Rodi, quello dei Carabinieri, per chi si ricorda all'epoca, di San Menaio, e c'erano dei problemi molto forti.

Io credo, pero', che ormai l'infrastruttura ferroviaria ci sia, e' una infrastruttura che se impattava ha impattato, forse e' un servizio migliorabile ma indubbiamente e' complicato pensare, dal punto di vista produttivo, ad uno spostamento che costerebbe un occhio della testa e i cui benefici per la comunita' provinciale sarebbero tutti da valutare.

Ripeto, non sono un tecnico, non li so valutare, ma con la borsa della spesa della massaia mi sembra che sia ingrandioso l'investimento, con dei ritorni probabili, improbabili, tutti da verificare.

E c'e' una cosa, e qui chiudo: alcune delle direttrici di cui stiamo parlando sono direttrici che non si occupano solo della mobilita' del Gargano, che non si occupano solo del turismo, ma si occupano anche dello sviluppo della nostra provincia, quindi sono vie commerciali, e mi e' piaciuto il riferimento che ha fatto l'Assessore alla sinergia che dobbiamo sviluppare tra le varie infrastrutture che esistono al di la' del fatto perche' siano nate, perche' ormai ci sono.

L'interporto di Cerignola forse e' una struttura mastodontica, grandiosa, di difficile decollo, però recentemente e' stata costituita una societa' che sta tentando un aggancio in partnership con l'interporto di Bologna.

Se questa operazione dovesse andare a compimento noi avremmo un problema di realizzare un'intermodalita' che, partendo da Cerignola, si sviluppi verso tutte le direttrici della nostra provincia, a cominciare dal porto di Manfredonia, non trascurando l'asse ferroviario adriatico, che e' un altro problema del quale si dovrebbe parlare (capisco che riguarda meno la riunione di oggi, ma e' un problema serio), per finire anche all'ex-magazzino ferroviario di Cervaro, che, essendo stato dismesso ed essendo una struttura perfettamente funzionante, potrebbe rientrare nelle strategie di sviluppo di un territorio che sta andando verso un tentativo di fuoriuscita dal sottosviluppo storico.

Allora, dovendo tener presente l'utilizzo della viabilita' sia per un bisogno sia per l'altro, ebbene, io credo che quell'ipotesi di lasciare interrotta la superstrada per, credo di aver capito, se male non ho capito, per bloccare un afflusso della viabilita' potrebbe essere un problema proprio per lo sviluppo delle zone interne, perche' dovrebbero collegarsi a questi rami previsti attraverso strade di altro livello, di altro tipo.

Io temo che questo releghi ancora di piu' in stato di distanza dalle direttrici dello sviluppo il Gargano, che non se lo merita.

Il Gargano non deve essere necessariamente solo turismo, puo' essere anche altro.

Certo, eco-compatibile senza dubbio, ci mancherebbe, ma non neghiamo le possibilita' di altri sviluppi.

Io credo che la chiusura del circuito, che per altro mi pare gia' fosse prevista, sia assolutamente importante.

D'altro canto, in altre parti d'Italia, in Toscana e nella stessa Liguria, etc., sono stati realizzati a distanza dalla costa, in maniera non impattante, sistemi di viabilita' che permettono alla gente di muoversi senza creare problemi.

Il Salento lo conosco poco, non l'ho citato proprio per scarsa conoscenza personale.

Ultima cosa: io capisco, ci preoccupiamo dell'afflusso da sud su quella strada, che potrebbe costituire una valida alternativa alla litoranea, ma, mi chiedo, quanto flusso turistico oggettivamente puo' venire da quel lato?

Secondo me molto scarso. Se arriva l'afflusso turistico sul Gargano arriva, lo sappiamo, attraverso l'adriatica, il 90% arriva di la'.

INTERVENTO FUORI MICROFONO.

FERRARA - SEGRETARIO PROVINCIALE CISL:

Va bene, comunque per il momento finisco qui.

MIMMO DI GIOIA - ASSOCIAZIONE VERDI AMBIENTE E SOCIETA':

Sono Mimmo Di Gioia, dell'Associazione Verdi Ambiente e Societa', nonche' responsabile dei Verdi di Foggia.

Io credo che quando parliamo di sviluppo e quando parliamo di ambiente, visto che oramai sono due passe-partout che tutti utilizziamo a vario titolo, e certe volte anche contro la concezione stessa di quello che vogliono dire, noi ci dobbiamo preoccupare, per esempio, di avere il Parco Nazionale del Gargano, che e' uno dei parchi, come diceva l'ingegnere, che ha fatto una relazione che io condivido all'80%, poi c'e' stata l'intromissione di qualche politico che l'ha fatto un po' tergiversare, mi sono accorto io, io sono una persona che pensa male, era condivisibile all'80% perche' era un impianto di una cosa che noi ambientalisti andiamo dicendo da 20 anni, cioe' da prima che ci fosse il Parco Nazionale del Gargano dicevamo esattamente questo.

Poi dovremmo parlare dalla via delle acque, che e' una via importante, il Gargano mi pare abbia 70 chilometri di costa, sono 70 il Gargano, 700 la Puglia e 7000 l'Italia, per questo mi ricordo.

Quindi, le vie del mare, le cosiddette vie del mare, dovrebbero essere utilizzate, visto che non ci

abbiamo mai pensato, anzi quelle poche che avevamo per le Tremiti le abbiamo dismesse, lamentandoci poi che da quella parte non ci amano.

Io credo che chi non ama questo territorio siamo piu' noi, se e' vero com'e' vero che questa mattina il responsabile dell'Ente Provinciale per il Turismo ha detto "ma scusate, di cosa state parlando? Per andare all'Aeroporto di Palese io vi metto a disposizione i mezzi", il responsabile provinciale del turismo di Foggia, "altro che Gino Lisa!", cioe' uno che dovrebbe oggi stare qui e discutere con noi di queste cose.

Non voglio dire io, perche' ripetendo la parola "io" mi sembra una sovraesposizione, anche per il ruolo che ho avuto in questa provincia, ma noi avevamo avuto la concessione dal Ministero della Difesa di poter utilizzare l'aeroporto Amendola, con l'entrata sulla strada laterale che va a Manfredonia.

Non l'abbiamo voluta utilizzare perche' qui ci sono degli interessi in campo abbastanza precisi, se e' vero com'e' vero che noi stiamo parlando, Assessore, e vogliamo proseguire a parlare con lei, di fare la strada ferrata, la cura del ferro attorno al Parco Nazionale del Gargano, pero' purtroppo la concessione dei pulman e' stata data alla stessa persona che cura il ferro, e chi cura la gomma non puo' curare il ferro.

Chi cura la gomma dice che Foggia-Manfredonia deve sparire, chi cura la gomma dice, essendo lo stesso proprietario, che la Foggia-Peschici prima sparisce meglio e', ma lo dice Scarcia.

INTERVENTO FUORI MICROFONO:

MIMMO DI GIOIA - ASSOCIAZIONE VERDI AMBIENTE E SOCIETA':

Ho capito che non e' vero, allora noi dobbiamo cominciare a fare la distinzione: queste persone vogliono fare gomma? Facciano gomma. Noi vogliamo fare ferro? Facciamo ferro!

Poi ci sono gli interessi oggettivi, ci sono gli interessi oggettivi anche per l'aeroporto Gino Lisa, dove noi avevamo fatto gratuitamente un progetto per fare la cittadella universitaria, prima che ci fosse l'universita' a Foggia, com'e' stata fatta a Cosenza, avevamo copiato la cittadella universitaria di Cosenza.

Si poteva mettere li' dove c'e' il Gino Lisa, perche' li' ci sono intenti speculativi se va via l'Aeroporto, lo potevamo collegare dalla parte di dietro sia all'Istituto Cerealicolo Sperimentale sia allo stesso ospedale e avremmo avuto una cosa alla grande, come si dice.

Ma lasciamo perdere queste disquisizioni, che ormai non hanno piu' senso, anche se ci devono far riflettere su quello che vogliamo per il futuro.

Io sono d'accordo nell'incentivare ancora di piu', ed e' bene che ci sia l'opportunita' per i turisti del nord e del sud di andare sul Gargano, ma tenete presente che da tre anni a questa parte il Gargano e' stato bypassato dal Salento, e non perche' abbia piu' infrastrutture stradali il Salento, io lo conosco molto bene, ci vado spesso, molto spesso vado piu' volentieri nel Salento che sul Gargano, ma perche' ormai i prezzi sono proibitivi.

Voglio dire un'altra cosa: nessuno ha fatto uno studio, pero', i Sindaci lo sanno, da quando abbiamo fatto la strada a scorrimento veloce sono aumentati i turisti a Vieste e sono diminuiti i turisti di Peschici, di Rodi e di Lesina, perche' uno che viene dal nord o dall'estero e vuole andare in vacanza sul Gargano, se trova l'autostrada e attaccata la strada a scorrimento veloce, va il piu' lontano possibile, poi vede come ritornare indietro, tant'e' vero che ci sono 200.000 persone ogni estate a Vieste e sicuramente non ce ne sono altrettante lungo la strada.

In ogni caso, noi ci dobbiamo mettere d'accordo se vogliamo non dico tutelare, perche' potrebbe sembrare una cosa di retroguardia, mentre noi siamo, e vogliamo essere, all'avanguardia in tutto.

Il guaio e' che poi ci si ferma accusando noi di essere quelli della Candela, le tecnologie per studiare e per capire come il Gargano Parco Nazionale possa essere all'altezza dei Parchi Nazionali senza avere i cacciatori che ci sparano dentro questo non ce lo concedono, non ci consentono di fare e di dire, come abbiamo detto all'inizio, quale tipo di sviluppo si puo' fare nel Parco Nazionale del Gargano.

Se voi pensate che in Calabria, a parte tutte le vicende clientelari, lo sviluppo, o l'occupazione principale, e' quella della forestazione della Calabria, e' quella di essere impiegati nella forestale, invece noi su queste cose, sia per il Subappennino che per quanto riguarda il Gargano, non ci interessiamo.

E poi ci lamentiamo del dissesto idrogeologico, ma il dissesto idrogeologico vuol dire che noi abbiamo tagliato gli alberi, noi uomini, non la natura, abbiamo tagliato gli alberi nel Sub-Appennino, li abbiamo tagliati nel Gargano, abbiamo fatto speculazione edilizia che nemmeno i Carabinieri sono riusciti a buttare a terra a Torre Mileto.

Detto questo, noi siamo per vedere, se e' possibile arrivare dov'e' possibile, e credo che piu' in la' della superstrada dove siamo arrivati non si possa arrivare, vedere in che modo si possa arrivare a Vieste con una strada non diciamo piu' a scorrimento veloce ma una strada agevole.

Conosco molto bene Mandrione per aver lavorato all'Acquedotto Pugliese, ed e' anche interessante, perche' i ragazzi delle scuole vanno a Mandrione a vedere l'impianto di depurazione dell'acqua, che e' stato il primo in Europa e noi ce ne siamo dimenticati.

Tutte queste cose, pero', senza sforzare molto la fantasia, perche' non credo che abbiamo ne' il tempo ne' i soldi per fare quelle opere di grossa ingegneria, tipo le funivie e tipo queste cose, perche', come dicevo, credo che non ci sono i soldi, ma difficilmente riusciamo.

Pertanto, se ci deve essere un porto di riferimento per le Isole Tremiti allora facciamo Rodi punto e basta, ma con la ferrovia che arriva sul porto.

Io non ho capito, la ferrovia arriva sul porto e ci dobbiamo inventare chissa' cosa: adeguiamoci!

Noi siamo stati zitti per lo scempio fatto due mesi fa, tre mesi fa, per rendere piu' agevole la ferrovia del Gargano, ci sono stati degli scempi all'interno del Parco inenarrabili e ci siamo stati zitti perche' era opportuno, si dovevano fare.....

INTERVENTO FUORI MICROFONO

MIMMO DI GIOIA - ASSOCIAZIONE VERDI AMBIENTE E SOCIETA':

Sulla costa sotto San Nicandro, ed è comunque uno scempio.

Non potete dire "facciamo tutto e di tutto", dobbiamo fare le cose compatibili, tenendo presente che c'e' un Parco Nazionale, e le persone che vanno nel Parco Nazionale non ci vanno perche' trovano la strada veloce.

Il ciclismo ieri e' passato per il Parco Nazionale del Gargano e ci hanno magnificato per la Foresta Umbra, e ci ha fatto sicuramente piu' propaganda il giro d'Italia che non il nostro responsabile provinciale, che dice che l'aereo dobbiamo andare a prenderlo a Palese.

Comunque, voglio dire, pensiamo a che tipo di sviluppo, anche economico, io l'ho detto molte volte ai sindacati, che e' compatibile con il territorio, e' compatibile addirittura nel Gargano, non si puo' pensare ancora e sempre a strade e speculazioni edilizie.

Basta, sul Gargano c'e' tanto di quel cemento che non ce n'e' piu' bisogno! Bisogna smetterla di costruire.

Ci siamo persi, tra l'altro, i soldi della Comunita' Europea che dovevano essere dati per abbellire tutti i centri del Parco Nazionale del Gargano, ce li siamo persi tutti quei miliardi perche' non siamo stati capaci di progettare la rivalutazione dei centri storici, anche piccoli, che sono belli, del Parco Nazionale del Gargano.

Io credo, quindi, che vada rimesso in moto un meccanismo virtuoso in base ai soldi che si hanno e che si possono avere, in base alle persone che hanno idee e non hanno potere, parlo degli ambientalisti in genere, alle possibilita' dei nuovi Ministri, che da oggi sono Ministri anche in campi specifici e che nel passato venivano derisi, quindi insieme creare sinergie.

Non abbiamo piu' scampo, non abbiamo piu' alibi: il Comune, la Provincia, la Regione, il Governo dovrebbero essere persone che stanno ad ascoltarci, e se non ci stanno ad ascoltare dobbiamo litigare con le persone che non ci stanno ad ascoltare, nella consapevolezza, pero', che pretendiamo delle cose fattibili, che tutelino ancora una volta, lo devo dire, l'ambiente e che hanno la capacita' di portare sul Gargano un turismo nuovo, che non puo' essere il vecchio turismo di massa

"mordi e fuggi", 15 giorni.

Noi dobbiamo creare un turismo sul Gargano che da maggio ad ottobre ci dia la possibilità di tenere le persone sul Gargano, incominciando dalle scuole, dagli anziani, da tutti i posti dove possiamo noi portare, con le idee, a far vedere questa bellezza naturale. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Prima di passare la parola all'ing. Fantetti, che l'ha chiesta prima, poi ho seguito l'ordine, volevo solo riferirmi a quel 20% sul quale Di Gioia non è d'accordo per dire, lui non lo direbbe di sicuro, che l'ing. Ciurnelli ha acquisito una professionalità tale, e non sono io a riconoscergliela, si è formato delle convinzioni tecniche sperimentando sul campo il lavoro che ha fatto, che difficilmente possono essere riorientate in corso d'opera.

Questo è sicuro che non è, e questo mi toccava dirlo.

INGEGNER FANTETTI - DIRETTORE SERVIZI AUTOMOBILISTICI FERROVIE DEL GARGANO:

In merito alle osservazioni e all'esposizione fatta poc'anzi dal prof. Ciurnelli, conoscendo l'impostazione tecnica che il professore ha dato già nel Piano Provinciale di Bacino, ritengo sempre molto interessante l'esposizione e ritengo che l'Assessore Summa possa prendere spunto proprio da queste osservazioni, parlo del sistema trasportistico, per spingere la Regione Puglia ad un aggiornamento, ad una ripresa, ad una integrazione del Piano Regionale dei Trasporti, perché, come ho avuto modo già di dire in un altro incontro che la Provincia ha indetto sul Piano Territoriale di Coordinamento, è importante che tutte queste indicazioni che pervengono da persone autorevoli, anche dal confronto con chi opera nel nostro territorio, poi possano giungere a chi di fatto arriva alla programmazione.

Io condivido la necessità di esaminare con attenzione, anche un'attenzione verso il sistema ferroviario che da Rodi si riparte.

Io sono competente del settore automobilistico, mi dispiace non avere responsabili del settore ferroviario, però certamente sono stato delegato a venire anche in loro assenza pur di manifestare la presenza della nostra società a questi incontri, per me importanti, anche se sono, dalla quantità di persone che c'è, forse poco apprezzati.

La cosa mi delude moltissimo, perché queste idee poi vanno avanti se, come diceva giustamente il rappresentante dei Verdi, oggi non abbiamo più una situazione di diversa colorazione politica, e quindi abbiamo una facilità di dialogo tra l'Amministrazione Provinciale, Regione e Nazionale, oggi è importante che noi andiamo a concretizzare anche queste idee.

Come Ferrovie del Gargano certamente noi non siamo arroccati, riteniamo che sia giusto vedere di trovare soluzioni che possano coniugare.

Io conosco poco quella realtà, però ci sono stato, effettivamente c'è bisogno di vedere di creare un servizio di trasporto che abbia in attenzione anche il discorso turistico.

Io stamattina mi sono permesso anche di dire all'architetto Biscotti il discorso tram, ma parlare di un sistema ferroviario leggero, di un qualcosa che certamente la competenza del prof. Ciurnelli, che io ritengo vada portata all'attenzione anche dalla Regione, perché non può, la Regione, non mettere mani al Piano Regionale di Trasporto, dove noi andremmo ad affrontare i problemi, non può fare un contratto con Trenitalia, e sono sicuro che se l'Assessore Summa mi presta la sua attenzione, io non penso che nel contratto di Trenitalia del trasporto ferroviario locale sia stato interpellato: dico bene o sbaglio?

Lei non è stato interpellato, ma perché? Perché si va avanti sempre a compartimenti stagno.

Noi abbiamo l'interesse, come società, a mantenere quel servizio, ma a svolgerlo in maniera idonea, perché io, che sono stato Direttore dell'ATAF extraurbana, ho dimostrato, con l'aiuto dei sindacati, con l'aiuto dell'imprenditore Scarcia, che è possibile, per una società che era allo sbando e che la Provincia di Foggia voleva fare una società mista, e non si è riuscito a concludere, oggi io rappresento una realtà che riesce a gestire un servizio su gomma nel territorio della provincia di Foggia con una certa soddisfazione da parte della clientela e da parte di chi lo gestisce, perché noi abbiamo bisogno di portare clienti.

I clienti sono importanti, questa e' una mia filosofia, e non a caso prima di venire qui ho incontrato una delegazione di clienti che vanno da Foggia a Cerignola, perche' i nostri introiti non sono solo i contributi, o meglio i corrispettivi che ci da' oggi la Regione o la Provincia, ma sono anche i biglietti dei viaggiatori, e io sono certo che la mia societa' sara' pronta ad affrontare nella sede regionale, alla presenza della Provincia, soluzioni tecniche che facciano dire "basta" a questa conflittualità e che creino un sistema di trasporto che debba essere condiviso da chi opera nel territorio.

Esistono dei sistemi ferroviari di tipo leggero che non hanno quell'impatto, che consentono anche di poter attraversare il sedime ferroviario senza problemi, chiaramente avremo delle velocita' commerciali ridotte, pero' i chilometri interessati a questa tratta a mio avviso sono pochi rispetto all'intera tratta.

Ho piacere che il rappresentante dei Verdi abbia evidenziato anche il problema dell'impatto ambientale, e questo dimostra, questa e' una mia considerazione personale anche, che essere Verdi ed essere ambientalisti non vuol dire non avere lo sviluppo, perche' hanno tenuto conto dei lavori che abbiamo fatto e che purtroppo hanno dato dei problemi, però, come ha detto bene prima, certamente se vogliamo lo sviluppo deve andar via.

Volevo fare, poi, una precisazione anche al rappresentante della CISL: quando parliamo di trasporto pubblico locale non parliamo solo di ferro o di autobus ma parliamo anche di elicotteri.

Oggi la Puglia e' in una situazione molto particolare: condivido l'osservazione del Consigliere Pinto quando dice "se noi non abbiamo un porto non possiamo avere il collegamento", ma mi permetto di informare l'Assessore Summa e i presenti che io ho collaborato moltissimo con il comune delle Tremiti, a titolo personale chiaramente, a creare un progetto di un trasporto intermodale, cioe' quello che dicevamo dell'ascensore.

Io ho aiutato il Comune delle Tremiti a creare un progetto di un sistema intermodale che era formato da bus elettrici, da un trasporto marittimo tra le due isole e da un ascensore che serve l'isola dove si trova l'Amministrazione Comunale.

Io ritengo, perche' sono stato a Tremiti, a parte che, come societa', oltre ad essere una societa' che fa ferro e gomma abbiamo anche l'energia elettrica alle Isole Tremiti, anzi, secondo me, e su questo non sono d'accordo con il rappresentante dei Verdi, una societa' di trasporti che abbia piu' tipi di trasporto e' una societa' piu' completa.

Oggi, se noi pensiamo poi al caso di Manfredonia, dove il ferro e' stato ridotto, mentre l'ing. Ciurnelli dice "portiamo i binari fino ad arrivare all'imbarcadero", a Manfredonia abbiamo avuto che i binari sono stati sospesi alla stazione citta', a tutto vantaggio della gomma.

Ringraziamo, chiaramente, le Ferrovie dello Stato, che hanno fatto tale operazione.

Ritornando al discorso dell'aeroporto, volevo solo dire che noi oggi abbiamo, questo non l'ho capito onestamente, lo devo chiedere anche al Presidente della Provincia, abbiamo un Aeroporto che funziona per il servizio elicotteristico, finanziato dalla Regione con un regolare contratto di servizio, ecco perche' è un trasporto pubblico locale.

Il servizio elicotteristico e' un servizio minimo, un servizio garantito alla collettività che la Regione Puglia ha finanziato per 40 anni, e non riesco a capire perche' la Regione Puglia da un lato deve fare un servizio che ha un alto valore sociale, fatto bene da un'ottima impresa privata, che ha superato i problemi della guardiania, del servizio anticendio, del servizio trasporto carburanti, perche' lo fa in condizioni di idoneità, altrimenti i soggetti deputati alle autorizzazioni non glielo avrebbero date, invece noi non ci riusciamo!

Quando io ho fatto lo studio per Tremiti, poiche' non riuscivo a dialogare con i tremitesi ho fatto un'associazione temporanea di impresa con una societa' di Venezia, mi sono qualificato alla gara del trasporto intermodale e mi auguro di potermi aggiudicare anche quel servizio.

Nello studio fatto da una societa' di Venezia e' emerso quello che diceva il Consigliere Pinto, diceva "non riusciamo capire perche' voi finanziate l'elicottero, alla fine, avete Rodi, ed e' anche piu' corta la distanza, 20 miglia, non riusciamo a capire perche' non dovete usufruire di questa potenzialità, anche perche' altrimenti non e' possibile prendere il servizio elicotteristico, che alla fine alla Regione e' costato tanto", ma qui, giustamente ha ragione il Segretario della CISL, non e' in

termini di mobilità, perché l'elicottero porta poche persone, ma resta un fatto sociale importante.

Allora, tu Regione Puglia da un lato ti carichi di un onere, dall'altro resti a Termoli, perché a Termoli non è solo la mobilità delle persone importante, io lo dico perché abbiamo un'azienda elettrica a Tremiti, è la movimentazione dei materiali, è l'approvvigionamento dei prodotti alimentari, è tutta un'attività che va.

Alla fine, il problema della Capitaneria mi pare sia di Manfredonia, il problema dell'elicottero e della Regione, alla fine la Regione Puglia fa tanto e dall'altra parte arrivano i risultati.

Certamente, quindi, io sono disponibile, a nome delle Ferrovie del Gargano, a far sì che questa problematica venga portata all'attenzione nell'imminente, mi auguro, progetto di revisione, o non so come lo vogliamo chiamare.

Andrebbe cancellato quel Piano Regionale dei Trasporti e rifatto, però, per evitare di allungare le procedure si potrebbe fare un'integrazione, un aggiornamento, altrimenti noi rischiamo che quando l'ing. Ciurnelli ritornerà tra due anni questo progetto veramente sarà ancora più datato.

VINCENZO PRENCIPE - VICE PRESIDENTE NAZIONALE DI FEDERAGENTI GIOVANI -

Sono Vincenzo Prencipe, Vicepresidente nazionale di FEDERAGENTI GIOVANI, l'Associazione Nazionale degli Agenti raccomandatori marittimi d'Italia, oltre ad essere il titolare e l'amministratore di un'azienda che ormai opera da cento anni su Manfredonia nello shipping, che è l'agenzia Galli.

Io partirei non so se dire da un plauso o con piacere, comunque vedo che è stato rispolverato un progetto forse non di due anni fa ma di circa 30, operando da così tanto in questo territorio, perché abbiamo più o meno individuato quelli che erano i nodi e le tratte potenzialmente utilizzate e strategiche della Capitanata, cioè Aeroporto, porto di Manfredonia e quello che era il bacino di Cerignola, dove poi è nato l'interporto.

Volevo sottolineare il perché Manfredonia la vedo al centro di questo sistema: perché è uno dei punti, forse il maggiore, quello concreto, dove avviene il cambio di modalità attualmente, e avviene in modo concreto, e inoltre avviene per 360 giorni l'anno.

Manfredonia è uno dei pochi porti in tutto l'Adriatico dove c'è accessibilità per 360 giorni l'anno e dove ci sono dei fondali terzi in tutto l'Adriatico, o forse quarti, ma in basso Adriatico non ce ne sono così tanti.

Per quanto riguarda il primo punto, Tremiti, che rientra in quella fase integrata di trasporto marittimo, io l'ho evidenziato al Presidente della Provincia, in rappresentanza della Società di navigazione Tirrenia: lo scippo amministrativo delle Tremiti è avvenuto solo grazie ad una riorganizzazione delle direzioni marittime, con un atto interno al Ministero, e quindi mi auguro che adesso, allo stesso modo, abbiamo la forza di fare un atto altrettanto concreto e preciso, che non ha bisogno di tanti vincoli, è solo un atto di riorganizzazione del demanio, anche alla luce dei non successi economici ricevuti da quella riorganizzazione.

In virtù del fatto, poi, che si è parlato del Parco, che è anche parco marino, quindi anche ricettore di finanziamenti, ritengo, da abitante di questa provincia, che debbano avere una ricaduta in questa provincia per poter essere qui reinvestiti.

Secondo punto: io sono stato molto attento sulla parte dell'integrazione ferroviaria, che forse negli ultimi anni è stata un po' ridotta come potenzialità di trasporto.

Certo, da logistico, questo faccio tutto l'anno, da tecnico, è più facilmente valutabile il numero passeggeri o la quantità di merci che per ora passano su una sezione, perché in quei termini parliamo in logistica, calcoliamo benissimo quale può essere la potenzialità o il collasso di quella tratta, però ritengo che sia un modo di trasporto non a caso non il primo in Italia, proprio perché c'è un rapporto investimenti, quindi forze economiche investite, e ritorno valore aggiunto che non è molto positivo.

Gli investimenti e l'impatto ambientale che vanno fatti sulla Ferrovia sono di gran lunga superiori a quelli che io invece peroro e che sono quelli via mare.

Noi possiamo benissimo fare il periplo del Gargano e servire, così come venivano serviti negli anni 60 già, attenzione, da società di navigazioni italiane tutti i centri del Gargano, senza avere

alcun impatto ambientale e con un minimo di investimento.

Perche' non avere epicentro di alcuni collegamenti i porti del nord Gargano?

Questo non perche' sono di Manfredonia e devo portare acqua al mulino del mio porto ma purtroppo per un problema strutturale: ci sono dei fondali irregolari, ci sono dei fondali molto bassi, c'e' un problema di sicurezza nella navigazione, non e' possibile portare dei vettori marittimi che possano trasportare un numero decente di passeggeri o di merci.

Quindi parliamo di piccole imbarcazioni, di piccola pesca o di piccoli passeggeri, e quindi non e' economicamente vantaggioso, ma questo non vuol dire che stagionalmente non possano essere utilizzati, su questo sono d'accordo e favorevole.

E integrerei questo discorso con quello che e' stato introdotto sulla litoranea Manfredonia-Margherita di Savoia.

Era allo studio della nostra azienda già qualche anno fa la possibilità di poter integrare il trasporto stradale a quello marittimo con mezzi veloci da Bari-Manfredonia-Vieste, in considerazione di quella che e' l'ideologia galoppante nella parte marittima, che e' lo shorts shipping, che per altro verso stiamo già effettuando in Adriatico.

Quelle che poi vengono chiamate autostrade del mare noi siamo abituati a farle concretamente, non a fare studi, operiamo già con circa 120 approdi per anno, solo per traffico di cabotaggio, che ha tolto merce alla strada e l'ha messa su mare. E' solo merce di materiale da costruzione e sono circa 400.000 tonnellate che si muovono su quelle rotte, Manfredonia- porti di Ravenna, Rimini e Pesaro.

Questo e' un esperimento che ha avuto dei grandi risultati e pensiamo possa andare avanti per lo meno per altri dieci anni, perche' ci sono tutte le possibilità.

Vorrei evidenziare che il piano integrato della Provincia strada-ferrovia-mare non deve essere solo provinciale perche' vede attore principale il porto di Manfredonia, perche' se non e' interconnesso, cioe' se non c'e' un nodo che ci fa collegare ad un'altra parte della rete non e' una rete ma e' un circuito, un circuito destinato a non avere un ritorno economico positivo, e quindi il risultato costi-benefici sicuramente non sara' favorevole.

Va integrato con quelle che sono delle potenzialità su cui noi già stiamo agendo, parte di copertura finanziaria sono le amministrazioni, che se ne possono occupare perche' poi sono tutti protocolli d'intesa che si prendono con le Amministrazioni, parlo dell'interreg, parlo di altre misure che con i nostri amici transfrontalieri già privatamente stiamo portando avanti.

Vorrei ricordare che Manfredonia aveva già un collegamento per la Croazia negli anni '70, che ci e' stato tolto per essere spostato su Bari.

Questo e' uno dei motivi per cui non riusciamo a diventare una rete, e anche con l'interporto, ma riusciamo ad essere solo e puramente un circuito.

Nel momento in cui ci rendiamo conto che certe misure devono essere utilizzate forse riusciamo a dare la svolta e a porre i due nodi basilari su Manfredonia, Cerignola, o Foggia, quale integrazione con l'altra parte della rete nazionale ed internazionale, e sicuramente potremo dare seguito positivo a questo progetto, che, in linea di massima, ripeto, vedo in modo favorevole.

Per altro verso già Manfredonia, quando parlava il professore di porto turistico giustamente porto turistico, perche' il progetto parla di porto turistico e non di approdo turistico, ha bisogno di infrastrutture e di servizi, perche' così viene classificato, perchè nella parte dove e' stato pensato forse non avra' grandi possibilità di offerta di servizio, e parlo della tecnica cantieristica e altro, perche' e' in città, ma lì c'e' un'altra situazione....

INTERVENTO FUORI MICROFONO

VINCENZO PRENCIPE - VICE PRESIDENTE NAZIONALE DI FEDERAGENTI GIOVANI -

Quella destinata a servizi, che e' quella ferroviaria, lì si era pensato anche di rilanciare la parte del porto per i traghetti passeggeri e merci.

Quella e' un'area ideale per fare un primo centro di controllo e selezione, sia di passeggeri che di

merci, che poi con un sottopasso potrebbero andare in porto.

Questa e' una delle idee, per cui esorto il professore, e ringrazio l'Amministrazione che ci ha invitato a questo tavolo, a continuare questa collaborazione, perche' evidentemente solo unendo le nostre forze e le nostre idee possiamo dare qualche seguito, in modo molto umile, al grande lavoro che state facendo.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Volevo solo dire, prima di passare la parola alla dott.ssa Cutolo, che l'ultimo intervento, ma non solo l'ultimo intervento, mi da' ancora modo di ricordare che domani noi abbiamo organizzato un altro tavolo di pianificazione che parlera' di attivita' produttive, ma con spunti molto importanti sulla mobilita' delle merci.

Ora, poiche' mi sembra che molti di voi abbiano toccato anche questo argomento e molti di voi sono stati invitati prevalentemente pensando a Gargano, mobilita' passeggeri, se qualcuno di voi non ha ricevuto l'invito per domani, poiche' c'e' ancora domani il prof. Ciurnelli, e, ripeto, si parlera' di attivita' produttive, ma ovviamente trasborderemo nella rilevanza dei poli funzionali piu' importanti, cioe' il porto di Manfredonia, porto di Foggia e interporto di Cerignola, e le loro connessioni, ritenetevi eventualmente anche invitati per il tavolo di pianificazione di domani, perche' mi pare che anche oggi siano emersi degli spunti importanti.

DOTTORESSA CUTOLO- ASSOCIAZIONE ITALIA NOSTRA:

Saro' breve, anche perche' gli interventi che mi hanno preceduto erano di carattere squisitamente tecnico e sicuramente hanno dato dei contributi piu' significativi.

Io sono Pina Cutolo dell'Associazione Italia Nostra ma penso di poter parlare a nome del Coordinamento delle Associazioni Ambientaliste della Provincia di Foggia, che comprende LIPU, Lega Ambiente, Italia Nostra, WWF e Verdi Ambiente e Società.

Per la verità sono presente innanzitutto per cercare di capire meglio qual è la proposta, perche' e' la prima volta che mi ci confronto.

Purtroppo non riusciamo a seguire l'intensa attivita' che questo Piano Territoriale di Coordinamento sta promuovendo, e devo dire che non c'e' che da complimentarsi per questo processo partecipativo, che evidentemente non sempre la citta' riesce a recepire nella sua positività.

Venendo nello specifico all'argomento, mi è parso di capire che la propensione sia quella di privilegiare un trasporto che alleggerisca le aree costiere, finalmente, dalla pressione sia del trasporto su rotaia che su ruota e che miri ad arretrare in luoghi sicuramente di altrettanta valenza ambientale ma forse meno vulnerabili, contrariamente a quello che e' stato fatto negli ultimi decenni.

Devo dire che questa inclinazione non puo' che trovarci consenzienti, purché, chiaramente, opere di un certo impatto come il prolungamento di una superstrada non vengano corredate di viadotti, gallerie e quant'altro occorre, perche' all'interno il territorio e' piu' accidentato e richiede opere piu' invasive, purché, cioè, questo sviluppo venga fatto con un'accortezza, con uno studio preliminare che cerchi di valutare la soluzione meno invasiva possibile.

La preoccupazione che esprimo riguarda la piana di Calenella in particolare, su cui da tempo si e' focalizzata l'attenzione di tutti noi.

Mi pare di capire che la ferrovia-tram, chiamiamola così, bypasserebbe Calenella, cioè piegherebbe verso l'interno, proprio nella zona di Pineta Mazzini, se non erro, o piu' o meno, e questa cosa ci conforterebbe moltissimo, ci tranquillizzerebbe, perche' sappiamo che da tempo da parte del Comune di Vico c'e' questo pressing perche' la ferrovia prosegua nella piana di Calenella e Vieste.

Noi abbiamo, miracolosamente, una, due o tre baie, credo, ancora integre, non sono riusciti ad arrivare gli speculatori in non piu' di due o tre baie del Gargano, e il passaggio della ferrovia sulla costa avrebbe potuto veramente snaturarla, per cui il fatto che si pieghi verso l'interno con una soluzione, mi pare di capire, piu' leggera sicuramente e' un fatto auspicabile.

Per quanto riguarda il modello di sviluppo che vogliamo, questo e' un discorso piu' articolato, noi vorremmo, e non perche' siamo nostalgici, un modello di sviluppo che enfatizzi un po' di piu' di

nuovo la lentezza.

Se e' vero che ci dobbiamo preoccupare del turismo, se e' vero che il turismo di massa ha fatto ormai il suo corso, se è vero che c'e' un turismo cult, o come lo vogliamo chiamare, che ama posti vergini, e quanto piu' si sono miracolosamente conservati, proprio perche' sono aree interne, tanto piu' li apprezza, non gli pesera' fare mezzora di viaggio in piu'.

Non e' la celerita' del trasporto l'incentivo per un turismo di qualita', tutt'altro.

Chi decide di andare a Positano sa che non ci arrivera' in maniera facile ma ci va comunque, e potremmo fare l'esempio delle Cinque Terre e tanti altri posti, ma proprio perche' sono posti singolari, proprio perche' da tempo sono da sempre stati isolati per le caratteristiche naturali, non possiamo violentarli pretendendo che ci si arrivi in tempi troppo celeri.

Cerchiamo, quindi, di temperare le esigenze di chi vive sul Gargano, che veramente vive il disagio di dover venire nel capoluogo in treno, in due ore e mezzo di treno oggi, e non so con la nuova linea ferroviaria di quanto si abbreviera', mi dicono non piu' di 20 minuti, quello e' un problema reale, perche' queste popolazioni sono realmente isolate, e quando hanno bisogno dei servizi del capoluogo purtroppo si devono muovere con forti disagi, per studio e per qualsiasi altro motivo.

