

AEROPORTO CIVILE DI FOGGIA PROGETTO PROLUNGAMENTO DELLA PISTA DI VOLO RWY 15/33

Studio di Impatto Ambientale

RELAZIONE QUADRO PROGRAMMATICO



Indice

1	LOGICHE DI LAVORO	4
2	LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE	5
2.1	La pianificazione generale	5
2.1.1	<i>Il quadro pianificatorio previsto dalla legislazione urbanistica regionale.....</i>	<i>5</i>
2.1.2	<i>La pianificazione in essere e le schede conoscitive degli strumenti.....</i>	<i>7</i>
2.2	La pianificazione separata	15
2.2.1	<i>La pianificazione a valenza operativa – Settore Trasporti: schede conoscitive</i>	<i>15</i>
2.2.2	<i>La pianificazione a valenza ambientale: schede conoscitive</i>	<i>23</i>
2.3	La programmazione negoziata Stato-Regioni: schede conoscitive.....	33
2.4	Criteri di costruzione del quadro pianificatorio di riferimento.....	49
2.4.1	<i>Il contesto pianificatorio generale.....</i>	<i>51</i>
2.4.2	<i>Il contesto pianificatorio nel settore trasporti</i>	<i>52</i>
2.4.3	<i>Il contesto della programmazione finanziaria.....</i>	<i>53</i>
2.4.4	<i>Il contesto pianificatorio nel settore ambientale.....</i>	<i>55</i>
3	ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE GENERALE	56
3.1	Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia Foggia	56
3.1.1	<i>I contenuti del piano</i>	<i>56</i>
3.1.1.1	<i>Il quadro conoscitivo: risorse e criticità.....</i>	<i>57</i>
3.1.2	<i>Le scelte del Piano</i>	<i>58</i>
3.1.3	<i>Strategie ed obiettivi</i>	<i>59</i>
3.1.4	<i>Le azioni del Piano</i>	<i>60</i>
3.1.5	<i>Il Piano della mobilità nel Piano territoriale di Coordinamento Provinciale...</i>	<i>62</i>
3.1.5.1	<i>Il Trasporto stradale.....</i>	<i>66</i>
3.1.5.2	<i>Logistica e intermodalità delle merci.....</i>	<i>66</i>
3.1.5.3	<i>Trasporto pubblico e intermodalità: il trasporto ferroviario.....</i>	<i>66</i>
3.1.5.4	<i>Trasporto marittimo e navigazione interna.....</i>	<i>67</i>
3.1.5.5	<i>Trasporto aereo ed elicotteristico</i>	<i>67</i>
3.1.6	<i>La Vas del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.....</i>	<i>67</i>
3.1.6.1	<i>Aspetti generali.....</i>	<i>67</i>
3.1.6.2	<i>Individuazione delle criticità e degli obiettivi del piano.....</i>	<i>68</i>
3.1.6.3	<i>Valutazione delle azioni di Piano e coerenza con gli Obiettivi europei e regionali</i>	<i>69</i>
3.2	La pianificazione urbanistica locale.....	69
3.2.1	<i>Il Piano Regolatore Generale vigente.....</i>	<i>69</i>
3.2.2	<i>Il Piano Comunale Tratturi</i>	<i>73</i>
3.2.2.1	<i>Contenuti generali.....</i>	<i>73</i>

3.2.2.2	Obiettivi del Piano	75
4	ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE SEPARATA	77
4.1	Settore trasporti	77
4.1.1	<i>Piano Generale dei Trasporti</i>	<i>77</i>
4.1.2	<i>Il piano regionale dei trasporti. Piano Attuativo 2009-2013</i>	<i>81</i>
4.1.2.1	Trasporto stradale.....	83
4.1.2.2	Il trasporto ferroviario	84
4.1.2.3	Il trasporto Marittimo	85
4.1.2.4	Il trasporto aereo.....	85
4.1.3	<i>Il piano della Mobilità di area Vasta (PUMAV).....</i>	<i>88</i>
4.2	Settore ambiente	90
4.2.1	<i>Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico Paesaggio (PUTT/P)</i>	<i>90</i>
4.2.1.1	Ambiti Territoriali Estesi.....	90
4.2.1.2	Ambiti Territoriali Distinti	91
5	ANALISI DELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA	94
5.1	I documenti a carattere generale	94
5.1.1	<i>Il Quadro Strategico Nazionale 2007 – 2013</i>	<i>94</i>
5.1.2	<i>PAR Programma attuativo regionale per i Fas 2007 – 2013</i>	<i>97</i>
5.1.3	<i>Piano Nazionale per il Sud.....</i>	<i>98</i>
5.1.4	<i>Intesa generale Quadro Regione Puglia</i>	<i>101</i>
5.1.5	<i>Il Protocollo d'intesa istituzionale tra il Ministro per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e il governo della Regione Puglia.....</i>	<i>103</i>
5.2	I documenti per il settore trasporti	106
5.2.1	<i>Puglia Corsara.....</i>	<i>106</i>
6	VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA.....	109
6.1	Il patrimonio culturale.....	109
6.1.1	<i>I beni culturali.....</i>	<i>109</i>
6.1.2	<i>I beni paesaggistici.....</i>	<i>109</i>
6.2	Le aree di pregio ambientale	111
6.2.1	<i>Le aree naturali protette.....</i>	<i>111</i>
6.2.2	<i>Le aree della Rete Natura 2000.....</i>	<i>111</i>
7	RAPPORTI OPERA – PIANIFICAZIONE	113
7.1	I rapporti delle coerenze.....	113
7.1.1	<i>La pianificazione generale.....</i>	<i>113</i>
7.1.2	<i>La pianificazione separata</i>	<i>113</i>
7.1.3	<i>La programmazione negoziata.....</i>	<i>114</i>
7.2	I rapporti di conformità	114

Elenco elaborati grafici

<i>Cod</i>	<i>Titolo</i>	<i>Scala</i>
QPRM01	Piano territoriale di Coordinamento provinciale- Assetto territoriale	1:25.000
QPRM02	Piano regolatore Generale di Foggia - Zonizzazione	1:5.000
QPRM03	Piano comunale dei tratturi	1:10.000
QPRM04	Carta dei vincoli e dei beni soggetti alla disciplina di tutela ambientale	1:25.000
QPRM05	Carta della zonizzazione acustica	1:10.000

1 LOGICHE DI LAVORO

Il Quadro di Riferimento Programmatico ha come obiettivo principale la ricostruzione dei rapporti di coerenza intercorrenti tra progetto proposto e gli obiettivi perseguiti dagli strumenti di programmazione e pianificazione all'interno dei quali l'insieme degli interventi che lo caratterizzano sia riconducibile.

Secondo la sua tradizionale articolazione il quadro pianificatorio è suddivisibile nelle seguenti categorie:

- pianificazione generale.
- pianificazione separata.

La pianificazione generale comprende gli strumenti di pianificazione aventi per finalità il governo del territorio, colto nella sua totalità e complessità. Appartengono a questa categoria i piani territoriali di area vasta di livello regionale e provinciale, e quelli urbanistici locali.

La pianificazione separata è costituita dalla pianificazione di settore e nello specifico, in questa sede, date le caratteristiche dell'oggetto dello studio, si è fatto riferimento al settore trasporti oltre che, naturalmente quello ambientale.

Stante la natura dell'opera proposta ed in ragione della richiamata articolazione del quadro pianificatorio, nel caso in specie questo è stato articolato secondo i diversi livelli di competenza nazionale, regionale, provinciale e locale.

Sono stati in ultimi presi in considerazione il sistema dei vincoli e delle tutele, derivanti dalla legislazione nazionale e regionale o apposti dall'amministrazione statale.

2 LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE

2.1 La pianificazione generale

2.1.1 Il quadro pianificatorio previsto dalla legislazione urbanistica regionale

Secondo l'iter metodologico poc'anzi descritto, la fase di costruzione del quadro degli strumenti di pianificazione generale è stata condotta attraverso l'esame di quanto disposto dalla vigente legge urbanistica regionale LR N°20/2001 "Norme generali di governo e uso del territorio", nella quale sono stabiliti gli strumenti di pianificazione di competenza di ciascun livello istituzionale, gli ambiti di competenza di ciascuno strumento, nonché i relativi aspetti contenutistici e le procedure di formazione ed approvazione. La legge stabilisce il ruolo strategico della Regione che, attraverso un Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), definisce le linee generali di assetto del territorio. Inoltre nella legge sono specificate le competenze e le modalità di pianificazione degli enti sotto ordinati: la Provincia a cui spetta l'elaborazione del Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) e gli Enti Comunali che pianificano sia attraverso la redazione di un Piano urbanistico generale, il PUG; (contenente sia previsioni strategiche che previsioni programmatiche) che attraverso Piani Urbanistici Esecutivi (PUE). Il Comune di Foggia è dotato di un PRG formulato secondo le precedenti procedure di elaborazione (in riferimento alla precedente Legge Regionale n°56/1980) ed ha intrapreso il processo di formazione del PUG. In particolare nel 2006 è stato approvato dal Consiglio Comunale il Documento Preliminare Programmatico (DPP) cioè l'elaborato che contiene gli obiettivi e i criteri di impostazione del PUG. Tale elaborato non ha raggiunto valore di efficacia e l'iter di formazione del PUG si è arrestato.

Ai sensi del citato atto legislativo, il quadro della strumentazione pianificatoria può essere sintetizzata nei seguenti termini.

Livello	Strumenti	Ambiti di competenza degli strumenti
Regionale TITOLO III, ART.4 della L.R. 20/2001	DRAG (documento regionale di assetto generale)	La Regione
Provinciale TITOLO IV della L.R. 20/2001	Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)	La Provincia
Comunale TITOLO V della L.R.20/2001	Strumenti urbanistici comunali: <ul style="list-style-type: none"> • Piano urbanistico generale (PUG) e Piani urbanistici esecutivi (PUE) in fase di elaborazione. 	Il Comune

Tabella 2-1 Strumenti di pianificazione generale: quadro legislativo

Prima ancora di passare alla successiva fase di verifica dei termini in cui il quadro pianificatorio ora descritto sotto il profilo legislativo si sia tradotto nella prassi di pianificazione in capo ai diversi soggetti istituzionali preposti, occorre specificare quali siano gli Enti i cui territori sono interessati dalla localizzazione dell'opera in progetto. Oltre ovviamente alla Regione Puglia, tali Enti sono:

- Livello provinciale: Provincia di Foggia;
- Livello comunale: Foggia.

2.1.2 La pianificazione in essere e le schede conoscitive degli strumenti

Lo stato della pianificazione riguardante i seguenti Enti, nel seguito riportato, è stato ricostruito sulla base della consultazione dei relativi siti web istituzionali e verificato mediante contatti diretti con gli uffici preposti.

Livello	Strumenti	Stato	Scheda
Regionale	DRAG	Approvato Deliberazione di Giunta Regionale n. 1328/2007	PG.1
Provinciale	Piano territoriale di coordinamento provinciale	Il PTCP è approvato con delibera del consiglio provinciale n°84 il 21/12/2009 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia in data 20 maggio 2010.	PG.2
Comunale	PRG	Approvato con delibera di Giunta Regionale n°1005 del 20 luglio 2001 e pubblicato su BUrP n°138 del 10 settembre 2001 con conferma di prescrizioni sciolte con approvazione del Consiglio comunale il 2 ottobre 2008 e dalla Giunta Regionale n°39 il 10 febbraio 2009. E' il piano VIGENTE.	PG.3
Comunale	PUG - DPP	Il documento Programmatico Preliminare è stato approvato DCC 23 del 9 maggio 2006. Da contratti con i competenti uffici comunali è emerso che allo stato attuale l'iter è fermo e il DPP è inefficiente ai fini normativi e non rilevante nel quadro della pianificazione.	PG.4
Comunale	PCT	Il Piano Comunale dei Tratturi è stato approvato con delibera del Consiglio comunale n°45 del 15/06/2011 ai sensi della L. Regione Puglia n°29 del 23 dicembre 2003,	PG.5

Tabella 2-2 Strumenti di pianificazione generale: attuazione del quadro legislativo

Scheda	PG.1
Atto	Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG)
Stato	Approvato Deliberazione di Giunta Regionale n. 1328/2007
Sintesi	<p>In Puglia, la definizione dell'assetto territoriale, con riferimento agli ambiti di particolare rilievo, agli indirizzi di pianificazione urbanistica e ai servizi infrastrutturali di interesse regionale, secondo il principio della sostenibilità dello sviluppo integrato del territorio, è dettata dal Documento Regionale di Assetto Generale (DRAG), previsto dalla legge regionale 20/2001 (Norme generali di governo e uso del territorio), che ne disciplina i contenuti e le procedure di formazione ed approvazione.</p> <p>Il DRAG, che è un insieme di atti amministrativi e di pianificazione, può essere approvato per parti organiche e rappresenta quindi lo strumento di definizione dell'assetto territoriale.</p> <p>Gli obiettivi del DRAG possono essere sintetizzati nei seguenti cinque punti:</p> <ul style="list-style-type: none">• la tutela e la valorizzazione del paesaggio• il miglioramento della qualità dell'ambiente e della vita delle popolazioni;• la semplificazione del processo di formazione e di verifica delle scelte locali di governo del territorio;• una più efficiente e sostenibile dotazione infrastrutturale, promuovendo rapporti virtuosi tra pianificazione territoriale e pianificazione delle infrastrutture;• la garanzia di una sollecita attuazione delle scelte di governo territoriale. <p>Per quanto riguarda i contenuti, in base alle disposizioni della legge regionale 20/2001, il DRAG deve definire (art. 4, terzo comma):</p> <ul style="list-style-type: none">• "il quadro degli ambiti territoriali rilevanti al fine della tutela e conservazione dei valori ambientali e dell'identità sociale e culturale della regione"• "gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto degli strumenti di pianificazione provinciale e comunale, nonché i criteri per la formazione e la localizzazione dei Piani Urbanistici Esecutivi (PUE)"• "lo schema dei servizi infrastrutturali di interesse generale".

Scheda PG.2

Atto Piano Territoriale Coordinamento Provinciale (Ptcp) di Foggia

Stato Il ptcp è stato definitivamente approvato con delibera del consiglio provinciale n°84 il 21/12/2009 e pubblicato sul Bollettino Ufficiale della Regione Puglia in data 20 maggio 2010

Sintesi La legge Urbanistica regionale 25/2000 della Puglia conferisce alle province il ruolo di formare ed approvare il Piano Territoriale di coordinamento provinciale. Il Piano definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia paesistico-ambientale, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale. La legge regionale n°20/2001 agli articoli 6 e 7 conferma i ruoli del piano e ne detta la modalità di formazione. Il Piano si forma nelle coerenze degli strumenti e dei documenti gerarchicamente superiori:

- segue nei contenuti gli indirizzi, i criteri e gli orientamenti suggeriti dal DRAG.
- accoglie le prescrizioni del PUTT/P (piano urbanistico territoriale tematico del paesaggio) integrandolo e completandolo attraverso le sue ricognizioni ed i suoi approfondimenti.

L'elaborazione del Piano ha previsto la costruzione di un quadro conoscitivo in cui contenere sia le informazioni già disponibili che quelle di nuova elaborazione. L'Ufficio di Piano ha predisposto un *Sistema Informativo Territoriale (SIT)* aggiornato e liberamente accessibile.

Il Piano è dotato di:

- Una relazione generale
- Norme (contenenti in appendice schede relative gli ambiti di Paesaggio, ai Piani Operativi Integrati e un inventario di Fenomeni franosi progetto).
- Monografie di settore.
 - 1) Analisi delle risorse agroforestali e dei paesaggi.
 - 2) Analisi fisica integrata del territorio.
 - 3) Monografia dei beni culturali.
 - 4) Sistema della mobilità.
 - 5) Struttura socio economica.

La redazione del piano Territoriale di coordinamento Provinciale è stata corredata da studi settoriali volti ad affinare lo scenario regionale fino ad un livello provinciale. Il Piano provinciale, definendo lo stato della pianificazione settoriale, ha inoltre rispettato il suo ruolo di riferimento nella pianificazione locale. Attraverso il piano settoriale della Mobilità, il PTCP sostiene principalmente tre macro obiettivi:

- Riaffermare il ruolo del territorio attraverso riorganizzazione della
-

mobilità di passeggeri e di merci.

- Operare per una riorganizzazione della mobilità che sappia dare coesione all'intero territorio provinciale.
 - Organizzare un sistema della mobilità che sappia rendere accessibili, e in modalità sostenibile, le risorse paesaggistiche del territorio.
-

Scheda PG.3

Atto Piano Regolatore Generale (PRG) di Foggia

Stato Approvato con delibera di Giunta Regionale n°1005 del 20 luglio 2001 e pubblicato su BURP n°138 del 10 settembre 2001 con conferma di prescrizioni sciolte con approvazione del Consiglio comunale il 2 ottobre 2008 e dalla Giunta Regionale n°39 il 10 febbraio 2009

Sintesi Il Piano Regolatore Generale di Foggia è stato adottato con deliberazione n°64 del 6 dicembre 1992 secondo quanto disposto dalla legge regionale n°56/1980 ed approvato con delibera di Giunta Regionale n°1005 il 20 luglio 2001. Nell'approvazione la giunta Regionale oltre a disporre l'adeguamento del Piano per le già accolte osservazioni, impose alcune prescrizioni, condizioni e modifiche a cui il Piano ha dovuto dar risposta. L'attualizzazione e l'aggiornamento del Piano sono state fasi indispensabili nella definizione dello strumento urbanistico che ha visto concluso il suo iter, con l'approvazione del Consiglio comunale il 2 ottobre 2008 e della Giunta Regionale il 10 febbraio 2009.

Gli elaborati e i documenti di piano sono costituiti da:

- Relazione illustrativa ed allegati
 - Norme tecniche di esecuzione
 - Tav.1: Inquadramento territoriale - scala 1 :25.000
 - Tav.2: Pianificazione vigente nel territorio agricolo- scala 1:50.000
 - Tav.3: Territorio agricolo comunale; uso attuale del suolo – scala 1:25.000
 - Tav.4: Territorio Comunale; vincoli esistenti e da apporre- scala 1:25.000
 - Tav.5: Territorio Comunale ;uso futuro del suolo- scala 1:25.000
 - Tav.6: Organismo urbano; suddivisione in zone – scala 1.5.000
 - Tav.7:Parte centrale della città; suddivisione in zone - 1:2.000 (n.12 tavole)
 - Tav.8:Zona A1: disciplina urbanistica dettagliata – scala 1:500
 - Tav.9: Prescrizione per aree soggette a piani esecutivo – scala 1:1.000 (n.3 tavole)
-

Scheda PG.4

Atto Piano (PUG) di Foggia – Documento Programmatico Preliminare

Stato Approvato DCC 23 del 9 maggio 2006

Sintesi Secondo quanto detta la L.R. 20/2001 il processo formativo del PUG prevede l'adozione da parte del Consiglio comunale, su proposta della Giunta, di un «*Documento Programmatico Preliminare contenente gli obiettivi e i criteri di impostazione del PUG*». Il DPP elaborato prevede l'integrazione di successivi elementi anche scaturiti dalla partecipazione dei cittadini e dalle loro osservazioni, costituendo così, approfondimento e integrazione di parti già trattate e completamento del sistema delle conoscenze. La delibera regionale 1328 del 3 agosto 2007 specifica che la costruzione del PUG, in seguito alla predisposizione del DPP, comporta: «l'articolazione dei contenuti progettuali in previsioni strutturali e previsioni programmatiche» fornendo ulteriori indicazioni in merito allo sviluppo delle due componenti.

Il Documento programmatico preliminare approvato dal Consiglio Comunale di Foggia all'unanimità è composto di:

- Una relazione generale
- 14 Elaborati grafici
 - Tav.1: Trama ambientale
 - Tav.2: Trama culturale
 - Tav.3: Densità del territorio comunale
 - Tav.4: Densità centro abitato
 - Tav.5: Trama insediativa
 - Tav.6: Cronologia dell'espansione urbana
 - Tav.7: Eccellenza
 - Tav.8: Luoghi di eccellenza delle qualità produttive
 - Tav.9: Sistema delle infrastrutture di trasporto
 - Tav.10: Rappresentazione ideogrammatica dell'assetto programmatico
 - Tav.11: Zone settecentesche
 - Tav.12: Zone settecentesche: area esemplificativa
 - Tav.13: Zone settecentesche: isolato campione
 - Tav.14: Identificazione dei detrattori di qualità urbana del centro città
- 21 schede (dedicate a siti portatori di progetti strategici)
- 5 allegati
- Appendice

La delibera regionale 1328 sopra citata, che approva definitivamente il DRAG, specifica la modalità di prosecuzione nell'iter formativo del PU. Essa fornisce

schemi logici con cui avanzare nella stesura definitiva del Piano, diversi in base allo stato d'avanzamento della pianificazione. In particolare i Comuni con DPP già adottati, come nel caso di Foggia, sono tenuti a:

- 1) Costruire il sistema delle certezze e dei quadri interpretativi previsti dagli "Indirizzi" includendo l'elaborazione del Rapporto Ambientale previsto dalla VAS e la partecipazione pubblica di cooperazione.
 - 2) Indire e svolgere la Conferenza di Copianificazione
 - 3) Eseguire il perfezionamento dell'elaborato PUG comprensivo del rapporto ambientale completo (secondo quanto previsto dalla Vas) e continuare nell'attività di partecipazione pubblica.
 - 4) Procedere all'Adozione del PUG (comprensivo di rapporto ambientale) da parte del Consiglio Comunale.
-

Scheda PG.5

Atto Piano Comunale dei Tratturi (PCT) di Foggia

Stato Approvato n°45 DCC del 15/06/2011

Sintesi L'art.2 della Legge Regionale n°29/2003 fa «*obbligo ai Comuni, nel cui ambito territoriale ricadano tratturi, tratturelli, bracci e riposi, di redigere il Piano Comunale dei Tratturi*». La stessa legge afferma all'art.3 che «il PCT ha valenza di piano urbano esecutivo ai sensi della vigente normativa in materia urbanistica, anche in variante allo strumento urbanistico vigente». L'art.4 altresì specifica che lo stesso apporta le necessarie modifiche al PUTT/P rilevando il livello di interazione con gli ambiti territoriali interessati. I numerosi percorsi tratturali, che secondo la tipologia si distinguono in Tratturi, Tratturelli e Bracci, partono a raggiera dal centro della città inviluppando, nell'ambito di studio del PCT, l'intero territorio Foggiano.

Il Piano è costituito da:

- 1) Relazione generale.
- 2) Normativa tecniche di attuazione.
- 3) Cartografia (disponibile anche in formato geo referenziato).

La delibera del Consiglio Comunale n°45/2011 con cui si approva il PCT, afferma la validità di 5 anni estesi a 10 qualora nel primo periodo non vi fosse l'apposizione di modifiche. Il Consiglio comunale nella delibera dà inoltre predisposizione di «*rendere il PCT così come compostosi nel Documento Programmatico Preliminare al Piano Urbanistico Generale*».

2.2 La pianificazione separata

2.2.1 La pianificazione a valenza operativa – Settore Trasporti: schede conoscitive

Per quanto concerne il campo dei trasporti l'analisi è stata effettuata sugli atti di seguito riportati.

Livello	Strumenti	Stato	Scheda
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001.	PST.1
Regionale	Piano Regionale dei Trasporti (PRT)	Approvazione DGR 06.11.2002 n. 1719 (G.U. n. 24 del 27/02/2003)	PST.2
Regionale	Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013	Approvato con DGR n. 814 del 23 marzo 2010 (pubblicato sul BUR Puglia n. 76 suppl. del 28 aprile 2010)	PST.3
Sovracomunale	PUMAV (Piano urbano della mobilità di area vasta)	Adottato con DCC di Foggia n°28 il 13 marzo 2009	PST.4
Comunale	PGTU (Piano generale del Traffico Urbano)	Aggiornamento al PGTU adottato con delibera C.C. n°504 il 8 novembre 2002	PST.5

Tabella 2-3 Strumenti di pianificazione separata nel settore dei trasporti

Scheda	PST.1
Atto	Piano Generale dei Trasporti
<i>Stato</i>	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001.
<i>Sintesi</i>	Il Piano Generale Dei Trasporti è un documento redatto dal Ministero dei Trasporti con il contributo del Ministero dei Lavori Pubblici ed il ministero dell'Ambiente nel 2001. L'analisi dello stato di fatto è stata l'azione preliminare all'individuazione degli obiettivi e delle strategie contenute nel piano, ponendo alla base di ogni azione la Sostenibilità e l'ottimizzazione dei servizi di trasporto. Lo SNIT (Sistema nazionale integrato dei trasporti) si pone come base logica del sistema della rete nazionale sia per i trasporti delle persone che per la logistica. Il Piano riconosce le competenze delle regioni che hanno l'obbligo di pianificare attraverso appositi Piani Regionali dei Trasporti, oltre al ruolo degli enti locali che dovranno provvedere alla predisposizione dei PUM (piani urbani del traffico). La predisposizione degli interventi in ambito nazionale deve considerare la perifericità del Mezzogiorno e la carenza di reti che possano agevolare lo sviluppo economico delle aree depresse. Infine, per integrare il più possibile il sistema Italiano con quello europeo viene considerata la necessità di snellire le procedure di smistamento delle merci ed il potenziamento degli scambi intermodali.

Scheda PST.2

Atto Piano Regionale dei Trasporti (PRT)

Stato Approvazione DGR 06.11.2002 n. 1719 (G.U. n. 24 del 27/02/2003)

Sintesi Il piano si formula in coerenza con le indicazioni dettate dalla L.R. n°13/1999 art.7 e secondo le prescrizioni ed i ruoli stabiliti nel Piano Generali dei Trasporti del 2001. Il PRT della regione Puglia conferma le linee guida dettate dal PGT ponendo alla base le medesime strategie:

- La sostenibilità ambientale
- La sicurezza stradale
- La liberalizzazione e la privatizzazione
- Lo sviluppo della logistica
- Il sistema nazionale integrato dei trasporti
- La competenza delle regioni nella gestione delle tematiche esterne al SNIT.

Il documento si preoccupa di illustrare una sintesi del sistema dei trasporti presente nella regione al 2002 individuando i criteri di intervento sullo SNIT e gli interventi previsti nel PGT. Al PRT afferiscono tutte le funzioni amministrative, organizzative e gestionali trasferite alle Regioni con la riforma del trasporto pubblico locale.

Il PTR, che ha la funzione di Piano Direttore, si sviluppa con:

- l'analisi della situazione attuale;
- la costruzione degli scenari futuri;
- la simulazione e valutazione delle alternative e proposte di piano.

La seconda parte del documento di piano illustra:

- Le proposte per le reti e i servizi di trasporto collettivo passeggeri
 - Le proposte sul sistema infrastrutturale regionale
 - Il Quadro ambientale del piano con i riferimenti ai grandi interventi programmati
 - La proposta di revisione della L.R. 13/1999
 - L'osservatorio regionale della mobilità.
-

Scheda PST.3

Atto Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013

Stato Approvato con DGR n. 814 del 23 marzo 2010 (pubblicato sul BUR Puglia n. 76 suppl. del 28 aprile 2010)

Sintesi Il Piano Regionale del Trasporto si forma in osservanza dell'art.7 della legge regionale 31 ottobre 2002 n.18 (testo unico sulla disciplina del trasporto locale), così come modificato dal Consiglio regionale nell'articolo riguardante il Piano Regionale dei Trasporti affinché vi fosse coerenza con il nuovo statuto regionale(L.R.32/2007). Il Piano Attuativo del PTR della Regione Puglia è inoltre il primo strumento coerente ai contenuti della L.R. n16 del 23 giugno 2008 "*Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti*".

Il Piano Attuativo riguarda la definizione di tutti gli interventi infrastrutturali per le modalità stradale, ferroviaria, marittima ed aerea nonché delle relative caratteristiche, interrelazioni e priorità di attuazione. Tale Piano è stato sottoposto a procedura di Valutazione Ambientale Strategica ai sensi della Direttiva 2001/42/CE e delle norme di recepimento nazionali.

L'elaborazione del piano è costituita da:

- Un Quadro conoscitivo formato da un documento di analisi, allegati su valutazioni stradali, ferroviarie, un quadro programmatico preliminare generale ed uno inerente il sistema ferroviario.
 - Una parte dedicata al progetto attuativo del piano con tavole grafiche.
 - Una relazione finale con i processi di controdeduzione alle osservazioni effettuate in iter di approvazione.
 - Gli elaborati di Vas corredati di Sintesi non Tecnica e Rapporto ambientale.
-

Scheda PST.4

Atto Piano urbano della mobilità di area vasta (PUMAV) nel programma di area vasta Capitanata 2020

Stato Adottato con DCC di Foggia n°28 il 13 marzo 2009

Sintesi Il piano strategico Capitanata 2020 è lo strumento aggiuntivo alla pianificazione territoriale attraverso cui si cerca di perseguire una competitività in ambito sovra comunale. La struttura del Piano è gestita da tre organi:

- Cabina di Regia composta principalmente dal sindaco di Foggia che la presiede, dal presidente dell'ente Parco nazionale del Gargano, dal presidente della comunità montana del Gargano, dal Presidente dell'amministrazione provinciale;
- Consiglio delle istituzioni in cui, oltre ai partecipanti alla cabina di regia, sono presenti i sindaci dei 31 comuni;
- Assemblea di partenariato in cui sono presenti i portatori di interessi.

La vision del progetto di Capitanata 2020 definisce che: *«il piano strategico ha come obiettivo l'identificazione di un progetto comune, cercando i punti di coerenza nelle azioni di tutti i soggetti coinvolti nel progetto comune, identificando le strategie, politiche e azioni per realizzare il progetto comune»*. La pianificazione deve convergere nel raggiungimento di obiettivi di sostenibilità economica, sociale ed ambientale. A seguito della fase di analisi che ha visto una scansione dei principali strumenti di pianificazione vigenti sul territorio, gli obiettivi di indirizzo sono stati suddivisi secondo i seguenti settori:

- Reti e mobilità
- Produzione e servizi
- Ambiente e spazio rurale
- Città e solidarietà
- Governance e Processi

Nel 2005, a seguito dei finanziamenti deliberati dal CIPE per la predisposizione di Piani Urbani della Mobilità, i comuni di Foggia, Manfredonia, Cerignola, San Severo e l'Ente Parco del Gargano, si sono riuniti per un progetto di pianificazione strategica di area vasta. Il progetto è confluito nell'ottobre del 2007 nel progetto di "Capitanata 2020" con un'adesione di 31 Comuni di cui Foggia è il Capofila. L'esigenza di pensare in forma strategica a servizi, reti infrastrutturali e politiche per la mobilità, ha configurato il tradizionale piano di livello comunale in un contesto di Area Vasta.

I principali obiettivi di carattere generale perseguiti dal Piano sono

identificabili con quelli distribuiti attraverso le linee guida ministeriali per la redazione dei piani. Tra i principali:

- Soddisfare i bisogni di mobilità della popolazione;
- Agire nel rispetto dei principi di sostenibilità;
- Aumentare i livelli di sicurezza dei trasporti;
- Incentivare i sistemi di mobilità collettiva;
- Incrementare la capacità di trasporto.