Diversa, invece, e' la domanda turistica, che spesso viene troppo coccolata, viene assolutamente troppo considerata, sottovalutando quella che e' la reale esigenza di natura, di verginita', di spazi incontaminati, per cui rendiamo confortevole sì questo tragitto, ma non necessariamente tanto veloce da dover snaturare questi luoghi.

Questo anche perche' la ricettivita' sul Gargano credo abbia raggiunto una soglia, anzi l'abbia superata di molto, checche' ne dica il Presidente del Parco, che in un recente intervento sulla stampa, sollevato dalle associazioni ambientaliste il problema di questa nuova ondata di edificazione febbrile, "ma siano proprio sicuri che ci sia bisogno di tanti posti letto in piu', di tanta ricettivita'?", "Chi lo puo' dire?" dice il Presidente "il Parco non puo' essere imbavagliato, paralizzato, museificato, perche' il Parco significa anche sviluppo".

Siamo d'accordo, ma impariamo a coniugarlo con una tipicita' che e' davvero il propellente che spinge un turista ad andare in un parco naturale come quello che abbiamo.

Per il resto, ripeto, devo esprimere tutto l'apprezzamento per lo sforzo progettuale, che mi sembra vada nella direzione della valorizzazione meno impattante.

Voglio sperare che la sensibilità del coordinatore di questo Piano, che noi conosciamo da vecchia data, sia una garanzia perche' effettivamente vengano considerati i bisogni del territorio, oltre che del turismo. Grazie.

INTERVENTO FUORI MICROFONO

OCCHIOCHIUSO - SEGRETARIO FIR CIGL DI FOGGIA:

Saro' brevissimo, perchè mi rendo conto che i tempi si sono un po' allungati.

Io condivido l'impianto generale del lavoro che ha fatto l'ing. Ciurnelli, che ancora una volta ha dato risalto ad un tentativo avanzato di tenere in campo le varie modalita' di trasporto, cioe' tenere insieme le diverse modalità che hanno tutte un'identica dignita'.

E' inutile qui stare a fare la guerra tra il ferro, la gomma o l'acqua, tutte le modalita' hanno una loro dignita', una loro peculiarita', e vanno utilizzate in maniera intelligente sul territorio, tenuto conto che comunque la gerarchizzazione dei trasporti deve essere quella di acqua, ferro, gomma.

Da questo assioma non possiamo uscirne, perche' sarebbe come rinnegare i principi generali anche del protocollo di Kyoto.

Detto questo, giusto per essere sintetico, io farei un discorso che parte dal presente, cioe' da quello che noi abbiamo gia' e che dobbiamo valorizzare nel miglior modo possibile.

Per esempio, sulla questione dell'aeroporto Gino Lisa mi rendo conto che apprendiamo notizie dalla stampa, anche noi siamo a questo livello prof. Ciurnelli, anche noi vorremmo sapere qualcosa di piu', tant'e' vero che come sindacati di categoria abbiamo chiesto un incontro alla Promodaunia per avere qualche notizia piu' approfondita rispetto allo stato delle cose, però io dico questo, che immaginare un

trasporto che arrivi con l'aereo al Gino Lisa, quindi che non deve essere necessariamente quello turistico, perché anche io sono d'accordo, noi ci aspettavamo negli anni passati un boom eccezionale per il turismo religioso sul Gargano ma non c'è stata questa cosa, anche in termini di volumi di persone trasportate è stato un flop terribile, quindi non è il target di riferimento turistico, però immagino un Aeroporto Gino Lisa che è collegato velocemente, per esempio, via ferro con Manfredonia e arriva sino al porto il viaggiatore che vuol raggiungere, ad esempio, le Tremiti, mi pare sia una soluzione ottimale.

E stiamo ragionando di infrastrutture che abbiamo già qui e che dobbiamo valorizzare e riportare alle reali esigenze.

Guardate, la linea Foggia-Manfredonia ha una strategicità importantissima, oltre ad avere un valore strategico militare, perché quella linea sta in piedi anche per quello.

La stazioncina di Amendola cui faceva riferimento il dr. Ciurnelli è addirittura raccordata con l'aeroporto, cioè c'è un binario che va dalla stazioncina fin dentro, e veniva utilizzata per gli arrivi dei treni carburante avio che arrivavano prima all'Aeroporto.

Quindi strategicamente ha quella funzione, però dal punto di vista del trasporto delle merci e delle persone è una linea secondo noi fondamentale.

È una linea comunque a rischio, perché Trenitalia nei suoi programmi di investimento e quant'altro l'ha individuata, qualche tempo fa, come ramo secco, insieme a Barletta, Spinazzola e altre linee della regione, ma, grazie anche all'intervento delle istituzioni locali, provinciali e regionali, questo rischio sembra sia stato sventato, per il momento, però è lì, sempre sul filo di lana.

È una linea che, invece, con la metropolitana di superficie veloce arriviamo da Foggia a Manfredonia in 18 minuti, cioè in 18 minuti riusciamo ad arrivare dal cuore della città di Foggia al cuore della città di Manfredonia, ed è importante anche per il trasporto delle merci.

Il porto alti fondali, quello che è interessato dalle zone ASI, è raccordato con la linea ferroviaria Foggia-Manfredonia, c'è un raccordo, cioè il binario arriva fin dentro i porti alti fondali, e il porto di Manfredonia è già connesso alla rete ferroviaria.

Per cui, basterebbe poco per rivitalizzare quel collegamento che già c'è e Manfredonia sarebbe collegata con servizi a rete sia con la ferrovia che con il sistema.

Lo stiamo ripetendo da tempo, nella piattaforma provinciale è uno di quei punti.

Però devo dire che in quella piattaforma provinciale che abbiamo sottoscritto anche qui in Provincia c'era anche un'altra cosa, che ricordava il rappresentante della CISL: il magazzino di Cervaro è una struttura logistica di primaria importanza, che si estende su 18 ettari di terreno, è raccordata con le ferrovie, ha tre capannoni immensi, ha tecnologie avanzatissime per lo stoccaggio dei materiali, è stato chiuso, nonostante ci siamo attivati sul territorio con assemblee pubbliche e con manifestazioni.

Siamo riusciti ad avere un incontro con il Prefetto, presente anche l'assessore Calamita, della Provincia, e l'Assessore del Carmine, del Comune, il Prefetto si è attivato per richiedere un incontro a Trenitalia, ma aspettiamo ancora di sapere che fine farà quella struttura.

Guardate, ha ragione il dottore quando dice che l'interporto di Cerignola non era assolutamente necessario.

È una struttura che ormai è lì, dobbiamo valorizzarla perché è lì, dobbiamo farla crescere e metterla in rete, però non dimentichiamo che a due passi da Foggia abbiamo il raccordo ASI di Incoronata, che sta nella zona industriale, ed è anche quella una struttura che ha già i binari forniti di elettricità e basterebbe veramente qualche piccolo investimento per avere alle porte di Foggia uno scalo intermodale, un interporto che è connesso alla rete ferroviaria.

Questa è l'ottica che ci deve aiutare a leggere il lavoro, che io condivido in larga parte, fatto dall'ing. Ciurnelli, però partiamo da quello che già abbiamo e valorizziamo quello che già abbiamo.

Certo, qualche operazione di pulizia, di efficientamento, magari laddove ci sono duplicazioni di vettori su alcune tratte che riguardano il ferro e la gomma, qualche operazione si può fare, efficientare nel senso che probabilmente se si razionalizza di più il servizio, mi riferisco anche in questo caso alla Foggia-Manfredonia, o in altre direttrici, qualche recupero, qualche efficientamento è possibile fare.

Io non vado oltre questi due punti perché mi rendo conto che il tempo è tiranno, però, voglio dire, io apprezzo moltissimo questi momenti di confronto, perché è la fase di ascolto che le Istituzioni del territorio ci stanno fornendo.

Sono veramente momenti necessari per poter poi addivenire ad un progetto reale e fattivo che dia i risultati sul territorio, ma non esauriamoci nella fase dell'ascolto, facciamo sì che dalla fase della progettazione si arrivi alla fase della realizzazione, perché intanto i processi vanno avanti, gli impianti e le strutture ci vengono tolte e vengono chiuse e il territorio diventa ancora più povero dal punto di vista delle infrastrutture.

INGEGNER CIURNELLI:

Solo una cosa prima di far concludere l'Assessore.

Lancio due suggestioni: una delle cose che sicuramente ci ripromettiamo di studiare è la possibilità di porre un approdo autostrade del mare a Manfredonia sul medio raggio, quindi il traghettamento dalle due coste, ma forse non solo.

Noi l'abbiamo fatto per la Sicilia in maniera imponente due anni fa, nel Piano Regionale dei Trasporti, era stata appena varata la norma da parte del Ministero che aveva recepito la norma europea.

Manfredonia ha un grande vantaggio, e cioè l'esposizione, quindi l'accessibilità, e poi il collegamento con le infrastrutture stradali, che la rendono in questo senso, rispetto a Barletta, a nord non c'è nulla, c'è Ortona, ma è messa in modo abbastanza bislacco, e c'è questo corridoio 8, ballerino, che non si sa bene dove agganciare.

Per cui, questa è una news di cui io non volevo parlare, sono abbastanza prodigo quando le cose non le abbiamo analizzate, perché si gioca sui minuti.

C'è, cioè, un problema di quantità di slot, quindi di quanti traghetti riesce ad offrire, c'è un problema di sinergia, lo ricordava giustamente l'Assessore, con le strutture della logistica, e allora bisogna capire come si lavora.

Ma è una cosa su cui vorremmo lavorare in questi mesi, perché può significare, e qui concordo molto, nuovi finanziamenti da parte della Comunità Europea, ma anche da parte del Governo Italiano, che ha una linea di finanziamento nel MIT sulle autostrade del mare, per cui sarebbe una cosa da studiare.

Concordo anche sul discorso di un'attuabilità per fasi.

Noi abbiamo lanciato un disegno, questo è un disegno che va sviluppato per fasi, il primo passo è non farsi scappare le cose che si hanno, e la Foggia-Manfredonia è una di queste.

Io ho avuto già l'incontro con Trenitalia, diciamo, non con RFI, e sono rimasto trasecolato quando mi si è detto che per loro va benissimo così, con un treno all'ora, perché io ho detto "guardate che per avere un treno alla mezzora e fare un servizio che sia competitivo con la gomma, che è in sovrapposizione, dobbiamo scendere ai 30 minuti, e quindi fare l'incrocio ad Amendola, altrimenti non possiamo avere i 30 minuti di cadenzamento", perché sono 26 minuti, ad essere precisi, tra Foggia e Manfredonia.

Risposta: "Ma così come l'abbiamo fatto l'esercizio è semplicissimo, perché parte un treno da Foggia e la linea rimane chiusa fin quando non ritorna quel treno, per cui non ci costa nulla".

Peccato che alla collettività costi trenta coppie di corse autobus al giorno, di cui una parte pagate più delle corse automobilistiche tradizionali, che ci sia un'integrazione tariffaria che non è un'integrazione tariffaria, e poi, stamattina l'abbiamo visto, ci sia un problema di mortalità su quella strada, un'incidentalità imponente.

Queste cose, con un'infrastruttura che già esiste, ha perfettamente ragione, vanno messe in campo subito.

Questo è un altro impegno che il piano si prende, almeno prefigurare una fase immediatamente attuabile, nell'arco di due anni, per dare un segnale.

Mi spiace, osservava l'architetto Biscotti, che non ci sono i Sindaci, o forse ce n'è uno, gravissimo questo, perché poi c'è un atteggiamento di andare un po' alla chetichella su queste vicende che è pericolosissimo.

Io non condivido l'arretramento della ferrovia di Manfredonia, e' un errore gravissimo, sempre per parlare di tempi rapidi.

E' vero che forse Vieste non ha ne' i fondali ne' l'accessibilita' di 365 giorni l'anno, ma quando abbiamo fatto gli incontri la compagnia di navigazione che ha l'aliscafo ci diceva che, a parte una decina di giorni l'anno, loro in realta' a Vieste riuscirebbero sempre ad arrivare, anche d'inverno.

Sapete la differenza di un percorso Foggia-Vieste fatto in autobus e Foggia-Vieste fatto con interscambio in banchina da un treno-tram e un aliscafo?

Il risparmio e' di 50 minuti, e basterebbe un biglietto integrato e la volonta' di farlo, mi basterebbe semplicemente quello.

Quell'aliscafo durante il periodo invernale sta ricoverato, perche' non lo usa nessuno, e vero o no?

No? E' cambiata la cosa, perche' tre anni fa....

INTERVENTO FUORI MICROFONO.

INGEGNER CIURNELLI:

Io non parlo di Tremei, io sto parlando di Vieste-Manfredonia.
Come prosecuzione? Scusi, non avevo capito.

INTERVENTO FUORI MICROFONO.

INGEGNER CIURNELLI:

E la semplice tratta Vieste-Manfredonia?

INTERVENTO FUORI MICROFONO.

INGEGNER CIURNELLI:

Perfetto. Lei si immagini unirlo con il treno che da Manfredonia porto possa arrivare al centro di Foggia.

ASSESSORE SUMMA:

Solo per ringraziare, se mi consentite una sola battuta.

Noi volevamo innanzitutto ringraziarvi perche' siete stati cortesi ad accettare il nostro invito, ma allo stesso tempi ci aiutate ad un'elaborazione, perche', guardate, qui il problema e' uno: se l'ing. Ciurnelli sta qui e' perche' lo vuole questa Amministrazione.

La differenza che c'e' tra un tecnico e un politico e' che c'e' almeno un'identita' di vedute.

Io non lo sue capacita' tecniche, chiaramente, ognuno fa il suo mestiere, ma almeno sulle linee guida siamo d'accordo, poi lui, giustamente, con la professionalita' che vi ha mostrato oggi, e di questo lo ringraziamo tutti, ci mostra quello che noi eventualmente vogliamo fare.

Cioe', la strada che noi vorremmo percorrere, stiamo parlando di mobilita' e percio' il termine e' esatto, e' proprio quella del recupero di quello che noi vorremmo, cioe' andare tutti un po' piu' lenti ma andare bene tutti.

Stamattina, purtroppo, voi non avete partecipato, colpa nostra perche' non vi abbiamo invitato, abbiamo presentato il rapporto sugli incidenti sulle nostre strade, e abbiamo un problema, ossia che non possiamo andare sempre veloci, abbiamo veramente la necessita' di andare lenti, ma di andare comodi, e su questo dobbiamo riflettere insieme.

Siamo purtroppo rammaricati, perche' noi presentiamo un progetto, ci vedremo ancora, spero, ma il nostro PTCP ci sta dando questa possibilita', di sentire le varie realta', di mettere insieme piu' pensieri e poter arrivare ad una sintesi.

Questa e' partecipazione, e' il massimo che potremmo ottenere.

Poi, e' chiaro, mi trovero' domani, tra un mese o due, che i Sindaci di San Giovanni o di Manfredonia, cito due a caso, che oggi per altri motivi non sono venuti, domani mi diranno "come vi

siete permessi di fare ragionamenti di questo genere senza coinvolgerci?".

Qui purtroppo va avanti così, perché noi cominciamo a lanciare questi sassi nello stagno, che sono spostare il tram, non tram, idee che magari si attueranno quando ci sarà la copertura finanziaria, la possibilità e quant'altro, però intanto dobbiamo cominciare a ragionare di come volerlo fare.

Una delle cose belle di chi fa politica e amministrazione è quella di cominciare a pensare a come vorrebbe trasformare, tra virgolette trasformare, senza nessun tipo di concetto, senza stravolgere, ma come vorremmo migliorare la qualità della vita generale, e allora una parte la mobilità, una parte viene dallo sviluppo e quant'altro.

Noi vi ringraziamo del fatto che ci aiutate, con la vostra competenza e con la vostra esperienza, a migliorare un servizio che per tutti deve elevare la qualità.

Vi ringrazio e ci rivediamo spero presto.

PROVINCIA DI FOGGIA
Servizio Pianificazione territoriale

Prot. 20938

data_4/5/2006

Spett.

**Oggetto: Seconda fase redazione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Programma attività di consultazione attori locali esperti.
CONVOCAZIONE Tavolo di pianificazione.**

Considerato che:

- Questa Amministrazione ha avviato le procedure per la elaborazione dello schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la Provincia intende attribuire elevato valore alla partecipazione allargata, quale strumento per la formazione di scelte pianificatorie il più possibile condivise;

Viste le direttive del **Presidente della Provincia dr. Carmine Stallone** e dell'**Assessore alla pianificazione territoriale dr. Antonello Summa** in ordine alla istituzione di tavoli di ascolto esperti;

La S.V è invitata a partecipare al Tavolo di pianificazione dal tema:

“Attività produttive” – giovedì 18 maggio – ore 10,00

Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo-Foggia

Assessore provinciale di riferimento: Franco Parisi

Dirigente di settore: ing. Potito Belgioioso

Consulenti del PTCP: Ing. Stefano Ciurnelli – Prof. Gianfranco Viesti – Prof. F. Chiarello

Si allega scheda sintetica degli argomenti in discussione.

IL DIRIGENTE
Arch. Stefano Biscotti

La Bozza di PTCP, concepita come documento aperto, capace di avviare un ampio confronto con il territorio, propone per il futuro sei visioni strategiche : 1. Costruire una Rete Ecologia; 2. Ripensare il Territorio Aperto; 3. Valorizzare il Patrimonio Culturale; 4. Integrare i Centri Minori; 5. Guardare oltre la Pentapoli; 6. Aprire all'Esterno.

Tali visioni rappresentano ciascuna un obiettivo prioritario nelle linee di sviluppo del territorio, e ad essa sono associate, in forma piuttosto sintetica, regole da rispettare e azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il tavolo tematico in oggetto, discuterà le azioni pertinenti, attinte da ciascuna visione della Bozza del PTCP.

Tavolo 3 -2^ sessione- 18 maggio ore 9:30

Attività produttive

Consulente di settore : Viesti-Chiarelo, Ciurnelli

Dirigente Interno: Belgioioso

Assessori di riferimento: Parisi

Presidente Commissione Consiliare: Antonio Rolla (Attività Produttive, Servizi)

Possibili Partecipanti:

Sindaci

Comunità Montane

Ente Parco

Consorzio di Bonifica della Capitanata e del Gargano

GAL Piana del Tavoliere, GAL Daunofantino, GAL Meridaunia, GAL Consorzio Gargano

Patto Prospettive Subappennino

PIT Subappennino

PIS Barocco, PIS Gargano, PIS Normanno Svevo Angioino

Ati-Sale

Interporto di Cerignola

Autorità portuale di Manfredonia

Capitaneria di porto Manfredonia

ASI

Ordini Ingegneri e Architetti

Sindacati confederati (CGIL, CISL, UIL)

Camera di commercio

Confindustria

Federagenti (Ass. nazionale Agenti marittimi)

Società trasporto marittimo

Trenitalia, RFI

Università Economia e Commercio

WWF, Italia Nostra, Legambiente, LIPU, Verdi Ambiente e Società

Coordinamento Piccoli Comuni

Assoconsumatori

2. RIPENSARE AL TERRITORIO APERTO

Regole e azioni

4a.4b Sostegno alla valorizzazione delle produzioni tipiche locali, accompagnata dalla conservazione dei paesaggi agrari (vigneti, agrumeti, pascoli e simili).

5a.5b Calibrare le strutture per la trasformazione dei prodotti agricoli alle effettive esigenze, eliminando le strozzature tra produzione, trasformazione e commercializzazione.

INTEGRARE I CENTRI MINORI

Regole e azioni

3. Rafforzamento delle filiere produttive esistenti, con particolare riguardo alla crescita di un tessuto di piccole e medie imprese. Completamento e adeguamento dell'infrastrutturazione delle aree produttive esistenti, puntando in particolare sull'incremento dell'efficienza in campo ambientale (depurazione e smaltimento dei rifiuti).

OLTRE LA PENTAPOLI

Regole e azioni

2a.2b Consolidamento e potenziamento delle aree produttive di rilevanza sovracomunale già connesse o collegabili alla rete del ferro, attraverso:

- un'adeguata offerta di aree;
 - il completamento e l'adeguamento delle opere di urbanizzazione secondo standard più avanzati di qualità funzionale, formale e ambientale;
 - la promozione dell'utilizzo del treno per la spedizione e l'approvvigionamento delle merci;
 - la promozione di iniziative di riqualificazione del Porto di Manfredonia come approdo a servizio di traffici generati internamente alla Provincia.
-

3a.3b Consolidamento e potenziamento dei poli funzionali di rilevanza sovracomunale già connessi o collegabili alla rete del ferro.

5. Definizione di ambiti di concertazione e pianificazione relativi alle aree produttive di carattere sovracomunale tenendo conto delle vocazioni produttive delle diverse aree provinciali e delle micro-agglomerazioni produttive già presenti.

6. In ogni caso, localizzazione di eventuali nuove aree produttive e poli funzionali di rilevanza sovracomunale esclusivamente in aree servite o collegabili con facilità alla rete del ferro.
-

8a.8b Sostegno alla realizzazione di un sistema integrato secondo logiche di filiera, capaci di connettere in maniera sistematica produzione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli, ottenere migliori risultati economici, e trattenere sul territorio quote significativamente maggiori del valore aggiunto prodotto dal settore agricolo locale.

APRIRE ALL'ESTERNO

C. le politiche di sostegno alle attività produttive nelle aree di relazione con il Molise (Termoli), il nord Barese (Barletta), il potentino (Melfi);

DA ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO:

Art. 1

Priorità Programmatiche

- 1) sviluppo integrato dei sistemi produttivi locali con particolare riferimento al sistema delle aree industriali del territorio di Capitanata. In questo ambito una specifica rilevanza assume il percorso di soluzione funzionale e gestionale e di potenziale sviluppo dell'ASI di Foggia;
- 2) sviluppo del sistema integrato dei trasporti e della logistica in Capitanata in considerazione dei diversi fattori strutturali esistenti:
 - fattori puntuali (Interporto di Cerignola, Porto di Manfredonia, Raccordo ferroviario di Frattarolo, Scalo Merci Incoronata e relativo raccordo ferroviario, Aeroporto "G. LISA", Magazzino approvvigionamenti RFI di Borgo Cervaro, polo industriale di Ascoli Satriano con relativi sottopasso e raccordo ferroviario);
 - fattori a rete (grande viabilità interprovinciale: S.S. 16, S.S 273 per S. Giovanni Rotondo, S.S. 89 -Tratto Vico-Vieste, Strada Regionale 1 - Candela-Poggio Imperiale, Galleria Garganica per Vieste, S.S 159 delle Saline, collegamento al polo industriale di Ascoli Satriano)

18 MAGGIO 2006

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Un rapido saluto a tutti i convenuti, vi ringrazio di essere presenti al nostro invito.

Solo per chi non e' stato chiamato in altre occasioni una brevissima illustrazione, ma davvero breve illustrazione, di qual e' il percorso che ci accingiamo a completare rispetto alla fase di ascolto esperta in funzione della formazione esecutiva del PTCP.

Questa e' la ragione di questo incontro, cioe' come Ufficio di Piano l'Amministrazione Provinciale di Foggia si sta adoperando, ormai è nella fase finale della fase preparatoria della redazione del PTCP, e, dopo aver aperto la fase partecipativa attraverso l'istituzione di forum, cui abbiamo chiamato a partecipare la comunita', intendendo per comunita' soggetti non scelti ma che potevano liberamente partecipare ai nostri incontri di ascolto, dopo questa fase abbiamo ritenuto di chiudere la fase partecipativa chiamando i soggetti portatori di interessi piu' esperti a partecipare a questi tavoli di pianificazione, che noi riteniamo siano poi quelli assolutamente necessari a far sì che i nostri consulenti di settore si formino delle idee definitive in merito ai temi che strutturano la bozza di Piano Territoriale di Coordinamento.

Abbiamo gia' provveduto ad organizzare incontri relativi ai temi piu' vari, dall'ambiente alla mobilita', ieri ne abbiamo chiuso un altro sulla mobilita' nel Gargano, alla sicurezza del territorio, all'agricoltura, quelli che sono i temi che costituiscono l'ossatura di un disegno che pensa allo sviluppo organico del territorio.

Questo e' il penultimo incontro, nel quale pensiamo di parlare delle attivita' produttive, tema vastissimo, e abbiamo chiamato proprio il Vice Presidente Parisi ad illustrarci brevemente quali sono gli intendimenti, le linee di indirizzo che l'Amministrazione intende integrare nell'ipotesi di PTCP.

Abbiamo chiamato lui proprio perche' lui negli ultimi mesi, probabilmente dall'inizio del suo mandato, si sta spendendo molto in due direzioni: la prima a cercare di sensibilizzare la comunita' istituzionale sul ruolo vero della Provincia quale ente intermedio, e l'altro su un disegno organico di quelle che devono essere le linee di sviluppo che riguardano il nostro territorio.

Lui si e' speso molto sia per connettere la progettazione strategica sia per definire ed ultimare la predisposizione dell'accordo di programma quadro, che poi e' il documento di sintesi su quelle che sono le aspettative vere del nostro territorio.

Ecco perche' abbiamo chiamato lui a definirci e a darci dei flash su quelle che sono le indicazioni che devono essere integrate nel piano.

Poi abbiamo chiamato l'ing. Stefano Ciurnelli, che e' il consulente per la mobilita' del Piano stesso, perche' in uno degli incontri precedenti proprio il Presidente dell'Assindustria, Biscotti, aveva sollecitato il gruppo di lavoro ad affrontare il tema delle attivita' produttive guardando molto dall'angolazione della mobilita' delle merci.

Ecco perche' all'incontro di oggi abbiamo chiamato anche l'ing. Stefano Ciurnelli, che ci dara' anche una prospettiva molto rapida su quelli che sono i poli funzionali su cui si dovrebbe appoggiare la rete, la struttura, la trama su cui far viaggiare le merci.

Questa e' la ragione dell'incontro, che e' organizzato in questa sala plenaria ma in realta' ha proprio la funzione di riunire intorno ad un tavolo soggetti conoscitori della disciplina di cui si discute, quindi un numero ristretto.

Vi dico solo che di questo incontro, proprio per le ragioni che ho appena espresso, viene redatto un verbale trascritto letteralmente da un'operatrice che sta in regia, quindi quando sarete chiamati eventualmente ad intervenire vi preghiamo di dichiarare le vostre generalita'.

Questo anche per dire che di questa seduta verra' redatto un verbale, che poi sara' assolutamente integrato nelle fasi di predisposizione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Questa e' la premessa, credo di aver detto tutto quello che interessava in via generale, per cui passerei la parola al Presidente Parisi. Grazie.

DOTTOR PARISI - VICE PRESIDENTE AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE DI FOGGIA:

Penso che ci conosciamo un po' tutti bene, ci conosciamo bene perche' ormai abbiamo svariatissime possibilita', e abbiamo avuto svariatissime possibilita' di incontrarci, di sentirci e di confrontarci, in una situazione francamente molto opinabile, in questa fase storica proprio della nostra vita politica, sia provinciale che regionale.

Sono sicuro, sono convinto, che ci ritroviamo in una fase a collo di bottiglia, in cui azioni che genericamente hanno necessita' di essere oltre che manifestate, studiate, opportunamente digerite dal territorio, quindi anche dalla capacita' di progetto, si ritrovano in una congiuntura, in una simultaneita' che, per la verita', da un punto di vista ci affascina, da altri punti di vista ci preoccupa.

Con molti di voi ci siamo visti durante un dibattito, per me molto positivo, relativo alla bozza di accordo di programma quadro.

Vi e' un dibattito che straordinariamente permea tutto il territorio su come fare in questa grande provincia sviluppo, e mi rendo conto, ma su questa questione i Sindaci saranno grandi accompagnatori di questo pensiero, che tematizzare la questione sviluppo, quindi le reti industriali, significa rimettere in movimento la nostra conoscenza di politica territoriale, significa verificare esattamente se tutto quello che e' stato fatto in un ultimo decennio ha avuto senso oppure e' soltanto motivo da studio, da mettere nelle nostre belle librerie e dire "in quegli anni abbiamo lavorato su questo tema". Perche' dico questo?

Perche', a fronte di una naturale predisposizione del PTCP che arriva al contatto con il territorio vi e' una sorta di sovrapposizione, oppure di contemporaneita', su un altro livello di pianificazione, che ci dice che sostanzialmente ci impegna in tempi molto brevi.

Attualmente noi stiamo misurandoci, o saremo costretti a misurarci, qualcuno lo e' gia', su cosa ne pensiamo della bozza del documento strategico regionale, che, come voi sapete, e' stato diviso in sette sezioni tematiche.

E' un piano, a parer mio, abbastanza prudente, e forse anche timido, che non ancora definisce quali sono i destini dei territori, posto che in questa regione vi sono delle differenziazioni, per ruoli, per geografie, per storia, che hanno necessita' di avere una configurazione messa per iscritto, e anche ingegnerizzata.

Quando parliamo della nostra provincia, e da questo punto di vista vi risparmio le considerazioni piu' complesse, parliamo di una provincia che ha ben tre sistemi di connessione con altrettante province e altrettante regioni.

E' una connettiva, naturalmente, storicamente connettiva, che pero' ha perso le sue connessioni naturali, le sue connessioni infrastrutturali nei secoli.

Mi consento di parlare di secolarita' perche' quando penso ai Monti Dauni, che erano il passaggio connettivo importante, proprio strutturato, della connessione tirrenico-adriatica e oggi non connettono granché, perche' le reti non sono piu' quelle reti, e' una questione che va modulata con esattezza.

D'altro canto, noi oggi ci rivediamo con una connessione nord-sud, l'unica che visibilmente possiamo interpretare, ed e' la connessione della Statale 16, del sistema autostradale, che e' una connessione, per dirla tutta, che a nord e' di buona qualita', a sud, a questo punto possiamo parlare sino a Cerignola, e' di interessante qualita' infrastrutturale, nella zona fondamentale, che tocca Cerignola, San Severo, Termoli, e' una bruttissima strada, vecchia strada statale, piena di buche, che e' stata per esempio messa a punto ultimamente perche' passava il giro d'Italia.

Ci ritroviamo, quindi, in una situazione che e' genericamente di emergenza, e per noi, che siamo formiche di territorio, legata ad un piano strategico che ha veramente necessita' di essere fatto, con alcune novita'.

L'ing. Ciurnelli mi dava un sostantivo che mi piace, si parla di Esapoli, quindi abbiamo gia' cambiato in 15 anni, stiamo leggendo una realta' che e' in profonda modificazione.

Si parla di esapoli perche' vi e' un centro cittadino, una comunita' che sta crescendo in un modo

che non rispetta i cosiddetti tempi naturali per colpa di un grande Santo, ma possiamo già pensare che si creino delle emergenze straordinarie nella zona del Gargano.

La città di Vieste, che è una piccola cittadina da 13.000 abitanti stabilizzati, è una città che diventa di 40.000 abitanti di rango in un periodo particolare dell'anno, e in un periodo nemmeno troppo limitato.

Quindi, siamo tenutari di un territorio che è molto criticato dal punto di vista economico, è il territorio della connessione ma è il territorio che è diventato il territorio della chiusura delle cosiddette culture imprenditoriali ed industriali interne, non di collegamento, e un territorio che però si sta configurando con una dinamicità che qualche volta fa persino piacere, stupisce.

È una dinamicità che viene letta da noi e dall'esterno, ma, vi posso esprimere il mio pensiero, non è letta adeguatamente.

Per questo annetto grande importanza alla stratificazione urgente di alcuni tematismi del PTCP.

Con il PTCP noi usciamo da una sorta di limbo culturale, usciamo dagli ambiti dei consulenti, delle ricerche scritte, e riusciamo finalmente ad identificare qualcosa che per noi è profondamente importante: abbiamo capito che non possiamo dividere questa provincia in territori di forza e in territori della debolezza.

Non possiamo assolutamente condividere la politica dei due tempi (anni fa era una politica interessante), teorizzando il fatto che le aree forti tirano le aree deboli, in realtà ci siamo accorti che tutto è relativo e che le cosiddette aree forti sono molto deboli rispetto ad altre aree normali, e quindi territorio forte sulla carta debole nei fatti, per quanto riguarda il prodotto, non trascina i territori fortemente deboli.

Io vorrei concettualizzare, e spero che il PTCP lo faccia proprio con tutte le sue possibilità operative, che la Provincia di Capitanata spara dei colpi importanti se li spara all'unisono, nei Monti Danni, nel Gargano, nel Tavoliere, e nelle due tipologie di Tavoliere, dando un ruolo riconoscibile alla città capoluogo, che ha vissuto una sua lunghissima vita di isolamento.

L'ha vissuta quando non era necessario fare il Comune capoluogo, c'era lo Stato che pagava tutto a tutti, dava tutto a tutti, l'ha vissuta nella fase di cambiamento della Nazione, con un sistema amministrativo che era autoreferenziale, non riconosceva nemmeno i suoi punti di forza, quindi è un'occasione straordinaria che la città capoluogo abbia finalmente il concetto di allargarsi ed implicitamente di essere riconosciuta, cioè di essere identificata come il polo sostanziale, devo dire anche geograficamente baricentrico, che può fare veramente la differenza del sistema Capitanata.

Le novità che non riusciamo a leggere (me le sono scritte perché qualche volta stupiscono anche chi le scrive): ebbene, in questo territorio vi sono allocazioni industriali che sono di alta qualità.

Posso pensare ad Iveco Power Train, che non è una sciocchezza, posso pensare ad Alenia, che vive, con il sistema bipartito Foggia-Grottaglie, un progetto di livello internazionale, posso pensare al polo più importante del Meridione, uno dei più grandi nazionali, la Barilla, che c'è, non possiamo assolutamente dimenticare che qui vi è l'unica industria pubblica, che è quella dell'Istituto Poligrafico dello Stato, la Cartiera, che ha una potenza ormai non più materializzata, rischia di diventare archeologia industriale, ha una potenza infrastrutturata, in quel grande recinto di 30 ettari, che non ha eguali in tutta Italia.

Ma non possiamo nemmeno dimenticare che in questo blocco geografico vi è il polo meridionale estrattivo più importante, leggo con grande piacere, le cave di Apricena, e non possiamo dimenticare che qui esiste, non da implementare ma da riconoscere, e, come direbbe qualcuno, da creare i cosiddetti ultimi migli, il sistema turistico di riferimento del sistema Puglia, un sistema che noi criticiamo giornalmente perché privo dei cosiddetti fondamentali ma che sostanzialmente è un punto di grande forza e andrebbe trattato come tale.

La domanda che vi pongo, per chiudere il mio intervento è che cosa si sta facendo.

Stiamo creando la rete delle idee della politica?

Riusciamo, in un coacervo piuttosto complesso, a fare di questa Provincia, a rifare di questa

Provincia la Provincia delle cosiddette connessioni, e quindi la Provincia equipotenziale, che guarda al sistema di collegamento marino come sistema che deve starci, altrimenti, mi pongo la questione, il ruolo della città di Manfredonia dov'è se non quello?

È un ruolo che sto stringendo fortemente ma è un ruolo che è importante, posto che in quella zona, in quel territorio, per vicende storiche ed industriali che voi conoscete più di me, vi è il terzo esperimento di prova industriale.

Il contratto d'area di Manfredonia ha solo due tipologie simili in Italia, è una prova di industrializzazione molto complessa, che evidentemente non si scioglierà ancora in questi anni, che non esprime ancora la sua forza, ma è un grande polo che deve essere assolutamente messo in quella che continuiamo a chiamare rete.

La chiameremo in un altro modo perché è un nome che non porta più fortuna, le nostre reti non riesco a chiudere il nodo della chiusura dell'ultimo miglio, perché ho l'impressione che la nostra forza non è forza in quanto l'ultimo miglio non è stato mai realizzato, oppure è stato realizzato troppi anni fa e quindi è riuscito ad andare anche in arrugginimento.

Le politiche di prossimità, le politiche che oggi ci apprestiamo a fare, il dottor Biscotti l'ha molto incorniciata, vi è la necessità che si creino dei punti di ragionamento unitari non dei poli unitari a clonare un sistema regionale centrato.

La Provincia da sola non conta un fico secco, e posso garantirvi, ci sto dentro da tre anni, che non è che conti ancora un fico vivo ma è una Provincia che, in un sistema regionale che ha demolito le province, in altri territori le Province hanno un ruolo di intermediazione e di sviluppo, è una Provincia che, grazie al contatto con il territorio, ed è un contatto molto alla pari, è riuscita a mettere un mattone tra i 64 mattoni di quello che chiamiamo sistema Capitanata.

Io so che molti non credono nel sistema Capitanata, molti credono nel sistema di punto Capitanata, Capitanata Nord, Capitanata Sud, Capitanata Est e Capitanata Ovest, ma in realtà, allontanandoci un po' dalla Capitanata e guardandola da Termoli, capiamo che non abbiamo grandi differenziazioni da fare, o guardando la Capitanata da Bari io posso dirvi che il documento strategico, la bozza di cui vi parlavo prima, quando parla della Capitanata dice semplicemente "c'è bisogno di implementare la connessione della Puglia del nord con gli altri territori del Mezzogiorno d'Italia". A parer mio troppo poco.

Allora, dobbiamo disegnarci noi il nostro destino, posto che quello che noi disegniamo in questa fase rischia di essere materializzato nel prossimo complemento dei POR, della nuova programmazione, ed è qui che vi è una fretta che io ho capito essere condivisa dall'Ente che conosco, dagli Enti che sono qui presenti, che riconoscono non esserci più tempi supplementari, e quindi riconoscono la necessità di portare sul tavolo tematiche di grande forza, ampiamente riconoscibili, quindi condivisibili, e soprattutto ingegnerizzabili dal punto di vista delle risorse e della pianificazione.

Una delle prove lanciate è, a parer mio, la prova principe, posto che con la prova di cui vi parlo per due minuti abbiamo anticipato il documento strategico regionale.

La Regione Puglia, in un'analisi, che francamente potrebbe essere anche un po' più complessa, riconosce negli accordi di programma quadro la possibilità di contattare i territori, e la Provincia di Foggia, ma non è un merito della Provincia di Foggia, è un merito che, con grande sincerità, io annetto al sistema che si è creato negli anni '90, il sistema della concertazione: le Confederazioni sindacali, con la storia di collegamento con il sistema produttivo lanciano, all'inizio del 2003, la cosiddetta piattaforma per lo sviluppo e la legalità, che ha una base storica nel processo di Manfredonia, e da questo si costruisce l'idea di una proposta da trattare con la Regione.

È una proposta che, alcuni Sindaci ne sono stati soggetti importanti, parte sui fondamentali della nostra Provincia, ma che, ci viene poi spiegato in un contesto di riunioni importanti, deve anche colpire delle puntualità che sono fortemente condivisibili.

Noi abbiamo capito che l'operazione di sviluppo si lega all'operazione delle infrastrutture, si lega alla situazione della protezione dell'ambiente, si lega anche ad un meccanismo socio-economico che ha forti differenziali nella Provincia di Foggia.

Allora, un punto di riferimento del ragionamento delle politiche industriali, che è connesso, però,

a tutte le altre politiche, e' nella predisposizione di quattro idee forti, che sono state sostanzialmente condivise, opportunamente arricchite e che toccano le cosiddette politiche industriali, e quindi come riuscire a collegare i poli che oggi hanno già un loro fatto, non voglio dire una loro storia, la nostra storia e' abbastanza giovane.

L'ASI di Foggia deve assolutamente, parlo dell'ASI e quindi del polo industriale di Foggia, che e' il polo storico, l'anima del sistema Capitanata, deve assolutamente avere connessioni con il sistema Manfredonia, quindi con il porto industriale, su cui, ce lo dira' poi, penso velocemente, il commissario, che oggi e' presente, ci sono finalmente notizie positive sul progetto di messa in sicurezza, notizie di Bari, in questi termini, anche per quanto riguarda i tempi, e deve connettersi al sistema meridionale, che oggi esprime la necessita' di utilizzare un abbozzo di interportualita' legata al sistema dell'agricoltura per chiudere un primo triangolo operativo.

E' qualcosa che ha necessita', pero', di avere un consenso diffuso degli enti, e ha necessita' di avere anche un processo, che non e' quello che oggi si puo' paventare, si puo' abbozzare con l'ASI, che c'e'.

L'ASI ha avuto una grande storia nella Provincia di Foggia, delle responsabilita' che non posso definire negative, ma con il commissariamento ha avuto un abbassamento della sua capacita' di produrre progetti, ha abbassato, diciamo, il gradiente operativo del sistema Capitanata.

E allora, la proposta che si fa nella bozza di programma quadro e' che l'ASI diventi un sistema condiviso a livello provinciale, ma abbiamo detto qualcosa di piu', ossia che venga praticamente fuso nel processo di governo dell'area vasta.

Sappiamo che la Regione non riesce a sciogliere questo nodo, infatti si parla di nuovo di enti economici, ma abbiamo la necessita' che per creare una politica industriale seria dobbiamo assolutamente avere un Governo unitario e serio delle politiche industriali, e quindi delle politiche infrastrutturali.

Da questo annetto l'importanza della presenza dell'ing. Ciurnelli.

Porto solo un'esperienza, per chiudere, ed e' un'esperienza che nasce nella BAT Provincia, nasce molto a sud della provincia di Foggia, ed e' quello che è stato chiamato sino a qualche mese fa il collegamento seleofantinico, quindi il collegamento dei due mari, e se vogliamo dei due porti di Molfetta e di Salerno eminentemente, che e' il grande porto del Tirreno meridionale, un'idea progetto che e' stata sposata, carissimi amici e amiche, brutalmente dalla Regione Campania, e si capisce pure perche' e' stata sposata: e' un ennesimo sbocco verso un sistema portuale fortemente emergente, che e' quello salernitano.

Questo progetto la Provincia di Foggia, con il sistema Foggia, l'ho spostato su tutto l'asse della Capitanata, riportandolo fino a Termoli, ed e' un problema che, secondo me, fara' anche la differenza del nostro modo di approcciarci anche al nostro sistema interno.

La questione dei collegamenti tra il corridoio 8 adriatico e il corridoio 1 tirrenico tocca immediatamente la questione appenninica, che non deve essere vista come un valico di passaggio o soltanto come strada da affinare, ma come connessione ambientale, naturale, turistica, antropizzata nel modo che ha, quindi da valorizzare, importante per un sistema quadriregionale: la Campania, la Basilicata, la Puglia, fino ad arrivare al Molise.

Ci appare come uno dei progetti strategici che la Regione Puglia non ancora interpreta nel migliore dei modi, quindi che non ancora identifica nelle griglie del sistema della sua bozza strategica, e che tocchera' a noi validare nel modo piu' forte.

Non penso ci sia altro, anche se ci sarebbe da discutere per tanto, voglio solo dire che un fatto abbiamo imparato: le connessioni tra le politiche industriali e le politiche sociali sono fondamentali, quindi i territori vanno validati nello stesso tempo, ma la connessione di sostanza e' la connessione tra le politiche di sviluppo e le politiche della conoscenza.

Voi conoscete piu' di me, ce lo dicono sempre, ce lo studiamo dai giornali, del gap, del divario del nostro sistema imprenditoriale, che non ha un'amicizia storica con la ricerca.

I bandi sulla ricerca, vuoi del sistema industriale, quelli della ricerca precompetitiva, vuoi eminentemente su quello agricolo, non hanno avuto grandi risposte dal mondo produttivo. Vi sono

dei limiti, che forse non vanno nemmeno addebitati alle nostre industrie, alle nostre piccole imprese, ma vanno addebitati proprio ad un modo di porsi nel sistema di crescita.

Abbiamo bisogno che in questa Provincia l'Università di Foggia venga riconosciuta e si faccia, diciamo, riconoscere, ma abbiamo bisogno che questa Provincia si doti del suo sistema di conoscenza tecnologico.

Lo sforzo che tutti stiamo facendo, in prima battuta il Comune di Foggia e la Provincia, è di portare una sedimentazione, una collocazione seria e forte, quindi anche finanziariamente motivata, del Politecnico di Bari con il suo sistema delle ingegneriae cosiddetto.

Voi sapete che alcune ingegneriae sono già presenti, parliamo del primo ordine del triennio, ma è un sistema che non ci basta, non può andare, così com'è oggi, nei seminterrati dei nostri istituti tecnici, c'è bisogno di una sede di grande qualità.

Stiamo lavorando con l'Università di Foggia, con il Politecnico di Bari, con la Regione Puglia e con il Comune di Foggia per avere a breve una risposta su questa grande necessità e all'interno del quinquennio riuscire addirittura a spostare dal baricentro del Politecnico all'annessione, alla cosiddetta gemmazione con l'Università di Foggia, delle nuove ingegneriae.

Ci appare come disegno strategico che va ad incorniciare situazioni che sono di palese difficoltà (voi sapete che in noi aleggia più l'autocritica che la critica verso l'esterno, e più l'autocritica che il progetto), che con questa pianificazione, con il pezzo fondamentale del PTCP, speriamo di trasformare in progetto di ricchezza.

Scusatemi per la lungaggine e per la disorganicità del mio intervento, è il frutto di un momento storico, che durerà ancora per un po' di tempo, che ci vede tutti tirati, e anche stirati in un certo senso.

La strumentazione che ci stiamo dando e che oggi ha la sua lunga verifica è un fatto fondamentale: no PTCP, no pianificazione misurabile con la nuova modulazione.

E' per questo che do importanza a questi passaggi.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Prima di passare la parola all'ing. Ciurnelli vi devo dare una comunicazione di servizio, se così la possiamo chiamare tra virgolette, rispetto ai tempi che si profilano davanti alla nostra azione.

Noi abbiamo avuto la possibilità di ospitare qui la prima dirigenza del settore assetto del territorio della Regione Puglia, l'architetto Cavalcoli, che è il primo collaboratore dell'Assessore Barbanente, con il quale Assessore Barbanente stiamo definendo un accordo, che poi sarà tradotto in una convenzione bilaterale Provincia-Regione, sul decentramento e la semplificazione delle procedure in materia di urbanistica e di pianificazione territoriale.

Questa convenzione impegnerà la Provincia ad adottare entro il 2007 tutte le azioni che ci consentiranno di portare a compimento l'iter di approvazione del PTCP.

Quindi la Regione ci chiede tempi strettissimi, la Regione ci chiede, altresì, di lavorare insieme alla formazione del PTCP, contemporaneamente anche alla formazione del Documento Regionale di Assetto Generale, che poi è il documento strategico di indirizzo per tutta l'area della Regione Puglia.

Pertanto, sarà un'azione bilaterale, loro assisteranno noi a formare il PTCP, noi contribuiremo, per la nostra parte, a formare il documento di assetto regionale.

Dico questo perché nella stessa convenzione si darà molto rilievo, e su questo lo stesso Assessore Barbanente si spenderà molto, alla connessione che ci deve essere tra attività pianificatoria e attività di programmazione regionale, e questo dovrà essere tradotto sostanzialmente nel seguente atteggiamento: la Regione non procederà più ad istruire, approvare, e/o finanziare, attività puntuali che non siano complementari o che non siano organiche ad un disegno di pianificazione già costruito, o in corso di costruzione.

Tradotto in parole ancora più semplici, probabilmente l'assetto dirigenziale regionale avrà difficoltà ad ammettere a finanziamento operazioni strategiche che non siano inserite nel nostro PTCP.

Ecco quanto è fondamentale che già in questa fase vengano a connettersi l'accordo di

programma quadro, i progetti strategici di cui stiamo parlando proprio in questi giorni, anche perché, in funzione della prospettiva dei POR 2007/2013, l'atteggiamento sarà proprio questo, non finanziare azioni disorganiche e non omologate da un'azione pianificatoria partecipata, condivisa e strutturata.

Ecco l'importanza di far confluire tutte le nostre idee in un disegno di pianificazione definito.

Detto questo, darei la parola all'ing. Ciurnelli, che ci propone veramente in pochi minuti quelle che lui chiama "suggerimenti" rispetto al tema sottordinato, che è quello della mobilità delle merci, a cui siamo stati chiamati a dare qualche indicazione proprio dal Presidente dell'Assindustria in uno dei recenti incontri.

Purtroppo poi mi ha chiamato e mi ha detto che oggi non poteva esserci, ma attende, anche in via indiretta, una risposta o delle indicazioni su questo argomento, come tutti noi del resto.

INGEGNER CIURNELLI:

Sarò abbastanza telegrafico, anche perché in realtà è un tema importante e strategico, ma derivato, oggi non si dovrebbe parlare essenzialmente di mobilità.

Tenendo davanti questa carta credo che forse sia più facile parlare.

Sicuramente c'è un problema di controllo e riduzione del rischio di marginalizzazione in questa Provincia, perché la competitività delle imprese si gioca sia in termini di accessibilità verso l'esterno, quindi raggiungimento dei mercati, possibilmente creazione dei presupposti perché oltre a esportare materie prime semilavorate si possano direttamente, per alcune filiere, trasportare già i prodotti finiti, cosa che oggi è abbastanza marginale -faccio riferimento soprattutto all'agroalimentare, evidentemente- e qui un ruolo importante lo gioca l'intermodalità e la logistica.

Poi, però, c'è un problema di accessibilità verso l'interno, perché c'è tutto un tessuto economico che può essere incentivato e che è molto legato al presidio delle aree più fragili e più deboli, un'economia che lavora molto a contatto con l'ambiente, con lo sfruttamento delle risorse ambientali, che ha bisogno di un'accessibilità verso l'interno, che cioè si offre al mercato turistico etc.

E lì, allora, non è solo mobilità delle merci ma delle persone, quindi non dei residenti ma legate alla competitività dell'impresa turistica.

Dal punto di vista economico ci sono anche delle opportunità derivate, che bisogna capire quanto si vuole sfruttare.

Un esempio è quello che vedete lì.

Si parla tanto di corridoi europei, corridoio 8 in particolare, che acquisterà un'importanza crescente man mano che diventerà realtà, l'espansione ai Balcani della Comunità Europea, non semplicemente per esportare linee di produzione perché il mercato del lavoro costa di meno, e, se volete, lì vedo in maniera semplicistica riportato, non so la fonte di questa carta, ma è emblematica, l'approdo del corridoio 8 in Bari.

L'Assessore parlava delle problematiche, il caso dei corridoi, soprattutto per le merci, e l'intermodalità in particolare, legate alle questioni dell'ultimo miglio: ecco, Bari è un'esemplificazione estrema di questo problema.

Quello è un porto che va bene per i passeggeri fino ad un certo punto, va bene per il crocierismo, non va assolutamente bene per l'intermodalità, bisogna fare delle grandi operazioni di delocalizzazione perché quel porto diventi un porto che funzioni.

Allora si pone un problema, che è quello di sfruttare questa situazione forse e capire fino a che punto la si vuole sfruttare.

Il problema del corridoio, dicevo, lì è stato enfatizzato, è stata messa la connessione su Bari, ma in realtà il corridoio è qualcosa di molto più flessibile.

Pensate che nel Piano Regionale d'Abruzzo la Regione sta puntando, noi siamo tra i redattori, a porre un caposaldo del corridoio 8 ad Ortona, che è l'unico porto abruzzese che ha dei fondali decenti, e allora ci si litiga questo approdo.

Chi potrà vincere questa partita, perché ci sono certamente delle opportunità derivate nel momento in cui si sa offrire una portualità e una retroportualità materiale ed immateriale importante,

fatta di interporto, fatta di connessioni, fatta di imprese che danno servizi agli spedizionieri, a chi trasporta, chi la potrà vincere questa battaglia?

Chiaramente chi è in grado di fornire una catena di servizi, che è fatta di azioni materiali, cioè di infrastrutture, ma anche di azioni immateriali, che è la più efficiente per chi deve spedire, quindi quella che ha meno costo generalizzato.

Manfredonia potrebbe avere un ruolo di questo genere, perché ha dei fondali, perché è potenzialmente connessa bene con la viabilità al collegamento Tirreno-Adriatico: la A 16, a parte il tratto terminale su Napoli, è una delle autostrade più scariche del territorio nazionale, c'è l'interporto di Cerignola e tutta la partita del contratto d'area, ma anche gli spazi attorno al porto, non il porto storico ma il porto industriale, eventualmente riorganizzato, con una viabilità che non impatta, a differenza dei porti della provincia di Bari non impatta assolutamente con l'ambito urbano, semmai va potenziata leggermente, ma potrebbe fungere tranquillamente da adduzione a questo porto.

Questa è, quindi, una partita da capire, da cogliere.

Bisogna fare un tavolo, a mio avviso, ad hoc su questa vicenda, perché naturalmente ci possono essere delle opportunità derivate importanti, ma anche delle esternalità, che vanno capite, perché comunque un porto che cresce ha bisogno di spazi, il traffico navale ha in ogni caso i suoi problemi e può confliggere, quindi vanno capite, ma è sicuramente, però, un'opportunità.

Sul versante della ferrovia, vado proprio a colpi d'ascia, credo che la Provincia di Foggia si debba impegnare a fondo perché vengano eliminate le resistenze che accampa il Comune di Termoli al completamento del raddoppio.

Forse non tutti lo sanno, ma dall'anno prossimo la Regione Puglia avrà finalmente una dorsale integralmente a doppio binario, dal punto di vista tecnologico estremamente avanzata, perché avrà dei sistemi tecnologici di controllo e di regolazione della marcia del treno che sono i più avanzati che abbiamo oggi in Italia, il problema è che la capacità della linea all'interno della regione è elevata.

A Termoli ancora c'è una diatriba su come realizzare il secondo binario, perché il Comune di Termoli si è addirittura inventato l'ipotesi di arretramento della ferrovia, per cui non un raddoppio in sede ma un raddoppio diverso, fatto in galleria.

I soldi per il raddoppio in sede ci sono, i soldi, naturalmente, per un raddoppio in galleria non ci sono.

Il mantenimento di questo collo di bottiglia pregiudica non nei termini, naturalmente, di una riduzione del 50% della capacità ma sicuramente di una riduzione importante della capacità di questa linea.

Sull'altra linea voi sapete che c'è un progetto, un tentativo di potenziamento dei collegamenti verso Napoli, quindi della dorsale alta velocità-alta capacità.

È una proposta da monitorare, ma è una proposta molto acerba perché, a parte l'eventuale soluzione del nodo di Foggia, c'è tutto l'attraversamento appenninico che va capito. Però è un progetto da monitorare.

Infine il problema stradale. Io vedo tre livelli di problematiche.

Questione autostradale: sulla A 16 abbiamo detto, sulla A 14 sapete che sono state avviate le procedure di valutazione di impatto ambientale per la terza corsia della A 14 da Rimini fino a Pedaso.

Mancano due tratti essenziali in una progettazione che voglia migliorare e velocizzare questo itinerario, i tratti che sono a nord e a sud di Pescara in sostanza, due tratti che, soprattutto per il traffico pesante, sono abbastanza problematici, e parlo della zona di Vasto, con delle pendenze cospicue, e poi della risalita dalla piana del Pescara verso Roseto, un altro punto abbastanza critico.

Lì non ci sono progetti, l'unica cosa che vi posso dire, come estensore della bozza del PRIT dell'Abruzzo, è che ci sono due ipotesi di variante che probabilmente verranno introdotte nel PRIT ma che hanno al momento zero come forza, non stanno in alcun documento di programmazione nazionale.

Scendiamo di livello: io credo che sulla rete all'interno della provincia noi dobbiamo fare un grande sforzo di selezione e messa a sistema, e vedo tre priorità.

La prima: il collegamento efficiente, ben segnalato, tra la rete primaria e interporto di Cerignola-

porto di Manfredonia nel momento in cui capiamo che ruolo deve avere questo porto.

Che poi il collegamento sia diretto o indiretto si tratta di capirlo, ma certamente il collegamento deve essere efficiente, e non solo per gli autotrasportatori locali se ci si vuole proporre come porto terminale di un corridoio europeo.

Va curata la segnaletica, perchè oggi quando si arriva da sud alla tangenziale di Foggia ci si può perdere, ci sono segnali contraddittori, stupidaggini ma cose che fanno perdere tempo.

Questo è il primo canale, la prima questione.

Poi ci sono dei canali territoriali che vanno curati, e partiamo dalla montagna, la vicenda della Pede-appenninica.

Lì va fatto un progetto territoriale innanzitutto: la Pede-Appenninica non deve essere un'alternativa all'autostrada ma certamente deve essere un sostegno importante allo sviluppo di tutti i Comuni dell'Appennino.

Ne abbiamo parlato per quanto riguarda il discorso eventualmente turistico e dei residenti, oggi vediamo il discorso delle merci.

Lo sforzo che ci aspetta, io divento a questo punto un recettore di istanze, deve essere quello di fare un ragionamento condiviso e sinergico tra i Comuni.

Non è possibile inventarsi, su 40 Comuni, una minuscola area industriale per ciascuno, vanno innescati meccanismi per cui si cerca di polarizzare, condividendo i benefici di queste situazioni. Perchè?

Perché bisogna incentivare la logistica, bisogna incentivare filiere produttive, non possiamo andare in ordine sparso.

E allora forse 10/12 aree, non so, tiro numeri a lotto, invece di 40 in cui concentrare produzione, investendo negli altri Comuni in termini di accessibilità a queste aree.

L'asse di spina di questo sistema deve essere indubabilmente la Pede-Appenninica, che appunto deve avere un ruolo di questo tipo, di asse ordinatore.

Incoronata, Foggia, sistema del capoluogo, io lo vedo molto collegato al problema dell'interporto e della logistica distributiva, bisogna fare uno sforzo.

La massa critica di un interporto per funzionare è importante, un interporto vince nel momento in cui non offre due treni la settimana, vince nel momento in cui offre, per 3/4 destinazioni, 10/15 treni la settimana, altrimenti non può stare sul mercato.

La stessa cosa vale per un porto, ma anche per un aeroporto.

L'aeroporto ha una massa critica se vuole diventare un aeroporto di livello nazionale. È inutile avere un collegamento, uno slot settimanale bandiera, la cosa diventa interessante nel momento in cui si fa massa critica, si accetta, tra virgolette, il bene comune e si converge verso un impianto sul quale si puntano tutte le energie.

Ultima questione riguarda il reticolo viario che deve mettere a sistema le attività economiche legate allo sfruttamento del territorio e del patrimonio, e ci qui ci sono dentro naturalmente il Gargano e c'è dentro il Sub-Appennino a piene mani.

Si tratta di creare una rete efficiente di collegamenti che punti a selezionare un certo numero di collegamenti, assegnando loro priorità, in maniera tale da mettere in rete questi sistemi.

Allora, i collegamenti verso l'area nord del Gargano, ma simultaneamente garantendo il collegamento della costa con il Parco, fondamentale, sul Sub-Appennino un sistema che si agganci a pettine sulla Pede-Appenninica, per consentire non solo il radicamento della popolazione, l'arrivo alle aree produttive da parte dei lavoratori, ma soprattutto la possibilità di promuovere l'uso del territorio.

E questa è una rete più minuta, la cui competenza è integralmente della Provincia, che ha sulle spalle, mi sembra, 4000 chilometri di strade.

Bisogna inevitabilmente fare un programma di priorità, altrimenti si spara alla cieca.

Ci si deve sedere ed immaginare una sorta di piano Marshall su una viabilità che, consentitemi, ha dei problemi, perché non di rado ci si perde.

Ieri abbiamo presentato i dati sulla sicurezza stradale: il 25% degli incidenti avviene senza urto, cioè per svio, per cui qualche problema ci deve pur essere.

Queste sono le questioni che io volevo portare alla vostra attenzione.

Finisco con una suggestione che riguarda il ragionamento delle azioni immateriali.

Io credo si debba parlare molto di logistica e di organizzazione delle imprese, non solo logistica distributiva, in questa provincia.

Non e' possibile che l'intermodalita' ad oggi riguardi solo le cave di Apricena e di passaggio i motori che vanno alla FIAT a Melfi, l'intermodalita' tosta deve riguardare, io mi auguro, per esempio un agroalimentare che sappia non piu' spedire la materia prima ma mettere sul mercato, senza tanti passaggi, dei prodotti che non hanno uguali in Europa.

Questa e' una sfida, ma bisogna farla.

Io mi sono scandalizzato una volta, a Catania, dove mi sono trovato a mangiare marmellate che avevano il contenitore fatto a 10 chilometri dalla mia citta', Torgiano, vicino a Perugia, e il contenuto lavorato a Verona, confettura di arance: io mi chiedo la ricchezza che viene investita nel trasporto se potesse rimanere dove si produce cosa consentirebbe!

Parlo solo di quella ricchezza, oltre a tutti i benefici in termini di sicurezza per i padroncini, che oggi vengono presi per il collo con dei prezzi di trasporto che sono francamente da terzo mondo, con tutti i problemi derivati.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie all'ing. Ciurnelli.

Adesso passerei veramente a dare la parola a voi, che siete i protagonisti di questo incontro.

Mi ha chiesto per primo la parola il Sindaco di Biccari.

GIOVANNI PICARO - SINDACO DI BICCARI:

Io inizierei con il dire che ancora una volta o sono io che non so interpretare o in effetti un territorio di questa Provincia non viene, o viene tenuto poco in considerazione, cioe' il Sub-Appennino.

Ancora una volta stamattina, sia guardando il video sia ascoltando, mi e' sembrato, correggetemi se sbaglio, di sentire poche volte, o di vedere su quelle cartine, attivita' produttive, che e' il tema di oggi, per quanto riguarda quest'area, che accoglie la meta' dei Comuni della Provincia di Foggia.

E allora io gradirei capire e sapere a noi, a questi 30 Comuni che siamo localizzati in quella zona, a breve, domani, come programmazione cosa la Provincia oggi intende riservare a queste popolazioni?

Delle varie attivita' produttive esistenti nessuna e' localizzata nel Sub-Appennino, nell'elenco che ha fatto il Presidente nessuna e' localizzata nel Sub-Appennino, ne' tanto meno si programma un'eventuale localizzazione, perche' di Cartiera, Alenia, e chi piu' ne ha piu' ne metta, da quelle parti non c'e traccia.

Spesso e volentieri sento dire "turismo", cioe' noi dovremmo inventarci l'arte del turismo in una zona dove turismo si dovrebbe fare realmente uno o due mesi l'anno, e dove il turista che dovrebbe venire prima di venire deve raccomandarsi a qualche santo protettore per arrivarci.

Mi sembra un'ipotesi di sviluppo e di attivita' produttive poco confacente alla dignita' delle persone.

Quando parliamo di attivita' produttive la fotografia dell'esistente vede un contratto d'area di Manfredonia, un altro polo Ascoli-Candela, che e' una realta', e vede un vuoto proprio nella nostra zona.

E allora, in questo discorso di programmazione delle attivita' produttive, ma piu' in generale dello sviluppo, io credo che per questo territorio, che io rappresento e che vivo, si dovrebbe programmare lo sfruttamento delle nostre risorse naturali, che sono il vento, il sole, il bosco e, perche' no, anche l'acqua, se e' vero com'e' vero che molti centri sono autonomi per quanto riguarda l'approvvigionamento.

Voglio dire, allora, che per quella zona dovremmo un po' programmare in tutti e tre i settori dello sviluppo, agricoltura, piccola industria e terziario, dovremmo programmare veramente quello che potrebbe essere, anche in concomitanza con quella che e' l'idea del nostro Presidente Regionale, ossia che lo sviluppo deve partire dal basso.

E quindi nella nostra Provincia invece di partire dai grossi agglomerati iniziamo a partire dalle

zone dove non vengono garantiti neanche i diritti essenziali alla persona, caro Presidente.

Da noi ancora l'altro ieri in alcuni centri e' stata istituita la guardia medica!

Da noi, anche da un punto di vista prettamente economico, io ci perdo, economicamente parlando, rispetto al foggiano, che ha l'ospedale, che ha l'Universita', che ha le superiori, che ha una rete di trasporto urbano, che i rifiuti li porta a dieci chilometri da Foggia mentre io ne devo fare 50 all'andata e 50 al ritorno.

E io sto piu' vicino a Foggia, immaginate quello di Carlintino! Questa e' la realta'.

E allora io, miseramente mi attengo anche ai tempi, andrei ad inserire in questo discorso di sviluppo per il Sub-Appennino, fermo restando che quello che e' stato illustrato e' valido per una parte della Provincia, per l'altra parte, a volte non sempre tenuta in debita considerazione, per quanto riguarda l'agricoltura andrei a fare un discorso di agricoltura innovativa, basandoci proprio sul discorso di biomasse, su un discorso di distretto rurale, per andare a sfruttare quello che diceva lei, il discorso delle arance, per evitare che i nostri prodotti agricoli vengano trasformati a chissa' quanti chilometri di distanza.

Per l'industria coprire quel vuoto che c'e' da Ascoli-Candela a Manfredonia, andando a prevedere, in sintonia con quello che lei diceva poco fa, dei piccoli centri industriali territoriali, perche' il pre-Appennino non e' l'Appennino, anche politicamente.

Una cinquantina di anni fa un nostro politico provinciale insedio' nel mio comune un'industria che ha dato lavoro, e sta continuando a darlo, in partenza a 200 unita', oggi, con la privatizzazione, a 80 unita', a dimostrazione che l'industria puo' sorgere non solo a Foggia o in qualche altro agglomerato ma puo' sorgere anche alle porte, e va a dare occupazione a quelle popolazioni che stanno scomparendo, se vogliamo affrontare i problemi veri.

Se poi ci vogliamo prendere in giro e vogliamo in ogni occasione parlare di Cerignola, parlare di Foggia, parlare di Manfredonia, dottor Biscotti, e' inutile che mi fa disdire i miei impegni, io non vengo per niente e non ne parliamo piu', e mi rassegno a vedere il mio Comune, che 30 anni fa arrivava a 4000/5000 abitanti, oggi al di sotto dei 3.000, perche' i nostri figli, io oggi se vado a casa e vado a raccontare quello che ho sentito qui, i miei figli mi ridono in faccia, anche perche' in quel territorio non tutti i Comuni hanno l'area industriale.

Della comunita' settentrionale, 13 Comuni, ce ne sono 1 o 2, e quindi e' facilitato il discorso, anche logistico.

Termino con il discorso del terziario: e' evidente che dobbiamo eventualmente sederci ed iniziare a dire che bisogna andare a potenziare i servizi di vario tipo, servizi alle imprese ma soprattutto anche alla persona, per quello che gia' implicitamente ho detto.

Caro ingegnere, lei deve sapere, io ieri mattina purtroppo me ne andai, che quando si parla di sicurezza stradale non e' solo il discorso dello stato della strada.

Lei parlava che lungo la circumvallazione di Foggia ci sono segnali contrastanti, contraddittori, ma da noi non ce ne sono per niente! La segnaletica stradale e' un miraggio, è un miraggio, dove le persone muoiono.

L'assistenza, il soccorso, e' un altro miraggio!

Io ho perso un figlio, neanche un anno e mezzo fa, dopo che e' stato due ore per essere trasportato in ospedale, due ore in mezzo alla strada! Questo e' il dato reale.

Allora, se vogliamo fare una programmazione seria ricordiamoci che c'e' una provincia intera, non mezza provincia, o un terzo di provincia, perche' la Pede-Appenninica l'abbiamo segnalata.

Ma per la Pede-Appenninica oltre a questa dorsale, che e' chiaramente una dorsale importantissima, dobbiamo curare tutto il discorso di penetrazione nel territorio, perche' se tu mi fai la Pede-Appenninica e gruppi di Comuni, non un solo Comune, su quella Pede-Appenninica per accedere devono fare molti chilometri, non la prendono.

E allora bisogna rivedere, come lei giustamente ha detto, la progettualita' di questa Pede-Appenninica, curando diversi sbocchi e diversi accessi nelle zone interne.

Questo e' quello che io, modestamente, propongo, andando poi ad invitarvi a ridurre la parte un po' rivoluzionaria del discorso, ma in maniera un po' piu' costruttiva, quello di dire "sentite, noi che

stiamo li' ci appelliamo alla clemenza della corte", fateci vivere, e cercate di dare uno spiraglio non a noi, che ormai rappresentiamo la parte che si avvia all'anzianita', ma ai nostri figli, che sistematicamente ci lasciano, perche' non vi sono prospettive occupazionali, che e' il vero dramma di quelle popolazioni.

Siamo arrivati a Comuni, vedi Volturara Appula, vedi Roseto, la lista e' lunga, che stanno solo sulla carta presenti, ma se continua questo trend tra qualche anno, non dico neanche decennio, tra qualche anno li' diventa festa nazionale quando nasce un bambino, faranno festa nazionale quando nasce un bambino perche' e' giovane, gente per fare attivita' produttiva non ce ne sara' piu'. Vi ringrazio.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Grazie al Sindaco di Biccari, verso il quale tutti noi nutriamo una grandissima simpatia per il personaggio e per le cose che ci viene a dire, però il suo interlocutore non e' Biscotti, non e' Biscotti che la convoca.

Deve ammettere che la Provincia, attraverso noi, attraverso la struttura dell'Ufficio di Piano, si impegna molto, anche attraverso questi eventi, ad incontrare pareri che servono a costruire il progetto di Piano, quindi ci dovrebbe dare atto del fatto che, di fronte a idee capisaldo, ammettiamo poi, attraverso questi incontri, che ci possono essere non solo delle idee complementari ma anche contraddittorie, come quelle che spesso ci viene ad esprimere lei.

Deve, pero', anche riconoscere che l'Amministrazione Provinciale, e qui magari rubo il ruolo del Presidente Parisi, in questi ultimi periodi si sta impegnando molto a valorizzare le aspettative dell'area dell'Appennino, cosi' come si vuole chiamare, non Sub-Appennino, sia attraverso l'ammissione di progetti strategici dedicati sia attraverso l'ammissione di vostre istanze che provengono esclusivamente dal vostro territorio.

GAETANO FALCONE - COMMISSARIO AUTORITA' PORTUALE DI MANFREDONIA:

Mi chiamo Gaetano Falcone, per chi non mi conosce, e sono Commissario dell'Autorita' Portuale di Manfredonia.

Ringrazio il Presidente, che ha sentito di invitarmi per la prima volta a questa riunione, e sottolineo "la prima volta", perche' io, non per una questione di polemica, non riesco ancora a capire, dall'intervento del dr. Biscotti e del Presidente Parisi, che funzione ha il porto di Manfredonia in questo Piano, non l'ho capito per la verita'.

Mi riallaccio, pero', Presidente, a due aspetti fondamentali.

Noi parliamo del porto di Manfredonia, e ho apprezzato tantissimo l'ing. Ciurnelli, il quale ha rispecchiato la mia relazione, che ho depositato al Ministero dei Trasporti, laddove appunto Manfredonia e' uno dei porti strategici dell'Adriatico, oserei dire forse l'unico, che sta fuori da una cinta urbana, che e' ben collegato con una rete stradale, con una rete ferroviaria anche, e quindi con un'intermodalita' da poter mettere su con una filiera agro-alimentare con l'interporto di Cerignola, e cosi' di seguito.

Ha anche una retroportualita' abbastanza notevole, che sono suoli appartenenti all'ASI, ma e' un discorso a parte, che e' fuori da questo incontro, e comunque ci sono tutte quelle prerogative perche' il porto di Manfredonia possa essere il porto della Capitanata, cioe' di vero sviluppo della Provincia di Foggia.

Presidente, la Regione Puglia non ha dato una lira all'Autorita' portuale di Manfredonia, ne' tanto meno ha stanziato alcunché per il porto di Manfredonia, vi e' solo una delibera della Giunta Regionale, se ricordo bene, del novembre, o dicembre, dello scorso anno, laddove ha intenzione, buoni propositi affinche' possa entrare nel Piano Regionale dei Trasporti, punto, si ferma li'!

Ma, al di la' dei soldi, qui dobbiamo stabilire un aspetto fondamentale, ed e' quello che diceva proprio l'ingegnere: nel momento in cui parliamo del porto di Manfredonia in questo Piano della Provincia di Foggia e poi vedo che la Provincia di Foggia va a sottoscrivere un accordo, che

si chiama seleofantino, che e' quello di cerniera tra il Tirreno e l'Adriatico, con il porto di Molfetta, allora, viene spontaneo chiedersi, che funzione deve avere il porto di Manfredonia per la Provincia di Foggia? Di cosa stiamo parlando, oggi, del porto di Manfredonia?

Dobbiamo parlare di porto di Manfredonia per creare uno sviluppo o dobbiamo parlare del porto di Manfredonia solo per una questione di etichetta e basta?

Anche in separata sede noi ci possiamo incontrare, verificare, discutere, ma oggi come oggi io non so qual e' la mia funzione in questa sede, se e' solo quella di esternare un parere squisitamente tecnico su quello che ho sentito, perche' a me non e' arrivato alcun programma, non e' arrivato nulla, e quindi non sono nelle condizioni di poter esprimere un parere.

Io sono solo nelle condizioni di manifestare che la Provincia di Foggia con l'accordo seleofantino ha danneggiato Manfredonia, e questo mi dispiace dirlo, l'ha danneggiata, perche', dal momento che Salerno, e lo sappiamo, per gli addetti ai lavori, e' un porto oramai saturo per quanto riguarda il parcheggio per le autovetture FIAT, laddove si poteva instaurare ed intraprendere un certo discorso Molfetta, grazie a questo accordo seleofantino, ha tolto altro lavoro a Manfredonia.

Quindi il discorso dei Balcani, il discorso del corridoio 8, che diceva l'ingegnere, e' un discorso abbastanza elastico, laddove, pero', deve venire una politica locale di base della Provincia con i Comuni, laddove devono fare un programma ben stabilito, altrimenti si che diventa difficile portare avanti un programma serio di sviluppo, perche' i soldi li abbiamo con la legge finanziaria, i 30 milioni di Euro per ristrutturare il porto, ma fermiamoci un attimo.

Noi dobbiamo ristrutturare il porto a condizione che ci sia una politica di pianificazione dei trasporti che veda il porto di Manfredonia come uno strumento per la logistica e per l'intermodalita' di tutta la Provincia di Foggia e per le regioni limitrofe.