Questi obiettivi applicati al contesto territoriale di riferimento sono confluiti nell'identificazione di obiettivi mirati a :

- Collegare Foggia con l'intero territorio provinciale aprendo la città verso l'esterno;
- Permettere a tutti gli abitanti della provincia di poter accedere alle reti di unga percorrenza che partono dal capoluogo;
- Organizzare una rete stradale capace di collegare i piccoli centri ai sistemi di servizio collocati nelle realtà maggiormente urbanizzate;
- Promuovere la logistica e l'intermodalità nella gestione delle merci.

Partendo dalla ricognizione programmatica inerente le reti e la mobilità, il PUMAV si è mosso di concerto con l'elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Condividendo le azioni che il Piano territoriale (allora in divenire) sosteneva, il Piano della mobilità ha avuto opportunità di soffermarsi principalmente sullo scenario infrastrutturale del comune capoluogo e sulla definizione degli interventi già previsti nella pianificazione sovraordinata. In particolar modo il Pumav ha cercato di dare una risposta ai problemi evidenziati in area urbana risolvendo le problematiche "dell'ultimo miglio" per i flussi di mobilità provinciale.

Scheda PST.5

Atto Piano Generale del Traffico Urbano di Foggia

Stato Aggiornamento al PGTU adottato con delibera C.C. n°504 il 8 novembre 2002

Sintesi Il Piano generale del traffico del comune di Foggia è stato recentemente aggiornato attraverso l'applicazione di nuovi strumenti di modellizzazione che hanno permesso di simulare scenari sia al breve che al lungo termine. Il Piano disponibile sul sito del Comune è caratterizzato da:

- Una relazione generale
- Una relazione tecnica sulle indagini svolte
- Elaborati grafici
- Relazione relativa ad interventi strategici.

Gli obiettivi del Piano sono mirati ad ottenere:

- La decongestione delle aree urbane con particolare attenzione alle zone urbane e periurbane;
- un miglioramento generale delle condizioni di traffico in modo da ottenere benefici anche sui tempi di trasporto pubblico;
- il rispetto dei valori ambientali avvalendosi di una distribuzione dei parcheggi che tenga conto delle aree particolarmente pregiate, della localizzazione di zone per lo scambio intermodale e dell'effettiva capacità dei flussi;
- il contenimento dei costi pubblici grazie a tempi di viaggio ridotti, nonché alla riduzione degli incidenti stradali;
- una riorganizzazione del sistema di trasporto pubblico basato su più efficaci scambi modali.

Il Piano prevede le seguenti linee di intervento:

- Studio della circolazione della viabilità principale e definizione delle isole ambientali;
- Formulazione di scenari di breve e lungo periodo con formulazione di zona a traffico limitato ed interventi sulla distribuzione dei flussi di traffico;
- Migliorare la mobilità pedonale, rafforzare le corsie preferenziali, riorganizzare la sosta veicolare.

Per il perseguimento degli obiettivi sopra elencati il piano stabilisce la necessità d'intervenire anche attraverso il potenziamento del trasporto pubblico, l'incentivazione della modalità ciclabile e con la creazione di idonee strutture dedicate a parcheggio. Questi elementi si concretano

nell'individuazione di specifiche azioni:

- La creazione di una nuova porta alla città dotata di parcheggio di interscambio, particolarmente favorevole alla penetrazione dei flussi provenienti da Manfredonia;
 - La valorizzazione dei sistemi di piste ciclabili
 - Lo studio per captare la domanda di zone di sosta e per definirne la capacità e la migliore localizzazione.
 - La riorganizzazione del trasporto pubblico urbano ed extraurbano che adeguatamente sincronizzato possa favorire l'intermodalità degli spostamenti.
-

2.2.2 La pianificazione a valenza ambientale: schede conoscitive

Di seguito sono elencati gli strumenti di pianificazione ambientali vigenti nella Regione Puglia e di riferimento per il progetto in esame.

Livello	Strumenti	Stato	Scheda
Regionale			
Regionale	Il P.U.T.T. per il Paesaggio	Approvato con delibera G.R. n°1748 del 15 dicembre 2000	PSAP.1
Regionale	PPTR Piano Paesistico Territoriale Regionale	Approvata la proposta di piano con delibera G.R. n°1 dell'11 gennaio 2010	PSAP.2
Regionale	Piano stralcio dell'Autorità di Bacino della Puglia	Approvato con delibera del Comitato Istituzionale n°39 il 30/11/2005 e pubblicato sulla G.U. n°8 11/1/2006	PSA.1
Regionale	Piano Tutela delle Acque	Adottato con Delibera G.R. n°883/2007 aggiornato con D.G.R. 10 febbraio n°177	PSA.2
Regionale	Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria	Adottato con il Regolamento regionale n°6 21 maggio 2008	PSA.3
Comunale	Norme tecniche di attuazione integrative dei regolamenti Edilizio e di Igiene per le componenti rumore e vibrazioni	Approvato con deliberazione del C.C. 20-4-1999 n.57	PSA.4

Tabella 2-4 Strumenti di pianificazione separata nel settore ambiente

Scheda PSAP.1

Atto Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (PUTT/p)

Stato Approvato con delibera G.R. n°1748 del 15 dicembre 2000

Sintesi La Puglia, con la L.R. 56/1980 (Tutela ed uso del Territorio), ha previsto che l'attività pianificatoria regionale si esprimesse mediante il Piano Urbanistico Territoriale (PUT) e le sue articolazioni tra le quali i Piani Urbanistici Territoriali Tematici (PUTT).

Successivamente, con la L.R. 30 /1990 (Norme transitorie di tutele delle aree di particolare interesse ambientale paesistico) ha previsto la formazione di un Piano Urbanistico Territoriale Tematico del Paesaggio (PUTT/P).

Con Delibera n° 1748 del 15/12/2000 la Giunta Regionale ha approvato il Piano Urbanistico Territoriale Tematico per il Paesaggio (P.U.T.T./P.), strumento di pianificazione territoriale sovraordinato agli strumenti di pianificazione comunale. Esso si configura non solo come piano meramente paesaggistico, finalizzato a promuovere la salvaguardia e la valorizzazione delle risorse territoriali ed in particolare di quelle paesaggistiche, ma anche urbanistico territoriale, strumento di pianificazione generale. Il P.U.T.T./P. ha integrato gli ordinamenti vincolistici già vigenti sul territorio ed introdotto nuovi contenuti normativi.

Il Piano viene attuato mediante:

- il rilascio di autorizzazioni paesaggistiche
- pareri paesaggistici
- attestazione di compatibilità paesaggistica
- verifiche di compatibilità paesaggistica.

L'attuazione delle previsioni del Piano si concretizza per opera o degli Enti territoriali (Regioni, Province, Comuni) o dei proprietari dei siti sottoposti dallo stesso piano a tutela paesaggistica.

Gli enti territoriali, in particolare, perseguono la tutela paesaggistica attuando la pianificazione paesaggistica subordinata che recepisce le individuazioni degli Ambiti Territoriali Estesi e le *prescrizioni di base* del piano. In mancanza di tali piani subordinati, per la tutela nelle aree ad essi relative, valgono le norme del Piano.

Scheda PSAP.2

Atto Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

Stato Approvata la proposta di piano con delibera G.R. n°1 dell'11 gennaio 2010

Sintesi La Giunta regionale, affermando che il Piano Urbanistico Territoriale Tematico (PUTT/P), elaborato ai sensi della legge regionale 56/1980, appare non coerente con alcuni elementi di innovazione introdotti dal Codice dei beni culturali e del paesaggio, ha deliberato, con DGR 357, del 27 marzo 2007, la redazione del nuovo Piano Paesaggistico regionale, adeguato al D.Lgs. 42/2004. La fase di approvazione della proposta è propedeutica per il conseguimento dello specifico accordo con il Ministero per i Beni e le Attività Culturali previsto dal Codice e per garantire la partecipazione pubblica prevista dal procedimento di Valutazione Ambientale Strategica relativamente alla fase di consultazioni preliminari.

Scheda PSA.1

Atto Piano stralcio dell'Autorità di Bacino della Puglia

Stato Approvato con delibera del Comitato Istituzionale n°39 il 30/11/2005 e pubblicato sulla G.U. n°8 11/1/2006

Sintesi Il Piano Stralcio per l'Assetto idrogeologico della Regione Puglia è composto da:

- Relazione generale
- Norme tecniche di attuazione
- Allegati ed elaborati grafici disponibili nel Sistema informativo territoriale. Il SIT è attivo sul sito dell'autorità di bacino della Puglia e a servizio della regione Puglia.

I principali obiettivi del Piano sono:

- disporre di un quadro conoscitivo generale dell'intero territorio secondo le caratteristiche morfologiche, geologiche ed idrologiche
- volgere al miglioramento delle condizioni del regime idraulico e della stabilità geomorfologica affinché possano ridursi i livelli di pericolosità.

Gli obiettivi di cui sopra sono perseguibili attraverso linee di azione che prevedono:

- definire la pericolosità idrogeologica in relazione ai dissesti evidenziati in fase di studio;
- definire interventi di controllo, salvaguardia e regimazione dei corsi d'acqua sostenendo interventi di valorizzazione e recupero delle caratteristiche naturali del territorio;
- salvaguardare e valorizzare la pertinenza fluviale;
- definire criteri di difesa idrogeologica con particolare attenzione ai fenomeni di dissesto ed esondazione.

Le norme tecniche sono specificatamente atte a definire gli interventi consentiti e vietati nelle aree caratterizzate da pericolosità idraulica, indicano gli interventi utili alla mitigazione in presenza di pericolosità geomorfologica, non trascurando indicazioni per la corretta manutenzione delle aree a rischio.

Nella prima parte della relazione, il Piano effettua una classificazione dell'intero territorio suddividendolo in base alle principali caratteristiche. In particolare, la classificazione idrica individua i seguenti bacini idrografici:

- Fiume Ofanto
 - Fiume Candelaro
 - Fiume Cervaro (Bacino cui ricade l'area del nostro intervento)
 - Fiume Carapelle
-

-
- Fiume Lato
 - Fiume Lenne
 - Fiume Tara

Il Piano opera nell'individuazione dei criteri utili alla classificazione e alla valutazione della Pericolosità idraulica, della Pericolosità Idraulica, della Pericolosità geomorfologica, del Rischio idraulico e del Rischio Frana definendo per ciascuna la metodologia utilizzata, gli elementi considerati e definendone infine la perimetrazione.

Scheda PSAP.2

Atto Piano Tutela delle Acque

Stato Adottato con Delibera G.R. n°883/2007 aggiornato con D.G.R. 10 febbraio 2011 n°177

Sintesi Il Piano di Tutela delle acque è lo strumento di ordine regionale preposto al raggiungimento e al mantenimento degli obiettivi di qualità ambientale dei corpi idrici significativi superficiali e sotterranei.

Il piano è composto da:

- Una relazione generale
- Una dichiarazione di sintesi ambientale
- Tav. A: zone di protezione speciale idrogeologica
- Tav. B: aree di vincolo d'uso degli acquiferi
- Allegati
- Tavole di studio

Gli obiettivi del Piano sono specificati all'interno del D.lgs. 152/2006 che recepisce la direttiva 2000/60/CE. Gli obiettivi minimi perseguibili sono:

- *Il mantenimento o raggiungimento, per i corpi idrici significativi superficiali e sotterranei, dell'obiettivo di qualità ambientale corrispondente allo stato di "buono" come definito nell'Allegato 1 alla Parte terza del suddetto decreto*
- *Il mantenimento, ove già esistente, dello stato di qualità ambientale "elevato" come definito nell'Allegato alla Parte Terza del suddetto decreto;*
- *Il mantenimento o il raggiungimento, per corpi idrici a specifica destinazione, degli obiettivi di qualità per specifica destinazione di cui all'allegato 2 alla Terza Parte del decreto.*
- *L'attuazione delle misure necessarie ad invertire le tendenze significative all'aumento della concentrazione di qualsiasi inquinante di origine antropica.*

Nel rispetto delle indicazioni fornite all'interno del D.lgs., il Piano di tutela delle Acque della regione Puglia è stato elaborato attraverso:

- Una prima fase conoscitiva in cui sono individuati i bacini idrografici con i relativi corpi idrici superficiali, e sotterranei;
 - Una seconda analisi conoscitiva con la stima degli impatti esercitati dall'attività antropica sullo stato delle acque;
 - L'analisi delle aree richiedenti particolari misure di prevenzione dall'inquinamento o di risanamento;
-

-
- L'attività di monitoraggio organizzata settorialmente per tipologia di acquifero;
 - Individuazione dei criteri di salvaguardia;
 - La ricognizione della programmazione finanziaria atta alla realizzazione delle misure precedentemente previste per ogni settore inerente la salvaguardia e la gestione delle acque.
-

Scheda	PSA.3
Atto	Piano Regionale di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'Aria
Stato	Adottato con il Regolamento regionale n°6 21 maggio 2008
Sintesi	<p>Il piano di Risanamento e Mantenimento della Qualità dell'aria della Regione Puglia è stato elaborato seguendo i principi di:</p> <ul style="list-style-type: none">• Conformità alla normativa nazionale e alle direttive comunitarie;• Principio di precauzione nella salvaguardia della salute umana;• Completezza ed accessibilità alle informazioni raccolte in fase di studio. <p>Il principale obiettivo del PRQA è conseguire il rispetto nei limiti di legge degli inquinanti PM10, NO2, ozono. La strategia del Piano, tenuto conto delle risorse finanziarie insufficienti a colmare i costi di tutte le linee d'azione, ha individuato un numero di misure di risanamento mirate e articolate secondo quattro interventi generali:</p> <ul style="list-style-type: none">• Migliorare il sistema della mobilità nelle aree urbane;• Ridurre le emissioni puntuali di impianti industriali;• sviluppare le politiche di educazione e comunicazione ambientale;• effettuare interventi per l'edilizia. <p>Il territorio regionale, in funzione delle sorgenti inquinanti e delle misure di salvaguardia da adottare, è stato classificato in quattro zone:</p> <ul style="list-style-type: none">• Zona A: comprende i comuni in cui la principale sorgente di inquinamento atmosferico è rappresentata dal traffico veicolare• Zona B: comprende i comuni in cui sono presenti complessi industriali soggetti a IPPC;• Zona C. comprende i comuni con superamenti dovuti a traffico veicolare e sul cui territorio ricadono impianti industriali soggetti a IPPC• Zona D: comprende tutti i comuni che non mostrano situazioni di criticità. <p>Le misure per la mobilità e per l'educazione ambientale si applicano in via prioritaria alle zone A e C.</p> <p>Le misure per il comparto industriale si applicano alle zone Be e C.</p> <p>Le misure per l'edilizia si applicano a tutto il territorio regionale.</p> <p>Il Piano è composto da una parte conoscitiva in cui viene illustrato il quadro normativo di riferimento, sia a livello nazionale che in ambito comunitario. Nello stesso contesto sono illustrati i dati raccolti disponibili per ogni tipo di inquinante ed utilizzati nei modelli di simulazione predisposti per i futuri scenari.</p> <p>La parte di analisi, partendo dalla definizione di eventuali scenari futuri, cerca di stabilire linee di condotta e interventi utili alla riduzione degli impatti. La documentazione inerente la zonizzazione acustica è elaborata nella TAV. QPRM05</p>

Scheda PSA.4

Atto Norme tecniche di attuazione integrative dei regolamenti Edilizio e di Igiene per le componenti rumore e vibrazioni

Stato Approvato con deliberazione del C.C. 20-4-1999 n.57

Sintesi Le norme Tecniche in oggetto costituiscono l'atto integrativo e di aggiornamento alle Norme tecniche di attuazione del Piano regolatore comunale (Piano Benevolo) in recepimento della normativa statale. Il Regolamento, attraverso l'integrazione, disciplina le attività e le strategie per la protezione dell'uomo e dell'ambiente dai rumori dannosi o molesti, rappresentando il principale documento disciplinare in materia nel comune di Foggia.

In coerenza con gli obiettivi dello stesso, all'art. 5 sono stabiliti i valori assoluti di emissione, in riferimento con il DPCM1 marzo 1991 e DPCM 14 novembre 1997 in cui si tiene conto della corrispondenza tra classi e destinazioni d'uso, redigendo a tutti gli effetti la classificazione acustica del territorio comunale di Foggia che va a dividersi in:

- *Classe I:*
sono incluse *le aree particolarmente protette* in cui la quiete è un elemento essenziale: aree ospedaliere, scolastiche, aree destinate al riposo e allo svago, aree rurali o di particolare interesse urbanistico, parchi pubblici.
 - *Classe II:*
sono incluse *aree destinate ad uso prevalentemente residenziale* in cui sia presente prevalentemente traffico veicolare locale con bassa densità di popolazione, con limitata attività commerciale e assenza di attività artigianali o industriali.
 - *Classe III:*
comprende aree di tipo misto in cui la densità di popolazione è di livello medio, traffico locale di attraversamento con attività commerciale, uffici e con attività rurali che impiegano macchine operatrici.
 - *Classe IV:*
aree di intensa attività umana in cui oltre al traffico veicolare intenso sono presenti attività commerciali, uffici, attività artigianali che si affiancano ad aree attraversate da strade di grande comunicazione o da linee ferroviarie, aree aeroportuali o aree con una limitata presenza di piccole industrie.
 - *Classe V:*
aree prevalentemente industriali in cui sono ricompresi territori prettamente industriali e con scarsità di abitazioni.
-

- *Classe VI:*

Aree esclusivamente industriali in cui non vi è che la presenza di questi. Per ognuna delle classi sono stabiliti valori limiti assoluti di immissione associati ad una zonizzazione territoriale. Inoltre, ai fini della conformità acustica, è redatta una tabella di riferimento per il rispetto dei Valori limite di emissione.

Le Norme di igiene e regolamentazione della circolazione e delle attività al secondo capitolo, danno indicazioni precise in merito alla gestione di attività lavorative e alla predisposizione di attività quotidiane attraverso cui si emettono abitualmente rumori. Al Capitolo terzo si disciplinano in particolare le attività strettamente connesse all'edilizia. Al Quarto capitolo si dispongono norme in materia di vibrazioni relazionandoli alle principali attività in cui vengono emesse.

2.3 La programmazione negoziata Stato-Regioni: schede conoscitive

Di seguito l'elenco degli strumenti di programmazione negoziata attuati tra stato e Regione Puglia di riferimento per il progetto in esame.

Livello	Strumenti	Stato	Scheda
Nazionale	Quadro strategico nazionale 2007 - 2013	Approvato dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007.	PN.1
Nazionale	Programmazione 2007 – 2013: il Programma Operativo Nazionale(P:O:N:) Convergenza "Reti e Mobilità"	Il Programma è stato approvato con Decisione C(2007) 6318 del 07.12.2007	PN.2
Regionale	Documento Strategico della Regione Puglia 2007/2013 (DSR)	Adozione con Deliberazione di Giunta Regionale 1 agosto 2006 n° 1139 e pubblicato sul BURP n°102 del 9 agosto 2006; e approvato con Delibera della Giunta regionale n146 a seguito della decisione CE n.C/2007/5726 20 novembre 2007	PN.3
Regionale	P.O.FESR Programma Operativo (fondo europeo sviluppo regionale) 2007 – 2013 della Regione Puglia	Approvato con delibera di Giunta Regionale n. 146 del 12 febbraio 2008, a seguito della Decisione Comunitaria (CE) n. C/2007/5726 del 20 novembre 2007	PN.4
Regionale	PAR Programma attuativo regionale per Fas 2007 - 2013	Approvato con DGR n°463 del 24 marzo 2009	PN.5

Livello	Strumenti	Stato	Scheda
Nazionale	Piano Nazionale per il Sud	Approvato dal Consiglio dei Ministri n.116 del 26/11/2010 Deliberazione CIPE 79/2010 "Ricognizione per il periodo 2000-2006, dello stato di attuazione degli interventi finanziati dal fondo per le aree sottoutilizzate e delle risorse deliberate nell'ambito dei programmi comunitari. Delibera del Comitato Interministeriale Programmazione Economica (CIPE) n°1 del 11 Gennaio 2011 : "Obiettivi, criteri e modalità di programmazione delle risorse per le aree sottoutilizzate e selezione ed attuazione degli investimenti per i periodi 2000-2006 e 2007-2013. Delibera del CIPE Seduta del 3 agosto 2011 "Fondo aree sottoutilizzate (FAS)" approvazione documento programmatico di attuazione del Piano del Sud	PN.6
Regionale	Puglia Corsara: Programma per lo sviluppo delle infrastrutture strategiche e della piattaforma logistica regionale	Approvato con delibera della Giunta Regionale n°481 il 15 marzo 2011	PN.7
Stato/regione	Intesa generale Quadro fra Regione puglia e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Rimodulazione. Struttura proponente: servizio Reti ed infrastrutture per la mobilità. Politiche per	Deliberazione della Giunte Regionale n°540 del 24-03-2011. Sottoscrizione da parte del Presidente del Consiglio e dei ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e dei Rapporti con le Regioni, Raffaele Fitto.	PN.8

Livello	Strumenti	Stato	Scheda
	la mobilità e la qualità urbana.		
Stato/regione	Protocollo d'intesa istituzionale tra il Ministro per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e il governo della Regione Puglia	Il Protocollo d'Intesa siglato tra Stato e Regione il 28 luglio 2011	PN.9

Tabella 2-5 Sintesi programmazione negoziata stato-regioni

Scheda PN.1

Atto (QSN) Quadro Strategico Nazionale 2007 - 2013

Stato Approvato dalla Commissione europea con decisione del 13 luglio 2007

Sintesi Il Quadro strategico nazionale costituisce il principale documento di orientamento strategico voluto dai regolamenti comunitari nell'ambito della politica di coesione 2007-2013. Attraverso di esso lo Stato individua la strategia ed individua gli strumenti operativi tramite cui applicarla. Il documento approvato è il risultato di un percorso che ha coinvolto e messo a confronto l'Amministrazione centrale con Amministrazioni regionali. Nel QSN si esplica la programmazione nazionale in cui far convergere sia le azioni finanziate dai fondi strutturali Comunitari, che lo stanziamento delle risorse aggiuntive provenienti direttamente dal bilancio statale(FAS). La concretizzazione della strategia individuata nel Quadro si attua attraverso Programmi Operativi di tipo:

- Regionale (POR)
- Nazione(PON)
- Internazionale (POIN)

I Programmi Operativi regionali individuano due tipi di finanziamenti: uno per lo sviluppo regionale(PO.Fesr) ed uno per sostenere l'occupazione negli Stati membri oltre che per promuovere la coesione economica e sociale.

Il Fondo per le Aree Sottoutilizzate è «l'unione di due Fondi intercomunicanti affidati ai Ministeri dell'Economia e delle Finanze e delle Attività Produttive. I due Fondi, per la comune ispirazione e per la gestione unitaria che li caratterizza, possono considerarsi alla stregua di un Fondo Unico per le Aree Sottoutilizzate». La legge finanziaria 2007, all'art.105, ha previsto uno stanziamento FAS (fondo per le aree sottosviluppate) con previsione settennale.

Scheda PN.2

Atto Programma Operativo Nazionale(P.O.N.) Convergenza "Reti e Mobilità"

Stato Il Programma è stato approvato con Decisione C(2007) 6318 del 07.12.2007

Sintesi Il Quadro Strategico Nazionale si attua attraverso i Programmi Operativi in cui sono indicate le priorità strategiche per spesa e per settore. La programmazione 2007-2013 prevede che ogni P.O. sia finanziato da un fondo strutturale. I P.O. Nazionali finanziano settori la cui Autorità di Gestione è una Amministrazione Centrale. I Programmi si riferiscono a tre obiettivi principali:

- CRO: competitività Regionale e Occupazionale (destinati a tutte le regioni del Nord Italia più Abruzzo, Molise e Sardegna)
- CONV: Convergenza (destinati a Basilicata, Calabria, Campania, Puglia e Sicilia).
- CTE: Cooperazione territoriale Europea.

Il P.O.N. Convergenza "reti e mobilità", attraverso un'analisi di contesto inquadra:

- Le tendenze socio-economiche
- I sistemi dei trasporti e la programmazione finanziaria con i suoi strumenti operativi
- Lo stato dell'ambiente

Dopo aver effettuato un'analisi SWOT (Punti di forza, di debolezza, di opportunità e di minaccia) il Piano illustra le Valutazioni che propedeuticamente, e parallelamente ai processi di formulazione, sono state effettuate prima di formulare la strategia definitiva::

- Valutazione ex ante
- Valutazione Ambientale strategica

La formulazione della Strategia di programma è giustificata con le coerenze ai quadri strategici nazionali e comunitari, nonché alle linee guida inerenti il settore in esame.

Le Priorità di Intervento sono sviluppate secondo tre Assi di Intervento:

- ASSE I: Sviluppo delle infrastrutture di trasporto e logistica di interesse europeo e nazionale
- ASSE II: Potenziamento delle connessioni tra direttrici, nodi e poli principali dell'Armatatura logistica dell'intervento
- ASSE III: Assistenza tecnica.

Per ogni Asse sono individuati gli obiettivi specifici ed operativi, i contenuti e le attività, le sinergie con altri fondi strutturali, l'elenco indicativo dei grandi progetti contemplati nel segmento in questione, l'applicazione al principio di flessibilità finanziaria, gli strumenti di ingegneria finanziaria, gli indicatori preposti alla sorveglianza.

Scheda PN.3

Atto (DSR) Documento Strategico della Regione Puglia 2007/2013

Stato Adozione con Deliberazione di Giunta Regionale 1 agosto 2006 n° 1139 e pubblicato sul BURP n°102 del 9 agosto 2006; e approvato con Delibera della Giunta regionale n146 a seguito della decisione CE n.C/2007/5726 20 novembre 2007

Sintesi Il Documento è il principale strumento per la regolazione della spesa dei Fondi UE dal 2007 al 2013. Lo schema predisposto dal DSR orienta «l'utilizzo delle risorse comunitarie del ciclo in programmazione, sulla base dei quali verranno predisposti i relativi Programmi Operativi».

L'accurata parte di analisi del sistema territoriale della regione Puglia, converge nell'analisi SWOT in cui emergono le criticità e le potenzialità della Regione. Unitamente all'analisi territoriale, viene mossa l'analisi dello stato di fatto della programmazione in corso e al suo stato di attuazione per giungere all'elaborazione delle priorità, degli obiettivi e degli ambiti di intervento.

Il documento individua tre obiettivi generali:

- Rafforzare i fattori di attrattività del territorio, migliorando le accessibilità.
- Promuovere l'innovazione
- Migliorare le condizioni di occupabilità.

Vengono inoltre individuati cinque obiettivi trasversali da perseguire in ogni linea di intervento:

- Ambiente;
- Pari opportunità;
- Dimensione territoriale dello sviluppo;
- Cooperazione transfrontaliera, transnazionale e interregionale europea e di prossimità;
- Sviluppo della partecipazione e contributo alla costruzione di una nuova etica pubblica.

Il documento individua gli ambiti tematici in cui si rende maggiormente applicabile la politica formulata. Essi sono:

- Trasporto reti e comunicazione
- Sviluppo urbano sostenibile
- Ambiente e risorse naturali

Per ciascuna di questi ambiti sono indicati gli obiettivi perseguibili e il finanziamento delle linee di intervento: FESR o FSE.

Oltre agli interventi tipicamente strutturali sono individuati altri ambiti tematici:

- **Le politiche per la ricerca e l'innovazione** che settorialmente interessano: Ricerca, sviluppo e trasferimento; Innovazione nella pubblica amministrazione; Società dell'informazione; Sistemi produttivi locali

- **Le politiche per l'inclusione e la coesione sociale** si persegue l'obiettivo di incrementare l'occupazione con: La formazione per un lavoro di qualità; L'inclusione sociale e la salute
- **La Puglia e la cooperazione internazionale.**

Ogni linea prevede il raggiungimento di un obiettivo esplicitato ed il tipo di finanziamento strutturale coerente.

La regione, attraverso il documento, pone l'attenzione sulla possibilità di integrare i vari tipi di fondi strutturali ricorrendo anche ai FAS, e apostrofando affinché venga prestata massima attenzione alla integrazione dei fondi FESR e FSE e al rispetto delle coerenze programmatiche. Nel rispetto di questo principio sono confermati gli orientamenti Comunitari, Nazionali ed inseguito regionali che culminano nell'ipotesi di assegnazione delle risorse dei fondi strutturali UE.

Scheda PN.4	
Atto	P.O.FESR Programma Operativo (fondo europeo sviluppo regionale) 2007 – 2013 della Regione Puglia
Stato	Approvato con delibera di Giunta Regionale n. 146 del 12 febbraio 2008, a seguito della Decisione Comunitaria (CE) n. C/2007/5726 del 20 novembre 2007
Sintesi	<p>L'obiettivo globale del PO FESR 2007-2013 è favorire la piena convergenza della regione in termini di crescita e occupazione, garantendo la sostenibilità del modello di sviluppo.</p> <p>Tale obiettivo si articola in 3 macro-obiettivi:</p> <ul style="list-style-type: none">• rafforzare i fattori di attrattività del territorio, migliorando l'accessibilità, garantendo servizi di qualità, salvaguardando le potenzialità ambientali anche attraverso la promozione di un modello di sviluppo sostenibile incentrato su una maggiore efficienza dei consumi energetici e un significativo innalzamento della produzione da fonti rinnovabili• promuovere l'innovazione, l'imprenditoria e lo sviluppo dell'economia della conoscenza anche attraverso la valorizzazione del lavoro competente e dei distretti produttivi• realizzare condizioni migliori di benessere e di inclusione sociale <p>e in 3 principi trasversali che sul piano operativo trovano attuazione nell'ambito di ciascuna linea di intervento:</p> <ul style="list-style-type: none">• sviluppo sostenibile• pari opportunità• dimensione territoriale dello sviluppo. <p>La finalità generale del PO in relazione all'asse V (reti e collegamenti per la mobilità) è contribuire al tentativo di ristabilire nella regione, un livello pari a quello medio nazionale per accessibilità territoriale e per mobilità di merci e persone, sostenendo uno sviluppo sostenibile dal punto di vista sociale, ambientale ed economico.</p> <p>Lo studio d'analisi ha permesso di individuare:</p> <ul style="list-style-type: none">• l'obiettivo generale sintetizzabile con il miglioramento dell'accessibilità realizzando un sistema di trasporto e di logistica funzionali allo sviluppo del territorio regionale;• un obiettivo specifico identificabile con la promozione di un sistema di trasporto e di logistica efficiente, integrato, interconnesso ed omogeneo;• l'obiettivo operativo che prevede il potenziamento dei sistemi aeroportuali mirando al miglioramento della qualità dei servizi ed alla maggiore integrazione con le altre infrastrutture di trasporto regionali puntando così allo sviluppo della filiera aeroportuale completamente accessibile.