Questa io ritengo sia la mia conclusione, che pongo alla vostra attenzione, cosi' come l'ho posta gia' in un'altra sede.

Pero', Presidente, l'Autorita' portuale, mi dispiace ma lo devo dire, e' un ente pubblico, non e' un'associazione, e' un ente pubblico che ha un compito ben preciso, quello della programmazione, quindi, al di la' che oggi si chiama Falcone o qualche altro, io vi invito e vi esorto a che l'Autorita' Portuale sia presente in queste accordi di natura istituzionale, laddove possa, insieme all'Autorita' Portuale e ai rispettivi Comuni di appartenenza, vedere come sviluppare questo Piano, altrimenti diventa un discorso monco, e' come parlare della Provincia di Foggia ed escludere il Comune di Manfredonia. E' assurdo!

E la medesima cosa riguarda questa Autorita' portuale, se ci crediamo, se poi non ci crediamo il discorso cambia.

Il Comune di Manfredonia, con il Comune di Monte Sant'Angelo, e' abbastanza attento a questa situazione, oggi, invece, ho purtroppo registrato da parte della Provincia questo accordo seleofantino, che ha visto il porto di Molfetta essere protagonista e non Manfredonia.

Io mi fermo qui, Presidente, ancora una volta mi sto lamentando, ma la prossima volta non verro' se non saro' nella capacita' di poter esprimere un parere tecnico e non venire qui a fare solamente enunciazioni di principio e nient'altro.

Questa e' una lamentela che ho gia' fatto in altre occasioni e che faccio ancora una volta. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Presidente, mi deve dare solo un secondo per fare io un piccolo mea culpa.

In un altro paio di occasioni, credo, avevamo necessita' di avere tra gli interlocutori l'Autorita' portuale, e devo ammettere francamente di avere avuto delle difficolta' a rintracciare un indirizzo.

Ho perso credo un'intera mattinata a mettermi in contatto con la Capitaneria di Porto, non so se c'erano degli operatori distratti quella mattina ma non hanno saputo darmi indicazioni.

Allora l'altra volta abbiamo indirizzato l'invito a lei presso la Capitaneria di Porto, e probabilmente, e' un mea culpa che sto facendo,.....

INTERVENTO FUORI MICROFONO.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Io ho fatto davvero fatica, ma il mio intervento era proprio per dichiarare una...

In Capitaneria mi hanno detto "non so, non glielo so passare, non so come fare", vi garantisco.....

INTERVENTO FUORI MICROFONO.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Era giusto, perché noi siamo responsabili della gestione di queste attività, che il Presidente sapesse che se c'è stata una mancanza l'abbiamo commessa noi, che non abbiamo saputo trovare...

Detto questo, per quanto riguarda il voler commentare scelte di tipo tecnico, è ragionevole che ci sia questa preoccupazione, ma è anche giusto che noi diciamo che siamo nella fase in cui le scelte tecniche le stiamo facendo.

La riunione è convocata per riunire intorno ad un tavolo ristretto soggetti qualificati che sappiano dare su certe tematiche dei pareri esperti.

Ecco la ragione di questo incontro, ecco la ragione per cui c'è il nostro consulente per il P.T.C.P., tema mobilità, che sta qui a sentire quali sono le grandi linee, i pensieri più qualificati che si possono esprimere in merito al tema.

Cio' non toglie, anzi questo ho omesso di dirlo, che il nostro consulente e il gruppo di lavoro stesso non mancherà di riunire, in incontri ancora più ristretti, soggetti con i quali noi pensiamo debba essere affrontato più in profondità un argomento specifico, e di sicuro uno di questi è il porto di Manfredonia, che noi non abbiamo mai omesso di considerare come un caposaldo dello sviluppo del territorio provinciale.

Per quanto riguarda, e credo di rubare di sicuro la parola al Presidente, il patto sele-ofantino, lo dico io perché magari lui non lo dice, in realtà questo patto non è stato affatto sottoscritto ancora, e il Presidente Parisi in prima persona si è battuto a che, se mai questo accordo dovesse essere sottoscritto, questo accordo, che in prima battuta prevedeva un asse privilegiato Bari-Salerno, venga sottoscritto dalla Provincia di Foggia solo se il baricentro si sposta verso Manfredonia.

Spostare a nord il baricentro di questo patto è stata una delle ragioni per le quali ancora non si è firmato nulla, ancora non si è definito nulla, ed è la posizione precisa assunta dalla Provincia di Foggia attraverso dichiarazioni più che esplicite del Presidente Parisi.

Questo lo dovevo per dovere di cronaca, ma sono davvero contento che oggi ci sia la presenza dell'Autorità Portuale perché è uno dei soggetti con cui noi dovremo avere di sicuro degli incontri bilaterali, ing. Ciurnelli, perché il tema del porto di Manfredonia, in tutti gli incontri che abbiamo organizzato fino ad ora, è sempre ritornato come parte sicuramente strutturante dello sviluppo del territorio provinciale.

Questo lo dovevo veramente, perché ci sono state delle mancanze.

ENRICO BARBONE - COMUNE DI MANFREDONIA:

Buon giorno a tutti, sono Enrico Barbone, Comune di Manfredonia e Confindustria Foggia.

Innanzitutto ringrazio il Presidente Parisi dell'invito e dell'opportunità che comunque ci dà di discutere di queste problematiche, che sono veramente importanti.

È chiaro che il mio sarà un intervento telegrafico, non più di qualche minuto, anche perché poi altri impegni ci portano in altri luoghi.

Una prima richiesta di informazione, proprio dal punto di vista logistico dei lavori interni, la prima domanda che mi viene spontanea, flash: presumo che voi abbiate fatto una bozza di Piano? Già esiste una prima situazione di lavoro?

È chiaro che, giustamente raccolgo anche la riflessione che faceva l'avv. Falcone, noi siamo qui in questo momento per dare qualche flash, non è che possiamo codificare in questo momento o esprimere in maniera compiuta quello che è, per esempio, per quanto attiene Confindustria e per quanto attiene il Comune di Manfredonia, il pensiero nostro su quello che ..., è chiaro che saranno dei flash, delle riflessioni e delle sottolineature su quello che abbiamo visto e abbiamo sentito.

È chiaro che sulla stragrande maggioranza delle cose che ho sentito io sono perfettamente

d'accordo, anche perché sono frutto sicuramente, come dicevamo prima, di una concertazione, di una serie di incontri che già un po' nel passato sono stati comunque tenuti tra parti sociali e Amministrazione Provinciale nel discorso appunto di quello che si diceva prima, del principio della concertazione, che già ci ha visti in un lavoro continuativo tra parti sociali ed enti pubblici, però qualche piccola riflessione ovviamente va fatta.

Prima di parlare dei macrosistemi amo molto parlare sul concreto, e io quando parlo come Confindustria sul concreto significa che parlo per bocca e per voce degli industriali.

In una delle ultime riunioni che io ho fatto con i miei associati, sia di Manfredonia che di Foggia, che di altre zone, venivano poste alcune grosse tematiche sulle quali poi andare a fare una serie di riflessioni.

Sicuramente la prima che veniva messa in evidenza, proprio sulle difficoltà congiunturali oggi che il singolo imprenditore deve andare ad affrontare, ovviamente si poneva il problema della logistica, un problema che ormai sta diventando altamente pesante da ogni punto di vista, perché un territorio per essere competitivo se logistica e comunicazioni non sono all'altezza della situazione ovviamente vanno a creare dei gap, delle diseconomie che alla fine purtroppo incidono altamente sul sistema imprenditoriale.

Qualche giorno fa eravamo tutti quanti, credo, alla Camera di Commercio di Foggia, dove è stato presentato lo studio sull'andamento dei vari settori industriali qui a Foggia, e chi era presente in quella sede, o chi ha avuto modo di leggere quello studio, ha sicuramente avuto delle indicazioni molto precise sull'andamento oggi dell'industria, e delle attività produttive in senso lato, nella nostra Provincia.

Le difficoltà esistono, qualche settore tiene più di altri, e continua a confermare che sicuramente la nostra Provincia non naviga nell'oro e continuiamo sempre ad essere tra il 99^o e il 100^o posto delle 107 province a livello provinciale.

Presidente, volevo fare un'osservazione e una riflessione importante, dal mio punto di vista ovviamente, sull'aspetto energetico: noi non possiamo considerare un macro-discorso provinciale senza poi andare a fare una riflessione sull'aspetto energetico, cioè dal punto di vista energetico questa provincia cosa vuole fare, dove vuole andare.

Sappiamo tutti che siamo in fase di discussione del PER a livello regionale, c'è questa fase di valutazione delle indicazioni che la Regione ha emanato, stiamo tutti riflettendo su quelle che sono le linee che la stessa Regione ha indicato, come Comune di Manfredonia abbiamo iniziato anche a riflettere su quali potrebbero essere le iniziative e le possibilità concrete da offrire agli industriali.

Un gruppo di industriali mi diceva, l'altro giorno, che se nel giro di uno o due anni non si arrivasse a trovare delle soluzioni per abbassare il costo energetico, gioco forza vanno fuori dal mercato.

È un problema che ci dobbiamo porre tutti quanti a livello regionale, ma anche a livello locale, per decidere, insieme alla Regione, che tipo di soluzione poter dare a questo problema.

Altrettanto importante ritengo sia la valutazione da fare, l'essenzialità del discorso innovazione e ricerca.

Anche qui abbiamo fatto una serie di importanti passi avanti, ritengo io, prima con il biopolo, adesso con il....., però siamo ancora, io dico, nella fase embrionale.

Sentivo prima il discorso che veniva fatto, "ci sono poche risposte da parte degli imprenditori": su questa questione non dimentichiamo che la dimensione delle aziende che noi abbiamo in provincia di Foggia non consente a tutti di produrre degli sforzi, se pur anche con un finanziamento sull'innovazione e ricerca.

L'imprenditore ha capito, comprende l'importanza e l'essenzialità dell'innovazione, perché se uno non si innova, se non fa ricerca, ormai non è più competitivo, questo l'hanno capito tutti.

Però dobbiamo sforzarci, tutti quanti, ancora di più, per cercare di supportare ancora meglio il sistema produttivo, che è pronto ma da solo sicuramente non ce la farà mai a mettersi in moto su queste tematiche.

Due riflessioni ancora, velocissime, su due punti altrettanto fondamentali.

Facevamo prima il discorso delle ASI, e io volevo anche introdurre il discorso dei distretti

industriali: sia a livello di ASI che di Distretti Industriali io credo che ci sia in questo momento una riflessione a livello regionale, ma anche a livello nazionale.

Sui distretti industriali la stessa finanziaria ha previsto determinate cose, c'è una rimodulazione del concetto di distretto industriale, che non è più visto come era prima, esclusivamente appartenente ad un settore, ma forse si cerca di allargare il concetto ad un discorso un po' più ampio tra vari settori, tra più territori, e anche su queste cose e sulle opportunità che poi eventualmente questi distretti industriali potrebbero offrire agli imprenditori, credo che una valutazione delle nostre indicazioni andrà fatta nell'ambito di questo studio, di questa nostra programmazione territoriale.

Sul discorso delle ASI noi imprenditori da tempo diciamo, e io lo vado ripetendo su tutti i tavoli a cui vengo invitato su queste tematiche, che non vediamo l'ora che la Regione prenda una decisione, perché ci stiamo rendendo conto che più aspettiamo e più le cose si vanno un po' ad abbandonare a se stesse, non per colpa dell'ASI.

Io conosco l'ing. Antonucci da anni e so gli sforzi che fa giornalmente, quindi, per carità, esula dal discorso personale, ma proprio come un discorso concettuale noi dobbiamo capire queste benedette ASI che fine devono fare.

Abbiamo bisogno di mettere in moto determinati processi importanti sul territorio ed è necessario che la Regione, nel più breve tempo possibile, prenda una decisione.

Saranno le Province, saranno i Comuni, saranno le stesse ASI che verranno rinvigorite, ripensate, però cerchiamo di arrivare ad una definizione e ad una soluzione anche in questi termini.

Sull'aspetto infrastrutturale generale due sottolineature: l'importanza dell'interporto, quindi con la comunicazione verso il porto industriale di Manfredonia, credo che sia ampiamente necessaria e dimostrata, io faccio solo una sottolineatura su questa cosa.

Altrettanto una riflessione sull'aeroporto, o gli aeroporti, visto che si sta aprendo anche quest'altro discorso: a noi industriali basta che ce ne date uno, che almeno uno funzioni, se poi sono due o tre meglio ancora, però basta che almeno uno funzioni.

Vedete voi quello che meglio ritenete, ci sediamo e lo ragioniamo insieme, ma adesso uno, due, tre, ne facciamo cinque, io direi facciamo almeno il primo, che facciamo funzionare bene, e sarebbe già una grandissima cosa.

Sul porto industriale fatemi dire due parole, non fosse altro perché rappresento anche il Comune di Manfredonia: se fosse vero quello che l'avv. Falcone, in qualità di Autorità portuale, ha espresso, è chiaro che mi trova totalmente d'accordo sulla posizione.

Io dichiaro la mia ignoranza sull'aspetto, sul programma, sul protocollo eventuale, che è stato firmato, non è stato firmato, è in evoluzione, non lo so, però è chiaro che il concetto deve essere molto importante e preciso: noi dobbiamo fare di tutto per rinforzare e valorizzare il ruolo del porto.

E quindi, Presidente, io la conosco da anni, non ho dubbi su questa cosa, però se fosse vera, non per dubitare di quello che dice, mi dicono che è in evoluzione, almeno questo è quello che è stato detto, è chiaro che io devo ribadire il concetto della centralità del porto industriale, sul quale porto anch'io, come Assessore alle Attività Produttive del Comune di Manfredonia, sto facendo alcuni studi e alcune riflessioni, alcuni interventi di marketing, a livello nazionale ed internazionale, per capire quale potrebbe essere ancor di più la valorizzazione del porto industriale, sulla qual cosa, lo dicevamo prima ma lo dico adesso anche dal punto di vista pubblico, ci andremo sicuramente ad interfacciare sinergicamente con l'Autorità portuale, perché per me, non fosse altro che per mia formazione professionale, la concertazione è sempre il massimo, è il sale di ogni situazione.

Però, diciamo, che in questa sala dobbiamo andare a ribadire la centralità, l'importanza del porto di Manfredonia, credo che siano parole sprecate, perché io lo davo, e credo che tutti quanti lo diamo, assolutamente per scontato.

Due ultime riflessioni su un altro importante discorso che dicevo prima, sempre sulle comunicazioni.

Secondo me un rafforzamento dovrebbe essere fatto tra tutte le aree industriali dal punto di vista proprio delle comunicazioni, se noi veramente vogliamo fare rete, sistema tra tutto il territorio, tutte

le aree industriali che abbiamo citato, Manfredonia, Cerignola, Foggia, Lucera, Ascoli Satriano, Apricena e via discorrendo, un rafforzamento, una possibilita' di dare velocizzazione alle comunicazioni, ai trasporti, a tutto quello che puo' aiutare la messa in rete di queste aree, per consentire agli stessi imprenditori di immaginarsi di realizzare delle economie di scala, delle sinergie tra loro, tutto quello che puo' essere importante oggi nel mettersi insieme, e quindi nel fare fronte comune per affrontare tutte le difficolta' che il sistema oggi globalizzato ormai ci pone dalla mattina alla sera.

Sul discorso del turismo Gargano, e mi riallaccio anche alle riflessioni che faceva il Sindaco sul Subappennino, io ricordo che qualche anno fa portai una serie di imprenditori, a livello sia industriale che turistico, sulla zona del Sub-Appennino, perche' tra le tante funzioni che svolgiamo come Confindustria c'e' anche quella di fare marketing territoriale e di convogliare imprenditori esterni all'area sui nostri territori, ma purtroppo la questione che veniva sempre messa in evidenza era il discorso delle comunicazioni, la difficolta' degli spostamenti e tutto quello che ovviamente comporta queste diseconomie.

Ogni volta che andavamo a fare visite in quelle zone, zone bellissime tutte quante, si diceva "come faccio a far perdere tre quarti d'ora per 10 chilometri?", cioe' diventava una cosa impossibile.

Quindi, e' chiaro che il problema di queste aree e' il discorso chiamiamolo infrastrutturale, delle reti stradali e di tutto quello che ovviamente ne consegue.

Stessa cosa dicasi sul Gargano, dove, pero', c'e' anche il discorso del Parco, so che ci sono anche altre tematiche restrittive di carattere ambientale e via discorrendo, ma ribadisco il concetto, lo dico per esperienza sul campo, il numero uno delle difficolta' di sviluppare determinate zone e' quasi esclusivamente un discorso di difficolta' di comunicazione.

Quello e' il punto, che se possiamo attaccare e andare ad individuare ci trovera', ovviamente, ampiamente consenzienti su questa cosa.

Fatemi dire un'ultima cosa, e chiudo veramente, sul settore della pesca: caro Presidente, adesso parlo come Assessore alle Attivita' Produttive del Comune di Manfredonia, ma credo di parlare per la pesca a livello provinciale, non dobbiamo e non possiamo dimenticare le esigenze del settore pesca, sia dal punto di vista infrastrutturale, con rafforzamento di tutti i porti pescherecci messi in rete e via discorrendo, sia le comunicazioni e sia il discorso relativo alle strutture di commercializzazione legate a questo tipo di settore.

C'e' una riflessione, una maggiore attenzione possibilmente, dal punto di vista sia concettuale sia infrastrutturale, alle esigenze collegate al settore della pesca, che io non sento quasi mai citare.

In tutte le riunioni che si fanno si parla di industria, di agricoltura, di artigianato, ma della pesca sembra, "boh, cos'e'?".

Quando andiamo a mangiare il pesce solitamente ce lo ricordiamo, ma da dove viene e la fatica che sta per portare quel prodotto, etc., sembra una cosa quasi sempre abbandonata.

Quindi una riflessione particolare sul discorso, poi andremo a vedere dove, come e quando andarlo ad inquadrare, io direi che il settore della pesca merita sicuramente in questo studio. Grazie.

INGEGNERE ANTONUCCI EUSTACCHIO:

Sono Eustacchio Antonucci, Direttore Consorzio ASI di Foggia, quell'ente che e' stato nominato parecchie volte.

Negli ultimi tempi, penso ancora oggi, nel parlare dell'ASI si puo' dire tutto, tanto, qualcuno diceva "e' come sparare su un uomo morto".

E' come un ente in agonia: il motivo? A volte mi dico "non lo so".

E' dal 2001, sono 5 anni che sta fermo, l'unica regione nel Meridione che ha deciso di chiudere il Consorzio Industriali e' stata la Regione Puglia, e non tanto per errori o perche' questi enti non operavano bene.

Si, e' vero che hanno sempre operato fino a che c'era l'intervento straordinario per il Mezzogiorno e che quando l'intervento straordinario per il Mezzogiorno e' andato via, nei primi anni '90, hanno avuto delle difficolta' senz'altro, di questo me ne rendo conto, ma e' anche vero che altre regioni del Meridione si sono strutturate in maniera diversa, hanno considerato che questi enti possono

funzionare in sinergia con quelli che sono i modelli dinamici e di sviluppo di un territorio, e la maggior parte delle regioni meridionali li hanno rafforzati.

D'altra parte l'hanno fatto anche sull'esempio dei modelli dei consorzi industriali del centro-nord, che non hanno alcun bisogno di essere supportati da leggi regionali o da altre cose in quanto enti pubblici tout court, ma enti che si reggono sulle loro gambe, e quindi producono sul territorio sviluppo, sono una catena del sistema di sviluppo territoriale.

Adesso, a prescindere dalla difesa dell'Ente, visto che la Regione sta discutendo e li sta per ricomporre, quindi siamo ritornati indietro, cioè 5 anni non sono serviti a niente, sembra che adesso la Regione dica "no, li ricostituiamo, enti pubblici economici, quelli erano e quelli saranno nuovamente", come dire che abbiamo scherzato per cinque anni, però per cinque anni ci si è fermati, quello che mi premeva dire è che questi enti hanno prodotto dei Piani di Sviluppo Territoriale a livello comprensoriale, ma coincidenti con quella che è la dimensione della Provincia.

Molti consorzi industriali avevano dei piani regolatori di nucleo, vale a dire di strette aree del polo, mentre alcuni altri consorzi avevano dei piani regolatori di area.

Quello di Foggia ha un Piano Regolatore di area, e quest'area coincide esattamente con la dimensione provinciale.

Quindi è un Piano Regolatore che praticamente per 30 anni, perché questo Piano Regolatore ha quasi 30 anni, è andato sviluppandosi con una dimensione di carattere provinciale e attraverso una serie di nove agglomerati.

Ogni agglomerato è un bacino territoriale, diventa Piano Regolatore d'area perché i bacini, che sono delle aree intercomunali, sommati tra loro formano l'area.

Quindi, è un progetto unitario di territorio, però è vero che nel tempo noi ci siamo abituati, tutti quanti, ASI compreso, a considerare tutte le aree industriali come dei poli che hanno vita autonoma.

L'area industriale Incoronata, che è una delle più grandi aree industriali del territorio, è stata considerata dal Comune di Foggia come la sua area industriale, oppure è stata considerata da altri come un'area industriale di un certo interesse: sbagliato!

L'area industriale di Incoronata, dico io, secondo quel Piano Regolatore, che, pur datato, ha una sua logica, è un nodo strategico di uno sviluppo territoriale, gli altri otto agglomerati rappresentano delle direttrici dello sviluppo.

Se io considero tutti gli altri otto agglomerati partendo, per esempio, dallo stesso agglomerato di Manfredonia-Monte Sant'Angelo, questa è la direttrice di sviluppo via mare, quella di Ascoli Satriano-Candela è la direttrice di sviluppo verso la Balisicata, quella di Bovino è la direttrice di sviluppo verso la Campania, quella di Troia era il bilanciamento tra la direttrice di Napoli e la direttrice Lucera-Campobasso, quella di Lucera era la direttrice per Campobasso, quella di San Severo la direttrice nord-sud.

Cioè, ogni agglomerato aveva una sua logica territoriale, e l'Incoronata doveva essere il baricentro funzionale di questo sistema.

Ovviamente, visto in questo modo a me è sembrato un po' strano che non ci sia stato un interessamento, o comunque un approfondimento da parte della Provincia nel Piano che si sta facendo, di un Piano Regolatore che, se pur datato, aveva però una sua logica, una sua logica in termini radiali se consideriamo le direttrici, ma anche in termini anulari, perché tutti gli otto agglomerati che sono attorno al baricentro Incoronata si appoggiavano, guarda caso strano, sulla Pede-Appenninica.

Se voi andate a vedere il Piano Regolatore dell'ASI, questi agglomerati sono strettamente funzionali alla Pede-Appenninica.

Quindi, quando si dice che la Pede-Appenninica ha bisogno di un collegamento interno a pettine, ditelo come l'avete detto e tutto quello che volete, però praticamente gli otto agglomerati, a parte Manfredonia, quindi i sette agglomerati del Piano Regolatore ASI, erano dei poli di attrezzatura di questa Pede-Appenninica, altrimenti senza un progetto di questo tipo sarebbe soltanto una strada che è alternativa o non ai sistemi viari del territorio.

Questo è il discorso del sistema Piano Regolatore ASI, però questo Piano Regolatore ASI portava

in ballo, allora, un'altra categoria, un altro modello urbano, che oggi non so se ancora attuale oppure no, quello della famosa pentapoli, cioè si appoggiava e valorizzava le cinque città del territorio che caratterizzano la provincia di Foggia in una maniera assolutamente diversa rispetto al territorio nazionale.

Cioè, se noi pensiamo a quelle che sono le caratteristiche del territorio di Foggia, vuoi per i tratturi il sistema radiale, anulare, tutto quello che volete, di quelli che sono i percorsi, le reti, ma soprattutto a livello di grossi centri urbani, a gran distanza l'uno dall'altro (basta vedere anche sull'autostrada, le distanze tra un casello e l'altro nella provincia di Foggia si dilata), c'è una dilatazione della struttura urbana provinciale, per cui questi agglomerati si legavano al modello pentapoli e lo consideravano come una struttura, un sistema urbano centrale e non puntuale, una dimensione dilatata.

Anche per questo motivo il discorso del Piano Regolatore ASI, quindi della questione ASI, va a finire sul Piano strategico territoriale di area vasta, anche se, però, noi abbiamo certe tendenze provinciali a considerare i problemi in modo autonomo, non solo gli agglomerati industriali ognuno per conto suo, come ho detto prima, ma anche a livello di realtà urbane territoriali ognuno se ne va per conto suo.

Cioè, questo discorso di pentapoli o di altro, qualsiasi sistema che riporti ad un'integrazione tra le parti mi sembra piuttosto debole.

Qualche esempio: quel bando regionale sui piani strategici ha visto tutte e cinque le città della pentapoli presentare nelle proprie ipotesi di piani strategici andandosi a cercare qualche comunello vicino perché il bando regionale prevedeva che non potesse partecipare un solo Comune ma per lo meno due, e allora Foggia si fa il Piano strategico con Troia, per esempio, la città di Manfredonia si fa il Piano strategico per conto suo, la città di Cerignola lo stesso, cioè siamo una provincia molto e fortemente in sintonia e molto integrata.

Allora, dicevo, anche il Piano Regolatore ha subito questo fatto, quindi anche quel disegno dello stesso Piano Regolatore ASI purtroppo è stato considerato come disgregato in nove agglomerati, ognuno se lo gestisce per proprio conto.

E poi abbiamo fatto un discorso, e forse la difficoltà per cui questo progetto non è andato avanti è stata anche questa, abbiamo considerato queste aree come dei contenitori, "chiunque venga, qualsiasi industria che viene dall'esterno l'accettiamo, perché noi siamo a corto di industrie, venga qualsiasi tipo di attività".

Non siamo stati in grado, anche noi ASI, vecchio ASI, di costruire progetti, cioè di dire "queste aree se sono industriali, se appartengono ad un sistema, devono farlo secondo una logica, cioè secondo la logica di filiere, di tutto quello che volete, ma anche a livello di determinati servizi integrati a livello di territorio per ricostruire quella funzionalità, quella integrazione per queste aree disgregate, in modo che formassero veramente un sistema.

Purtroppo tutto questo non è successo, però questo Piano Regolatore sovracomunale ogni volta che ci troviamo con un Comune a discutere di quello che l'ASI faceva, o dovrebbe fare, ci troviamo nella condizione che questo Piano Regolatore, essendo sovracomunale, si imponeva ed era superiore a quelle che erano le normative o le pressioni urbanistiche del Comune.

Questo Piano Regolatore esiste ancora, quindi mi domando anche se questo Piano Regolatore, che è territoriale, adesso la Regione, con la famosa legge di liquidazione dei consorzi, l'ha avocato alla propria competenza, e quindi attualmente qualsiasi modifica, qualsiasi discussione sul Piano Regolatore delle ASI, un Piano Regolatore tematico, con valenza di Piano Territoriale di Coordinamento, attenzione, giusto per dirvelo, "il Piano Regolatore ASI", dice la legge, "ha efficacia di Piano Territoriale di Coordinamento secondo gli artt.5. e 6 della Legge 1150 del 1942", per cui mi domando, dicevo, è possibile che non ci può essere anche in questo caso un discorso bilaterale per dire "questo Piano Regolatore, avocato alla competenza della Regione con la Legge Regionale n.2 del 2003, è mai possibile capire se ha ancora un sua valenza?".

Certamente no, dovrà essere rivisto, è un Piano Regolatore 1976.

È possibile che non è necessario rivederlo e considerarlo come un momento non solo della storia del territorio ma come un'ipotesi che deve essere calata nella realtà e misurata rispetto a

quello che era il progetto che sentivo dire prima, cioè lungo la Pede-Appenninica facciamo, o non facciamo, tante aree produttive e riutilizzare forse delle risorse che venivano da un Piano Regolatore che comunque a quel tempo una logica ce l'aveva?

Oggi non ce l'avrà più, però comunque sia è un momento di confronto che andrebbe fatto. Ho finito.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Devo cogliere intanto la puntualità dell'intervento dell'ing. Antonucci, ma anche qualche contraddizione, cioè è un Piano vecchio o un Piano che dobbiamo integrare alle decisioni future?

Detto questo, che può essere oggetto di una riflessione successiva, non possiamo dire che il gruppo di lavoro del P.T.C.P. ha trascurato di considerare l'esistenza di questo Piano, anzi mi sentirei quasi quasi, amichevolmente, di sfidare il collega a vedere se una copia completa forse ce l'abbiamo noi invece che voi, perché noi ci siamo davvero rapportati con l'ASI e abbiamo integrato ai nostri studi il Piano Regolatore dell'ASI, lo abbiamo anche trasferito ai nostri consulenti, lo abbiamo anche scansionato, digitalizzato, e sta lì dentro.

Se attraverso queste operazioni squisitamente tecniche, freddamente tecniche, si è perso il concetto che quel progetto era un progetto di sistema, questo viene letto solo perché leggiamo delle carte in cui i punti nevralgici di questo Piano che sono rappresentati non presentano le connessioni concettuali, ma anche fisiche, di questo progetto.

Absolutamente posso dire che non è stato trascurato, anzi riviene sempre a galla quando parliamo di insediamenti produttivi da realizzare nell'area nostra, e credo che quello studio sia ancora più che valido, tant'è vero che, a distanza di 30 anni, si ripropongono le stesse idee, ossia strutturare alcune aree lungo la Pede-Appenninica, che già esistono, semmai abbiamo rilevato che esistono dei contenitori che non ci siamo mai spiegati perché sono ancora vuoti, e viene riproposto il tema della filiera, il tema appunto delle connessioni, della messa a sistema di queste aree, che sono dei polmoni che la Provincia non ha mai utilizzato come valvole di espansione delle nostre attività produttive.

Ma non possiamo non dichiarare che di questo Piano noi non abbiamo preso atto, invece e come ne abbiamo preso atto!

Il concetto della pentapoli non è assolutamente superato, il concetto della pentapoli a distanza di 30 anni viene semmai rielaborato nel concetto della esapoli, ma nessuno di noi è disposto ad ammettere che non si debba considerare ancora l'unione dei cinque centri maggiori come scheletro su cui fondare l'indirizzo strategico del futuro della Provincia.

Per quanto riguarda la pianificazione strategica, sì, è vero che ci sono state istanze separate che fanno capo a ciascuno di questi cinque centri, ma è anche vero che non hanno avuto seguito, perché c'è un'azione forte, proprio del Presidente Parisi, oggi gli faccio da avvocato, ma non ne avrebbe assolutamente bisogno, il quale dice, così come c'è anche stato segnalato dalla Regione, non potranno essere ammessi cinque progetti perché non ci sono neanche le risorse.

Ma non è solo questo, non c'è una ragione logica perché si ammettano 5 progetti strategici mentre si lavora e probabilmente si sta raggiungendo una conclusione su questo, un unico progetto strategico dell'intera Provincia, che forse mette solo un po' da parte l'area appenninica, che rivendica un'autonomia gestionale di questa situazione, ma ritorniamo ad una proposta di sistema per ripercorrere le idee di questo Piano Regolatore Generale dell'ASI, che nessuno di noi non ammette come disegno sovraordinato che bisogna comunque osservare per proseguire nell'attività di pianificazione del tema.

Quindi, non è vero, se lo posso dire, non è vero.

Noi ci siamo adeguati alle considerazioni contenute in quel Piano e siamo ovviamente disposti sempre a sentire chi se n'è occupato per tanto tempo, per vedere quali possono essere le evoluzioni positive di quel disegno.

GIOVANNI BIZZARRO - COMUNE DI DELICETO:

L'intervento dell'amico Giovanni Picaro, che si è assentato, è di meritevole attenzione perché in realtà pone ogni volta i nostri problemi, quindi la nostra problematica, però ritengo che la sua relazione sia una relazione fatta con il cuore, e quindi potrebbe essere anche di quel campanilismo

politico.

Io sono anche del Sub-Appennino, quindi non è che voglia essere contro, altrimenti il Sub-Appennino mi darebbe addosso, ma dovremmo ragionare con la logica della fattibilità'.

Per cui ritengo che in realtà dire, per un discorso politico-campanilistico, "l'industria al mio paese", o nella mia zona, che è il Sub-Appennino, ritengo, come ha detto Carbone della Confindustria.....

INTERVENTO FUORI MICROFONO

GIOVANNI BIZZARRO - COMUNE DI DELICETO:

Sì, è stato fatto già il marketing territoriale, non è produttivo portare l'industria nel Sub-Appennino, noi dobbiamo chiedere che quelle locazioni industriali, quelle aree industriali che sono oggi presenti, siano attivate.

Lei diceva poc'anzi che noi abbiamo ancora questi vuoti: è lì che dobbiamo intervenire.

Ce lo chiediamo tutti, e io sono il primo a non sapermi dare una risposta, perché sono ancora vuoti, quindi cerchiamo di darci una risposta sul perché sono vuoti e andarci ad attivare su quella locazione, perché su quella locazione, devo aggiungere, dobbiamo completare i servizi.

Parlare ogni volta dell'industria sul proprio territorio è utopistico, perché, io lo vedo, nel mio territorio, Ascoli-Candela, mancano ancora servizi.

È vuoto, d'accordo, perché mancavano le industrie, gli industriali, ecc., ma mancano anche i servizi, e quindi quando verranno a vedere il nostro territorio rimarranno anche un po' da parte.

Allora noi dobbiamo parlare anche di una locazione industriale.

Io sono d'accordo con l'ing. Ciurnelli, dobbiamo evitare questo rischio di emarginazione, d'accordissimo, ma per evitare questo rischio seguiamoci un po' sul percorso della viabilità, ripetiamoci questa viabilità.

Noi, e parlo del mio lato, perché l'altra parte forse non la conosco neanche a fondo, il Gargano, la stessa Manfredonia, il problema che insiste sul porto di Manfredonia, mi ritengo ignorante in materia, noi, dicevo, abbiamo la nostra Pede-Appenninica, la regionale 1, ancora incompleta, ogni volta ne parliamo e ne parliamo, e quella potrebbe essere una soluzione per le nostre microimprese, la piccola attività artigianale, che comunque riuscirebbe a sfondare, e sfonda lo stesso anche con le mille difficoltà'.

Non guardo alla grande industria, la grande industria andiamo sempre a pensare in queste zone così localizzate, e poi dobbiamo cercare ancora una volta di.....

Mi viene in mente adesso che quando è venuto il gruppo Cicoella-Fiori, che è venuto ad insediarsi perché ci troviamo in una zona vocata ad energia alternativa, quindi abbiamo la Edison nata perché abbiamo AGIP Candela, quindi Deliceto-Candela, sfrutta il metano, il gruppo Cicoella Fiori una delle condizioni che ha posto nella conferenza con noi Comuni interessati è stata che questa viabilità è una viabilità non intesa solo come la strada provinciale, quella che passa davanti allo stabilimento, ma la viabilità di grande flusso, questa rete di viabilità grande, perché in realtà l'ultima strada che abbiamo è la Candela-Foggia, che saranno 30 anni, e noi abbiamo proprio bisogno oltre che di viabilità forte anche di qualche svincolo in più, di qualche svincolo che comunque ci leghi a quella produttività e microproduttività, sperando di non aver fatto una confusione di cose.

Noi dobbiamo tracciare questa rete di viabilità veramente forte e, ripeto ancora una volta, la Pede-Sub-Appenninica è un elemento che pure a noi può dare forza.

Noi non chiediamo una grande industria, chiediamo questa grande viabilità che ci colleghi, perché noi a pettine potremmo arrivarci e quindi dare le nostre risorse.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Quando si parla di attività produttive, e si parla di attività produttive nella nostra Provincia, non si può non considerare che forse l'attività principale è quella turistica.

Allora, se il Presidente Parisi mi consente di fare un piccolo passo indietro rispetto all'incontro avuto ieri, dove abbiamo affrontato, sempre con l'ing. Ciurnelli, il tema della mobilità nel Gargano,

ovviamente il tema della mobilita' nel Gargano e' strettamente connesso alla struttura dell'industria turistica Garganica, che tutti sappiamo e' li' che si concentra questa industria.

Se la Provincia di Foggia assomma a se il 60%, 70% dell'industria ricettiva pugliese, possiamo dire che quella provinciale e' ristretta per il 70%, 80% nei due, tre Comuni dell'area Vieste-Peschici-Vico.

Abbiamo gia' rilevato ieri quanto fondamentali siano le penetrazioni da nord e da sud nell'area garganica, quanto fondamentale sia l'esistenza di un approdo aeroportuale che consenta anche all'industria turistica di poggiare azioni di sistema, pero' ieri non avevamo rappresentanti istituzionali, cioe' rappresentanti dei Comuni, soprattutto dell'area nord, e il Parco rappresenta l'area nord, che ci dicessero quale sarebbe un'eventuale loro posizione rispetto all'ipotesi di chiusura dell'anello della superstrada, che, se tutti consideriamo essere fondamentale per il punto in cui e' arrivato, alcuni nostri interlocutori si chiedono se e' veramente funzionale ad una logica di sviluppo dell'industria turistica oppure se ragioni di contenimento di impatti ambientali, che potrebbero dare qualche preoccupazione, non ci dovrebbero portare semmai verso una rifunzionalizzazione dei percorsi esistenti adeguandola ai flussi estivi.