Per il raggiungimento degli obiettivi sopra citati, le linee di intervento prescelte hanno stabilito di programmare lo sviluppo modale ed il potenziamento dei collegamenti ferroviari, stradali, aeroportuali e portuali.

Scheda PN.5

Atto PAR Programma attuativo regionale per Fas 2007 – 2013

Stato Approvato con DGR n°463 del 24 marzo 2009

Sintesi Attraverso il Programma Attuativo Regionale per i fondi per le aree sottoutilizzate (PAR FAS) le regioni interessate individuano, coerentemente alle programmazione sovraordinate, gli obiettivi, le linee di intervento e la suddivisione dei capitali a cui è possibile accedere.

Preliminarmente, il programma, sintetizza l'operazione di analisi a cui si è attenuta, mettendo in evidenza dati socio economico del territorio pugliese inserito in contesto nazionale. A seguito di questa illustrazione, la sintesi dell'analisi SWOT (punti di forza, punti di debolezza, opportunità e minacce) è di aiuto nella comprensione degli obiettivi e delle azioni intraprese.

Principalmente il Par persegue tre obiettivi:

- Rafforzare i fattori di attrattività del territorio.
- Promuovere la conoscenza e l'innovazione col fine di incentivare l'economia.
- Migliorare le condizioni di occupabilità, di coesione ed inclusione sociale.

Questi tre macro obiettivi si dividono in sottocategorie (ASSI) in cui ad obiettivi più specifici vengono associate linee di intervento specifiche. La suddivisione è schematizzata quindi in:

- ASSE I: Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività
- ASSE II: Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali ed energetiche per lo sviluppo.
- ASSE III: Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale.
- ASSE IV: Valorizzazione per le risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo
- ASSE V: Reti e collegamenti per la mobilità.
- ASSE VI: Competitività dei sistemi produttivi e occupazione.
- ASSE VII: Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani.
- ASSE VIII: Sistema dell'educazione e dell'istruzione.
- ASSE IX: Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci.

L'Asse V reti e mobilità prevede:

- Migliorare la rete stradale dell'accessibilità regionale (principale e secondaria)
-

- Migliorare i servizi di trasporto pubblico a livello regionale avvalendosi della diversificazione dell'offerta
- Potenziare il trasporto marittimo ed aeroportuale.

A questi tre obiettivi, la programmazione associa linee di azione specifiche contestualizzate alle altre azione programmatiche e rivolte ad individuare interventi specifici.

- Consolidamento rafforzamento dei nodi portuali
- Adeguamento e potenziamento delle ferrovie
- Miglioramento della viabilità stradale regionale
- Interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali.

La linea di sviluppo di cui sono stati sopra elencati gli interventi è ritenuta un'azione cardine in quanto attraverso la sua realizzazione saranno adeguati i collegamenti regionali con le principali direttrici esterne costituite principalmente da porti ed aeroporti. Attraverso di essa inoltre sarà implementata l'intermodalità perseguendo così gli obiettivi nazionali e comunitari della riduzione di CO2.

Scheda PN.6	
Atto	Piano Nazionale per il Sud
Stato	Approvato dal Consiglio dei Ministri n.116 del 26/11/2010
Sintesi	<p>Il Piano Nazionale per il Sud si avvale dei principi, degli indirizzi, dei criteri di aggiudicazione stabiliti dalla delibera CIPE 30 luglio 2010 in cui si effettua una ricognizione dei FAS.</p> <p>Gli obiettivi su cui il Piano si fonda sono:</p> <ul style="list-style-type: none">• La creazione e il conseguimento di un sistema dei servizi essenziali rientrante per qualità negli standard nazionali ed europei.• La creazione di grandi infrastrutture di trasporto che possano incentivare lo sviluppo dei mercati interni.• Garantire l'accesso alla Banda ultralarga ad almeno il 50% dei residenti del Mezzogiorno.• Promuovere l'innovazione nelle imprese finanziandole in base ai progressi ottenuti e affermare almeno tre grandi centri di ricerca.• Reperire i fondi per l'agevolazione alle imprese dal credito d'imposta e promuovere il ricorso alla fiscalità di vantaggio introdotta con un'anticipazione del federalismo fiscale.• Assicurare la messa in sicurezza e la valorizzazione delle Risorse Naturali e Culturali attraverso un rafforzamento dei centri preposti a questo compito. <p>Il documento definisce le strategie operative e dove possibile individua il tipo di intervento secondo cui procedere per il raggiungimento del risultato.</p> <p>Gli Obiettivi sono perseguiti secondo otto grandi priorità:</p> <ul style="list-style-type: none">• Tre priorità strategiche di sviluppo su cui misurare negli anni i progressi strutturali di miglioramento e le condizioni di sviluppo.• Cinque priorità strategiche di carattere orizzontale da attuare in maniera più immediata affinché il Mezzogiorno possa da subito avvalersi delle sue potenzialità di sviluppo. <p>Le tre priorità strategiche per lo sviluppo del Sud sono:</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Infrastrutture, ambiente e beni pubblici.</i>• <i>Competenze ed istruzione.</i> <p>Le cinque priorità strategiche per il miglioramento dell'ambiente socio-economico e delle condizioni in cui operano cittadini e imprese sono:</p> <ul style="list-style-type: none">• <i>Sicurezza e legalità.</i>• <i>Certezza dei diritti delle regole.</i>• <i>Pubblica amministrazione più trasparente ed efficiente.</i>• <i>Sistema finanziario per il territorio: la banca del Mezzogiorno.</i>• <i>Sostegno mirato e veloce per le imprese, il lavoro e l'agricoltura.</i>

L'attuazione del Piano nazionale per il sud si avvale del complesso dei programmi e delle risorse delle politiche regionali di coesione, delle risorse nazionali e comunitarie avvalendosi dei principi stabiliti dal Cipe che ne permette una riprogrammazione anche finanziaria.

Scheda PN.7

Atto Puglia Corsara: Programma per lo sviluppo delle infrastrutture strategiche e della piattaforma logistica regionale

Stato Approvato con delibera della Giunta Regionale n°481 il 15 marzo 2011

Sintesi Il Programma denominato "Puglia Corsara" rappresenta la base su cui la Regione impianta la Pianificazione regionale di medio e lungo periodo. Tra gli obiettivi che il documento propone, quello di favorire la realizzazione di quelle infrastrutture che hanno la capacità di innescare processi di sviluppo, una nuova economia e che possono incentivare una nuova occupazione.

All'interno del documento vengono elencati i dieci interventi strategici per la Mobilità della Puglia:

- Il collegamento AC/AV Bari-Napoli.
- La direttrice Adriatica: il completamento del raddoppio e un modello di esercizio condiviso con la linea ferroviaria.
- Il Sistema logistico regionale: supporto e orientamento
- Il Porto di Taranto: Hub di transhipment
- La piattaforma logistica e il Distripark di Taranto e il loro collegamento con l'aeroporto di Grottaglie.
- Il nodo ferroviario di Bari.
- Il sistema aeroportuale regionale.
- Il Terminal crocieristico di Brindisi e il suo collegamento intermodale.
- L'info mobilità.
- L'integrazione strutturale del sistema TPRL.

Nel programma sono contenute le Linee guida per una Piattaforma della logistica regionale con i principali obiettivi da perseguire.

Scheda PN.8

Atto Intesa generale Quadro fra Regione puglia e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Rimodulazione

Stato Deliberazione della Giunta Regionale n°540 del 24-03-2011. Sottoscrizione da parte del Presidente del Consiglio e dei ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e dei Rapporti con le Regioni.

Sintesi Il programma è la rimodulazione della precedente intesa Quadro. In essa si sostengono gli interventi contenuti nel documento di "Puglia Corsara". Questi sono riassumibili in sette principali linee di intervento:

- *Sistema A/C A/V Napoli –Bari-Taranto/Brindisi/Lecce.*
- *Sistema A/C Napoli-Bari-Taranto/Brindisi/Lecce: potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e dell'interscambio dei nodi:*
- *Interconnessione del sistema logistico regionale della rete A/C.*
- *Potenziamento dell'accessibilità e della retroportualità del sistema portuale pugliese.*
- *Potenziamento aeroportuale.*
- *Interventi sulla rete SNIT.*
- *Interventi sulla viabilità regionale.*

Il documento di rimodulazione è corredato di un quadro sinottico in cui per ogni opera è indicato lo stato di avanzamento dell'eventuale realizzazione e, nel caso in cui la procedura di realizzazione fosse inerte, se la realizzazione dell'opera sia coerente ed attuale nel contesto programmatico strategico. In fondo alla lista sono presenti i nuovi interventi previsti.

Scheda PN.9

Atto Protocollo di intesa istituzionale tra il ministero per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e il governo della Regione Puglia

Stato Firma del protocollo da parte del Ministro per i Rapporti con le Regioni e la Coesione Territoriale ed il Presidente della Regione Puglia 28 luglio 2011

Sintesi Il Protocollo d'intesa siglato da Stato e Regione è fondato sulle priorità strategiche individuate dal Piano nazionale per il Sud che amplia quelli già programmati nel contesto del Programma Attuativo Regionale per la gestione dei FAS. Il Protocollo si basa sulla coerenza ai principi costituzionali e sulle indicazioni del Piano per il Sud che tende a favorire pochi obiettivi prioritari rilevanti debitamente valutati.

Gli Obiettivi perseguiti nel Protocollo si sviluppano secondo tre direttrici:

- Rafforzare i fattori di attrattività del territorio
- Promuovere l'innovazione
- Realizzare migliori condizioni di occupabilità

Per ogni direttrice sono stati individuati interventi inseriti all'interno degli Assi di programmazione regionale. Per ciascun intervento sono state elaborate specifiche linee di azioni utili al conseguimento dell'obiettivo ad esso collegato.

Per ogni Asse è presente una tabella contenente il Titolo di intervento, un Soggetto beneficiario e l'importo stabilito.

Il documento tecnico si conclude con il Piano Finanziario ripartito per linee di azione e risorse regionali ristabilite dal Fondo di Sviluppo e Coesione e da una tabella di coerenza tra Programmazione e Piano Nazionale per il Sud.

La dotazione finanziaria è stata deliberata tramite la seduta Cipe 3 agosto 2011.

2.4 Criteri di costruzione del quadro pianificatorio di riferimento

Il processo attraverso il quale arrivare alla individuazione dei rapporti Opera-Pianificazione ordinaria è stato articolato nelle seguenti quattro fasi di lavoro:

- individuazione dello stato della pianificazione, così come derivante dall'esame del quadro legislativo e della sua declinazione nella prassi pianificatoria (fase ricognitiva preliminare);
- costruzione del "contesto pianificatorio di riferimento" termine con il quale si è qui inteso definire quel complesso di strumenti ritenuti significativi ai fini dell'individuazione dei rapporti di coerenza Opera-Piani (fase ricognitiva);
- analisi degli strumenti di pianificazione, a sua volta articolata in due parti delle quali la prima dedicata alla illustrazione della struttura del documento ed alla selezione di quegli aspetti contenutistici che risultano rilevanti ai fini dello studio, e la seconda all'esame di detti aspetti, con riferimento alle finalità ed obiettivi perseguiti, alle scelte di assetto operate ed al regime normativo (fase analitica);
- individuazione ed illustrazione dei rapporti Opera-Pianificazione secondo le modalità precedentemente esposte (fase valutativa).

La costruzione del contesto pianificatorio di riferimento costituisce un momento centrale nella redazione del Quadro programmatico in quanto dalla sua corretta prospettazione dipende la individuazione di quegli strumenti pianificatori rispetto ai quali evidenziare i rapporti che l'opera in progetto intrattiene.

L'attività di selezione del complesso dei documenti individuati nella fase ricognitiva preliminare, strumentale alla costruzione del contesto pianificatorio di riferimento, è stata condotta sulla scorta dei seguenti criteri:

- selezione degli strumenti in ragione della pertinenza dell'ambito tematico regolamentato rispetto all'opera in esame e, conseguentemente, agli obiettivi del presente quadro di riferimento;
- selezione degli strumenti in ragione della vigenza e della rispondenza delle scelte pianificatorie ivi contenute rispetto agli orientamenti formalmente ed informalmente espressi dagli organi di governo degli Enti territoriali.

In merito al primo criterio, questo trova fondamento nel DPCM 27.12.1988 ai sensi del quale il Quadro di riferimento programmatico deve comprendere «la descrizione del progetto in relazione agli stati di attuazione degli strumenti pianificatori, di settore ed ordinari, nei quali è inquadrabile il progetto stesso»¹.

Anche il secondo criterio di selezione promana dal dettato del DPCM 27.12.1988 che difatti, con riferimento alla descrizione dei rapporti di coerenza, prescrive che vengano

¹ DPCM 27.12.1988 art. 3 "Quadro di Riferimento Programmatico" co. 2 lett. a)

evidenziate «le eventuali modificazioni intervenute con riguardo alle ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni»².

La ratio di tale norma risiede nel fatto che detti rapporti, per essere realmente rappresentativi dei nessi di coerenza intercorrenti tra l'opera in esame e gli obiettivi contenuti nella strumentazione pianificatoria, debbono necessariamente fare riferimento non solo a quanto riportato in detti strumenti, ma anche al complesso dei sistemi valoriali, dei modelli di sviluppo e delle finalità di cui sono attualmente portatori gli Enti territoriali. In altri termini, la norma in questione, individuando come necessaria la contestualizzazione del contenuto programmatico dei Piani rispetto all'attualità, prospetta la questione della loro rispondenza agli orientamenti espressi dagli organi di governo i quali, essendo assemblee elettive, possono essere ritenuti a loro volta rappresentativi delle istanze e delle volontà delle diverse collettività territoriali.

Ciò detto, in luogo di operare detta verifica a valle della descrizione dei rapporti di coerenza, si è ritenuto più efficace compiere a monte la selezione di quegli strumenti che si ritiene siano privi del requisito della rispondenza con gli attuali orientamenti degli organi di governo.

Analoghe considerazioni valgono anche per quanto concerne il requisito della vigenza, ossia della mancata conclusione dell'iter approvativo i cui effetti si riflettono sia sul piano della rappresentatività dello strumento pianificatorio, che rispetto a quello della coerenza dei suoi contenuti. Appare difatti evidente come l'assenza della legittimazione da parte delle assemblee elettive comporti l'impossibilità di ritenere i Piani che ne sono privi effettivamente rappresentativi delle istanze e degli obiettivi condivisi, dei quali sono portatori le collettività territoriali, e capaci di governare i processi di trasformazione del territorio. La mancanza di efficacia, difatti, rende qualsiasi previsione contenuta in detti Piani del tutto priva di effetti concreti e quindi, come tale, irrilevante.

² DPCM 27.12.1988 art. 3 "Quadro di Riferimento Programmatico" co. 2 lett. b) punto 1

2.4.1 Il *contesto pianificatorio generale*

Procedendo secondo i criteri sopra elencati, si considerano esaustivamente trattati nei contenuti delle schede i seguenti strumenti collegati al *contesto pianificatorio*:

- Il DRAG, in quanto documento di indirizzo per la formulazione di altri documenti o piani che, per sua natura, ha la forma di un insieme di atti amministrativi.
- Il DPP (documento programmatico preliminare), parte programmatica propedeutica allo strutturale PUG, ad oggi solo adottato dal consiglio comunale di Foggia non acquisendo di fatto alcun potere prescrittivo, ma solo una prima fase di analisi per l'elaborazione del nuovo Piano urbanistico generale. Questa considerazione incentra ogni attenzione di studio sul PRG (Piano Benevolo) approvato il 20 luglio 2001.

Sono di seguito riportati gli strumenti ritenuti utili alla fine della valutazione e che sono stati successivamente analizzati.