Io approfitterei della presenza del Sindaco di Peschici, che e' anche autorevole rappresentante dal Parco del Gargano, per chiedergli se loro, oltre alle cose che magari vorra' dire sull'argomento di oggi, hanno una posizione netta su questa vicenda, se hanno disponibilita' a riconsiderare certe posizioni, anche perche', per esempio, ieri, quando abbiamo parlato della ferrovia e della penetrazione ferroviaria sin dentro l'area garganica, si comincia ad ammettere l'ipotesi che da Ischitella fino a Calenella questa tratta, pur mantenendo una gestione unitaria, si alleggerisca in una tipologia di treno-tram che supporti anche un traffico locale e che sia di aiuto a non appesantire ulteriormente l'invasione della gomma nei periodi di punta.

Quindi in quell'area si comincia ad ammettere che la ferrovia puo' continuare ad esistere, però rifunzionalizzata e con una tipologia diversa di vettori.

Io chiederei al Sindaco se ha qualcosa da dire.

SINDACO DI PESCHICI:

Da dire ce ne sarebbe tanto.

La mia e' una situazione che potrebbe sembrare anche scomoda, perche' le esigenze di Sindaco, quelle di rappresentare il Sindaco di un Comune come quello di Peschici, potrebbero sembrare in contrapposizione a quelle che sono le esigenze del Parco, di tutela ambientale, di cui io sono anche Vice Presidente.

Ma cio' non e' assolutamente vero, non ho la minima difficolta' a rivestire in questa sede, per gli argomenti di cui si sta discutendo, entrambe le funzioni.

Certamente completare l'anello viario che collega Poggio Imperiale, quindi il traffico che viene dall'autostrada, che viene dal nord, che porta la gente sul Gargano, dove c'e' un'industria turistica molto, molto sviluppata, che si e' sviluppata negli anni grazie solo a quella che e' stata la capacita' degli imprenditori locali.

Io devo ammettere, devo comunque fare un leggero, piccolo mea culpa, quale politico, quale amministratore: sostanzialmente lo sviluppo che il Gargano e' riuscito a darsi proviene quasi essenzialmente dal mondo dell'imprenditoria privata, solo da pochi anni, da qualche decennio, il pubblico sta riflettendo su come ad un certo punto anche veicolare, organizzare e migliorare quello che e' stato fatto in questi anni.

Quindi, di collegare l'intero Gargano a mo' di anello e chiudere l'anello che possa partire da Poggio Imperiale con la superstrada a scorrimento veloce, che attualmente si ferma a Vico del Gargano, si sente la necessita', proprio per consentire a tutto il territorio di fruire poi di queste presenze, che fortunatamente ultimamente non sono solo limitate nei mesi estivi ma, grazie anche al Parco Nazionale del Gargano, si stanno allargando in altri mesi dell'anno, grazie anche al turismo religioso sviluppato in maniera prepotente in quel di San Giovanni Rotondo per Padre Pio.

Quindi, completare questa arteria, proseguendo per Peschici, Vieste, Mattinata, quindi andarsi a collegare con i lavori che sono stati aperti l'anno scorso fino a Mattinata, che collegano

Manfredonia, e quindi Foggia, la Capitanata, credo sia un lavoro da prevedere e da completare.

Certo, soprattutto nel tratto Vico-Peschici-Vieste ci sono delle difficoltà di natura ambientale che vanno guardate e che vanno assolutamente tenute in grande considerazione, però noi, come Sindaci, come comunità locali, già nel non tanto lontano 1998/99, quando era Assessore ai Lavori Pubblici della Provincia di Foggia l'on. Bonito, presentammo una proposta di completamento della superstrada che superava ampiamente quelle che erano le difficoltà di carattere ambientale e paesaggistico che invece conteneva l'originario progetto, che prevedeva la realizzazione di un viadotto di collegamento tra Vico del Gargano e Peschici in quella tratta.

Noi presentammo un progetto alternativo che, non solo abbatteva di gran lunga i costi per realizzare questo tratto di superstrada, ma nello stesso tempo, ed era l'aspetto più qualificante della proposta stessa, andava a mitigare moltissimo gli aspetti da un punto di vista ambientale, che invece in maniera forte proponeva il primo progetto.

E' stata una proposta progettuale presentata dai Comuni di Vieste, Peschici e Vico del Gargano, su questa proposta il Parco Nazionale all'epoca dette il proprio assenso, partecipo' anche ad un tavolo di concertazione che venne organizzato presso l'Amministrazione Provinciale, e furono fatti passi avanti molto, molto importanti.

Dopo di che le stranezze della vita sono tante, all'improvviso questa iniziativa, questa proposta progettuale, non e' riuscita più a trovare lo spazio che invece si sperava si trovasse, e così come erano andati primi approcci eravamo tutti molto fiduciosi.

Io direi che uno degli aspetti più urgenti sia questo e che possa essere affrontato anche con buone possibilità di riuscita, anche perché noi siamo abituati ad essere un po' più pratici, parlare di progetti faraonici che non riescono a creare e ad assicurare proprio sviluppo alcuno se non quello virtuale noi cerchiamo di essere un po' più pratici.

Allora diciamo che questa proposta, quella del completamento della superstrada a scorrimento veloce del Gargano, debba essere uno di quegli aspetti di cui si deve tener conto in maniera abbastanza concreta, anche perché il completamento di questa superstrada, come dicevo prima, non favorisce solo il territorio garganico, con quella che e' l'industria del turismo, con quelle che sono le sue attività, ma dovrebbe favorire, e sicuramente favorirebbe, l'intero territorio della Capitanata.

Ovviamente questa arteria non deve rimanere fine a se stessa ma deve essere poi sostenuta da altre strade di penetrazione, che dal Subappennino, dalla Capitanata devono portare.

Quella della città di Foggia e' già assicurata con il collegamento con Manfredonia, per altre strade la viabilità dovrebbe essere migliorata dal Subappennino, in maniera tale da avvicinare i due territori.

Io voglio ricordare che nel Subappennino c'e', per esempio, un turismo di natura archeologica che sicuramente può essere maggiormente valorizzato e quindi dare motivazioni e momenti di sviluppo per le popolazioni del Subappennino, il che è importante.

Riuscire a collegare il Subappennino con il Gargano significherebbe che anche da parte dei garganici nel nostro pacchetto di offerta turistica potremmo dare un pacchetto un po' più ampio e più completo, prevedendo non solo il mare, non solo quello che abbiamo noi sul nostro territorio, non solo il parco nazionale del Gargano, con le bellezze del parco, ma potremmo anche inserire, nei nostri pacchetti di offerta turistica, il Subappennino, con i suoi tesori di natura archeologica.

Con una viabilità non dico velocissima, non proprio elefantica, e con una viabilità un po' più sicura questo e' un progetto che non e' un progetto ambizioso ma e' un progetto che invece troverebbe, secondo me, concrete possibilità di attuazione.

Io dico che l'Ente Provincia, che e' l'Ente deputato a mettere in piedi questo piano, deve fare le sue scelte, e deve farle tenendo conto della peculiarità di tutto il territorio provinciale.

Che poi le diverse esigenze territoriali possano essere tra di loro integrate e possano essere benissimo conciliate tra di loro, questo e' un altro discorso, però le scelte su quelle che devono essere le direttrici di massima, le direttrici portanti di un piano, e' chiaro che dovete farle.

Io ritengo che il Gargano, non perché adesso io voglia fare un discorso di convenienza per il territorio che rappresento, ritengo che il Gargano in questi anni abbia dato dimostrazione di avere le capacità necessarie per potersi sviluppare, nonostante le difficoltà di carattere strutturale che

c'erano e che maggiormente ci sono oggi, oggi sono piu' sentite queste difficolta'.

E allora ritengo che a questo territorio vada data una considerazione adeguata, anche perche' noi abbiamo messo in piedi un'industria del turismo, un'economia del turismo che credo rappresenti oltre il 50% di quella che poi e' l'economia dell'intera provincia.

Siamo riusciti a metterla in piedi sfruttando le bellezze naturali, le bellezze ambientali, sfruttando quello che e' il mare pulito, un territorio che e' fatto di paesaggi che lasciano esterrefatti, che lasciano ammaliati, meravigliati, però oggi cominciamo a sentire l'esigenza di dover competere su un mercato ormai globalizzato, e quindi sappiamo di dover competere con altre localita', sia a livello nazionale che a livello internazionale.

Ormai si fa turismo con i trasporti aerei, che sono velocissimi e che sostanzialmente annullano le distanze, ormai l'industria turistica e' un'industria che e' diventata veramente globalizzata.

Noi, come dicevo, abbiamo ottenuto grandi risultati, siamo riusciti ad imporci in questo settore, sfruttando essenzialmente le nostre caratteristiche ambientali-culturali del nostro territorio, adesso abbiamo bisogno non solo di mantenere quello che abbiamo conquistato ma avvertiamo l'esigenza anche di migliorare, avvertiamo l'esigenza di un ulteriore sviluppo, perche' riteniamo che non tutto si sia esaurito, riteniamo che i margini di un ulteriore sviluppo siano addirittura enormi, perche' tanti tesori sono ancora inesplorati nel Gargano stesso.

Per fare questo abbiamo bisogno di essere un competitivi, e per essere competitivi abbiamo di bisogno di infrastrutture, abbiamo bisogno di un Aeroporto.

E io non dico, come dice il rappresentante dell'Associazione Industriali, che non vedo, "l'importante e' che ci diate un aeroporto", ma l'aeroporto per che cosa? Per trasportare, per un attivita' industriale che in provincia di Foggia non esiste, e' virtuale? Per sostenere un'imprenditoria i cui risultati negativi, fallimentari, sono sotto gli occhi di tutti?

Io non credo che ragionare in questi termini "l'importante è che ci date un Aeroporto" per sostenere un'economia debole, per sostenere un'economia che puo' rappresentare il 15-20% dell'economia dell'intero territorio provinciale, io dico che l'Aeroporto deve essere fatto, ma deve essere fatto anche in maniera intelligente, deve essere fatto per sostenere l'economia vera della provincia di Foggia, per sostenere quella che puo' essere un'economia che possa assicurare sviluppo vero alle popolazioni della provincia di Foggia.

Io ritengo che questa provincia non sia vocata per la grande industria, gli esempi e gli esperimenti tipo Enichem sono stati oltre che fallimentari anche tragici da un punto di vista degli aspetti ambientali e degli aspetti sanitari anche, io ritengo che la provincia di Foggia sia una provincia vocata essenzialmente a fare turismo, che puo' dare linfa all'agricoltura, puo' dare linfa alla pesca, puo' dare linfa all'artigianato.

Se noi sosteniamo questo asse, che ritengo essenziale per le nostre comunita', solo grazie al turismo poi possiamo restituire linfa all'agricoltura e a tutte le altre attivita', che possono trovare, gravitando attorno ad un turismo forte, momenti di sviluppo, momenti di ammodernamento, e quindi momenti di produzione e di guadagno.

Allora io dico che un Aeroporto, non dico due, tre aeroporti, anch'io dico che un aeroporto è essenziale, ma che abbia una funzione reale, concreta, perche' avere un aeroporto che non sia in grado di poter sostenere quelli che sono i bisogni veri di un territorio, di una provincia, perche' se noi ammettiamo che il turismo e' l'asse piu' importante, allora tutto deve gravitare, i ragionamenti devono essere fatti intorno a questo asse.

Questa e' la base essenziale, perche' se non riusciamo a metterci d'accordo su quale deve essere l'asse prioritario di sviluppo di questa Capitanata ogni discussione diventa debole e molto frammentata.

Quindi, un Aeroporto che possa soddisfare le diverse esigenze, le esigenze di tutti, ma che possa essere un aeroporto in grado di far diventare ancora piu' forte l'economia del turismo.

E in questo contesto abbiamo, sulla viabilita', affrontato quella del cielo, quella della terra, ci mettiamo anche quella del mare.

I porti turistici, creare una rete di porti turistici in grado di poter portare sul Gargano, poter attrarre quella fascia di turisti che fanno vacanza via mare, che sono una fascia ormai consistente, una fascia

notoriamente ricca, facoltosa, perché chi fa vacanza per via mare con un mezzo di navigazione vuol dire che è in grado di poter affrontare determinati costi.

Quindi è una fascia di turismo che andrebbe a dare ulteriore mobilità al nostro territorio, che è un territorio di eccellenza.

In questi anni il Gargano nasce come territorio dove si faceva vacanza essenzialmente all'aria aperta, i famosi campeggi.

L'architetto Biscotti è originario di Peschici e quindi conosce bene la storia del Gargano, che nasce come un territorio dove si faceva vacanza all'aria aperta, dove ingenti masse di gente si riversava sul nostro territorio, però dalle immagini potete vedere che non si presta a fare turismo di massa il nostro territorio.

Personalmente mi sono sempre battuto affinché questo territorio, che è un territorio di eccellenza, ripeto, possa diventare un territorio dove si fa turismo di qualità.

Io non parlo di elite, perché andremmo in altri ambiti, parlo di turismo di qualità, che deve essere in linea con il territorio, che è un territorio di qualità, che non può certamente sopportare invasioni massicce di persone senza esserne sofferente, e noi, anche per mantenere questo nostro territorio, per mantenerlo in maniera adeguata, dobbiamo muoverci di conseguenza.

E quindi in questi anni abbiamo provveduto alla conversione di tantissime aziende che facevano vacanza all'aria aperta, le abbiamo convertite in attività alberghiere, in attività di villaggi, di residence, quindi migliorando anche quella che è l'offerta che si dà a chi viene, a chi è nostro ospite e viene a fare vacanza durante i mesi estivi.

Per concludere, voglio dire che anche le direttrici più importanti sono quelle: di abilità stradale, con il completamento dell'anello che possa chiudere Foggia con tutto il Gargano, l'Aeroporto e i porti turistici, una rete di porti turistici che di fatto sono già esistenti.

Peschici ha un suo porto turistico, che deve essere solo completato, Vieste altrettanto, Mattinata altrettanto, il comune di Rodi Garganico pochi mesi fa ha presentato un progetto per la realizzazione di un porto turistico, Manfredonia stessa, che ha un porto industriale oltre ad un porto peschereccio, può benissimo essere sede di un porto turistico, quindi queste credo siano le direttrici su cui soffermarci, su cui fare una riflessione e su cui impostare un piano che possa poi svilupparsi su tutto il territorio e assecondare le esigenze degli altri. Grazie.

LUIGI LAURIOLA - CGIL:

Avrei preferito non intervenire, ma dopo l'intervento del Sindaco di Peschici è d'obbligo un nostro passaggio.

Noi riteniamo che all'interno della nostra provincia non siano preferibili sviluppi in un unico settore, riteniamo che debbano concorrere in più parti.

La nostra Capitanata è fatta di agricoltura, di turismo, di imprese e di industrie, e non mi sembra che lei abbia detto tutto questo, escludendo la parte dell'industria, che secondo noi è una parte fondamentale ed importante.

Io non volevo intervenire proprio perché condividevo l'impostazione dell'ing. Ciurnelli sulla condizione che noi abbiamo bisogno di alcune direttrici che devono essere necessariamente sviluppate, e subito.

SINDACO DI PESCHICI:

Qual è l'industria che abbiamo in Capitanata?

LUIGI LAURIOLA - CGIL:

Noi, per sua conoscenza, abbiamo ad oggi il contratto d'area di Manfredonia, che dà 1800 occupati, siamo in procinto di varare il terzo protocollo, ma le dico di più: le nostre esperienze sul turismo, perché abbiamo stanziato dei fondi che riguardavano il turismo, sono state fallimentari, ci hanno portato occupazione pari a quasi zero.

Questa è la nostra esperienza, dovendo dare una priorità ce ne siamo fatti carico.

Erano fondi destinati all'industria, li abbiamo stornati per il turismo (se vuole le elenco il

numero degli alberghi), che ha prodotto occupazione quasi vicina allo zero.

Nonostante questo noi siamo perché tutti concorrano ad arricchire questa nostra provincia, e facciamo l'unico grande appello: noi abbiamo una potenzialità enorme, che è il porto industriale, visto sotto l'aspetto d'interporto-intermodalità, ma anche con il nostro progetto, che stiamo portando avanti, è stato consegnato alla Regione, che riguarda i distretti industriali.

Ma dobbiamo aprirci anche, da qui a qualche anno, a quella che sarà la liberazione dei commerci nell'ambito dell'Adriatico, del nostro Mediterraneo, e quindi abbiamo la necessità oltre che di avere l'anello che si chiude, oltre che avere un Aeroporto che sia unico, ma che si faccia e possa portare tutti: possa portare le merci, possa portare i passeggeri per il turismo, possa portare managers dell'industria.

Abbiamo bisogno di concorrere tutti insieme, non in alternativa, e su questo chiaramente noi crediamo che proprio in quella fluttualità il porto di Manfredonia è l'unico porto alti fondali, ha la capacità di strada, autostrada, gli manca la condizione di ferrovia.

Noi speriamo che questo sia un asse prioritario a che questo passaggio dia una sbocco per il futuro, da qui al 2010, perché le merci che arriveranno se non le attrarremo qui, su Bari, su Manfredonia, sono pronti dall'altra parte dell'Adriatico, perché l'intersecazione del corridoio 8 con il corridoio 1 significherà lo sviluppo del futuro.

Allora noi non precludiamo niente rispetto alle diverse forze che sono in campo, noi chiediamo che tutti concorrano in egual misura perché vi sia la compartecipazione a che il tutto vada nella direzione di aiutare la nostra Capitanata.

Quando mettiamo in concorrenza l'industria con il turismo facciamo del male a noi stessi, se li si mette in concorrenza tra loro non si fa un buon servizio alla nostra comunità'.

Noi riteniamo che abbiano grosse potenzialità tutti.

Non l'ho sentito, ma noi abbiamo una grande opportunità, il turismo religioso, lo lancio così, non lo devo dire io, abbiamo Monte Sant'Angelo o San Giovanni Rotondo che sono una grande, grandissima possibilità: non mettiamole in concorrenza con l'area industriale del contratto d'area! Hanno due finalità diverse.

Per cui, va bene la chiusura dell'anello, va bene le infrastrutture e il collegamento, va bene l'aeroporto, però attenzione, non mettiamoci in concorrenza, altrimenti anziché aiutarci rischiamo di farci del male.

Ripeto, sono intervenuto solo per fare questo come chiarezza, altrimenti le impostazioni che ci erano state date erano condivisibili, e noi ci lavoriamo perché questo possa portare più ricchezza, perché quello che mi preoccupa è quella graduatoria in cui la provincia di Foggia si trova nell'ambito della ricchezza nazionale.

Questo non lo si aiuta solo con un settore, lo si aiuta sviluppando tanti, tantissimi settori.

SINDACO DI PESCHICI;

Ma meno male che esiste questo settore, altrimenti probabilmente andremmo a splafonare.

Comunque io non intendevo assolutamente mettere in concorrenza, io dico che quando si elabora un piano si fissano dei punti strategici, si fissano delle priorità'.

Il voler dare un rilievo ics ad un settore non significa mettere quel settore in concorrenza con altri settori, significa solo dare importanza ics a quel settore, punto.

Il mio non era un intervento che mirava a creare conflittualità e concorrenza tra i vari settori.

Tra l'altro, ho aggiunto anche che grazie alle industrie del turismo io ritengo, e gli esempi li abbiamo sul Gargano, dove le assicuro che gli agricoltori fino a 15 anni fa prima erano ricchi, negli anni 40 e 50 chi aveva un uliveto, chi aveva dei terreni riusciva non dico ad essere ricco ma riusciva a vivere in maniera molto dignitosa, poi l'agricoltura ha subito un rallentamento impressionante, rallentamento che in determinate zone esiste, esiste ancora l'agricoltura che sta in difficoltà'.

Sul Gargano questo processo di rallentamento, di decadimento del settore agricoltura, da qualche decennio non esiste più, perché gli agricoltori di Peschici, che producono olio, e quando parlo di Peschici mi riferisco agli agricoltori del Gargano, e dato che parliamo di olio dovrei parlare essenzialmente di Carpino, che è il posto dove si produce la migliore e la maggiore quantità di olio,

gli agricoltori, dicevo, grazie al turismo oggi non sono piu' costretti, per esempio, a vendere il proprio olio subito dopo la molitura al grossista, che paga zero e poi va a vendere il nostro prodotto a Bertolli e a quanti altri.

Ecco perche' noi non avevamo, e non abbiamo ancora oggi, la capacita' di promuovere il nostro prodotto.

Quindi, se rafforziamo, se facciamo diventare il turismo un settore forte, insomma una leadership a questo settore, consentitemelo, datela, altrimenti...

Gli agricoltori di Carpino oggi vendono il proprio olio 4, 5, 6, 10 volte di più rispetto, magari, all'agricoltore di San Severo, ma questo perche'? Perche' hanno la possibilità di vendere il proprio prodotto in un territorio dove si fa vacanza, ma che comunque e' ancora al di sotto di quello che e' il valore del mercato.

Quindi, io non intendevo assolutamente mettere in concorrenza i diversi settori, mi guarderei bene dal pensare che bisogna puntare esclusivamente al settore del turismo per ideare e ipotizzare lo sviluppo della Capitanata, intendevo solo dire che bisogna comunque capire qual e' il settore trainante, il settore su cui si deve puntare, e attorno a tutto questo poi fare una serie di ragionamenti e andare ad incasellare i vari tasselli, in modo da raggiungere gli obiettivi che tutti ci prefiggiamo.

DOTTOR PARISI - VICEPRESIDENTE AMMINISTRAZIONE PROVINCIALE:

Avevo dei minuti disponibili, li ha consumati il Sindaco, e quindi vi alleggerisco totalmente.

Voglio solo dire che l'occasione e' molto utile per verificare le azioni che nel territorio si stanno materializzando, perche' tutti vi identifichiamo come importanti attori, voi istituzionali, voi programmatici, voi di rappresentanza.

Noi continuiamo questo percorso.

Con Stefano facevamo due ragionamenti proprio di sintesi: abbiamo bisogno della cosiddetta circolarita' dell'informazione, perche' ci accorgiamo che voi siete portatori di importanti sistemi informativi, ma molto di punto, molti di territorio, la provincia e' la casa dove queste informazioni possono avere l'esplosione diffusiva.

Un'osservazione che voglio fare subito al Sindaco di Peschici: ho sentito a piu' riprese parlare dello studio di fattibilità degli anni 90, ma devo dire, con granche sincerita', che non siamo mai venuti a capo della documentazione fattuale.

Quindi e' importante che questa diventi patrimonio comune, da condividere, da rimodellare e altro.

Pertanto, sono incontri che hanno un grande senso operativo.

PROVINCIA DI FOGGIA
Servizio Pianificazione territoriale

Prot. 20938

data_4/5/2006

Spett.

**Oggetto: Seconda fase redazione Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.
Programma attività di consultazione attori locali esperti.
CONVOCAZIONE Tavolo di pianificazione.**

Considerato che:

- Questa Amministrazione ha avviato le procedure per la elaborazione dello schema di Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale;
- la Provincia intende attribuire elevato valore alla partecipazione allargata, quale strumento per la formazione di scelte pianificatorie il più possibile condivise;

Viste le direttive del Presidente della Provincia dr. Carmine Stallone e dell'Assessore alla pianificazione territoriale dr. Antonello Summa in ordine alla istituzione di tavoli di ascolto esperti;

La S.V è invitata a partecipare al Tavolo di pianificazione dal tema:

**“Agricoltura e ciclo dell’acqua” – martedì 23 maggio – ore 10,00
Sala consiglio – Nuova sede Provincia – Via Telesforo - Foggia**

Assessore provinciale di riferimento: Antonio Angelillis
Dirigente di settore: ing. Milena Spinello – dott. Oscar Corsico
Consulenti del PTCP: Dott. Antonio Di Gennaro – Prof. Luigi Pennetta

Si allega scheda sintetica degli argomenti in discussione.

IL DIRIGENTE
Arch. Stefano Biscotti

La Bozza di PTCP, concepita come documento aperto, capace di avviare un ampio confronto con il territorio, propone per il futuro sei visioni strategiche : 1. Costruire una Rete Ecologia; 2. Ripensare il Territorio Aperto; 3. Valorizzare il Patrimonio Culturale; 4. Integrare i Centri Minori; 5. Guardare oltre la Pentapoli; 6. Aprire all'Esterno.

Tali visioni rappresentano ciascuna un obiettivo prioritario nelle linee di sviluppo del territorio, e ad essa sono associate, in forma piuttosto sintetica, regole da rispettare e azioni da intraprendere per raggiungere l'obiettivo prefissato.

Il tavolo tematico in oggetto, discuterà le azioni pertinenti, attinte da ciascuna visione della Bozza del PTCP.

Tavolo 2 -2^ sessione- 23 maggio 2006

Agricoltura e ciclo dell'acqua

Consulente di settore : Di Gennaro, Pennetta

Dirigente Interno: Spinello, Corsico

Assessori di riferimento: Angelillis

Presidente Commissione Consiliare: Dante Carnevale (Agricoltura)

Partecipanti:

Sindaci

Comunità Montane

Ente Parco

Regione Agricoltura

Autorità di bacino interregionale

Autorità di bacino della Puglia

Consorzio di Bonifica della Capitanata

Consorzio di Bonifica del Gargano

IRIF

GAL Piana del Tavoliere

GAL Daunofantino

GAL Meridaunia

GAL Consorzio Gargano

PIT Subappennino

PIT Tavoliere

Osservatorio Ecologico Subappennino

Acquedotto Pugliese

ATO

Interporto

Ordini Geologi

Ordini Ingegneri

Ordini architetti

Ordini Agronomi

Sindacati Confederati: CGIL, CISL, UIL

Coldiretti, CIA, Confagricoltura

Camera di commercio

Confindustria

Confcommercio

Associazione allevatori

Facoltà di Agraria

Facoltà di Economia e Commercio

WWF, Italia Nostra, Legambiente, LIPU, Assoconsumatori, Verdi ambiente e società, Adiconsum

1. COSTRUIRE UNA RETE ECOLOGICA

Regole e azioni

3. Protezione e valorizzazione del patrimonio idrico (di cui occorre completare il censimento), attraverso la progressiva eliminazione degli scarichi abusivi, il miglioramento dei sistemi di depurazione, l'introduzione di misure volte a un efficiente uso delle acque a scopo civile, agricolo e industriale.

2. RIPENSARE AL TERRITORIO APERTO

Regole e azioni

3a.3b Costruzione di un atlante dei paesaggi agrari locali, accompagnato da un censimento del patrimonio edilizio e infrastrutturale legato alle produzioni tipiche.

4a.4b Sostegno alla valorizzazione delle produzioni tipiche locali, accompagnata dalla conservazione dei paesaggi agrari (vigneti, agrumeti, pascoli e simili).

5a.5b Calibrare le strutture per la trasformazione dei prodotti agricoli alle effettive esigenze, eliminando le strozzature tra produzione, trasformazione e commercializzazione.

Area Territoriale	Subsistemi	Principali obiettivi di piano
 <p data-bbox="151 1256 272 1285">Tavoliere</p>	<p data-bbox="437 1077 710 1196">Colline a bassa energia di rilievo e superfici ondulate dell'Alto Tavoliere a prevalente indirizzo agricolo</p>	<p data-bbox="724 887 1517 931">Promozione e tutela della cerealicoltura di qualità, con il ricorso a tecniche di produzione agricola biologica ed integrata.</p> <p data-bbox="724 938 1490 963">Diversificazione delle attività delle imprese agricole (agriturismo, artigianato).</p> <p data-bbox="724 969 1517 1016">Incentivi all'estensione, miglioramento e corretta gestione delle superfici foraggere permanenti ed a pascolo.</p> <p data-bbox="724 1023 1517 1095">Diffusione di pratiche agroambientali per la tutela degli elementi di diversità biologica ed agronomica e per il controllo dei processi erosivi (colture promiscue ed intercalari, inerbimento degli oliveti ecc.).</p> <p data-bbox="724 1102 1517 1240">Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture di trasporto finalizzata alla minimizzazione della frammentazione del paesaggio agrario e dell'innesco di dinamiche di insediamento diffuso.</p> <p data-bbox="724 1261 1517 1332">Localizzazione preferenziale delle nuove iniziative di sviluppo in adiacenza alle aree urbanizzate esistenti, con riuso delle aree urbanizzate o in qualche misura già trasformate.</p> <p data-bbox="724 1339 1517 1386">Inserimento ambientale della rete infrastrutturale esistente, con riuso delle aree urbanizzate o in qualche misura già trasformate.</p>
	<p data-bbox="437 1570 710 1711">Aree da debolmente ondulate a pianeggianti del Basso Tavoliere e dei terrazzi alluvionali, a prevalente indirizzo agricolo</p>	<p data-bbox="724 1458 1517 1505">Diffusione di tecniche razionali per l'uso efficiente e sostenibile delle risorse irrigue.</p> <p data-bbox="724 1512 1517 1559">Diffusione di tecniche di produzione orto-frutticole a basso impatto, con il ricorso a tecniche di produzione agricola biologica ed integrata.</p> <p data-bbox="724 1565 1517 1637">Diffusione di pratiche agroambientali per la tutela degli elementi di diversità biologica ed agronomica (colture promiscue ed intercalari, inerbimento degli oliveti ecc.).</p> <p data-bbox="724 1644 1517 1715">Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture di trasporto finalizzata alla minimizzazione della frammentazione del paesaggio agrario e dell'innesco di dinamiche di insediamento diffuso.</p> <p data-bbox="724 1722 1517 1794">Localizzazione preferenziale delle nuove iniziative di sviluppo in adiacenza alle aree urbanizzate esistenti, con riuso delle aree urbanizzate o in qualche misura già trasformate.</p> <p data-bbox="724 1800 1310 1825">Inserimento ambientale della rete infrastrutturale esistente.</p>

	<p>Aree del Tavoliere a prevalente indirizzo forestale, pascolativo e naturalistico</p>	<p>Tutela delle formazioni naturali e seminaturali.</p> <p>Incentivi all'estensione, miglioramento e corretta gestione delle superfici foraggere permanenti ed a pascolo.</p> <p>Diffusione di pratiche agroambientali per la tutela degli elementi di diversità biologica ed agronomica (colture promiscue ed intercalari, inerbimento degli oliveti ecc.).</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture finalizzata alla tutela delle qualità estetico-percettive dei paesaggi.</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture di trasporto finalizzata alla minimizzazione della frammentazione del paesaggio agrario e dell'innescò di dinamiche di insediamento diffuso.</p> <p>Localizzazione preferenziale delle nuove iniziative di sviluppo in adiacenza alle aree urbanizzate esistenti, con riuso delle aree urbanizzate o in qualche misura già trasformate.</p> <p>Inserimento ambientale della rete infrastrutturale esistente.</p>
--	---	---

 <p>Gargano</p>	<p>Altopiani del promontorio del Gargano a prevalente indirizzo agricolo</p>	<p>Tutela degli ecosistemi agricoli e foraggeri aperti per il mantenimento della diversità ecologica.</p> <p>Incentivi all'estensione, miglioramento e corretta gestione delle superfici foraggere permanenti e a pascolo.</p> <p>Promozione e tutela delle produzioni tipiche di qualità.</p> <p>Diversificazione delle attività delle imprese agricole (agriturismo, artigianato).</p> <p>Diffusione di tecniche di produzione agricola biologica ed integrata.</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture finalizzata alla tutela delle qualità estetico-percettive dei paesaggi.</p>
	<p>Colline del promontorio del Gargano, a energia di rilievo da moderata a elevata, a prevalente indirizzo agricolo</p>	<p>Tutela delle sistemazioni agrarie tradizionali (terrazzamenti storici).</p> <p>Promozione e tutela delle produzioni tipiche di qualità.</p> <p>Diversificazione delle attività delle imprese agricole (agriturismo, artigianato).</p> <p>Diffusione di tecniche di produzione agricola biologica ed integrata.</p> <p>Diffusione di pratiche agroambientali per la tutela degli elementi di diversità biologica ed agronomica e per il controllo dei processi erosivi (colture promiscue ed intercalari, inerbimento degli oliveti ecc.).</p> <p>Incentivi all'estensione, miglioramento e corretta gestione delle superfici foraggere permanenti ed a pascolo.</p> <p>Progetti di recupero ambientale e di riqualificazione del paesaggio costiero.</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture di trasporto finalizzata alla minimizzazione della frammentazione del paesaggio e dell'innescò di dinamiche di insediamento diffuso.</p> <p>Localizzazione preferenziale delle nuove iniziative di sviluppo in adiacenza alle aree urbanizzate esistenti, con riuso delle aree urbanizzate o in qualche misura già trasformate</p> <p>Inserimento ambientale della rete infrastrutturale esistente.</p>
	<p>Colline del promontorio del Gargano a bassa energia di rilievo, a prevalente indirizzo agricolo</p>	<p>Promozione e tutela delle produzioni tipiche di qualità.</p> <p>Diversificazione delle attività delle imprese agricole (agriturismo, artigianato).</p> <p>Diffusione di tecniche di produzione agricola biologica ed integrata.</p> <p>Diffusione di pratiche agroambientali per la tutela degli elementi di diversità biologica ed agronomica e per il controllo dei processi erosivi (colture promiscue ed intercalari, inerbimento degli oliveti ecc.).</p> <p>Incentivi all'estensione, miglioramento e corretta gestione delle superfici foraggere permanenti ed a pascolo.</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture finalizzata alla tutela delle qualità estetico-percettive dei paesaggi.</p> <p>Progetti di recupero ambientale e di riqualificazione del paesaggio costiero.</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture di trasporto finalizzata alla minimizzazione della frammentazione del paesaggio e dell'innescò di dinamiche di insediamento diffuso.</p> <p>Localizzazione preferenziale delle nuove iniziative di sviluppo in adiacenza alle aree urbanizzate esistenti, con riuso delle aree urbanizzate o in qualche misura già trasformate.</p> <p>Inserimento ambientale della rete infrastrutturale esistente.</p>

	Rilievi collinari, montani ed altopiani del Gargano a prevalente indirizzo forestale e naturalistico	<p>Tutela delle fagete e delle formazioni mesofile.</p> <p>Diffusione di modelli di gestione del bosco basati sulla silvicoltura naturalistica, per il conseguimento di obiettivi plurimi (funzione produttiva, protettiva, naturalistica, ricreativa ed estetico-percettiva del bosco).</p> <p>Salvaguardia della biodiversità degli ecosistemi forestali.</p> <p>Miglioramento dei boschi esistenti.</p> <p>Miglioramento e razionalizzazione della raccolta e trasformazione dei prodotti del bosco e relativa commercializzazione.</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture finalizzata alla tutela delle qualità estetico-percettive dei paesaggi.</p>
	Colline del promontorio del Gargano a bassa energia di rilievo, a prevalente indirizzo forestale e naturalistico	<p>Gestione ecologica dei processi di ricolonizzazione delle aree agricole in abbandono.</p> <p>Salvaguardia della biodiversità degli ecosistemi forestali.</p> <p>Miglioramento dei boschi esistenti.</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture finalizzata alla tutela delle qualità estetico-percettive dei paesaggi.</p> <p>Progetti di recupero ambientale e di riqualificazione del paesaggio costiero.</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture di trasporto finalizzata alla minimizzazione della frammentazione del paesaggio e dell'innesco di dinamiche di insediamento diffuso.</p> <p>Localizzazione preferenziale delle nuove iniziative di sviluppo in adiacenza alle aree urbanizzate esistenti, con riuso delle aree urbanizzate o in qualche misura già trasformate.</p> <p>Inserimento ambientale della rete infrastrutturale esistente.</p>
 <p>Apennino Dauno</p>	Colline dell'Appennino Dauno, a energia di rilievo da moderata a elevata, a prevalente indirizzo agricolo e pascolativo	<p>Promozione e tutela delle produzioni tipiche di qualità della collina dauna.</p> <p>Diffusione di tecniche di produzione agricola biologica ed integrata.</p> <p>Diversificazione delle attività delle imprese agricole (agriturismo, artigianato).</p> <p>Incentivi all'estensione, miglioramento e corretta gestione delle superfici foraggere permanenti ed a pascolo.</p> <p>Diffusione di pratiche agroambientali per la tutela degli elementi di diversità biologica ed agronomica e per il controllo dei processi erosivi (colture promiscue ed intercalari, inerbimento degli oliveti ecc.).</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture finalizzata alla tutela delle qualità estetico-percettive dei paesaggi.</p>
	Colline dell'Appennino Dauno, a energia di rilievo da moderata a elevata, a prevalente indirizzo forestale	<p>Miglioramento dei boschi esistenti.</p> <p>Salvaguardia della biodiversità degli ecosistemi forestali.</p> <p>Miglioramento e razionalizzazione della raccolta e trasformazione dei prodotti del bosco e relativa commercializzazione.</p> <p>Diffusione di modelli e tecniche di gestione del bosco per obiettivi plurimi (funzione produttiva, protettiva, naturalistica, ricreativa ed estetico-percettiva del bosco).</p> <p>Valutazione ambientale dei progetti per l'inserimento di opere ed infrastrutture finalizzata alla tutela delle qualità estetico-percettive dei paesaggi.</p>

4. INTEGRARE I CENTRI MINORI

5. Riduzione o eliminazione delle piccole alterazioni ambientali diffuse (quali discariche, manufatti precari, opere non completate) anche attraverso interventi puntuali di ripristino ambientale.