Livello	Strumenti	Stato
Provinciale	Piano territoriale di coordinamento provinciale	Il PTCP è approvato con delibera del consiglio provinciale n°84 il 21/12/2009
Comunale	Piano Regolatore Generale di Foggia	Approvato con delibera di Giunta Regionale n°1005 del 20 luglio 2001 e pubblicato su BURP n°138 del 10 settembre 2001 con conferma di prescrizioni sciolte con approvazione del Consiglio comunale il 2 ottobre 2008 e dalla Giunta Regionale n°39 il 10 febbraio 2009.
Comunale	Piano Comunale dei Tratturi	Approvazione del Consiglio comunale n°45 del 15/06/2011

Tabella 2-6 Pianificazione generale: Contesto pianificatorio di riferimento

2.4.2 Il contesto pianificatorio nel settore trasporti

Anche nel contesto della pianificazione che regola il settore trasporti, sono stati applicati i criteri di prima analisi che hanno consentito di tracciare un quadro degli strumenti utili alla fase successiva.

Si considerano esaustivamente trattati nei contenuti delle schede i seguenti strumenti:

- Il Piano regionale dei trasporti che trasferisce la concretizzazione dei suoi obiettivi al Piano attuativo. La trattazione di quest'ultimo esaurisce gli indirizzi e le intenzioni espresse dalla Regione Puglia.
- Il Piano generale del Traffico Urbano di Foggia che si incentra principalmente sugli interventi della gestione del traffico veicolare, delle aree pedonali, della sosta e della classificazione del territorio del centro in aree. Anche nella trattazione del trasporto pubblico non cura ambiti o problematiche riconducibili all'ampliamento della pista aeroportuale in esame.

Si è quindi proceduto all'approfondimento dei seguenti Piani riportati nella tabella riassuntiva:

Livello	Strumenti	Stato
Nazionale	Piano Generale dei Trasporti	Approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001.
Regionale	Piano Regionale dei Trasporti - Piano Attuativo 2009-2013	Approvato con DGR n. 814 del 23 marzo 2010 (pubblicato sul BUR Puglia n. 76 suppl. del 28 aprile 2010)
Sovracomunale	PUMAV (Piano urbano della mobilità di area vasta)	Adottato con DCC di Foggia il 13 marzo 2009

Tabella 2-7 Pianificazione settore trasporti: Contesto pianificatorio di riferimento

2.4.3 Il contesto della programmazione finanziaria

Coerentemente con le logiche sopra descritte, si considerano esaustivamente trattati attraverso i contenuti delle schede i seguenti documenti collegati al *contesto programmatico-finanziario e delle intese stato-regioni*:

- Il DSN (Documento Strategico della Regione Puglia) che seppur costituendo il principale documento di orientamento strategico, risulta essere di mero indirizzo senza prescrizioni operative in merito l'individuazione di interventi specifici.
- Il P.O.FESR (fondo europeo sviluppo regionale) 2007 – 2013 della Regione Puglia in quanto strumento programmatico per curare operativamente la gestione dei Fondi Strutturali Europei. Il finanziamento per gli interventi di potenziamento dell'infrastruttura di volo dell'aeroporto "Gino Lisa" di Foggia non è erogato attraverso i fondi Comunitari. Si tralascia quindi l'approfondimento di questo tipo di Programma Operativo.

Sono stati maggiormente analizzati, in quanto strumenti utili alla ricostruzione del quadro programmatico, i seguenti documenti di natura programmatico-finanziaria.

Livello	Strumenti	Stato
Nazionale	Quadro strategico nazionale 2007 - 2013:	Delibera CIPE di approvazione 174/2006 e delibera Cipe 166/2007 di attuazione al QSN e ripartizione FAS.
Regionale	PAR Programma attuativo regionale per Fas 2007 - 2013	Approvato con DGR n°463 del 24 marzo 2009
Nazionale	Piano Nazionale per il Sud	Approvato dal Consiglio dei Ministri n.116 del 26/11/2010
Regionale	Puglia Corsara: Programma per lo sviluppo delle infrastrutture strategiche e della piattaforma logistica regionale	Approvato con delibera della Giunta Regionale n°481 il 15 marzo 2011

Livello	Strumenti	Stato
Stato/regione	<p>Intesa generale Quadro fra Regione Puglia e Ministero delle Infrastrutture e Trasporti. Rimodulazione. Struttura proponente: servizio Reti ed infrastrutture per la mobilità. Politiche per la mobilità e la qualità urbana.</p>	<p>Deliberazione della Giunta Regionale n°540 del 24-03-2011. Sottoscrizione da parte del Presidente del Consiglio e dei ministri delle Infrastrutture e dei Trasporti, dell'Ambiente e dei Rapporti con il ministero per i Rapporti con le Regioni e la Coesione Territoriale.</p>
Stato/regione	<p>Protocollo d'intesa istituzionale tra il Ministro per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e il governo della Regione Puglia</p>	<p>Il Protocollo d'Intesa siglato tra Stato e Regione il 28 luglio 2011</p>

Tabella 2-8 Programmazione fondi strutturali: Contesto pianificatorio di riferimento

2.4.4 Il contesto pianificatorio nel settore ambientale

Nel contesto della Pianificazione ambientale e ai fini insiti nell'elaborazione del Quadro Programmatico i Piani di assetto idrogeologico, Il Piano di tutela delle acque, Il Piano di risanamento dell'aria ed il Piano di Classificazione acustica, sono stati ritenuti per finalità non inerenti o poco attinenti la specificità del presente elaborato. La loro trattazione è stata rimandata alla più coerente trattazione del quadro di riferimento ambientale. Verranno di seguito riportati approfondimenti inerenti lo strumento in tabella:

Livello	Strumenti	Stato
Regionale	Il P.U.T.T. per il Paesaggio	Approvato con delibera G.R. n°1748 del 15 dicembre 2000

Tabella 2-9 Settore ambientale:Contesto pianificatorio di riferimento

3 ANALISI DEGLI STRUMENTI DI PIANIFICAZIONE GENERALE

3.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) della Provincia Foggia

3.1.1 I contenuti del piano

La legge regionale n°25 del 15 dicembre 2000 indica i contenuti fondamentali dei PTCP. L'art. 5 stabilisce che il Piano provinciale debba contenere al suo interno «*gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale, con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia dell'ambiente, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale*». Il Piano inoltre deve perseguire l'individuazione delle destinazioni d'uso in base alla precipua vocazione delle aree soggette ad analisi; deve individuare approssimativamente la localizzazione delle principali infrastrutture, le linee per intervenire nel regimazione delle acque, nel sistema idraulico, nel consolidamento del suolo, nonché nell'individuazione delle porzioni di territorio destinate all'istituzione di parchi o riserve naturali, mediando tra le proposte dei comuni e le intenzioni della Regione. All'interno del DRAG, approvato con la delibera n°1328 della Giunta Regionale il 3 agosto 2007, sono contenute altre indicazioni per lo sviluppo e la redazione del PTCP. Queste sono state dettagliate ed esposte in una conferenza il 26 marzo 2008 e sono così riassumibili:

Il Piano territoriale di coordinamento provinciale specifica:

- Il quadro delle conoscenze a presupposto di ogni scelta.
- L'articolazione dei contenuti di piano.
- Le tappe fondamentali del percorso formativo.
- Il grado di efficacia delle disposizioni.

Rispondendo a queste indicazioni il Piano di Coordinamento, oltre a contribuire alla conoscenza e all'assetto, contribuisce alla creazione di una visione d'insieme del suo territorio.

La Documentazione di Piano è costituita da:

- Una relazione generale
- Norme (contenenti in appendice schede relative gli ambiti di Paesaggio, ai Piani Operativi Integrati e un inventario di Fenomeni franosi progetto).
- Monografie di settore.
 - 1) Analisi delle risorse agroforestali e dei paesaggi.
 - 2) Analisi fisica integrata del territorio.
 - 3) Monografia dei beni culturali.
 - 4) Sistema della mobilità.
 - 5) Struttura socio economica.
- Parte grafica

3.1.1.1 Il quadro conoscitivo: risorse e criticità

La redazione del Piano Territoriale di coordinamento della provincia di Foggia ha iniziato la sua elaborazione con la costruzione di un quadro conoscitivo che permettesse l'individuazione di nuove linee di sviluppo. La predisposizione di un ufficio di Piano e di un sistema informativo territoriale (SIT) inoltre, ha consentito ai pianificatori di instaurare un rapporto comunicativo con i soggetti interessati.

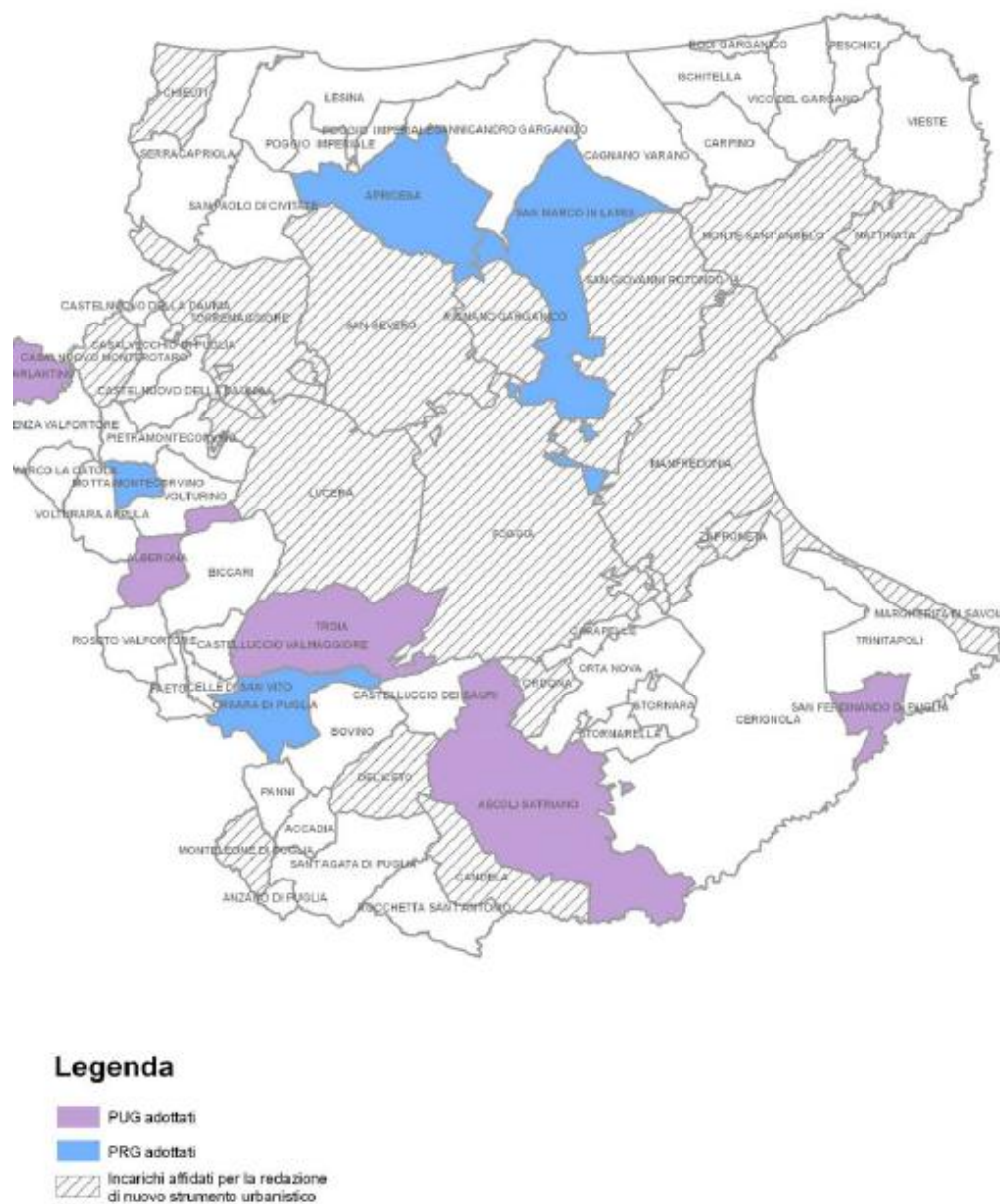


Figura 3-1 Stato della pianificazione comunale in itinere

Nel tentativo di contribuire alla piena realizzazione vocazionale delle aree, queste sono state censite per macro settori, per poi essere associate al perseguimento di obiettivi. Operando con una *sovrapposizione del sistema insediativo con quello degli ecosistemi*, e avvalendosi degli elementi rilevati in fase di redazione Vas, sono emersi elementi di minaccia che, in fase di pianificazione, devono essere individuati e opportunamente controllati. In particolare:

- Nella localizzazione degli insediamenti costieri il Piano stabilisce di valutare attentamente i possibili impatti in cui si potrebbe incorrere, già dalla redazione progettuale (tra cui l'occlusione visiva del mare).
- In fase di redazione di Piano comunale si deve contemplare il fenomeno della città diffusa e della perdita della forma urbana, componenti in grado di generare una periferia sfrangiata, priva di ordine urbano e architettonico.

Il Ptcp interviene su questi fenomeni di conurbazione scomposta attraverso specifiche norme volte a mantenere laddove possibile la compartimentazione originaria dei nuclei urbani.

3.1.2 Le scelte del Piano

L'analisi storica e geografica del territorio foggiano, denominato anche Capitanata, ha contribuito all'individuazione delle invarianti su cui il Piano ha fondato le sue principali azioni.

La prima divisione amministrativa della Capitanata fu compiuta in età Normanna. La natura prettamente pianeggiante tuttavia, ha reso piuttosto instabile detta ripartizione che, non potendosi appoggiare saldamente a segni geomorfologici, ha comportato frequenti suscettibilità nella definizione dei confini. A questa descrizione si ascrive il promontorio del Gargano essendo dotato di caratteristiche autorevolmente conformanti. La morfologia quindi, ha articolato precipuamente gli assetti culturali e la gestione del territorio. Nonostante le subalterne fasi di valorizzazione ed abbandono dei terreni, l'abbattimento e il rinverdimento dei boschi, l'ambiente naturale della provincia di Foggia costituisce oggi un'invariante imprescindibile sia ai fini della pianificazione di vasta scala che ai fini di una strategia di rilancio.

In sintesi, la provincia di Foggia individua come **punti di forza** del proprio territorio:

- La vitalità del settore turistico e la propensione dell'investimento;
- Le risorse naturali, storiche ed architettoniche di alto valore;
- La presenza di aree naturali con forte produzione agricola spesso ecocompatibile;
- La presenza di aree rurali con ricco patrimonio di tradizioni e cultura locale, facilmente valorizzabili.

Attraverso la tutela e la riqualificazione dell'ambiente, delle risorse naturali e storiche, le componenti appena individuate devono contribuire alla valorizzazione per lo sviluppo dei settori:

- agroalimentare;

- energetico;
- turistico.

I Ptcp tiene in considerazione la particolare struttura della provincia che concentra il 50% della popolazione intorno alla cosiddetta pentapoli costituita da Foggia, San Severo, Lucera, Manfredonia e Cerignola. Il Piano ha stabilito di dare attenzione ad ogni tipologia territoriale secondo la propria vocazione, non rinnegando lo stato di fatto della distribuzione urbana e senza generalizzare le peculiarità di un luogo solo perché inserito in un dato contesto. Nonostante la conformazione della pentapoli possa evocare un'utopica pianificazione urbana sono presenti carenze e lacune tali da screditare la principale impressione. Per identificare le città come un sistema funzionale il piano stimola:

- Lo sviluppo del sistema infrastrutturale
- La cooperazione ed il coordinamento dei vari centri intorno al settore ambientale, produttivo e dei trasporti.

3.1.3 Strategie ed obiettivi

La politica del Piano è orientata verso un assetto del territorio in cui il minor utilizzo del suolo sia associato ad un efficiente utilizzo del patrimonio edilizio ed infrastrutturale. Dentro questa scelta devono essere contenute le pianificazioni di settore, le programmazioni socio economiche, nonché il coordinamento delle iniziative locali.

Il Piano definisce "sistema delle qualità del territorio" il progetto che persegue l'obiettivo di integrare il sistema naturale, il sistema culturale, il sistema dei servizi sociali per esaltarne globalmente gli aspetti qualitativi. Questa logica permette di associare un obiettivo perseguibile ad ogni settore:

- Nell'ambientale la strutturazione di una *rete ecologica* può comprendere sia la tutela degli ecosistemi che degli habitat a più elevata naturalità, affinché siano garantiti i processi ecologici di paese e sia attiva la conservazione dei paesaggi.
- Nell'*ambito culturale* le riqualificazioni possono contribuire a perseguire l'obiettivo di creare un sistema coerente con il suo valore.
- Nel *sistema urbanistico* la riqualificazione della città può restituire la vocazione pubblica agli spazi aperti.
- Il *sistema sociale* può trovare un più ampio respiro nel ripristino dei luoghi deputati all'incontro e alla maggior facilità di spostamento.
- In *ambito Economico* la riqualificazione dei luoghi può favorire un turismo diverso da quello interessato esclusivamente alle balneazioni.

La Tavola di assetto territoriale è riportata nell'elaborato QPRM01.

Successivamente sono stati individuati obiettivi più dettagliati sia di carattere generale che di tipo settoriale.

Gli obiettivi di carattere generale sono:

- Porre il territorio foggiano in efficiente relazione con lo spazio euro mediterraneo;

- Realizzare un sistema coordinato e integrato del trasporto pubblico locale che garantisca le esigenze di mobilità interna;
- Promuovere la logistica e l'intermodalità delle merci;
- Elaborare un progetto che diventi sostegno e riferimento nella pianificazione locale;
- Contribuire alla tutela e alla valorizzazione ambientale.

Gli obiettivi nel settore dei trasporti sono:

- Adeguare e mettere in sicurezza la viabilità di connessione con le province limitrofe con particolare riferimento all'entroterra appenninico in modo da rendere competitivi i servizi di rango sovra provinciale;
- Adeguare una rete stradale adeguata agli standard di sicurezza e con continuità funzionale;
- In presenza di ambienti dotati di particolare valenze essere in grado di sostenere una progettazione stradale adeguata al mantenimento della qualità dei luoghi;
- Saper integrare le competenze della provincia con quelle dei comuni specialmente in fase di pianificazione di piani urbani del traffico e della mobilità.

Per il settore delle merci e dell'intermodalità il piano prevede di:

- Creare un sistema logistico integrato tra aree industriali ed aree portuali.
- Promuovere la logistica nella filiera agroalimentare
- Favorire la formazione professionale agli addetti del settore logistica;

Per il trasporto collettivo prevede:

- Rilanciare il ruolo del trasporto aereo a supporto del turismo provinciale;
- Creare una rete di trasporto pubblico locale integrata sotto il profilo infrastrutturale, funzionale e tariffario in modo da sfruttare la modalità o la combinazione di modalità di trasporto complessivamente più efficienti.
- Rilanciare e potenziare il ruolo della ferrovia come sistema portante del trasporto pubblico locale provinciale;
- Potenziare il trasporto elicotteristico anche come modalità di prestare soccorso specialmente per le parti territoriali per cui l'accessibilità fosse più svantaggiata;
- Valorizzare il sistema dei porti della Capitanata.

3.1.4 Le azioni del Piano

Gli obiettivi in precedenza individuati, si concretizzano ed assumono capacità attraverso le azioni di piano che possono essere associate ai sistemi e agli obiettivi prima esposti.

- Per quanto concerne *la Rete ecologica* il Piano deve evitare di procedere sull'intero territorio evitando di operare per isole sparse. La costruzione dell'ecologia provinciale è collegata al controllo della dispersione insediativa e di consumo del suolo con l'intento di mantenere un territorio rurale sano, vivo aperto, integro e connotato dalla diversità e dalla multifunzionalità, con la funzione di cuscinetto ecologico tra habitat umano ed ecosistemi a più elevata naturalità.

- Il *sistema culturale*: territorio è ricchissimo di bene storico- archeologici-architettonici, diversificati e diffusi che devono essere messi in rete per garantire il loro raggiungimento e la loro fruizione. Questo patrimonio necessita di manutenzioni, opere di restauro e di tutela perché in parte già compromesso e se per i centri minori può rappresentare una valvola di sviluppo locali, per quelli maggiori il sistema fornirebbe elementi per l'innalzamento della qualità della vita.
- Per il *sistema delle qualità urbane*, il Piano dà indirizzi guida e riferimento per i comuni. Spetta infatti a questi il compito di individuare le risorse urbane da riconvertire e soprattutto la competenza della pianificazione locale.
- Nel *sistema dei paesaggi agrari*, il Piano sostiene le politiche agricole comunitarie. Attraverso la diversificazione delle colture e con l'investimento nella valorizzazione del territorio rurale si contribuisce al mantenimento dei valori e delle qualità paesaggistiche. Il Piano ha istituito un tavolo verde in cui valutare le proposte per il Piano di sviluppo rurale 2007-2013 della regione Puglia. La proposta elaborata dal Piano territoriale di coordinamento prevede una suddivisione territoriale in cui siano distinte le diverse aree e a queste siano associate delle azioni di intervento. In particolare per:
 - Le aree a vincolo naturalistico/paesaggistico, il Piano individua come particolarmente sensibili le zone boscate che necessitano di un sistema di gestione che ne preservi la biodiversità e controlli i naturali fenomeni di forestazione in atto.
 - Le aree con problemi di marginalizzazione e degrado socio-economico
 - Le aree ad agricoltura intensiva a basso impatto ambientale il piano ritiene necessario creare un sistema di monitoraggio che accompagni lo sviluppo delle reti naturali che si propongono come alternativa alle coltivazioni cerealicole.
 - Le aree ad agricoltura intensiva e specializzata appare fondamentale organizzare un sistema irriguo efficiente. Per le aree coltivate, attigue alle zone costiere, sarebbe indicato individuare un sistema di gestione che possa garantirne la funzione di filtro tra ecosistema diversi. In particolar modo il Piano individua come indispensabili le opere di recupero dei borghi, delle masserie e delle infrastrutture dall'elevato valore paesaggistico e storico culturale.

Il Piano sostiene il rafforzamento della coesione territoriale della provincia per garantire il benessere collettivo. Il Piano intende «*orientare in modo selettivo la spesa pubblica rendendo più stretto il legame tra sistema insediativo e rete di trasporto*» e sostenendo la politica "dell'ultimo miglio". Il Piano si prepone quindi:

- Sia nei trasporti delle merci che in quelli delle persone di favorire lo sviluppo di scambi intermodali e di operare nell'evoluzione delle infrastrutture in modo da renderle parte organica di un unico sistema;

- Prevedere il potenziamento dei poli produttivi e controllare il contesto infrastrutturale in cui vanno a collocarsi;
- Garantire il raggiungimento dei servizi posti nei centri ordinatori;
- Controllare lo sviluppo delle aree industriali ed evitare che queste si sviluppino verso le aree non dotate di infrastrutture;
- Assicurare servizi minimi alle persone in modo da contribuire al mantenimento in loco della popolazione locale.

Partendo dal presupposto che le risorse turistiche sviluppate si trovino concentrate nella zona Garganica e che l'entroterra non sia ancora adeguatamente organizzato per sostenere un proprio circuito sufficientemente attraente, il Piano stabilisce:

- Di arrestare ulteriori espansioni in zona costiera;
- Facilitare l'accesso al Gargano attraverso percorsi poco impattanti (itinerari verdi, vie del mare, strade panoramiche);
- Promuovere prioritariamente le linee turistiche maggiormente integrate con i centri abitati;
- Promuovere progetti nelle due parti più estreme della provincia considerate le più deboli;
- Promuovere il recupero dei centri storici e delle zone poste più a monte del promontorio Garganico con l'intento di poter organizzare dei percorsi escursionistici dedicati alla fruizione del parco.

Il coordinamento, proprio del piano in esame, può interferire in misura incidente all'interno della pianificazione comunale cui è richiesto:

- Considerare le previsioni inerenti le aree potenzialmente inondabili o suscettibili a fenomeni di dissesto.
- Riconsiderare i piani regolatori che interessano aree ad elevata valenza naturale riconsiderando gli interventi che possono determinare occlusione alla vista del mare.
- Operare per porre un freno allo sfrangiamento della città;
- Verificare il livello delle infrastrutture primarie in relazione alla vulnerabilità delle acque;
- Concentrarsi sulle possibilità di recupero prima di prevedere ulteriori espansioni.

3.1.5 Il Piano della mobilità nel Piano territoriale di Coordinamento Provinciale

Il Piano settoriale della Mobilità redatto all'interno del Piano Territoriale di Coordinamento assume il ruolo di piano Direttore per l'elaborazione di Piani urbani di scala locale. Il Piano, oltre ad effettuare un ruolo di tramite tra la pianificazione di livello sovraordinato e di quella sotto ordinata, effettua una ricognizione dei principali studi di fattibilità presenti sul territorio che interessano il settore della mobilità. Tale operazione intende rafforzare il rapporto tra l'iter di programmazione economico-finanziaria a quello progettuale.

Il Piano individua come obiettivi generali:

- Stabilire una relazione tra il Territorio di Foggia e lo spazio Euro-mediterraneo;
- Organizzare il sistema della mobilità affinché abbia funzione di supporto per lo sviluppo delle filiere trainanti;
- Realizzare un sistema coordinato ed integrato del trasporto pubblico locale che possa dare sostegno alla coesione sociale;
- Promuovere la logistica e l'intermodalità nel trasporto merci;
- Dotare alla pianificazione provinciale e comunale un progetto sviluppabile da assumere come riferimento;
- Contribuire alla tutela e alla valorizzazione ambientale.

Procedendo secondo una classificazione peculiare, i precedenti obiettivi sono stati identificati secondo caratteri più specifici:

- Nel settore stradale gli obiettivi sono:
 - Adeguare e mettere in sicurezza la viabilità di connessione con le province limitrofe per supportare l'accesso ai servizi di livello sovra provinciale;
 - Dotare il territorio provinciale di una rete stradale adeguata a standard di sicurezza;
 - Innalzare la qualità della progettazione stradale con valenza ambientale e nel rispetto delle norme di tutela paesaggistica;
 - Promuovere l'integrazione tra politiche di gestione e di mobilità a livello verticale.
- Nel settore del Trasporto delle merci e dell'intermodalità il Piano mira a:
 - essere strumento di valorizzazione della filiera agroalimentare;
 - contribuire alla creazione di iniziative nel campo della logistica da parte delle imprese;
 - favorire la formazione professionale nel campo della logistica da parte delle imprese;
- Nel settore del trasporto collettivo gli obiettivi del piano sono:
 - Rilanciare il ruolo del trasporto pubblico aereo per il collegamento verso gli Hub aeroportuali di Roma e Milano e a supporto del sistema turistico provinciale;
 - Creare una rete di trasporto pubblico integrata che permetta l'utilizzo delle combinazioni più efficienti;
 - Potenziare il trasporto elicotteristico per i servizi di elisoccorso, protezione civile, e per il trasporto di persone nelle zone particolarmente impervie;
 - Valorizzare il sistema portuale a favore del turismo nell'area Garganica;
 - Potenziare lo sviluppo ferroviario.

Attraverso dati Istat il Piano effettua una sintesi delle principali tendenze socio-economiche e demografiche analizzando i principali riflessi che questi andamenti

apportano sul sistema dei trasporti. Il Piano effettua una ricognizione per ogni settore trasportistico, censendo le principali reti e infrastrutture che compongono il sistema.

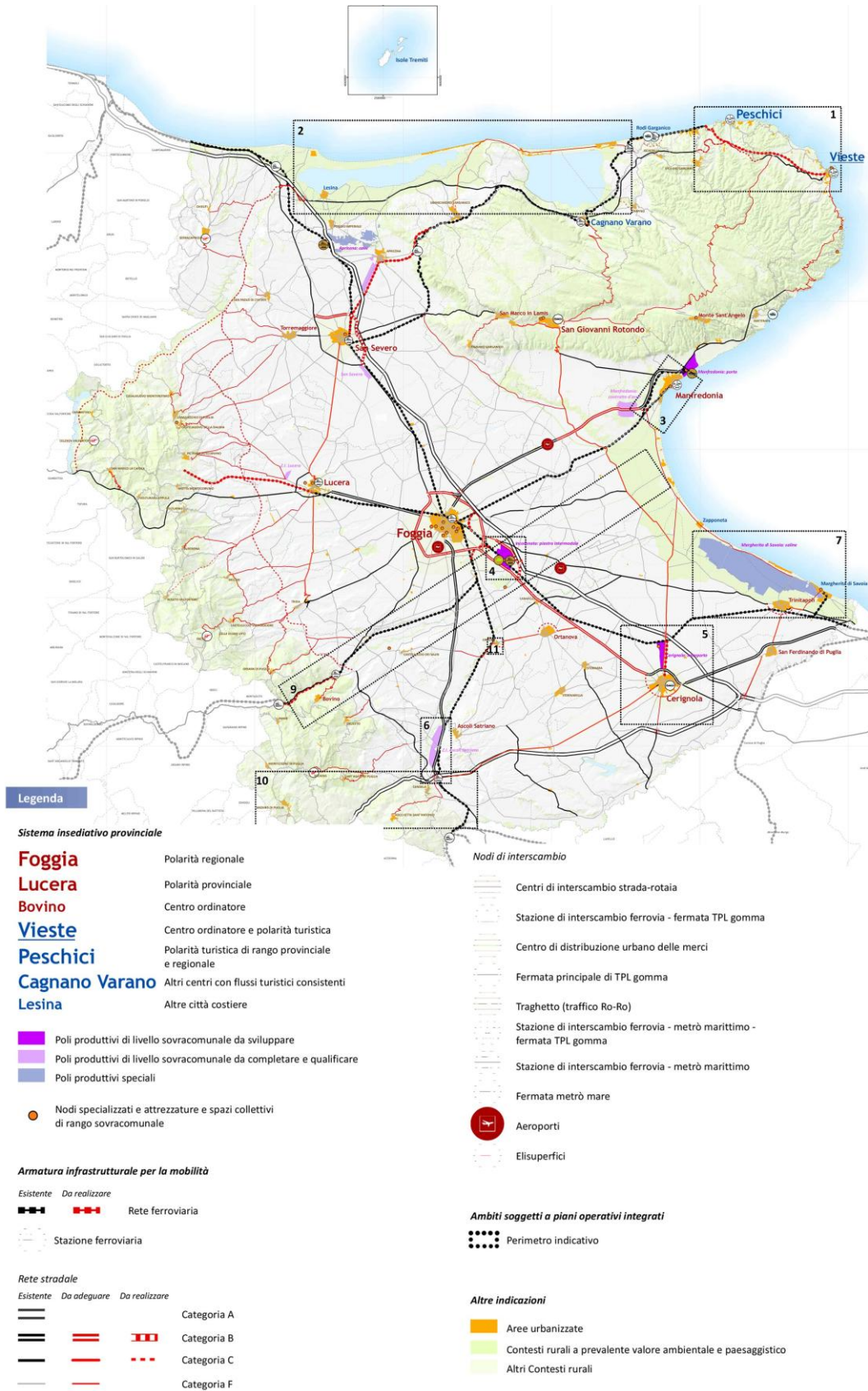


Figura 3-2:Tavola S2 del PTCP: sistema insediativo e mobilità

3.1.5.1 Il Trasporto stradale

Il Piano opera in questo settore creando per prima cosa una gerarchizzazione della rete stradale principale affinché sia possibile creare un criterio di lettura funzionale nella pianificazione dei vari interventi previsti. La precedente operazione è stata propedeutica alla redazione di un tabulato in cui sono stati riportati tutti gli interventi infrastrutturali previsti, specificando la tipologia dell'intervento e la programmazione di riferimento. Nell'ambito della catalogazione degli studi di fattibilità sono riportati:

- Lo SdF dell'adeguamento della strada regionale 1 poggio Imperiale Candela;
- Lo SdF della nuova viabilità della tangenziale Est di san severo-Variante alla SS 16;
- Lo SdF per l'adeguamento e la messa in sicurezza della viabilità Mattinata e Vieste;
- Lo SdF per la riorganizzazione del corridoio ferro-stradale costiero tra Rodi e San Menaio;

A questi interventi prettamente stradali se ne aggiungono alcuni di carattere intermodale.