5. OLTRE LA PENTAPOLI

4. Definizione di ambiti di concertazione e pianificazione relativi alla gestione dei rifiuti solidi urbani e alla depurazione delle acque reflue.

8a.8b. Sostegno alla realizzazione di un sistema integrato secondo logiche di filiera, capaci di connettere in maniera sistematica produzione, trasformazione e commercializzazione dei prodotti agricoli, ottenere migliori risultati economici, e trattenere sul territorio quote significativamente maggiori del valore aggiunto prodotto dal settore agricolo locale.

6. APRIRE ALL'ESTERNO

B. il governo del ciclo dell'acqua;

Aree vulnerabili per le risorse idriche

Al fine di non depauperare le risorse idriche del sottosuolo si potrebbe disporre che:

1. ogni trasformazione di nuova edificazione garantisca il mantenimento di una superficie scoperta permeabile;
2. in occasione di ogni trasformazione di realizzazione, o di adeguamento, di piazzali, parcheggi, elementi di viabilità pedonale o meccanizzata, siano adottate modalità costruttive che consentano l'infiltrazione, oppure la ritenzione, anche temporanea, delle acque meteoriche.
3. in occasione di ogni trasformazione di restauro e risanamento conservativo, ristrutturazione, ampliamento, demolizione e ricostruzione, nuova edificazione, di edifici, i relativi progetti siano tenuti a dimostrare di avere esperito ogni praticabile soluzione tecnica rivolta ad ottenere il massimo convogliamento delle acque meteoriche provenienti dai manti di copertura degli edifici e dalle altre superfici impermeabilizzate.

Al fine di tutelare le risorse idriche del sottosuolo si potrebbe disporre che :

1. in occasione di ogni trasformazione riguardante immobili dei quali facciano parte, o siano pertinenziali, superfici, coperte e scoperte, adibibili alla produzione o allo stoccaggio di beni, ovvero di qualsiasi merce suscettibile di provocare scolo di liquidi inquinanti, tutte le predette superfici siano adeguatamente impermeabilizzate, e munite di opere di raccolta dei liquidi di scolo provenienti dalle medesime superfici. Saranno infine date idonee disposizioni al fine di **garantire l'applicazione e il rispetto delle norme volte alla tutela della qualità delle acque destinate al consumo umano** (articolo 21 del decreto legislativo 11 maggio 1999, n.152, come sostituito per effetto dell'art. 5 del d.lgs. 18 agosto 2000, n.258).

Sistema delle acque superficiali e profonde

Per la falda idrica profonda:

- la rimozione delle insufficienze (numero e funzionamento) delle strutture di depurazione dei reflui urbani e industriali;
- il riordino delle utenze per prelievi secondo la metodologia messa a punto dal Gruppo Nazionale Difesa Catastrofi Idrogeologiche dell'APAT;
- la limitazione programmata (a seconda delle necessità stagionali) dei prelievi nelle aree interne;
- il divieto di prelevare acque di falda lungo la fascia costiera per evitare l'inquinamento marino della falda e quello salino dei terreni;
- l'avvio di un bilancio periodico tra fabbisogni e disponibilità idriche;
- il completamento del censimento dei pozzi e il suo costante aggiornamento;
- il monitoraggio quantitativo e qualitativo (chimico - biologico) di un certo numero di pozzi campione opportunamente scelti in maniera da coprire l'intero territorio provinciale.

Per le acque superficiali (laghi e torrenti):

- una nuova campagna di misura estesa su lunghi periodi di tempo;
- la verifica dello stato delle golene e delle ripe dei corsi d'acqua;
- l'eventuale risistemazione a verde dei tracciati fluviali secondo tecniche d'ingegneria naturalistica;
- un bilancio aggiornato tra fabbisogni e disponibilità idriche;
- il riordino delle utenze per prelievi;
- la difesa da scarichi non autorizzati o comunque inquinanti (soprattutto i laghi di Lesina e Varano sono ormai prossimi all'asfissia).

DA ACCORDO DI PROGRAMMA QUADRO:

Realizzazione di opere irrigue

- a. La conservazione della risorsa idrica in termini quantitativi allo scopo di contenere le problematiche legate alla salinizzazione delle falde e dei suoli e mantenere il deflusso minimo vitale nei corsi d'acqua, nonché adeguate opere di manutenzione, con interventi tesi al riefficientamento od alla implementazione delle condotte di adduzione/distribuzione presenti sul territorio provinciale, promuovendo l'azione presso gli Enti gestori allo scopo di ridurre le perdite;
- b. Il recupero di ulteriori risorse idriche per usi plurimi disponibili su bacini provinciali quali il torrente Carapellotto, il torrente Carapelle, il torrente Cervaro, il torrente Triolo, il torrente Salsola e il canale Contessa. Tali bacini possono rendere disponibili 130 milioni di mc di acqua.
- c. La realizzazione di opere irrigue necessarie ad integrare, nel Subappennino settentrionale, il "braccio destro molisano" e riportare all'interno dell'Acquedotto Pugliese le reti dei 20 Comuni foggiani oggi allacciati al Biferno.
- d. La tutela ed il miglioramento della qualità della risorsa idrica con interventi sul sistema depurativo tesi a migliorare ed aumentare la capacità di depurazione degli impianti, ridurre i carichi inquinanti da acque reflue, incrementare il riutilizzo in agricoltura di acque reflue depurate ed eventualmente di fanghi;
- e. La gestione sostenibile, il risparmio ed il riutilizzo della risorsa idrica, con interventi di razionalizzazione degli acquedotti rurali e delle condotte idriche distributrici e conversione a sistemi di irrigazione finalizzati alla riduzione degli sprechi;

f. Il potenziamento e l'adeguamento dei sistemi di monitoraggio dei prelievi.

Elementi di riferimento sono:

Accordo di Programma Quadro - risorse idriche

- Condotta integrativa di Capitanata da Torre Alemanna al nodo di Foggia
- Interventi sulle reti fognarie a servizio degli abitati
- Interventi sugli impianti di depurazione a servizio degli agglomerati
- Sanificazione laghi di Lesina e Varano
- Studio Area Bacino Candelaro
- Riutilizzo Acque reflue nei comuni di: Apricena, Margherita di Savoia, S. Giovanni Rotondo, San Severo, sistema Ortanova-Stornara-Stornarella, (Cerignola e Lucera già finanziati).
- Realizzazione di condotta sottomarina per il recapito dei reflui trattati (Isole Tremiti).
- Completamento degli schemi idrici per l'irrigazione:
sbarramento sul torrente Carapellotto in località palazzo d'Ascoli – agro di Ascoli Satriano. Lo sbarramento sul torrente

Carapellotto è previsto sia nell'intesa istituzionale Stato Regione Puglia e sia nell'accordo di Programma Regione Puglia – Regione Basilicata.

- Sbarramento sul torrente Triolo in località "la marchesa" in agro di Lucera.

INCONTRO DEL 23 MAGGIO 2005

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Io direi di iniziare, anche se, come d'obbligo, ci aveva promesso di essere presente, e sarà senz'altro presente, l'Assessore al ramo, il prof. Angelillis.

Una brevissima premessa, solo per dire che si chiude oggi questo primo ciclo di incontri che l'Amministrazione Provinciale, attraverso l'Ufficio di Piano, ha ritenuto di organizzare in funzione della costruzione definitiva del Piano Territoriale di Coordinamento, Piano Territoriale che ci apprestiamo a definire nella sua fase esecutiva dopo aver organizzato un ciclo di incontri, che dapprima si sono rivolti all'intera comunità attraverso l'organizzazione di forum anche itineranti, attraverso i quali abbiamo ritenuto di acquisire pareri indistinti da parte della comunità della provincia di Foggia, poi a questa serie di incontri abbiamo ritenuto di far seguire questi più specifici, più tecnici, che abbiamo chiamato "tavoli di pianificazione", a cui abbiamo chiamato a partecipare coloro che riteniamo essere i soggetti locali portatori di interessi più esperti rispetto ai temi che via via andiamo a discutere.

Sono incontri che organizziamo in questa sala plenaria per comodità, ma in realtà sono tavoli ristretti rivolti ai soggetti esperti nella materia che andiamo a discutere.

Questo è l'ultimo incontro di una serie di dodici che abbiamo organizzato a partire dai primi mesi di quest'anno, non a caso si chiude con il tema dell'agricoltura, legato anche al ciclo dell'acqua.

Ma in particolare quello dell'agricoltura chiude il ciclo proprio perché, non so se qualcuno di voi era presente agli altri appuntamenti, anzi qualcuno di voi lo era di sicuro, il ciclo è stato aperto con il tema della messa in sicurezza del territorio, e proprio in quell'occasione si registrò un dato significativo, cioè che la messa in sicurezza del territorio, al di là degli interventi di tipo tecnico-strutturale con i quali questo tema merita di essere affrontato, in realtà si è evinto, proprio da quel primo incontro, che buona parte della responsabilità, detto tra virgolette, compete anche a come viene esercitata l'attività agricola nelle aree più deboli del nostro territorio.

Ecco perché forse sconfinare oggi anche nel tema che avevamo affrontato nel primo incontro è significativo, perché forse dalle buone pratiche di uso del territorio, dalle buone pratiche dell'attività agricola, ne può discendere anche un significativo ed efficace comportamento che è funzionale anche alla tenuta del territorio stesso.

Intanto salutiamo anche l'ing. Spinello, che è il dirigente del settore interno alla Provincia, e ci ha raggiunti anche l'Assessore, al quale chiedo scusa se abbiamo iniziato.

Io dovevo fare questa brevissima premessa appunto per dire che questa riunione tecnica è supportata da una verbalizzazione di tipo letterale, per cui agli interventi dei nostri consulenti di settore, che vi sto per presentare, seguiranno i vostri interventi, che sono letteralmente trascritti in un verbale, che poi sarà un documento al quale noi attingeremo le informazioni utili per passare, come dicevo prima, alla stesura definitiva del PTCP.

Oggi introduce, veramente attraverso dei flash, gli argomenti in questione dapprima il prof. Pennetta, dell'Università di Bari, che ci parla, veramente per flash, del tema del ciclo dell'acqua, e poi seguirà l'intervento del prof. Antonio Di Gennaro, che ci parlerà del tema più generale dell'agricoltura e delle connessioni che a questo tema poi sono legate.

Io darei, quindi, subito la parola al prof. Pennetta.

PROFESSOR PENNETTA:

Buona giornata a tutti, saluto l'Assessore, i Sindaci, il sen. Morra, Presidente della Comunità Montana, e tutti quanti.

Sarò brevissimo perché questi sono gli ordini di scuderia, non più di 10 minuti, ma ci sarebbe da fare una giornata di studi sull'acqua, un convegno intero, comunque qualche dato semplicemente per capire in quale situazione ci troviamo.

In Capitanata abbiamo 4665 pozzi autorizzati, questi sono dati che risalgono a 2 anni fa, ma

comunque danno un quadro della situazione.

Gli indirizzi sono quelli di controllare la qualità dell'acqua, spesso inquinata (inquinata significa anche ricca di sale semplicemente), valutare nel tempo la consistenza delle riserve, quindi del corpo idrico sotterraneo, e poi capire come funziona tutto il sistema, il flusso, la direzione etc.

A tale scopo sarebbe opportuno attrezzare delle stazioni di monitoraggio, il cui costo è di 30.000 euro approssimativamente, tanto si spende in Olanda, che è tappezzata di queste stazioni, diciamo intorno ai 30.000 euro l'anno per gestire una di queste stazioni, e ne occorrerebbero una decina.

Di quanta acqua disponiamo?

A livello regionale si infiltrano nel sottosuolo 3.000 milioni di metri cubi d'acqua, che rappresentano il 23% di tutte le piogge che cadono.

In Capitanata in particolare le zone che più facilmente possono ricaricarsi sono quelle del Gargano, vuoi perché piove di più vuoi per la consistenza del sottosuolo, fatto di roccia fessurata, carsificata, e quindi l'acqua facilmente percola verso il basso, e così via, mentre un po' meno, naturalmente, il Tavoliere, dove piove di meno e su cui ci sono anche effetti molto forti di evaporazione, evapotraspirazione.

Questa che vedete è la distribuzione dei pozzi comune per comune: sono quasi tutti concentrati nel comprensorio Foggia, San Severo, Lucera, e giù in basso Cerignola, Ortanova, e questo è intuibile.

Invece questa è l'ubicazione degli scarichi autorizzati, sempre per aree comunali - sono dati presi dagli studi preliminari dei Piani di Bacino -, e queste sono le aree in cui c'è un surplus idrico, il comprensorio del Gargano (come vedete anche sul Sub-Appennino poi non è che piova tantissimo), mentre un deficit si registra nelle aree interne, e soprattutto lungo la costa.

Zapponeta ha avuto una stazione idrometeorologica che ha funzionato per dieci anni, e per dieci anni ha registrato i dati più bassi in Italia di precipitazione, cioè siamo a livello del predeserto, quindi intorno ai 300 millimetri, e anche meno, poi è stata chiusa per la gestione, etc.

Le condizioni quali sono? Che il Gargano e il Sub-Appennino sono zone del tutto sprovviste di sistemi di irrigazione, mentre le zone irrigate, comprensori, etc., ovviamente sono Tavoliere e la fascia costiera.

A tal proposito ho avuto, proprio l'altro ieri, un depliant illustrativo: vicino Trinitapoli si farà un invaso, non si parla di diga ma di una grande vasca di raccolta, per poter irrigare circa mille ettari di terreno, che al momento sono abbandonati perché a suo tempo furono irrigati con acqua salmastra e quindi sono diventati improduttivi.

Irrigandoli con acqua dolce si spera che con il tempo riacquistino le caratteristiche.

È stata fatta anche una valutazione, ma non mi sto a soffermare, nel corso del piano, della parte preliminare, con il metodo Sintax, che è un metodo che va per la maggiore negli anni 2000, messo a punto da Civita, un professore dell'Università di Torino, un napoletano che insegna a Torino, quindi un meridionale, e sulla scorta di 7 parametri sui 30 che entrano in gioco, e che sono difficili da valutare, ha elaborato, si elaborano carte di questo tipo, in cui si individuano in base ai colori la potenzialità e la vulnerabilità della falda.

Naturalmente la parte centrale del Tavoliere, dove ci sono più scarichi, dove ci sono più prelievi, dove ci sono le città e i centri abitati di maggior consistenza, queste sono le aree più esposte, quindi in cui più facilmente la falda può essere danneggiata, vulnerata, etc.

Gli indirizzi normativi li ho presi dal piano, ovviamente si passa da azioni minime ad azioni di monitoraggio, censimento delle strutture di depurazione, tutte una serie di azioni più o meno programmatiche previste dal piano.

Quello che dicevo, parlando prima dell'inizio di questa chiacchierata, è che spesso uno fa una puntatina leggera in bagno e scarica giù 20, 30 litri di acqua potabile: adesso non possiamo fare come diceva un ministro inglese, mi pare, il quale diceva che lui scarica il bagno una volta alla settimana, questo no, il Sindaco di Londra agisce sul pulsante una volta alla settimana, mi sembra più che esagerato addirittura, comunque si potrebbe pensare a dei sistemi per recuperare l'acqua, come li

avevano i nostri nonni, cisterne, con sistemi moderni, tecnologicamente avanzati, in modo da utilizzare quest'acqua per tutti i fini che non siano quelli puramente potabili.

Io ho chiuso e spero di essere rimasto nei 10/15 minuti, resto a disposizione per eventuali domande.

Forse e' stato un po' troppo, mi hanno chiesto dei flash, comunque quello che non e' stato detto e' nel piano.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Passerei subito la parola al prof. Di Gennaro.

PROFESSOR DI GENNARO:

Buon giorno a tutti, mi chiamo Antonio Di Gennaro, ho avuto il piacere e l'onore di lavorare alla redazione della proposta di piano provinciale della quale discutiamo in questi incontri.

Chiedo fin d'ora scusa a quanti fossero stati presenti nell'incontro precedente, se non sbaglio sul paesaggio, se ripetero' qualche concetto gia' illustrato nel precedente incontro.

In estrema sintesi ci terrei a dire oggi che la proposta di piano provinciale, naturalmente senza alcuna velleita' di sostituirsi agli strumenti di pianificazione specifici che normano le attivita' agroforestali, e che soprattutto dispongono l'utilizzo degli aiuti comunitari al settore agricolo secondo la nuova impostazione della nuova politica agraria comunitaria, la velleita' assolutamente non e' questa, però il Piano Provinciale puo' fare un lavoro utile per l'agricoltura foggiana, che, e' inutile dirlo in questa sede, e' uno dei sistemi agricoli piu' importanti in Italia e in Europa.

Il Piano Provinciale puo' fare un lavoro utile per l'agricoltura io direi innanzitutto stabilendo una

Il Piano Provinciale si impernia, diremo, su uno dei suoi punti piu' forti nell'obiettivo di tutela strutturale del territorio rurale della provincia: perche'?

Perche' la provincia di Foggia, lo dicemmo la scorsa volta, e' una grande provincia, quasi una regione, oltre 700000 ettari, e in gran parte questo territorio e' un territorio rurale, penso che le aree urbanizzate, ora scusatemi vado a memoria, probabilmente non raggiungono il 5% del territorio complessivo della provincia.

Quindi potrebbe sembrare una cosa non necessaria parlare di territorio, di tutela gelosa del territorio rurale in una provincia cosi' rurale come quella foggiana, ma in realta' questo territorio rurale foggiano, come sappiamo bene, e' esposto ad una molteplicita' di pressioni che negli ultimi decenni hanno comportato una trasformazione estremamente veloce di ecosistemi agricoli, forestali, di paesaggi, che erano stati stabili per secoli.

Il sistema urbano in 40 anni e' quintuplicato, ma il sistema urbano costiero si e' moltiplicato per 10, e la cosa piu' insidiosa e' che il nuovo modo con il quale la citta' cresce in provincia di Foggia, nel Mezzogiorno d'Italia, in Italia, in Europa, nei paesi ad economia avanzata nel mondo, il nuovo modo con cui la citta' cresce non e' piu' quello della crescita dei centri urbani compatti ma piuttosto la dispersione insediativa, con la creazione di un qualcosa, di un continuum urbano dove abbiamo un territorio rurale con dispersi al suo interno funzioni insediative, funzioni produttive, funzioni tecnologiche, in un contesto nel quale, a volte, io vengo dalla Campania, quindi faccio l'esempio tragico della Campania felix, le campagne piu' importanti nella storia, e nella cultura del pianeta direi, perche' Campania felix per 2000 anni e' stata al centro della letteratura, oggi e' trasformata in una sterminata periferia dove noi non sappiamo quando entriamo e uscito dalla citta', perche' e' un continuum unico, dove il territorio rurale ha perso il suo valore senza acquistare alcuna qualita' urbana.

Quindi, il problema dello sviluppo urbano dell'ultimo quarantennio e' il problema di aver edificato molto, occupato molto spazio senza aver creato qualita' urbana, e questa purtroppo e' una dinamica che interessa anche la Provincia di Foggia.

E allora, il Piano Provinciale fa un'opzione netta, senza ambiguita', decisa, per la tutela strutturale del territorio rurale, che non e' lo spazio, non puo' essere considerato in questa provincia, lo spazio a disposizione per collocare tutte le funzioni che le citta' non vogliono piu', come impianti tecnologici, piattaforme logistiche, piattaforme per la grande distribuzione, impianti energetici, senza pensare allo sviluppo, del quale pure abbiamo bisogno, della rete infrastrutturale.

Sono tutte cose che consumano territorio rurale, ma non solo lo consumano, lo disarticolano, lo

frammentano, ne fanno un qualcosa di diverso rispetto al patrimonio che i nostri vecchi ci hanno lasciato.

Il territorio rurale e' il posto dove la priorita' e' per le attivita' agroforestali e per le azioni di sviluppo rurale in senso ampio, cosi' come definite dalla nuova politica agraria comunitaria, quindi una nuova economia rurale diversificata, che non vive solo piu' di produzioni di derrate, fibre, legname, ma vive della produzione di qualita' ambientale, di paesaggio, di bellezza, di occasione di vita all'area aperta, di turismo rurale, di conservazione di paesaggi agricoli di straordinario valore storico, siti archeologici, paesaggi di grande bellezza.

Io non capisco cosa i grandi paesaggi rurali, anche del Tavoliere, abbiano meno dei paesaggi andalusi, che frotte di turisti da tutta Europa vanno a vedere!

L'Andalusia d'Italia e' qua, senza pensare che la Provincia di Foggia, come il Piano cerca di raccontare, e' tutt'altro che uno spazio geografico uniforme.

In questo grande anfiteatro verso l'Adriatico noi partiamo da tratti appenninici, sub-appenninici e collinari tra i piu' belli del Mezzogiorno d'Italia, scendiamo per una delle pianure piu' importanti a livello europeo, il Tavoliere, con tutte le sue gradazioni e differenziazioni: l'Alto Tavoliere con i paesaggi straordinari del grano duro dolcemente ondulati, il basso Tavoliere, con la trasformazione produttiva impetuosa degli ultimi anni, fino alle pianure costiere, retrodunali, che, voi sapete, ancora 40 anni fa erano pascoli invernali umidi dietro le dune.

E poi le dune, il sistema costiero straordinario, per non parlare del mosaico di ecosistemi straordinario che e' il Gargano, questo pezzo di Appennino calcareo che ha sbagliato strada e si e' messo in mezzo all'Adriatico, un unicum geografico ecologico-paesaggistico assoluto.

La provincia di Foggia e' una provincia benedetta dal Signore, perche' ha dentro di se' tutti questi valori straordinari.

Ora, se l'industria turistico-culturale fino ad ora ha valorizzato, pure sciupando molto, pezzi della provincia, il sistema costiero e il Gargano, c'e' tutta un'economia diversificata della cultura del turismo rurale, dei sentieri della memoria, cioe' di un'Italia che ancora si mostra qui, in provincia di Foggia, con il respiro di paesaggi rurali integri.

Quindi, la prima cosa e' capire che questo territorio rurale non e' spazio a disposizione per uno sviluppo infrastrutturale che non parta da una corretta lettura dei paesaggi rurali.

Noi abbiamo bisogno di un potenziamento infrastrutturale purché questo programma di potenziamento non sia un programma di opere ma sia, invece, un programma di una rete infrastrutturale che deve essere armonizzata con questi paesaggi, con questo territorio rurale, perche' queste opere non calano sul vuoto ma calano sui paesaggi rurali piu' importanti d'Europa.

Quindi, queste opere vanno progettate con una qualita', un'austerita', una sobrieta', un'attenzione tecnologica di inserimento funzionale, estetico, percettivo, dobbiamo pensare a questa potenziata rete di trasporto addirittura come un elemento di qualita' all'interno del paesaggio provinciale.

Percorrendo le strade della Provincia, invece, noi vediamo come proprio l'elemento infrastrutturale sia l'inizio del degrado per il mosaico ecologico e per il paesaggio rurale, perche' al bordo dell'infrastruttura c'e' quella terra di nessuno che, anziche' essere oggetto di una cura particolare affinche' l'infrastruttura sia cucita con sapienza al paesaggio, è invece la terra di nessuno, l'incolto, la disattenzione.

Eppure gli inglesi l'hanno imparato bene!

Il biglietto da visita delle nostre terre e' cio' che vediamo ai bordi delle strade camminando, il biglietto da visita e' cio' che noi vediamo all'ingresso dei centri urbani, ma anche in provincia di Foggia, cosi' come in gran parte del Mezzogiorno d'Italia, la frangia pre-urbana e' il luogo dello sfilacciamento, e' un non-luogo, e' terra di nessuno, dove sembra che le trasformazioni rispondano ad un fattore di casualita' piu' che a un disegno.

Noi abbiamo bisogno di progettare rigidamente la qualita' dei nostri insediamenti, a partire dal contatto con il territorio rurale.

La frangia pre-urbana deve essere il salotto delle nostre citta' foggiane, la cinta di terre agricole intorno alle citta' deve diventare il grande parco agricolo a beneficio dei cittadini, ma soprattutto che diano un biglietto da visita di qualita' ai visitatori, e non invece, com'e' oggi, ma e' un problema

del Mezzogiorno d'Italia, quella sensazione come se le nostre città fossero circondate da una coltre di bruttezza, di degrado e di incuria.

Quindi, il Piano Provinciale si propone di suggerire e di definire le regole affinché lo sviluppo infrastrutturale e la localizzazione delle funzioni commerciali, energetiche, distributive, logistiche, avvenga in coerenza con i valori paesaggistici, soprattutto pensando che queste sono funzioni urbane che devono essere collegate ai centri abitati e non essere disperse nel territorio rurale.

Il territorio rurale è il posto dove gli agricoltori, i silvicoltori e gli allevatori della provincia, in integrità, qualità, autonomia e creatività, collaborando alla costruzione di questo grande bene pubblico che è il territorio rurale, devono fare questo tipo di lavoro e non altro.

Noi in Provincia di Foggia, quindi, non abbiamo spazio, i 700000 ettari di campagna che abbiamo non sono a disposizione per questo tipo di cose.

Per fare questo tipo di cose occorre una pianificazione attenta, sobria, cercando di fare in modo, come facevano i nostri vecchi, che le funzioni urbane siano compatte coerentemente, in maniera tale che la città sia città e la campagna rimanga campagna.

Questo è un obiettivo prioritario, questo significa che il Piano Provinciale cerca di fare da sintesi, da strumento di armonizzazione per una serie di piani settoriali, che altrimenti procederebbero ciascuno sui propri binari, dando il proprio contributo alla disarticolazione del territorio rurale.

Noi non possiamo avere un piano infrastrutturale, un piano energetico, un piano della logistica, un piano della grande distribuzione, slegati, senza pensare a delle norme serie e condivise affinché queste diverse attività specialistiche non siano attività che non rispondono a niente e a nessuno ma siano inserite in un progetto di paesaggio, in un progetto di territorio, in un progetto di agricoltura provinciale.

L'altro aspetto sul quale si deve instaurare una collaborazione indispensabile è quello relativo all'applicazione in provincia di Foggia di nuovi strumenti.

Pensiamo, ad esempio, alla convenzione europea del paesaggio, al testo unico sui beni culturali e paesaggio, ma anche alle convenzioni internazionali sulla difesa della biodiversità, alle reti ecologiche, perché è logico che gli agricoltori foggiani sono i soggetti che sono i veri costruttori di paesaggio, di biodiversità, di rete ecologica, sfruttando al meglio tutti i nuovi strumenti che la nuova politica agraria comunitaria ci dà, cioè tutte le tipologie di aiuti ai produttori agricoli per la loro opera di cura, tutela e conservazione di questi valori, che sono la bellezza del paesaggio, la biodiversità, le reti ecologiche.

Pensiamo al lavoro che insieme possiamo progettare per rifare dei corsi d'acqua che solcano il Tavoliere dei fiumi di qualità anziché, anche lì, terra di nessuno, dei canali metà cementificati e metà no, luogo di degrado, di incuria, con tutti i problemi di sicurezza che stiamo conoscendo in questi ultimi anni.

Sono fiumi a tutti gli effetti e come tali vanno trattati, con cura, rispetto, pensando che sono vie d'acqua, che lì l'invariante strutturale è la tutela del corso idrico.

È logico che questi fiumi, solcando l'Andalusia, o la California d'Italia, possono riconquistare vitalità e qualità ecologica anche in funzione delle pratiche che gli agricoltori possono impegnarsi a praticare adeguatamente sostenuti da tutti gli aiuti e i riconoscimenti della nuova politica agraria comunitaria, perché, naturalmente, non si è capito il motivo per il quale l'agricoltore debba farsi carico senza che la collettività gli riconosca esplicitamente quest'opera, un'opera, come sappiamo, che i prezzi di mercato delle derrate agricole non riescono a remunerare.

Quindi, un'alleanza con l'agricoltura foggiana all'interno di un grande progetto di paesaggio, di territorio rurale, applicando tutte le strategie di sviluppo rurale che la Comunità Europea oggi ci indica, applicando intelligentemente tutti gli strumenti nuovi di aiuto agli agricoltori, applicando la condizionalità affinché diventi uno strumento per fare queste cose, applicando il disaccoppiamento affinché diventi uno strumento per fare le cose che dicevamo, quindi attuando creativamente le linee della nuova politica agraria comunitaria da attori e non da burocrati.

Il Piano Provinciale, naturalmente, non ha la velleità di fare tutte queste cose, ripeto, però offre all'agricoltura foggiana questa opzione fondamentale per la tutela strutturale del territorio rurale foggiano in tutte le sue articolazioni, dal Sub-Appennino, all'Alto Tavoliere, al Basso Tavoliere, alla

pianura costiera, alle morfologie costiere, al Gargano, ai sistemi fluviali, e ciascuna di queste risorse deve essere trattata coerentemente all'interno di un grande progetto di sviluppo rurale, ma anche di sviluppo dell'economia della provincia, collaborando al benessere di tutti i cittadini.

Quindi il Piano Provinciale mette al centro l'opzione per la tutela strutturale del territorio rurale, con tutta la normativa che serve per attuare questa scelta.

Sull'altro fronte, vi dicevo, c'è da scrivere insieme questo grande programma di lavoro affinché l'agricoltura foggiana diventi il soggetto che concretamente si fa carico di attuare questo grande progetto di paesaggio, di biodiversità, di ambiente a scala provinciale.

È un lavoro, quindi, impegnativo, ma penso che la provincia di Foggia non abbia altre strade se non vuole tradire la sua identità.

La Provincia di Foggia ha un'identità culturale, ambientale, paesaggistica strepitosa, senza pari nel Mezzogiorno d'Italia, e valorizzare questa attività è un lavoro arduo, richiede il fatto che tutti ci rimobochiamo le maniche e facciamo ciascuno la nostra parte all'interno di un disegno condiviso. Vi ringrazio.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Ha chiesto di parlare per primo il rappresentante dell'Associazione Allevatori Locali.

Vorrei pregare chiunque intervenga di dare le proprie generalità, perché, come ho detto, c'è una signorina sopra che verbalizza i nostri interventi.

MATTEO TOTARO - PRESIDENTE ALLEVATORI DELLA PROVINCIA DI FOGGIA:

Stamattina resto un po' allibito, ma forse i due relatori non vivono in Capitanata.

Circa la prima relazione del dr. Pennetta, la zona costiera è senza una goccia d'acqua, acqua nella zona costiera non ne abbiamo!

Lei ha detto che la zona costiera è piena d'acqua, ma acqua non ne esiste, non abbiamo acqua, e invece ho sentito che c'è l'acqua nella zona costiera.

La zona costiera è senz'acqua: a Margherita di Savoia, Zapponeta, Manfredonia, Monte Sant'Angelo, Mattinata e Vieste, non abbiamo una goccia d'acqua, e purtroppo il discorso che si fa è che la Capitanata è sitibonda, non c'è acqua!

Quel poco d'acqua che esiste nelle falde freatiche è stata salinizzata, perché non è stato fatto un doveroso lavoro per far sì che le acque salate del mare entrino fino a 20 chilometri nei fiumi.

Se voi venite a vedere il Candelaro, l'acqua salata arriva fino alla stazione di Candelaro, 20 chilometri di acqua salata che, con l'abbassamento della falda, arriva acqua salata da tutte le parti.

Per quanto riguarda lei, dr. Di Gennaro, lei fa il discorso della Capitanata, però io vedo, siccome ho la possibilità di stare anche in Campania, vedo che in Campania, e mi riferisco sia alla provincia di Caserta che a quella di Salerno, dove io, per l'altra carica di allevatore, ci sto molto spesso, su Caserta e Salerno c'è il paesaggio, c'è il paese, ma è l'attività agricola prioritaria.

Ci sono fabbriche, ci sono grossi investimenti che danno lustro e danno possibilità di lavorare perché hanno una grossa realtà, l'acqua.

Noi non abbiamo acqua, e fino a quando non ci sarà l'acqua noi non potremo fare niente.

Volevamo avere un po' d'acqua dagli amici del Molise, ma non è stato possibile; dalla Campania avevamo l'acqua di Sele, e non c'è stata più data, per cui è inutile stare a dire, se non troviamo un sistema per portare l'acqua in Capitanata tutti i discorsi non si potranno fare, perché senza l'acqua non si può far niente. Grazie.

Io ho ascoltato le relazioni, con il professor Pennetta ci conosciamo da una vita, in particolare ho ascoltato la seconda relazione, quella del prof. Di Gennaro, e su questa mi vorrei soffermare un po', anche per inserire qualche considerazione di ordine pratico.

La tutela strutturale del territorio rurale è un'opzione strategica che condivido pienamente, un'opzione strategica che dire ambiziosa è poco, perché coinvolge una strategia articolata che impegna

tutti i settori di una programmazione provinciale.

Io penso che questa opzione, illustrata brillantemente, sia poi l'opzione strategica della Provincia di Foggia, cioè l'Amministrazione Provinciale di Foggia si dovrebbe identificare con questa strategia, che è una strategia impegnativa, che dovrebbe veramente coinvolgere tutto il territorio, e la Provincia si dovrebbe far carico di questo particolare problema, che non è facile.

Sono d'accordo perché sono espressione di un territorio rurale, quello dei Monti Dauni, e su questo tema noi ci stiamo già lavorando, ci stiamo lavorando con uno strumento efficace qual è il PIT n.10, una progettualità integrata dove l'idea forza al centro è la natura, il distretto della natura.

Questa era la nostra idea forza attorno a cui sono ruotate tutte le misure e le azioni messe in campo, a partire dalla messa in sicurezza del territorio per finire ad un certo tipo di economia da rilanciare, facendo riferimento alle potenzialità rurali, ambientali di un territorio che nel passato, proprio perché privo di strategie di questo tipo, non è riuscito nemmeno ad avviare.

È la strategia, quindi, che si lega perfettamente con il nostro territorio, e noi la condividiamo pienamente, però, proprio perché ci siamo già cimentati e proprio perché notiamo qualche discontinuità in riferimento a quelle che sono le nuove programmazioni regionali ed europee 2007/2013, noi ne denunciemo le difficoltà, non come una denuncia in sé e per sé ma per superare e mettere in moto tutti quei meccanismi che portano poi al rilancio di questo tipo di politica strategica.

Le difficoltà sono note e tutti, anche per il tempo a disposizione non mi posso dilungare, ma parliamo del futuro.

Il problema che ci dobbiamo porre è "quella di oggi, o questa opzione strategica, è un'esercitazione fine a sé stessa, è un modello teorico, o ci interfacciamo con qualcuno con il quale poi dobbiamo fare i conti?", Regione ed Europa, tanto per non restare nell'equivoco.

Ci interfacciamo con questa progettualità, la imponiamo nella programmazione regionale nei confronti dell'Europa, e allora ha senso, perché la Regione e l'Europa stanno andando verso un'altra strada nella programmazione 2007/2013, vanno sulla strada dove al centro c'è il centro urbano, policentrica, etc., quindi vanno in un senso diverso.

Noi abbiamo denunciato queste preoccupazioni, perché, per quello che si è avviato sul territorio nostro, della Capitanata, il PIT coinvolge tutte e due le Comunità Montane, del Sub-Appennino, del pre-Appennino, come vogliamo chiamarle, che sono 29 realtà, poi c'è un PIS che più o meno ha alla base la stessa filosofia, quella del Gargano, che è l'unico PIS che anziché far riferimento ad un tema che interessa tutta la Regione Puglia, come quello degli altri PIS, Normanno-Svevo-Angioino, etc., è un PIS tematico territoriale, cioè riferito ad un territorio, che quindi pone al centro anche la ruralità, e comunque le vocazioni territoriali.

Quindi su questa strada le discontinuità che notiamo ci preoccupano un po', ecco perché chiedo a voi della provincia.

Magari noi siamo a supporto di questa iniziativa, siamo a supporto anche perché come Comunità Montana abbiamo partecipato a quel bando per la presentazione delle progettualità strategiche, che poi dovrebbero servire, se finanziate, spero, mi pare che siamo in ottima posizione perché si abbia il finanziamento, quindi poi per presentarci con una progettualità alla Regione, che ne tenga conto poi nella programmazione 2007/2013 da avanzare in sede europea.

Magari ci fosse questa progettualità, che non sia solo un'esercitazione teorica ma una volontà politica dell'Amministrazione Provinciale da portare avanti in sede regionale ed europea!

Noi ci auguriamo che sia una volontà forte, ci auguriamo che la Provincia rispetto a queste progettualità strategiche, un paio, due o tre, che stanno nascendo sul territorio svolga un'efficace azione di coordinamento, e noi siamo a disposizione per quello che potete fare nel coordinare le progettualità strategiche per presentarci in Regione Puglia e poi in Europa.

Non vado oltre, vorrei solo segnalare, per quanto riguarda il ciclo dell'acqua sempre per la zona di competenza della Comunità Montana, che noi ci eravamo presentati nei POR con 16 progetti, quanti sono i Comuni, di fitodepurazione, cioè venivamo sul segmento finale della depurazione per rendere l'acqua utilizzabile per tutti gli usi non potabili.

Sono 16 progetti che nel POR la parte tecnica aveva dichiarato ammissibili, però c'è sempre il solito discorso che poi la ricaduta su queste zone marginali per l'utilizzo nel campo agricolo e

quant'altro non ha la stessa efficacia della ricaduta caso mai nelle zone dove c'è bisogno di irrigazione, e quindi sono stati accantonati, ma questi dovrebbero essere recuperati.

Con l'ATO mi pare ci sia un impegno in questo senso, ma se ciò non dovesse avvenire noi li sottoponiamo per un eventuale inserimento nella programmazione provinciale, perché sono progetti validi che vanno al recupero dell'acqua altrimenti non utilizzata, che poi non serve solo all'agricoltura ma serve anche a preservare l'ambiente, quindi coniuga le due cose.

Io vi ringrazio e mi scuso perché devo andare via.

PRIMIANO SCHIAVONE - CONSIGLIERE PARCO NAZIONALE DEL GARGANO:

Mi sento di condividere a pieno le considerazioni fatte poc'anzi dal sen. Morra, considerazioni e perplessità.

Voglio iniziare da quanto diceva prima il prof. Pennetta circa la provocazione, o la battuta sul Sindaco di Londra, che usa lo sciacquone una volta a settimana.

A parte le considerazioni di ordine..., ma stendiamo un velo pietoso, il sen. Morra ha fatto un accenno circa degli interventi in ordine alla fitodepurazione.

Voi pensate, io sono un rappresentante delle associazioni ambientaliste, quindi mi interesso di questi problemi, pensate a quanti scarichi fognanti, a quanta fogna bianca noi immetteremo se per ipotesi, al posto di creare impianti di spostamento o condotte sottomarine per spostare l'acqua inquinata dalla spiaggia verso il centro del mare, provassimo ad investire un attimo in fitodepurazione, quindi al recupero quanto meno in sub-irrigazione.

Abbattendo carica batteriologica in maniera sub-ottimale, i fosfati, i polifosfati e le scorie azotate, che poi sono dei concimanti organici, utilizzando queste acque in subirrigazione, avremmo in qualche maniera alleviato il problema del recupero dell'acqua cui faceva riferimento il prof. Pennetta.

Vi è poi il discorso della pianificazione, cui faceva riferimento il dr. Di Gennaro.

Io vengo da un territorio dove, a parte la pianificazione territoriale, per cui PIT, PUTT e quant'altro presente sul territorio, partendo in ordine scalare dalle competenze regionali, provinciali, comunali abbiamo anche tre ordini di enti sovracomunali che hanno competenza sullo stesso territorio, ossia Comunità Montana, Parco Nazionale del Gargano, Consorzio di Bonifica Montana del Gargano, le stesse medesime competenze, più o meno.

E allora provate ad immaginare un intervento pianificatorio fatto dalla Comunità Montana, poi stiamo pianificando anche noi del Parco Nazionale del Gargano, e ognuno di noi cerca di orientare lo sviluppo: se tutta questa pianificazione, come giustamente diceva poc'anzi il sen. Morra, è esercizio dialettico è un conto, ma se è un discorso organico, bene, se c'è uno scollamento noi che pianificazione andiamo a fare?

Se i vari enti competenti e deputati a pianificare, io parlo del mio territorio, compresa anche l'Amministrazione Provinciale, sono 4, e poi i singoli piani comunali, che comunque al di là del discorso edificatorio cercano di indirizzare lo sviluppo del singolo territorio verso una particolare direzione, qui chiaramente stiamo facendo pura esercitazione, perché per legge la competenza specifica spetta all'organo territoriale competente.

Quindi solo il Comune è quello che comunque, se non c'è un discorso di coordinamento con gli altri enti, ha competenza sul singolo territorio.

Pertanto, giustamente condivido la perplessità del sen. Morra in ordine al momento pianificatorio. Grazie.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

Il Consigliere del Parco praticamente nel rilevare le criticità che potrebbero provenire dal sovrappollamento di strumenti in realtà ha descritto il ruolo del P.T.C.P., che è proprio quello di coordinare sia le attività di pianificazione territoriale, anche sovracomunali, sia di connettere i piani di settore.

Quindi, non fosse altro come primo gradino, se assegniamo al P.T.C.P. la funzione di mettere a conoscenza, di rendere trasparenti questi strumenti, in modo da arrivare ad una pianificazione

strategica condivisa, questo e' gia' un primo grandissimo ruolo cui il P.T.C.P. deve assolvere.

GIULIO COLECCHIA - SEGRETARIO CISL FOGGIA:

Noi stiamo seguendo i lavori di questi giorni, di queste settimane, lavori che stanno mettendo in piedi una conoscenza utile non per un retorico approccio al problema della programmazione, del coordinamento, ma proprio per approfondire elementi di criticita' ed elementi di forza che oggi forse non sono conosciuti nella maniera adeguata, non sono apprezzati, e verso i quali anche il quadro istituzionale non riesce a trovare momenti di azione coordinata.

Anche l'ultimo intervento faceva giustamente riferimento ad un dato caratteristico del nostro territorio, che e' quello della frammentazione dei centri di potere, di decisione, le tre Comunita' Montane, la Provincia, i 64 Comuni, ma anche le altre autorita', di bacino e non, che disegnano uno scenario nel quale e' difficile poi procedere verso azioni di coordinamento.

Giorni fa la Camera di Commercio ha presentato un pregevole studio, un'analisi sui sistemi locali di lavoro, ne sono venuti fuori 17, anche con interconnessioni ultraregionali, tutti momenti nei quali le Amministrazioni varie, i vari enti, i vari soggetti, esercitano la propria azione di governo del territorio.

Io credo, pero', che bisogna, al di la' delle competenze della legge, fare uno sforzo, e qui la politica e' di forte ausilio da questo punto di vista, per tentare un superamento di questa situazione, altrimenti davvero ci troveremo a stilare, a realizzare un ottimo piano di coordinamento senza le volonta', poi, di farlo vivere come momento unificante del territorio.

Io ho trovato nelle due relazioni, tanto in quella del professor Pennetta che in quella del prof. Di Gennaro, spunti interessanti ma anche un grande sostegno, una visione che come sindacato abbiamo cercato di condividere con gli altri soggetti del territorio.

Tanto la questione dell'acqua, e la necessita' non solo di rilevare dove manca ma di cercare degli strumenti per arricchire questa lacuna, l'utilizzo delle acque reflue, ma potremmo pensare anche ad una diversa captazione del sistema idrico, ci sono discorsi e accordi avviati anche con regioni limitrofe proprio per migliorare la disponibilita' di acqua per il nostro territorio.

Io credo che questo vada nella direzione di quello che noi abbiamo voluto indicare come la piattaforma per lo sviluppo sostenibile di questo territorio, e si lega perfettamente con l'altra considerazione che faceva il prof. Di Gennaro, che condivido, ossia che e' necessario non abusare del territorio anche quando parliamo di infrastrutture.

Noi dobbiamo provare a considerare, a valutare, a dare un valore alle infrastrutture che gia' abbiamo sul territorio, che sono gia' notevoli e che hanno bisogno di un completamento non di raddoppi, non di moltiplicazioni.

Ecco perche' nella proposta di accordo di programma tra Regione Puglia e Provincia di Foggia sosteniamo una linea che e' proprio quella del completamento, della funzionalita' del sistema infrastrutturale che abbiamo, non dell'aggiunta di nuove iniziative.

Questa e' la maniera migliore, credo io, per rispondere all'esigenza che diceva il prof. Di Gennaro, quella di riorganizzare il sistema delle infrastrutture senza invadere altri spazi, non solo rispettando l'ecosistema ma proprio rispettando l'ecosistema economico, cioe' anche quella parte di economia che gia' oggi non viene utilizzata, non viene messa nelle dovute condizioni di profittabilita', di produzione di profitto per le aziende, che invece un intervento attento, il funzionamento del sistema viario, di captazione delle acque, di trasporto, di logistica gia' esistente potrebbe aiutare.

Io credo sia importante, quindi, l'azione che stiamo facendo partecipando a questo sforzo dell'Amministrazione Provinciale, non solo perche' il P.T.C.P. e' un obbligo di legge ma proprio perche' ci deve aiutare come faro, come punto di riferimento.

In conclusione vorrei toccare un altro aspetto, a cui teniamo molto come sindacato e che il prof. Di Gennaro ha anche, in maniera opportuna, tratteggiato, ed e' quello delle politiche di sostegno alle imprese.

In questo quadro, in questa situazione, e' necessario anche dare un'indicazione su quali dovrebbero essere le politiche di sostegno per queste tipologie di impresa del nostro territorio.

Sappiamo che soprattutto nel settore agricolo c'è una grandissima anche qui frammentazione, una dimensione inadeguata a sostenere bilanci, non solo di azienda ma familiari, per cui la spinta forte deve essere l'aggregazione, perché attraverso l'aggregazione non solo si può operare sui costi ma si può operare sulla qualità, e anche sull'assunzione di quei costi di sostegno ambientale che è necessario che le aziende si assumano.

Per evitare che il cane si morda la coda e alla fine l'imprenditore non riesca a trovare le economie per sostenere il ruolo di guardiano dell'ambiente, diciamo così, con una battuta, è necessario intervenire anche sul sistema agricolo, con interventi che siano ovviamente di premialità, interventi che vadano a favorire quei soggetti che vogliono scommettere in un cambiamento, che non è solo culturale ma è proprio di approccio rispetto al sistema economico, rispetto al lavoro che magari per generazioni hanno portato avanti in maniera diversa e che oggi esige una diversa attenzione e un diverso ruolo.

GIANFRANCO PALUMBO - RAPPRESENTANTE ORDINE DEGLI INGEGNERI :

Buon giorno a tutti, sono Gianfranco Palumbo, Ingegnere, rappresento l'Ordine degli Ingegneri quale Consigliere dell'Ordine di Foggia e sono il Presidente della Commissione Urbanistica.

È la seconda volta che partecipo a questi incontri sul Piano Territoriale Provinciale e veramente sto partecipando con piacere perché si dicono delle cose interessanti.

Cercherò di recuperare un po' quello che è stato detto negli altri dieci incontri, poiché ho sentito che sono stati fatti dodici incontri, e se il dirigente, l'architetto Biscotti, o qualcuno che partecipa al Piano poi ci darà una mano in qualche maniera noi cercheremo di dare un nostro apporto.

Per quanto riguarda l'incontro di oggi, il prof. Pennetta ha fatto un accenno al recupero delle acque nel sistema abitativo.

Noi riteniamo che questa sia veramente una cosa interessante, perché creare delle possibilità di recupero delle acque nel sistema abitativo, che può essere dai tetti con vasche di accumulo, il risparmio idrico che si può avere nella rubinetteria, negli sciacquoni, doppi circuiti, sono delle cose veramente interessanti, però mi ponevo la domanda come è possibile, fermo restando che è una cosa interessante, inserire un argomento di questo interesse in un piano urbanistico.

Io mi ponevo questa domanda, poi ci saranno gli estensori del piano che troveranno le soluzioni.

Rimanendo sempre in questo tema, volevo segnalare un'altra possibilità, che mi sembra non sia stata, anche nella sintesi che ci è stata consegnata, toccata (può darsi pure che sia stato detto in qualche altra riunione), cioè quella del trattamento delle acque di prima pioggia.

Il trattamento delle acque di prima pioggia ritengo sia un argomento molto, molto interessante, per due motivi: uno perché noi sappiamo che, specialmente nel territorio urbano, le acque di prima pioggia, i primi cinque, sei millimetri di acqua che cadono su un territorio, sono quelli che portano un maggior inquinamento, quindi il trattamento delle acque di prima pioggia potrebbe creare anche una tutela dei corpi idrici, visto che si parla un po' del recupero del sistema ambientale e anche di quello fluviale.

In più queste acque, che poi comunque sono anche di una grossa quantità, potrebbero essere utilizzate, insieme alle acque reflue, quindi delle fogne nere, a sistemi irrigativi, per il verde e tutto il resto.

Quindi cercare di portare i due recuperi, sia quelli delle acque nere che quello delle acque bianche, per quanto riguarda il trattamento delle acque di prima pioggia.

Per quanto riguarda la relazione del prof. Di Gennaro, già nell'altro incontro io feci presente che, ferma restando la convinzione e il pieno accordo sulla tutela strutturale del territorio rurale, esistono nelle realtà delle nostre città, della pentapoli in particolare, delle realtà dove si è creata effettivamente questa frammentazione del territorio, con tanti piccoli insediamenti commerciali e industriali.

E allora la Provincia si deve porre questo problema, innanzitutto perché si è verificato questo.

Uno dei motivi per cui si è verificato è perché queste città sono carenti, o sprovviste, di piani esecutivi che consentano uno sviluppo ordinato nel settore commercio e nel settore industria, per cui si va avanti o con un po' di abusivismo o con una concessione edilizia forzata o con le conferenze di

servizi che la Regione Puglia autorizza, e quindi si stanno creando tutti questi insediamenti.

Oltre a questa frammentazione del territorio rurale, volevo richiamare l'attenzione che si ha sulla parte infrastrutturale, commerciale ed industriale, c'è anche un discorso abitativo, sul quale va calata un po' di attenzione, perché le nostre città hanno dei territori rurali molto vasti.

Io faccio sempre l'esempio della mia città, io sono di Lucera, dove abbiamo una vecchia delibera di 20 anni fa, che non si è mai riusciti a modificare, dove addirittura è consentito un insediamento abitativo mettendo a disposizione 5000 metri quadrati di suolo, il che è contrario all'ettaro minimo della legge nazionale.

E allora, può esserci anche una necessità di costruire un'abitazione su 5000 metri quadrati di suolo, ma se c'è una legge nazionale è meglio un ettaro.

Però, se noi consideriamo che anche lo sviluppo abitativo collegato ad un indice 0,03 se lo andiamo a rapportare all'intero territorio agricolo mi dà la possibilità di costruire un'altra città, allora ecco che anche l'abitazione in qualche maniera dovrebbe essere consentita, e consentita ed è giusto che sia consentita, ma anche su questo un po' vanno studiati dei sistemi di tutela.

Per quanto riguarda la tutela del sistema fluviale ho suggerito anche il discorso del trattamento delle acque di prima pioggia, ma, al di là di questo, se questa è l'ultima riunione io chiedevo già prima se noi come Ordine, poiché la nostra Commissione si sta anche interessando del P.T.C.P., possiamo farvi avere qualche memoria prima di passare alla fase finale.

Grazie per l'attenzione.

ARCH. STEFANO BISCOTTI:

La risposta è implicita, è sicura ed è sì, ovviamente questo ciclo di incontri non assume come definitiva la decisione di chiudere questa fase di ascolto, perché proprio durante questi incontri si è rilevata la necessità di approfondire alcuni argomenti e alcuni temi, e questo probabilmente lo faremo in sedi ancora più ristrette.

Ovviamente i nostri interlocutori privilegiati sono gli ordini, che, per la verità, spesso sono presenti ma spesso anche mancano, abbiamo rilevato anche delle assenze significative nel passato in questo ciclo di incontri, ma di sicuro gli ordini sono nostri interlocutori privilegiati, così come tutti i portatori di interessi che noi chiamiamo a partecipare a questi tavoli.

Per dire un'altra brevissima cosa e per integrare il discorso che facevo prima rispetto all'intervento del Consigliere del Parco, un'altra differenza che c'è tra il P.T.C.P. e altri disegni che potrebbero rientrare nella categoria dei disegni virtuali è che il P.T.C.P. diventa efficace anche attraverso un'azione normativa fortissima.

Sono regole che verranno di sicuro imposte, e "imposte" è una parola che la nuova politica urbanistica regionale cerca di evitare, però di sicuro ci sono delle regole che rispetto al nostro disegno strategico dovranno essere segnalate alla pianificazione sottordinata, anche se questo termine "sottordinato" diventa pure poco significativo in questa nuova logica.

Proprio una delle azioni normative più significative che può essere integrata nel tema di oggi, ed è abbastanza dirompente, e forse è passata anche in second'ordine, è che una delle nostre aspirazioni sarebbe quella che nel territorio rurale non si costruisca nulla che non sia funzionale all'attività agricola, cioè questa brevissima, sintetica norma, che porta con sé un significato importantissimo e che, se applicata, veramente può di sicuro oscurare questa prospettiva poco significativa per il nostro territorio, quella di urbanizzare in maniera indistinta il territorio aperto, che per noi, come ha detto il prof. Di Gennaro, è una grandissima risorsa.

Passerei la parola al dr. Ursitti.

DOTTOR URSITTI:

Una sola osservazione volevo fare: attualmente in campo agricolo siamo in una situazione di emergenza, ormai è un problema che si ripete annualmente.

Il prof. Angelillis ha rischiato anche la pelle, lo scorso anno, con i viticoltori che occupavano la strada, poi c'è l'aspetto assurdo della consegna di pomodoro quasi a prezzo zero, per cui siamo solo di fronte ad una gestione dell'emergenza e quindi qualsiasi forma di pianificazione diventa

veramente ardua.

Oggi, come superficie irrigua, siamo intorno ai 90000/100000 ettari tra superficie irrigata da pozzi e superficie irrigata da impianti consortili, e l'ulteriore disponibilit  di acqua pone un altro problema, come utilizzare quest'acqua.

All'attualit , secondo valutazioni fatte anche nel Piano Agricolo Territoriale dal prof. Bartolelli, saremmo su una superficie pi  o meno ottimale come previsione di coltivazione di colture in irriguo, 90000, 100000 ettari, per cui eventualmente bisogner  pensare a forme di utilizzo di acqua, qualora ce ne sia bisogno, per uso industriale, per uso civile, quindi per uso irriguo, anche perch  il costo dell'acqua   tale ormai che incide abbastanza significativamente sui costi di produzione, soprattutto per quanto riguarda l'acqua prelevata da pozzi, meno per quanto riguarda l'acqua pubblica, che pratica dei prezzi tutto sommato ancora politici, non proprio di mercato, anche se la tendenza   quella.

Per cui, l'espansione di ulteriore superficie irrigua va vista con molta oculatezza, perch  potrebbe non essere un discorso attuabile, e quindi bisogna anche esprimersi in questo senso.

Per quanto riguarda il discorso tutela delle acque, negli anni precedenti abbiamo avuto un ventennio di siccit , e questo ha determinato l'abbassamento, come   noto, delle falde freatiche, quindi l'aumento della concentrazione dei sali, e di conseguenza problemi di salinizzazione, al di sotto di un grammo litro, che   la soglia al di sotto della quale si puo' emungere acqua e al di sopra della quale non   consigliabile emungere acqua.

Ritornando al discorso che diceva il dottor Biscotti prima, ossia come possiamo collegare questo discorso alle pratiche agricole, (se n'  andato il sen. Morra, ma lui le sa queste cose), nel Sub-Appennino, che   il territorio pi  a rischio dal punto di vista idrogeologico, il 90% della superficie territoriale   coltivata a seminativo, a grano duro prevalentemente, almeno lo era fino all'anno scorso, adesso qualche flessione c' , una diminuzione di superficie.

Molti agricoltori hanno ostruito, per esempio, tutti quei rivoli d'acqua, quei canali, a volte anche naturali, quegli impluvi naturali che permettevano il deflusso delle acque a valle, anche nei campi arati, quando c'erano le piogge torrenziali, piogge intense, che sono aumentate negli ultimi 5, 6 anni per i motivi di variazioni climatiche che sappiamo un po' tutti, che leggiamo sui giornali.

Quindi gli agricoltori, abituati alla non pioggia per venti anni, hanno ostruito tutto, per cui   chiaro che il problema si manifesta oggi in maniera pi  drammatica, pi  grave, come il fatto di praticare lavorazioni profonde negli anni precedenti, e quindi creare un ulteriore potenziale fenomeno, aumentare i fenomeni di erosione idrica superficiale, quindi di movimenti a valle di terreno eroso.

Le arature conservative, vale a dire non con il vomere ma con la trapuntatura, in altri termini, quindi si chiamano arature conservative, di bassa profondit  possono sicuramente diminuire, contenere i problemi di erosione idrica superficiale, quindi i problemi consequenziali di frane e quant'altro, o le sistemazioni agrarie, per quanto estensive, che siano pero' modellate secondo l'andamento planoaltimetrico, orografico della zona, secondo i bacini e sottobacini idrografici, che dovrebbe fare l'autorit  di bacino, che pero', da quello che al momento mi risulta, si   limitata a fare solo un lavoro di simulazioni teoriche, di portata di acque massima e quant'altro, ma non ha avuto un riscontro e un approccio reale sul territorio con gli agricoltori, che sono poi quelli che gestiscono il 90% e oltre del territorio del Sub-Appennino.

Quindi questo aspetto va visto di concerto con gli agricoltori, chiaramente.

Non   che si puo' andare ad imporre o mandare le guardie forestali ogni volta a fare multe perch  hanno ostruito il canale o perch  il canale non c'  pi , ma fargli capire la necessit  di questo aspetto, renderli corresponsabili.

Cos  pure l'agricoltore ha tirato su acqua perch  non c'erano, come diceva il prof. Pennetta, le stazioni di monitoraggio, ha continuato ad emungere acqua perch  nessuno gli ha detto che superato un grammo/litro la concentrazione salina aumenta, soprattutto di sodio, e quindi crea problemi irreversibili sul terreno stesso, e anche sulle piante nella fase pi  avanzata.

C'  stata, quindi, anche un'assenza dello Stato, tra virgolette, che non ha consigliato gli agricoltori sia nell'uso dell'acqua per gli usi irrigui sia per quanto riguarda l'aspetto lavorazione per

assetto idrogeologico, questa e' un po' la carenza che c'è stata, e ora diventa un po' piu' difficoltoso.

Tra l'altro, il costo dell'acqua, soprattutto da pozzo, avviene tramite motopompe a gasolio, a nafta, e il costo e' elevatissimo se andiamo poi a rapportare l'incidenza sul costo di produzione, e se si aggiunge la manodopera, che e' l'altro indice, quindi quello energetico e quello di manodopera, purtroppo i valori salgono e i prodotti, che vengono coltivati e messi sul mercato dai paesi in via di sviluppo, che ci assediano, rischiano di mandare in tilt le imprese agricole del Mezzogiorno, che sono quelle piu' esposte a questo fenomeno, perchè i paesi dell'Egitto, dell'Algeria, della Tunisia, sono quelli che fanno le stesse colture nostre, e hanno anche un discreto grado di produzione qualitativa, che non è certo quella nostra ma e' sufficiente ad essere collocata sul mercato, ha buoni standard mercantili di essere accettati sul mercato, almeno come largo consumo, non dico come consumo made in Italy di eccellenza.

Quindi le nostre aziende, che non sono ancora tutte attrezzate per produrre qualita', rischiano di essere schiacciate da questi paesi in via di sviluppo, che hanno come veicolo per superare la fase che ancora li distanzia dai paesi sviluppati l'agricoltura, che e' l'unico mezzo che hanno per vendere i loro prodotti e quindi superare questo discorso veramente ancora di miseria residua.

Questo e' il punto, e quindi va visto anche in questo contesto il discorso che dicevo prima per quanto riguarda soprattutto la superficie irrigua e gli ordinamenti irrigui. Grazie.

ENRICO GUERRA - RAPPRESENTANTE ORDINE DEI GEOLOGI DI PUGLIA:

Sono il geologo Enrico Guerra, rappresento l'Ordine dei Geologi di Puglia invece del Presidente, che non e' potuto intervenire, il dr. Calcagnino.

Vorrei ribadire alcuni punti, anche se alcuni di questi sono gia' stati esposti in particolare, e partirei proprio dal discorso del prof. Pennetta, che tra l'altro e' stato mio professore all'Universita', parto proprio dalla prima cosa che è stata detta, dai pozzi.

Oggi quella stima, quel numero di pozzi, e' un numero che, mi preme ribadire, e' essenzialmente sottostimato: non sappiamo realmente quanti pozzi esistono in Puglia, autorizzati e non.

Cioe', gli agricoltori qui presenti, gli allevatori qui presenti, sanno benissimo che 30 anni fa l'acqua la prendevano a 20 metri di profondita', a 50 metri di profondita', oggi nella zona, che abbiamo visto estremamente esposta, della falda, nella zona di Cerignola, di Ortanova, nella zona di Foggia, di San Severo, si fanno pozzi a 400 metri di profondita', con un costo elevatissimo per qualunque agricoltore, elevatissimo, oltre al fatto che stiamo via via degradando la qualita' di quest'acqua.

I dati dell'Acquedotto Pugliese parlano di un isoalina di 1,5 sotto Rignano Garganico, non alla stazione di Candelaro - magari stessimo ancora li' - , 1,5 sotto Rignano Garganico.

1,5 grammi/litro di sali, prevalentemente sodio, stanno rovinando definitivamente i terreni, cioe' rischiamo, tra qualche anno, di non coltivare piu' nulla.

Allora dobbiamo capire che non possiamo continuare a chiedere acqua dall'Albania, dal Molise, dalla Balisicata, dalla Campania, dovremmo in qualche modo, e credo che questo sia uno dei ruoli del Piano di Coordinamento, renderci indipendenti.

Non e' pensabile continuare a ritenere che l'acqua sia illimitata, perche' forse lo e', ma sicuramente non e' illimitata la sua qualita'.

La sua qualita' continua a degradare, e arriveremo ad un punto che per bonificarla, per trasformarla in qualcosa di utilizzabile, saremo costretti e obbligati a spendere sempre piu' soldi.

Non e' che non ce ne sia, c'è, ma sta progressivamente perdendo la sua qualita'.

Allora dovremmo capire che alcune risorser e alcune falde vanno lasciate li', dobbiamo cercare di non toccarle, perche' sono il nostro futuro.

Si parla sempre di sostenibilita', parola bellissima, pero' questa sostenibilita' significa che tra 30 anni quest'acqua dovrebbe rimanere, e invece stiamo continuando ad utilizzarla.

Mettiamoci intorno ad un tavolo, ingegneri, geologi, associazioni di categoria, politici, e facciamo delle scelte, cerchiamo di intervenire facendo delle scelte, serie.

Qui al mio fianco ho il rappresentante dell'Autorita' di Bacino, l'architetto Biscotti diceva che l'acqua puo' essere una risorsa ma puo' essere anche devastante: e' vero.

Siamo stati abituati per anni a non avere acqua, adesso improvvisamente ci arriva tanta acqua, e Apricena ne ha fatto le spese qualche tempo fa, un bacino piccolissimo che e' sotteso all'abitato di Apricena e che viene allagato da un temporale estivo, o qualcosa in piu' se vogliamo, che però ha fatto dei danni.

E allora cerchiamo di intervenire in questo modo.

Ripeto, l'acqua non e' che non ce l'abbiamo, ce l'abbiamo, ce l'abbiamo ad alte profondita', le reti in qualche modo ci sono, ma molto spesso non portano acqua.

Non e' che a Zapponeta non arriva l'acqua perche' non c'e', in realta' l'acqua dall'invaso di Occhito viene destinata ad altri usi.

Occhito e' stracolmo, anzi, sapete meglio di me l'anno scorso che problemi ha dato Occhito alla foce del Fortore, Occhito tra virgolette, perche' quella e' una diga di ritenuta, non e' una diga di laminazione.

Finisco il mio intervento e poi mi aggancio alla seconda relazione, al secondo intervento di questa mattina.

Nell'ambito della pianificazione dell'agricoltura, delle reti ecologiche, un grosso problema che c'e' in agricoltura e' quello che stiamo continuando a sottrarre suoli all'agricoltura.

Molto spesso, e continuamente, tramite conferenze di servizio, tramite altre cose, cosa facciamo? Non facciamo altro che cambiare la destinazione d'uso dei terreni, cioè quelle che erano zone a vocazione agricola le stiamo trasformando in zone commerciali, ci andiamo a fare un inceneritore, ci andiamo a fare qualcosa.

Vogliamo fare degli interventi? Cerchiamo di farli in zone che erano gia' destinate a questa cosa.

E' inutile continuare a tirar fuori dal cilindro zone agricole e trasformarle in qualcos'altro, anche perche' quegli impianti, quegli insediamenti produttivi, necessitano tutti di acqua, e quando vado a realizzare in un comparto commerciale un centro commerciale o un'industria, quelli richiedono acqua, e richiedono molta piu' acqua di quanto forse ne richiedeva l'agricoltura.

Io sono di Manfredonia e parlo del comparto industriale di Manfredonia, e purtroppo nel comparto industriale di Manfredonia abbiamo realizzato una serie di impianti industriali ciascuno dei quali richiede acqua, e l'andiamo a prendere dal sottosuolo.

Quando quelle fabbriche, o quegli insediamenti produttivi, tirano fuori 4, 5, 6, 7 litri al secondo, facendo abbassare la falda e facendo fare l'ingressione marina sempre piu' forte, l'azienda agricola ics che sta a Monte, che sta, per esempio, nella zona di Pedicagnola, tirera' acqua a 2 grammi/litro, per fare un esempio banale.

Questi sono i fatti, poi il nostro contributo, il contributo di tutti quelli che sono qui presenti, ma soprattutto sarebbe necessario avere anche quelli assenti, e' importante perche' si arrivi seriamente ad una pianificazione, seriamente a qualcosa che porti ad un miglioramento della nostra situazione, soprattutto in funzione futura, soprattutto in una visione futura. Grazie.

MIMMO DI GIOIA - ASSOCIAZIONE VERDI, AMBIENTE E SOCIETA' - RESPONSABILE DEI VERDI:

Mi pare che stiamo girando intorno ad un problema che non abbiamo alcuna voglia di affrontare.

Tutto quello che succede succede perche' ci sono degli enti di gestione.

Io ho lavorato 35 anni all'Acquedotto Pugliese e non mi pare che l'Acquedotto Pugliese si sia mai interessato dell'acqua, il Consorzio di Bonifica non si interessa di acqua, prevalentemente sta facendo un discorso per capire dove pariamo, sono enti di gestione, sono enti strumentali che purtroppo hanno avuto la pretesa di comandare sui territori.

Se manca l'acqua non e' perche' l'acqua non c'e' ma perchè l'acqua e' stata gestita male.

Il Consorzio di Bonifica credeva, e lo crede ancora, che facendo appalti per le dighe ci sia piu' acqua, poi quando c'e' l'acqua non e' capace di canalizzarla e di portarla agli agricoltori; abbiamo il dissesto idrogeologico che si accenna, ma se non lo si mette in correlazione con il presidio agricolo, di cui oggi si sta parlando, arriviamo da nessuna parte, perche' chi deve combattere il dissesto idrogeologico, con una volonta' politica e dei finanziamenti alle spalle naturalmente, sono le persone che lavorano nei campi.

Ora a me sta capitando questa cosa stranissima, che ci sono gli Enti Locali che in questo momento pretendono la partecipazione, ci portano dei tecnici, poi tecnici dicono una cosa, anche suggestioni tipo Andalusia, tipo queste cose, che io eviterei di fare perché poi la gente sente Andalusia e dice "questo da dove viene? Questo e dove va?".

E' successo a Foggia, per esempio, per un luminare dell'urbanistica che ci ha fatto il Piano Regolatore, Benevolo, e abbiamo detto che era un cazzone che non capiva niente di urbanistica, tant'e' vero che continuiamo a costruire, a prendere campagna sotto la spinta di interessi inconfessabili, e il mattone la fa da padrona dappertutto.

Invece la vocazione della Capitanata mi pare sia quella dell'agricoltura, oramai abbiamo assodato questo, e allora sia le forze politiche sia gli imprenditori si devono cimentare con questo volano.

L'agricoltura deve tornare al centro degli interessi del Subappennino, deve tornare al centro degli interessi della pianura, deve tornare al centro degli interessi del Gargano.

A me dispiace che si accenni che tre enti del Gargano si azzuffano tra loro perché.....

MIMMO DI GIOIA - ASSOCIAZIONE VERDI, AMBIENTE E SOCIETA' - RESPONSABILE DEI VERDI:

Io non sto insultando alcuno. Allora leggetevi la registrazione.

Se avete voglia di risolvere i problemi dovete confrontarvi con la realtà, con la nostra realtà non con la realtà che ognuno di noi sogna di poter avere.

Di questi tre enti che stanno nel Gargano (c'e' una legge nazionale che sopprime gli enti inutili), o qualcuno di questi enti e' inutile oppure questi enti non lavorano nell'interesse della comunità, perché se uno lavora nell'interesse della comunità, come dovrebbe essere per qualsiasi ente, non ci dovrebbero essere contrapposizioni e non ci dovrebbe essere il fatto che una pianificazione dei tre enti non possa essere integrata e non ci possano essere sinergie.

Delle due l'una: o ci sono enti inutili o ci sono enti che non lavorano per la comunità ma lavorano per i propri interessi.

Quindi, io ritorno al fatto della gestione, perché la gestione e' fondamentale per l'agricoltura.

Subito dopo la Cassa del Mezzogiorno, famigerata, sono stati fatti 42 impianti di depurazione nella provincia di Foggia, ma di questi 42 impianti non ne funziona neanche uno!

Con gli impianti di depurazione e con la raffinazione dell'acqua si chiude il ciclo completo dell'acqua e si dà l'acqua per l'agricoltura.

Se non si e' stati capaci, o questi soldi hanno preso altri rivoli, bisogna cominciare a ripensare quel ciclo virtuoso, non si può pensare, come diceva anche il sen. Morra, che adesso stanno finendo i soldi.

Ma i soldi fino al 2006, che erano stati dati per i presidi rurali, o che dovevano essere chiesti tramite progetti alla Comunità Europea, e' stato fatto, non e' stato fatto?

A me non risulta che siano stati chiesti molti soldi per l'agricoltura in Provincia di Foggia.

E' chiaro che dal 2007 la Comunità Europea pensa che il sud dell'Europa si sia spostato verso l'est.

Altre due piccole cose: normalmente parliamo delle vie dell'acqua, e qualcuno ha pensato che le vie dell'acqua siano come le strade, bisogna metterci il cemento dentro.

Noi, come ambientalisti, dobbiamo lottare perché le vie dell'acqua siano ripristinate come vie dell'acqua, perché quello e' stato fatto, o e' stato messo il cemento nei letti dei fiumi o sono stati imbrigliati con alti marchingegni che appunto danno poi all'acqua questa spinta che ad Apricena ha fatto morire due bambini e diventa dissesto e allagamento quando l'acqua e' in abbondanza.

I fiumi vanno rispettati per quello che sono: le rive dei fiumi devono avere gli alberi, devono avere gli arbusti se non vogliamo che diventino altra cosa, perché quando si pensa alle vie si pensa sempre al cemento.

Ultima cosa: l'ing. Pennetta ha ripetuto parecchie volte "paesaggio".

Io non so lui che paesaggio stia vivendo o stia vedendo nel Subappennino, noi, come ambientalisti, pur favorevoli alle fonti rinnovabili siamo francamente preoccupati di quello che e' diventato il bel paesaggio del Subappennino.

Adesso, addirittura, dal portare le persone a vedere il bel paesaggio del Subappennino qualche Sindaco dabbene vuole portare i turisti a vedere le belle pale eoliche che finalmente si sono impiantate nei paesi.

E' arrivato a dire pubblicamente questo, che potrebbero essere delle attrazioni turistiche per i prossimi visitatori.

Purtroppo la devastazione, non solo territoriale ma di alcune politiche dissennate, ci ha portato a questo, e speriamo di invertire la tendenza con la partecipazione attiva di idee e di proposte a quello che si vuole fare. Grazie.

LUIGI NARDELLA - FUNZIONARIO CONSORZIO DI BONIFICA DI CAPITANATA:

E' opportuna una replica, piu' per dovere informativo che polemico nei confronti del collega vicino a me.

Il Consorzio gestisce opere irrigue sull'intera provincia di Foggia, ha un comprensorio di 150000 ettari, attrezzati in regolare esercizio, con 4 dighe in perfetta funzionalita', non manifesta lamentele di carattere tecnico, per cui non penso si possa additare il Consorzio come un ente inefficiente e incapace di gestire le risorse idriche.

Viene attualmente indicato come uno degli esempi a livello del bacino del Mediterraneo, e anche al di fuori del bacino del Mediterraneo, come gestione ottimale delle risorse idriche.

Ad oggi il contributo irriguo e' rimasto fermo a come era oltre dieci anni fa, e questo sta a dimostrare il livello di efficienza di gestione che ha raggiunto il Consorzio.

E' l'unico dei Consorzi, non solo in Puglia ma nell'intero meridione d'Italia, che non manifesta livelli di indebitamento di carattere preoccupante e al contempo riesce ad esprimere progettualita', innovazione ed efficienza invidiabili.

Nel campo delle acque reflue il Consorzio si e' attivato.

In materia acque reflue la normativa e' molto articolata, dalla 152, al 136, all'ultimo D.Lgs. 152 del 2006, il D.Lgs. 185 sulle acque reflue, e nonostante tutti questi grovigli il Consorzio ha progettato e sta realizzando impianti per il recupero e il riutilizzo delle acque reflue in Italia, pero' illudere la collettivita' che il riutilizzo delle acque reflue sia la panacea dei problemi in materia di irrigazione e' probabilmente sbagliato.

Vediamo un po' i numeri quali sono: il Consorzio di Bonifica, attraverso il Occhito fornisce all'acquedotto Pugliese un volume di circa 50/60 milioni di metri cubi all'anno, che viene potabilizzato in unico posto in provincia di Foggia, e poi di li' parte l'alimentazione dell'Acquedotto Pugliese per l'intera provincia di Foggia.

Ora le acque reflue, a parte qualche Comune di consistenti dimensioni, quali Foggia, San Severo, Manfredonia e Lucera, in realta' sono acque polverizzate sul territorio, e al tempo stesso poco pregiate dal punto di vista idraulico, perche' vanno sollevate, e i costi di affinamento per consentire a queste acque di essere riutilizzate in tranquillita' nel mondo agricolo, perche' il primo problema ce l'hanno gli agricoltori, e' talmente alto da non poter essere sostenuto dall'utilizzatore finale.

Noi abbiamo stimato un po' di costi e ci rendiamo conto che l'ordine di grandezza e' di circa 10/15 centesimi per metro cubo, solo per affinamento.

Chi deve sostenere questi costi, la collettivita' o i diversi settori del mondo agricolo? E' un problema che noi ci poniamo.

Noi abbiamo vissuto l'esperienza di Cerignola, che e' stato uno dei primi Comuni della provincia di Foggia a dotarsi dell'impianto di affinamento a valle dell'impianto di depurazione primaria e secondaria, e quando c'e' stata la necessita' di attivare l'impianto il Comune diceva "ma non posso sostenere io e far pagare gli oneri di affinamento alla mia collettivita' comunale, benché io sia stato uno dei pionieri a livello regionale e nazionale nell'attivarmi in questo contesto!", mentre il mondo agricolo dal canto suo dice "io non posso sostenere un costo non sostenibile sul piano economico-aziendale", perche' noi ci siamo resi conto che se il costo dell'acqua supera i 10/12 centesimi per metro cubo l'acqua non ha piu' senso di essere usata, nel senso che bilanci agricoli chiudono in

passivo.

E allora se non c'è la fattibilità economica di un qualsiasi investimento sono soldi buttati al vento.

Noi, come Consorzio, parlo dal punto di vista tecnico, perché ovviamente una risposta politica io non la devo e non la posso dare, ma dal punto di vista tecnico.....

INTERVENTO FUORI MICROFONO

LUIGI NARDELLA:

E' bene fare un po' di chiarezza su questo aspetto, perché poi probabilmente si alimentano disinformazioni che generano una cattiva programmazione.

Gli impianti di depurazione in provincia di Foggia ci sono, ma non sono certamente i consorzi che sono stati demandati alla loro gestione.

O l'Acquedotto Pugliese o le comunità locali hanno il ruolo di gestire gli impianti di depurazione, ma la depurazione non è sufficiente per il riutilizzo, assolutamente non è sufficiente.

Come Consorzio a Trinitapoli è stato finanziato, ed è in corso di realizzazione, un impianto per il recupero, il trattamento e il riutilizzo delle acque reflue, per irrigare quei mille ettari che l'ing. Pennetta ha citato durante la sua relazione, ed è una nuova concezione, perché l'utilizzo in tempo reale delle acque reflue dopo l'affinamento non è efficace, nel senso che purtroppo nei nostri ambienti c'è una concentrazione tale di domanda che nei tre mesi viene consumato l'80% del fabbisogno idrico.

Per cui, se non c'è possibilità di accumulare per trasferire, nel tempo e nello spazio, quelle eccedenze temporanee, purtroppo non si può fare né irrigazione né si può assicurare alle esigenze civili ed industriali i fabbisogni necessari.

Il consorzio anche dal punto di vista delle forniture di acqua per uso industriale ha sempre fornito acqua all'Enichem di Manfredonia, e l'impianto di alimentazione è sempre in esercizio.

Le portate si sono drasticamente ridotte perché probabilmente ci sono altri interessi dal punto di vista aziendale, però il consorzio è capillarmente diffuso sul territorio, non solo dal punto di vista irriguo, perché fornisce acqua anche a diversi stabilimenti industriali: ha fornito e fornisce acqua anche al Poligrafico dello Stato, ha fornito acqua allo zuccherificio della SFIR, fornisce acqua a diversi stabilimenti agro-industriali disposti in maniera polverizzata sul territorio.

Ora, riuscire a capire e a conoscere bene qual è l'entità della struttura degli impianti del Consorzio di Bonifica, la struttura dell'ente, la conoscenza del territorio dell'ente, probabilmente aiuterebbe a pianificare meglio tutte le attività e i programmi che si possono fare per lo sviluppo.

Io volevo aggiungere un'altra piccola cosa, su cui mi ha preceduto il dr. Ursitti, che purtroppo è andato via: la provincia di Foggia sta vivendo un momento difficilissimo sul piano produttivo, nel senso che le colture più rappresentative della Capitanata, il pomodoro, la barbabietola, la vite e l'ulivo, le quattro principali colture irrigue, vivono una crisi che io non definisco più congiunturale, il Direttore della Coldiretti me lo può confermare, perché sono quattro anni che sostanzialmente vigneti, oliveti, pomodori e barbabietola sono ormai alla crisi totale, le aziende agricole stanno vivendo difficoltà finanziarie che non hanno precedenti nel passato.

Auguriamoci che sia una crisi passeggera, anche se diventa sempre più strutturale.

C'è da dire un'ultima cosa: ai margini dei comprensori irrigui c'è una continua pressione per la disponibilità di acqua, per cui non è vero che non c'è domanda di acqua, o che l'acqua venga prelevata dai pozzi.

I pozzi vengono utilizzati solo quando non c'è acqua del Consorzio, allora si utilizzano i pozzi, e il Consorzio è costretto, lo fa perché lo deve fare, a dare acqua con concessioni precarie, annuali, facendo prelevare l'acqua da quelli che sono gli scarichi degli adduttori anche delle aree fuori comprensorio irriguo, questo proprio per eliminare ed evitare ogni forma di spreco.

In passato, in momenti di eccedenza, c'è stato qualche rilascio di acqua nei corsi d'acqua, ma sono 6 o 7 anni che questo non succede più. Grazie.

INNEO - COPAGRI DI FOGGIA:

Innanzitutto chiedo scusa ai due relatori, essendo arrivato in ritardo non ho ascoltato tutte e due le relazioni, quindi probabilmente andro' anche un po' fuori tema.

Partendo da una considerazione che ha fatto il rappresentante dell'Ordine dei Geologi, che, se ho capito bene, lamentava la rovina dei pozzi, cioe' noi stiamo esagerando nell'uso dei pozzi, prendendo per buono questo dato io mi rendo conto che come provincia di Foggia stiamo perdendo un'ulteriore occasione, perche' noi, come COPAGRI lanciamo questo invito gia' quando abbiamo iniziato quella sorta di collaborazione con la Regione Molise, con Termoli, per salvare lo zuccherificio di Termoli.

Noi siamo arrivati a salvare lo zuccherificio di Termoli proprio grazie all'apporto che ha dato Foggia prima di tutto, poi la Puglia e poi le altre regioni, e in quell'occasione io ebbi a dire che forse era il caso di dare collaborazione, ma anche di chiedere collaborazione, cioe' noi davamo loro una ricchezza, che erano le nostre quote per la produzione di barbabietola, quindi per la lavorazione delle nostre bietole nel loro zuccherificio, loro dovevano dare a noi la loro acqua, perche' comunque il mondo agricolo foggiano ha bisogno di acqua.

Checche' ne dica il rappresentante dal Consorzio e riconoscendo al Consorzio di Bonifica di Capitanata di essere quello che funziona bene in rapporto agli altri Consorzi di Bonifica della Regione Puglia, ha, però, un modo di essere ormai antiquato, è statico.

Ormai il mondo agricolo foggiano vive in modo dinamico, con le nuove OGM, con le nuove trasformazioni che ci sono, bisogna vivere in modo veloce, quindi adeguarsi ai tempi, e le aziende agricole per adeguarsi ai tempi hanno bisogno di acqua!

Lei prima dava un dato, 150000 ettari irrigati: la provincia di Foggia, se non sbaglio, come numero supera i 600000, per cui degli altri 450000 che facciamo?

Nel momento in cui noi andiamo con il disaccoppiamento, non dobbiamo piu' produrre, io parlo della mia zona di provenienza, il Sub-Appennino nord e sud, zona asciutta, non irrigata, dobbiamo andare a fare alternanza a grano, o non produrre piu' grano, e senza acqua non si puo' fare.

Prendendo per buone le ultime notizie di stampa per quanto riguarda la SFIR, che nella loro ristrutturazione cercano girasole, mais, colza, se le aziende agricole di Capitanata devono andare a fare queste produzioni sono produzioni che richiedono acqua.

Zucchero di canna e la trasformazione, arrivera' la canna da Brasile, fin quando il Brasile riuscirà a produrle, visto che le associazioni ambientaliste stanno stoppando la distruzione della foresta amazzonica, e quindi probabilmente la canna dal Brasile diminuirà la sua importazione.

Il Consorzio dovrebbe agire in modo dinamico, quindi progettare ed effettuare nuove irrigazioni, la Provincia dovrebbe riprendere quel discorso con il Molise, perche' noi abbiamo bisogno di quell'acqua, abbiamo bisogno anche di allargare l'invaso Piano dei Limiti, perche' oltre che avere una riserva maggiore di acqua, quando capita l'annata piovosa, com'e' capitato ultimamente, e' una valvola di sfogo, se ci sono alluvioni e altro, mentre quando c'è siccità abbiamo l'acqua che ci siano conservati nei tempi buoni.

Noi, cioe', dobbiamo cominciare a ragionare come le formiche, quando arriva ce la dobbiamo conservare, e per conservarla abbiamo bisogno di luoghi di messa a dimora.

Poi, prendendo a spunto una battuta che ha fatto il rappresentante dell'Ente Parco del Gargano, che ha contato Comunita' Montana del Gargano, Ente Parco, Consorzio Montano del Gargano, Amministrazione Provinciale, Amministrazione Comunale, e io poi ci metto anche l'Amministrazione Regionale, quindi sono....

INTERVENTO FUORI MICROFONO.

INNEO - COPAGRI DI FOGGIA:

Chiedo scusa, stavo partendo da questa sua considerazione perche' volevo arrivare ad un'altra considerazione: un'azienda agricola del territorio del Gargano, adesso che noi parliamo tanto di biomasse, di agroambiente, ecc., mi dite, di grazia, l'azienda agricola per realizzare un impianto per la realizzazione di biomasse che fa? Si fa il giro di sei uffici, e quando arriva al sesto il permesso del primo e' scaduto?

Poi ci lamentiamo nei vari convegni che la Germania sta avanti, che la Francia sta avanti.

Qui c'è la necessità, ecco lo sportello unico, che l'azienda vada presso un solo ufficio, non può aspettare i tempi burocratici borbonici, perché noi ci muoviamo ancora con i tempi burocratici borbonici.

Oramai, ripeto, l'agricoltura moderna vive in modo dinamico, e noi abbiamo bisogno di celerità, non possiamo attendere tanto tempo!

Le aziende già stanno inguaiate per conto loro, se poi finiamo di affossarle, non gli diamo acqua, è bello poi parlare di disaccoppiamento.

Ho sentito parlare stamattina il secondo relatore, il dr. Di Gennaro, che in effetti parlava di multifunzionalità, ed è quello che ha stabilito Bruxelles, ma dietro la parola multifunzionalità se la Regione non ci mette i soldini da dare alle aziende e agli agricoltori che devono fare questa benedetta multifunzionalità per cooperare al mantenimento del territorio, non andiamo da nessuna parte! Ci ritroveremo sempre a fare convegni, convegni, belle parole, però poi ci lamenteremo quando muoiono i due bambini ad Apricena, ci lamenteremo quando si allaga l'autostrada, ci lamenteremo delle varie cose che continueranno a succedere.

Iniziamo, una volta per tutte, a mettere dei paletti, dei punti di partenza, decidere chi, come, dove deve dirigere e deve coordinare, perché la Provincia di Foggia, almeno per quanto riguarda le aziende agro-alimentari, qui c'è il Direttore che è molto più esperto di me, c'è il rappresentante della CIA, che sono più avanti di me come esperienza e possono parlare, noi abbiamo un potenziale economico da far paura, però dobbiamo trasformarlo, adeguarlo ai tempi moderni.

Dobbiamo chiudere le filiere, e per chiudere le filiere comunque c'è bisogno di acqua, e non la potremo avere solo riciclando l'acqua dai depuratori, perché non basterà!

Io ricordo che nel 2001, quando mi sono trasferito a Foggia, estate 2002, ci sono stati problemi anche per gli usi civili a Foggia, è stata proprio un'annata di grande siccità!

Chiedo scusa e arrivederci.

GIOVANNI CERA - CONFEDERAZIONE ITALIANA AGRICOLTORI:

Mi scuso per il ritardo, comunque noi abbiamo già avuto modo, come organizzazioni professionali, di avere un incontro, una mattinata, per cercare di mettere in relazione il Piano Triennale dell'Agricoltura con il P.T.C.P.

Io distinguerei due cose importanti: la prima è che noi qui discutiamo di scenari, quindi è chiaro che poi l'intreccio con le politiche è diverso.

Non dobbiamo confondere i due piani, perché quello delle politiche è molto più limitato nel tempo, possono cambiare, anche il quadro comunitario può cambiare, le politiche nazionali e il resto può cambiare, qui stiamo parlando dell'evoluzione del territorio, e anche qui ci cimentiamo con uno strumento nuovo che confligge con gli strumenti esistenti.

Dentro questo scenario la stessa esistenza di enti strumentali che hanno al loro interno una struttura anche pianificatoria molto spesso confligge con il tentativo che si sta per mettere in piedi qui, perché il primo problema è che questo è un tentativo di pianificazione di area vasta all'interno del quale, se noi dobbiamo riuscire ad affermare alcuni principi cardine, è necessario compiere delle scelte che non siano quelle di far diventare questa un'occasione in cui tutto quello che viene elaborato e pianificato altrove diventa un luogo solo di contenimento, è evidente che bisogna cogliere alcuni principi cardine per dire "questo è possibile e questo no".

Il coordinamento richiede delle scelte, e la prima scelta è quella per cui "che scelte facciamo, per esempio, sulle aree non edificate della provincia di Foggia?", sul famoso verde agricolo, che è stato citato da qualcuno.

La cosa che si diceva è "in questo piano si parte dal territorio e poi si arriva alle città".

Adesso va di moda dire questo, anche nei PUG, si discute dei Piani Urbanistici Generali e si dice "noi dobbiamo partire dal territorio", lo hanno detto a Foggia per il PRG, lo dicono in tutti i PUG che si stanno rielaborando nella provincia di Foggia, per cui è evidente che se questa diventa una sede di orientamento in cui anche i Comuni ci credono, prendere delle scelte o elaborare dei principi può essere da guida effettiva al coordinamento.

Dire, per esempio, che questa e' la sede in cui si va ad individuare una mappa dei siti sensibili che possono essere inseriti all'interno del verde agricolo in provincia di Foggia significa andare a fare una pianificazione che necessariamente poi entrera' in conflitto con le politiche industriali, con le politiche energetiche, con le politiche ambientali, ed entrera' in conflitto perche' stabilire una priorita' del territorio e una sostenibilita' di questi siti con tutto il resto significa porre al centro il fatto che se io oggi vengo e voglio fare una centrale a San Severo o a Borgo Mezzanone devo vedere la compatibilita' con il Piano di Coordinamento, che mi ha detto che evidentemente c'e' un asse industriale all'interno del quale nella provincia di Foggia e' possibile collocare queste cose.

Io penso che questo sia il livello alto di riferimento per poter elaborare un buon piano di coordinamento.

Se non e' questa la dimensione del conflitto e il grado di decisione, non serve, diventa un luogo in cui necessariamente gli altri verranno a vedere il coordinamento se risulta nei principi generali, ma di che? Stiamo parlando di cose concrete.

Quindi la scelta di cosa deve essere il territorio sicuramente e' una scelta lunga e difficile, perche' parte dal presupposto che sono stati elaborati dei PUG, ci sono delle aree industriali, ci sono delle zone protette, ci sono delle zone meno protette, ci sono degli ambiti, in questo caso, per il ciclo delle acque e quelli, per esempio, per la bonifica del territorio, o quelli ambientali.

Tutto questo fa un territorio che oggi confligge con una serie di cose, perche' l'interesse alla salvaguardia e alla valorizzazione del territorio in questo preciso momento sta confliggendo con alcune scelte politiche di indirizzo generale.

Per esempio la politica energetica industriale: a me sembra che ci sia un forte conflitto rispetto a queste cose.

La questione che riguarda la gestione delle acque, anche qui c'e' un problema di conflitto, conflitto magari in maniera differente, perche' la scelta di completare gli schemi idrici, che e' una scelta che riguarda la provincia di Foggia, compiuta almeno 40 anni fa, compresa quella della diga di Piano dei Limiti, che e' una scelta compiuta, e' una scelta che prevedeva un certo tipo di lavoro rispetto all'individuazione della Capitanata al servizio non di un bacino che era solo la Capitanata, perche' lo schema idrico della Provincia di Foggia e' al servizio di tutta la Puglia.

Io dico una cosa, che poi puo' essere un fatto di potere: noi possiamo discutere quanto vogliamo anche sul fatto del funzionamento del Consorzio di Bonifica, sta di fatto che oggi in Capitanata nel Consorzio di Bonifica si racchiude l'unico potere rimasto in questo territorio, che e' quello sull'acqua.

Quindi dobbiamo stare attenti quando criticiamo il Consorzio di Bonifica, perche' significa che andiamo a delegittimare, ma non perche' sia un ente che non deve essere criticato, dobbiamo stare attenti perche' e' l'unico momento vero di decisione e di potere su una risorsa fondamentale, in una regione che e' assetata tutta, dislocata nella Provincia di Foggia.

Allora, quando noi discutiamo di questo discutiamo del fatto che ci sono dei circuiti anche di potere a livello regionale e meridionale che vogliono dare questo colpo alla Capitanata, cioe' espropriarla dell'unico potere che storicamente si e' consolidato qui.

Poi possiamo discutere di come deve essere maggiormente democratico, di come si deve rapportare e di tutte le cose, ma mentre noi stiamo facendo la battaglia per avere l'Authority stiamo attenti, perche' questa e' una cosa che ci potrebbero togliere, perche' se non gestiamo piu' le dighe, se non gestiamo piu' lo schema idrico, noi non gestiamo piu' non solo i 50 milioni di acqua potabile che passano dal territorio all'Acquedotto, etc., perche' ci sono delle questioni abbastanza delicate.

Quando si discute di gestione dell'acqua potabile questa se ne va a Bari, quando si discute delle risorse irrigue, cioe' stiamo parlando di un potere che sta qui, e se questa istituzione ha una sua reputazione internazionale noi dobbiamo in qualche modo anche difendere con orgoglio il fatto che e' un sapere che si e' accumulato in questa tradizione, perche' anche i piani fanno parte di memorie e di saperi accumulati che si trasmettono e che non possono essere disgregati, e nella cultura industriale questo e' importantissimo.

Noi non abbiamo mai fatto trasformazione di pomodoro perche' l'industria del pomodoro e' nata nel salernitano un secolo fa, quindi e' difficile accumulare energie di pochi decenni, un sapere

industriale che viene trasmesso e organizzato in maniera differente.

Quando si parla di questo si parla anche di un territorio che ha in questa realta' un sapere storico accumulato, e quello delle bonifiche del ciclo delle acque è un sapere storico accumulato da tutelare.

Noi non stiamo parlando di politica, stiamo parlando dei dati che abbiamo a disposizione, della conoscenza e delle informazioni che dobbiamo mettere in rete per poter poi consentire alla politica di decidere, e quando noi mettiamo in rete queste informazioni dobbiamo far emergere alcune cose.

E allora io ne deduco che sul piano delle politiche industriali, energetiche ed ambientali c'e' da cambiare qualcosa se i principi cardine della pianificazione territoriale provinciale devono essere quelli della tutela e della salvaguardia del territorio inteso in senso globale.

Li' c'e' da cambiare qualcosa, c'e' da cambiare il fatto che evidentemente i vincoli vanno visti sulla base di quel sistema, all'interno di quel sistema va individuata una fascia dove questi siti sensibili devono essere introdotti, e programmare la possibilita' di questi siti sensibili, perche' e' evidente che ad un piano territoriale si accompagna un piano energetico di individuazione dei siti, un piano dei siti per quanto riguarda le discariche, perche' questo e' quello che bisogna fare per prendere delle decisioni corrette.

Poi uno puo' essere contrario o a favore di queste cose, pero' fundamentalmente togliamo l'alibi del fatto che io non voglio questa cosa a casa mia, "io non sono contro la centrale a gas purché non la si faccia qui".

Allora il problema vero e' se noi andiamo ad individuare dove devono essere compiute, sul piano di questa pianificazione, queste scelte, pero' possiamo salvaguardare tutto il territorio.

Veniamo alle questioni idriche: io sono d'accordo sulle cose dette finora, però sono tanti i soggetti.

Perche' non c'e' una gestione integrata del ciclo delle acque in questa provincia, ma in generale?

Per due motivi fondamentali: perche' i soggetti che si affollano attorno alla gestione di queste cose sono tanti, cioe' la gestione deve fare i conti con una normativa che da un lato tutela questa risorsa come un bene prezioso, dall'altro la ritiene direttiva comunitaria, la ritiene un bene da mettere sul mercato secondo alcune logiche.

Quindi questi due principi cozzano in questo momento, perche' mettere sul mercato il bene dell'acqua e nello stesso tempo fare una politica di salvaguardia della risorsa non sempre corrisponde.

Però parliamo con chiarezza su un punto: l'acqua, che per l'80% ha un utilizzo irriguo, puo' diventare o un bene da salvaguardare o un bene da immettere sul mercato se diventa compatibile con il sistema economico e produttivo che la deve utilizzare, e' stato gia' detto qui.

Vedete, c'era anche gente che utilizzava i pozzi nelle zone dove c'era il Consorzio perchè fino a poco tempo fa usufruiva anche del gasolio agevolato, il che significa che faceva i conti e diceva "a me conviene di piu' prendere l'acqua dal mio pozzo piuttosto che prenderla dal Consorzio", ci sono stati fenomeni anche di questo tipo, poi e' stato detto che l'agevolazione sul gasolio non bisogna darla laddove arriva l'acqua del Consorzio e quindi questa cosa non c'e' piu'.

Però c'e' un punto delicato su questo: oggi le spese di gestione di tutto questo sistema ricadono su una parte della societa' della Capitanata, perche' oggi gli agricoltori, che gestiscono in autogoverno i consorzi, affrontano anche le spese per la gestione complessiva di tutto il sistema.

E questo e' un punto vero, perche' e'evidente che questo risolve tanti problemi, anche un problema di relazione, perche' e' evidente che se io devo gestire il potabile e devo gestire anche l'acqua per usi industriali e' necessario che chi e' utilizzatore di queste cose si ponga anche il problema della partecipazione alla gestione di questi enti, però e' anche vero che questo e' possibile se c'e' un abbassamento dei costi dell'utilizzatore finale, cioe' se io so che le spese per il mantenimento della potabilizzazione e via di seguito e' una spesa che appartiene a tutta la comunita' e non una spesa che appartiene, invece, al Consorzio di Bonifica etc.

Sono cose importanti perche' sono numeri, costi, ma soprattutto sono principi, perche' poi vengono i costi.

La seconda questione e' che mi sembra ovvio che anche una qualsiasi soluzione di gestione delle acque reflue, se deve essere integrata, deve trovare un momento di unificazione nella gestione complessiva, perche' se non c'e' un momento di unificazione della gestione complessiva noi non

andiamo da nessuna parte.

Questo richiede anche una precisa indicazione rispetto alla gestione, per esempio, dei depuratori, e' quella la preconditione necessaria per poter fare buoni impianti di refluo, che in questo momento, però, non avviene seriamente. Molti Comuni, che pure hanno affidato ai Consorzi la gestione degli impianti di affinamento, non partiranno mai fino a quando i loro depuratori saranno in quelle condizioni in cui versano, e penso al depuratore di Torremaggiore e San Severo, penso ad altre cose.

Stiamo parlando, quindi, anche del fatto che evidentemente c'è la necessita' di una sinergia, dell'introduzione di strumenti, come Conferenze di servizio locali, per cercare di risolvere problemi che vanno in questa direzione.

Terzo campo di intervento, e finisco, riguarda la sussidiarietà'.

I Consorzi di Bonifica sono organi di sussidiarietà', e la sussidiarietà' io la concepisco come una cosa che parte dallo Stato fino alla singola impresa, fino al cittadino, una concezione diversa dello Stato.

E una pianificazione come questa richiede una concezione diversa del rapporto, si inserisce nella logica della sussidiarietà', anzi il Piano di Coordinamento Territoriale forse è uno strumento principe della sussidiarietà', sussidiarietà' che richiede la partecipazione degli enti, non in senso gerarchico, come si dice, ma anche dei soggetti sociali, di cittadini.

Noi, per esempio, poniamo un problema, che mi sembra ovvio perché va nella direzione che diceva Inneo della multifunzionalità: nelle zone appoderate, o dove ci sono insediamenti umani, agricoli, nelle zone interne, non si tratta di salvaguardare quelle presenze umane, si tratta di affidare dei compiti che istituzionalmente vanno nella direzione della sussidiarietà'.

Abbiamo necessita', qu Quelle imprese, organizzate tra di loro o singole, devono avere il compito, sostenute dallo Stato, dai Comuni, da chi è preposto a farlo, di fare manutenzione di quei territori, di quei canali, perché significa consentire all'allevatore di Orsara, che si trova nella zona vicino al bosco, di fare attività di antincendio, attività di pulizia dei canali, di mettere in sicurezza quel territorio, molto spesso di mettere in sicurezza anche quelle strade di campagna, cosa che non farà mai alcuno perché le risorse pubbliche sono infinitamente inferiori alla domanda di intervento che invece, viene dal basso.indi, di intervenire con nuove forme di fiscalità premiale che vanno nella direzione di affidare a soggetti, una cosa che potrebbe riflettere anche la Provincia a proposito dei passi carrabili o altre cose, in cui uno evidentemente può iniziare anche a porsi il concetto di dire "io defiscalizzo alcune cose in cambio di interventi virtuosi e positivi da parte dei soggetti", perché poi questo può essere tradotto in soldoni, è la sussidiarietà' di natura orizzontale.

Mi fermo qui, pensando che poi avremo tante altre occasioni per poter dire altre cose.

ANTONIO DE CONCILIO - DIRETTORE COLDIRETTI PROVINCIALE FOGGIA:

Non ho avuto possibilità di ascoltare le relazioni introduttive, di cui cercherò di procurarmi sintesi, comunque traccia, perché ovviamente credo che siano di fondamentale importanza anche per poter entrare compiutamente nel discorso del piano.

Volevo dire, intanto, che noi avevamo cominciato un buon lavoro con l'Assessore Angelillis, con l'ing. Biscotti e con tutta la struttura che stava lavorando al piano, e cercammo anche di inquadrare alcune esigenze primarie che riguardavano le nostre necessita' da poter ritrovare poi all'interno del Piano Territoriale di Coordinamento.

Una delle cose, l'ho sentita anche in alcuni interventi venuti fuori, era legata sicuramente al discorso di tutti quelli che erano i vincoli che erano presenti sul territorio, riuscire ad avere una mappatura completa dei vincoli per cercare di realizzare un primo fatto di fondamentale importanza, un orientamento delle imprese per quelli che dovevano essere gli investimenti sul territorio.

Sono reduce proprio, purtroppo, dall'affrontare un problema che riguarda, però attenzione, non era un concetto passivo, era un concetto attivo, conoscere i vincoli, perché molto probabilmente bisognava cominciare anche a ripensare in qualche modo alcune delimitazioni.

Del resto, fatti di questo tipo sono avvenuti anche per altri tipi di insediamenti.

Ci sono alcune aree che hanno bisogno, per quanto riguarda l'imprenditorialità agricola, di

doversi adeguare e di operare alcune ristrutturazioni, che sono fondamentali, necessarie, e parlavo prima di un esempio, che era quello legato ad un allevamento zootecnico che aveva bisogno di adeguare la propria struttura alle esigenze dell'attività aziendale, adeguandole anche alle norme previste in termini igienico-sanitari: ebbene, purtroppo questa azienda, questo allevamento, si ritrova ad essere completamente ingessato nella impossibilità, per problemi legati al discorso del PAI, completamente ingessata per poter procedere rispetto a quella che è la sua esigenza di adeguare la struttura a norme che comunque esistono, e quindi richiedono questo suo adeguamento.

Questo lo dicevo come fatto esemplificativo rispetto a quella che è una prima esigenza che noi abbiamo.

Io non mi spaventerei molto di quello che è il ruolo che vuole assumere il P.T.C.P., che alla fine riuscirà in qualche modo anche, questo ce lo auguriamo, a coronare un nostro grande sogno, quello di riuscire a restituire, ma io direi ad attribuire, la dignità delle aree agricole quali aree produttive, al pari di tutte quante le altre aree produttive. Questo è il grande sogno da dover coronare.

Io non mi spaventerei di dover obbligare qualcuno che vuole operare determinati insediamenti a doversi andare a collocare in aree, se voi permettete, infrastrutturate in modo migliore, evitando di operare quelle speculazioni anche di carattere immobiliare, per non dire di realizzare quel cosiddetto business che pesa poi sulle spalle della gente, sulle spalle sia dei singoli che della collettività.

Non ci dimentichiamo che molti degli insediamenti ipotizzati negli ultimi mesi in questa provincia non fanno parte di una programmazione seria, volta a dare cioè di cui ha bisogno questa collettività, ma semplicemente ad operare speculazioni sul territorio sulle spalle dei cittadini.

E qui parlo con estrema tranquillità di quegli insediamenti tendenti alla produzione di energia, di cui veramente, detto molto francamente, noi non ne avremmo granché bisogno, e invece è materia sulla quale si profonde energia, anzi si approfondono anche sinergie strane e trasversali per poter giungere invece a realizzare questi insediamenti, che purtroppo ci vedranno nei prossimi mesi molto impegnati a cercare di svolgere anche quella funzione di sussidiarietà in termini di difesa del territorio.

Questo concetto della multifunzionalità, per andare adesso ad un'altra forma di sussidiarietà, ha una grande validità, al di là del fatto strettamente economico, anche in termini di coinvolgimento attivo da parte delle popolazioni sul territorio, e nella fattispecie degli imprenditori agricoli, per fare in modo che effettivamente la tutela del territorio, la tutela dell'ambiente, sia un qualcosa che si avverta come fatto proprio.

Attenzione, io credo che questa sia una cosa che però non possiamo lasciare così, interpretata in modo estemporaneo, alle varie Istituzioni sul territorio, su questa vicenda noi dobbiamo lavorare seriamente, e qualche idea ce l'abbiamo, su una proposta di legge regionale che regolamenti il calare il Decreto Legislativo del maggio 2001 nella realtà regionale pugliese.

Non si può lasciare ai singoli enti, lo ripeto ancora una volta, l'intuizione per poter regolamentare un fatto che ovviamente ha bisogno di avere anche un affinamento sotto gli aspetti sia giuridici che fiscali, perché non dimentichiamo che tutto il discorso degli appalti è un fatto importante, che va affrontato con grande serietà e serenità anche per quanto riguarda le Amministrazioni.

Sul problema dell'acqua io sono perfettamente d'accordo sull'esigenza di avere un ciclo integrato dell'acqua.

Io qui ho sentito diverse cose, che ovviamente in parte condivido e in parte non condivido, però non voglio fare la disamina di queste cose, dico solo che si sta lavorando su un progetto di legge sulla bonifica.

Questo progetto di legge è già in fase avanzata, già l'Assessore Regionale all'Agricoltura sta presentando sul territorio questo progetto di legge, e' un progetto di legge che ha avuto in linea di massima il placet sia delle organizzazioni agricole che delle organizzazioni sindacali dei lavoratori.

Noi riteniamo essere, questo, uno strumento molto valido per poter affrontare uno dei principali problemi, che è quello del conflitto delle competenze sul territorio nella gestione di determinate situazioni, e credo che vada anche a risolvere, in modo non straordinario ma comunque in modo già accettabile, la necessità di partecipazione anche degli enti pubblici, degli enti locali, alla vita del Consorzio di Bonifica.

Cioe' rivisita anche questo argomento, e quindi credo che sia uno strumento di fondamentale importanza.

Per chiudere, noi crediamo che questo discorso del Piano di Coordinamento sia un'occasione da non perdere, nella maniera piu' assoluta, per fare le cose che mi sono immaginato, ma credo anche per poter riuscire a leggere in modo ancora piu' chiaro il territorio, piu' di quanto non riesca a farlo ogni istituzione per conto proprio.

Quindi credo che questo debba essere il grande salto di qualita' che si deve riuscire a fare con uno strumento del genere.

Io credo che alla fine i conti con il Piano di Coordinamento Territoriale non dovra' farli solo il Piano Agricolo Triennale, Assessore, questo mi pare ovvio, ma li dovranno fare tutti gli altri strumenti di programmazione sul territorio.

Questa e' una cosa che se sapremo interpretare, lo dico come parte agricola, in modo serio il partnariato in un'occasione come questa, ebbene non ci puo' spaventare il parto di uno strumento del genere ma deve anzi essere colto come un'occasione imperdibile per programmare seriamente lo sviluppo del nostro territorio. Grazie.

LUCIANO CICIRETTI - CONSORZIO DI BONIFICA MONTANA DEL GARGANO:

Volevo fare solo qualche precisazione ai relatori.

Per quanto riguarda il Gargano vi sono degli impianti di irrigazione, piccoli, molto piccoli, ma vi sono, e alcuni di questi oltre alla funzione agricola di tutelare il mercato di nicchia, per esempio gli agrumi di Vico etc., hanno un'importante funzione di salvaguardia del territorio anche da un punto di vista idrogeologico, dove gli operatori agricoli, se non fossero nelle condizioni di portare avanti il loro prodotto, che non gli da' un reddito, perche' non riescono a commercializzare in maniera opportuna, l'abbandonerebbero, con quello che abbiamo visto in tutte le aree abbandonate.

Quando parliamo di acqua in agricoltura dobbiamo considerare non solo l'acqua utilizzata per irrigare i campi, quindi le colture, ma anche l'acqua portata agli operatori che vivono nel mondo agricolo, dove spesso, spesso no perche' la maggior parte del territorio foggiano e' un buon territorio, abbiamo aree, tipo il Gargano e il centro Gargano, abbastanza impervie, dove comunque continuano ad operare e a vivere famiglie che hanno grosse difficolta' a reperire le risorse idriche e sono costrette a dotarsi di carri botte e altro per andare a prendere quest'acqua, con tutti i rischi che ci sono, quando invece c'e' la possibilita' di fornire l'acqua, perche' sono state fatte delle indagini, quindi ci sono dei pozzi anche ad elevata profondita', acqua ottima, che pero' hanno un costo che non e' sostenibile dalla piccola comunita' che si trova in quelle aree.

L'ultimo aspetto che volevo evidenziare: a parte la necessita' di coordinare, quando si devono raggiungere dei pareri per la realizzazione di infrastrutture spesso si perde molto tempo, a fronte del tempo breve che danno gli enti finanziatori per acquisire tutti i pareri, quindi con il rischio di perdita di finanziamento.

Teniamo conto, per esempio, che per quanto riguarda le acque reflue il Consorzio ha avviato un'attivita' di fitobiodepurazione dove questi impianti permetterebbero di utilizzare le acque reflue di piccoli centri, dove non c'e' una convenienza economica a fare un impianto di affinamento di quelli classici, di cui si vede, sia perche' hanno costi elevati sia perche' le portate d'acqua, che poi sarebbero da distribuire all'agricoltura, sono limitate, mentre questo altro tipo di opere riduce i costi, permette di utilizzare queste piccole risorse d'acqua a beneficio della collettivita', ma soprattutto contribuisce a ridurre il carico di inquinanti che poi arrivano nei recettori finali, che sono le lagune o il mare, quindi il golfo. Grazie.

INTERVENTO CONCLUSIVO FUORI MICROFONO DELL'ASSESSORE ANGELILLIS.