3.1.5.2 Logistica e intermodalità delle merci

L'Interporto di Cerignola, il Porto di Manfredonia, e lo scalo merci in prossimità dell'Incoronata, rappresentato i tre nuclei che potenzialmente contengono le caratteristiche per sviluppare poli logistici nel territorio della Capitanata. Lo sviluppo dei tre nodi deve seguire la linea di uno sviluppo complementare e sinergica, associata agli scambi commerciali sia marini che terrestri.

Gli studi di fattibilità individuati in questo settore di trasporto sono:

- Il potenziamento del porto industriale di Manfredonia e specializzazione per le Autostrade del Mare e il trasporto combinato;
- La realizzazione di una piastra logistica multifunzionale per il trasporto e la distribuzione delle merci in prossimità dell'incoronata.

3.1.5.3 Trasporto pubblico e intermodalità: il trasporto ferroviario

Il Piano pone l'attenzione sulla necessità del potenziamento ferroviario come risposta alla domanda di mobilità pubblica. La creazione di una rete su ferro richiede la sinergia tra vari soggetti: l'Amministrazione Regionale in quanto detentrica della delega in materia di trasporto ferroviario, le Amministrazioni dei Comuni corresponsabili dell'organizzazione urbana del traffico e della predisposizione di scambi intermodali, soggetti privati portatori di interessi convergenti nel potenziamento ferroviario (sostegno al turismo).

Il PTCP individua interventi di potenziamento sia per gli spostamenti di lunga percorrenza che per spostamenti in abito e regionale provinciale, sostenendo il progetto di affiancamento treno-tram per poter dotare le città di una permeabilità trasportistica a basso impatto.

I principali studi di fattibilità in ambito ferroviario, emersi dalla ricognizione effettuata dal piano sono:

- Studio del corridoio plurimodale Peschici-Vieste;
- Lo studio di applicazione delle tecnologie treno-tranviarie contestualizzato nella città di Foggia, Manfredonia e Cerignola
- Lo studio di fattibilità per la realizzazione della tratta Lucera-Volturno.

3.1.5.4 Trasporto marittimo e navigazione interna

La riorganizzazione del sistema del trasporto pubblico marittimo verte principalmente sui collegamenti con le isole Tremiti che dovranno essere integrati sia con la rete autostradale che con quella ferroviaria in modo da garantire la più ampia fruibilità dell'intero territorio Garganico. I principali studi di fattibilità elaborati si concentrano su queste prerogative. In particolare è stato condotto:

- Studio di fattibilità per l'accessibilità alle isole Tremiti con la realizzazione del nodo di interscambio passeggeri strada-mare "Porta delle Tremiti".

3.1.5.5 Trasporto aereo ed elicotteristico

Il PTCP sostiene il ruolo strategico dello sviluppo dell'aeroporto Gino Lisa di Foggia. Lo scalo aeroportuale infatti può divenire sia un mezzo di accesso ai principali Hub aeroportuali italiani che strumento per la convergenza turistica nel territorio. Il Ptcp prefigura una strategia di sviluppo fondata sulla predisposizione di una seconda pista lunga 2100 m. che consentirebbe il decollo/atterraggio di aeromobili di maggiori dimensioni in grado di rendersi vettori nei collegamenti europei. Oltre a sostenere questo progetto di sviluppo, il piano riconosce la necessità del Trasporto elicotteristico essenziale sia nei collegamenti con le Isole Tremiti che con le zone più impervie della provincia in caso di necessità. Lo scalo aeroportuale assume carattere di base operativa per gli elicotteri atti a svolgere servizi di eliambulanza, trasporto persone e protezione civile. Lo studio di fattibilità presente in materia di trasporto aereo è focalizzato sulle dotazioni aeroportuali dello scalo già esistente:

- Potenziamento e rilancio del Sistema Aeroportuale provinciale.

3.1.6 La Vas del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

3.1.6.1 Aspetti generali

La normativa italiana ha recepito la Direttiva 2001/42/CE, coordinando ed adottando attraverso il D.lgs. n°152/2006, le disposizioni in merito a procedura di Valutazione Ambientale Strategica di Piani e Programmi. Il successivo D.lgs. n°4/2008 specifica le fasi attraverso cui si compie il processo di VAS:

- Svolgimento verifica di assoggettabilità;
- Elaborazione del rapporto ambientale;
- Svolgimento delle consultazioni;
- Valutazione del piano o del programma;
- Informazione sulla decisione;
- Monitoraggio.

La regione Puglia non si è ancora dotata di una norma organica in materia di Vas, ma si è avvalsa delle norme nazionali vigenti, cogliendo nella valutazione lo strumento utile per verificare la coerenza tra Piano ed obiettivi di sostenibilità. Attraverso il procedimento della Valutazione ambientale strategica si è sviluppato il processo divulgativo e partecipativo del Piano.

3.1.6.2 Individuazione delle criticità e degli obiettivi del piano

Nella prima parte del rapporto ambientale sono state elaborate delle schede in cui sono stati individuati gli obiettivi di piano:

- COSTRUIRE UNA RETE ECOLOGICA
- RIPENSARE IL TERRITORIO APERTO
- VALORIZZARE IL PATRIMONIO CULTURALE
- GUARDARE OLTRE LA PENTAPOLI
- APRIRE ALL'ESTERNO

Ad ognuno di questi è stata associata la linea strategica prescelta e le azioni utili al perseguimento degli stessi. Scendendo nel dettaglio, alla predisposizione di obiettivi più specifici, sono state individuate regole ed azioni puntuali atte a contrastare la potenziale minaccia ambientale.

Il rapporto ambientale riporta la sintesi delle analisi ambientali e socio-economiche compiute. Per l'ambito socio-economico è stata analizzata:

- La Popolazione
- Le risorse economiche
- La salute e la qualità della vita

In tema ambientale sono stati individuati ed analizzati i settori maggiormente vulnerabili e più soggetti a pressioni:

- L'aria e cambiamenti climatici
- L'energia
- Il suolo e sottosuolo
- L'acqua
- Vulnerabilità idrogeologiche, boschive, della costa.
- Rifiuti.

Per quanto attiene al settore della mobilità è stata valutata:

- La rete ferroviaria
- Il trasporto marittimo
- Il trasporto aereo
- La domanda di viabilità
- Il traffico delle merci
- L'uso della rete stradale
- L'analisi dell'incidentalità stradale.

In campo strettamente ambientale è stata data attenzione alle azioni ricadenti su aree di particolare valore ritenute risorse:

- Le aree protette

- Le zone rete natura 2000
- Le aree su cui sono impiantati sistemi agricoli di qualità
- I sistemi delle biodiversità.

3.1.6.3 Valutazione delle azioni di Piano e coerenza con gli Obiettivi europei e regionali

Nella seconda parte del Rapporto ambientale, le azioni del Piano sono valutate in relazione al perseguimento dell'Obiettivo col fine di far emergere la criticità ambientale che ne è determinata. L'operazione è stata eseguita attraverso la creazione di alcune matrici pesate che hanno permesso di individuare, sia puntualmente sia in un contesto generalizzato, la sostenibilità degli interventi. In particolar modo il processo di Vas si è occupato dell'individuazione degli indicatori utili sia della valutazione degli interventi che della messa a punto del Piano di Monitoraggio del Piano.

La valutazione di coerenza è stata effettuata correlando le criticità che affronta il PTCP con i singoli obiettivi emersi dalla scansione degli altri strumenti di programmazione e pianificazione. La matrice di valutazione ha tenuto in conto gli obiettivi del PUTT (Piano urbanistico Territoriale Tematico), del PTA (Piano Tutela delle Acque), del PEAR (Piano Energetico Ambientale Regionale), del PRAE (Piano Regionale delle Attività Estrattive), del PRQA (Piano Regionale di Qualità dell'Aria), del PRGRS (Piano Regionale di Gestione dei Rifiuti Speciali), del PRT (Piano Regionale dei Trasporti), del PAI (Piano di Assetto Idrogeologico) e del POR (Programma Operativo regionale). Dai risultati della verifica di coerenza è emersa l'importanza degli interventi stabiliti nel procedimento di Vas. Tra questi principalmente le misure che consentono di stabilire un equilibrio tra le azioni di sviluppo degli insediamenti e quella della tutela ambientale, ossia le azioni direttamente mirate alla tutela del paesaggio, o quelle di supporto alle scelte decisionali (tra cui la localizzazione degli insediamenti). Da quest'ultima analisi emerge ancora come l'azione di monitoraggio sia considerata maggiormente efficace in applicazione al controllo dei fattori inquinanti, nel sistema della mobilità e della produzione industriale.

3.2 La pianificazione urbanistica locale

3.2.1 Il Piano Regolatore Generale vigente

IL P.R.G. di Foggia, redatto conformemente alla legge regionale n°58 del 1980, è stato adottato con delibera di consiglio comunale n° 64 il 6 dicembre 1992. Il settore urbanistico della regione Puglia preposto all'approvazione del Piano, considerò il PRG meritevole di approvazione previo adeguamento alle prescrizioni dettate dallo stesso Ufficio, secondo quanto stabilito dalla L.R. su citata all'art.16. Le operazioni conseguenti alle prescrizioni regionali e le relative osservazioni si sono concluse con le due delibere di G.R. n° 7914 del 11 novembre 1997 e n°1005 del 20 luglio 2001. Quest'ultima approva il PRG che è pubblicato su BURP n°138 del 10 settembre 2001 dettando comunque nuove prescrizioni. Queste, legate in gran parte ad una nuova aerofotogrammetria della città, sono state

definitivamente sciolte tramite l'attività approvata dal Consiglio Comunale il 2 ottobre 2008 e dalla Giunta regionale il 10 febbraio 2009.

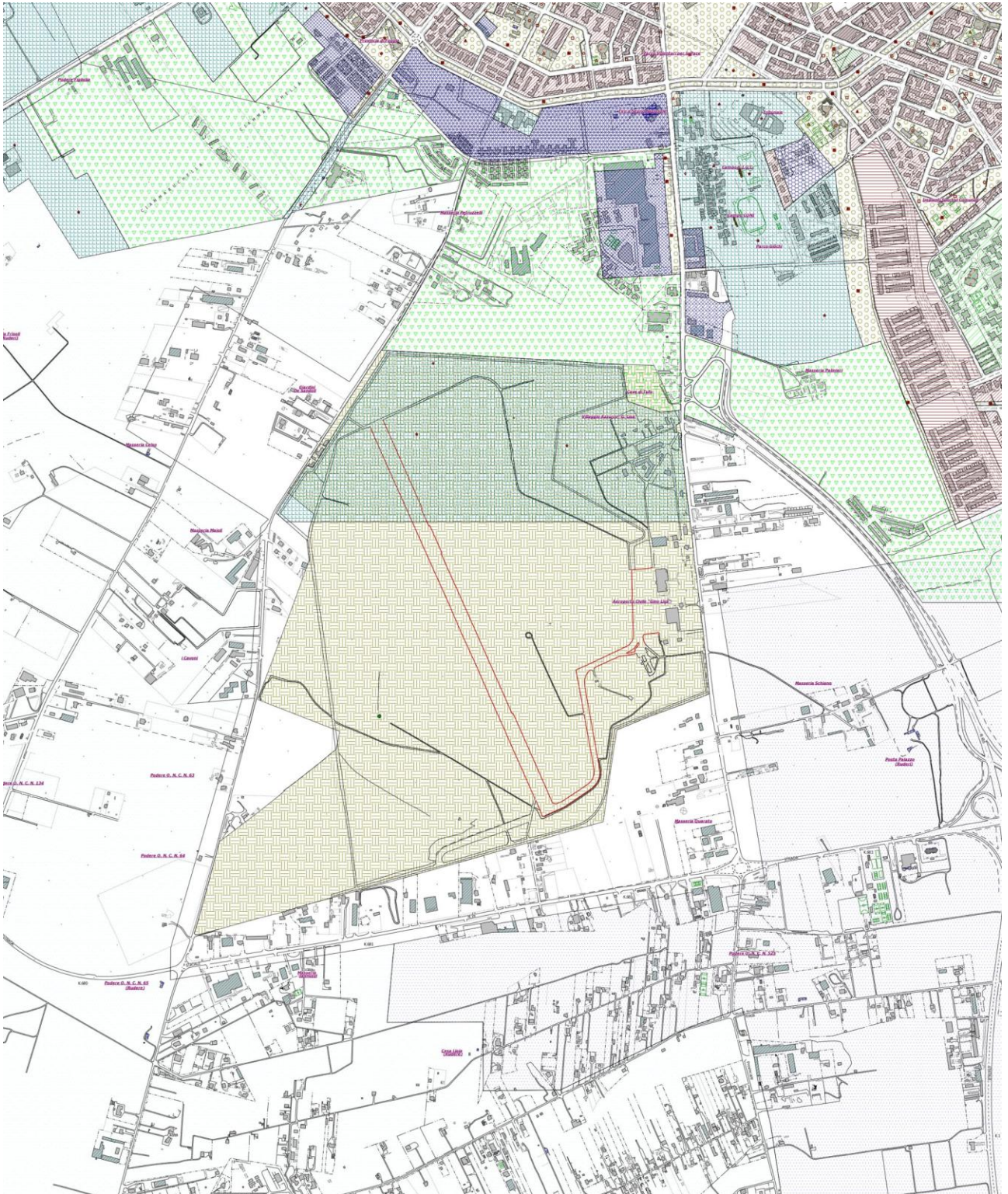
Il PRG, noto anche come Piano Benevolo, ai sensi del D.M n° 1444/1968 è suddiviso in zone omogenee:

- Zona A: aree edificate di interesse storico, ambientale ed architettonico articolata in tre sottozone:
 - A1 (Città Murata) comprendente l'area del centro città col l'originario fulcro medievale e con caratteristiche architettoniche ben definite, il cui insieme è perfettamente distinguibile dal resto della città
 - A2 (sobborghi antichi) comprendente l'area con gli edifici immediatamente a ridosso del nucleo più antico e con caratteristiche ancora definibili organiche
 - A3 molto simili alla precedente sottocategoria ma senza caratteristiche di pregio.
- Zona B: sono aree residenziali suddivise in tre sottozone:
 - B1 sono aree edificate secondo i piani del 1933 e 1954
 - B2 sono aree edificate secondo strumenti urbanistici esecutivi
 - B3 sono zone edificate in corrispondenza delle borgate in territorio agricolo.
- Zona C: comprende aree di espansione divise in due sottocategorie:
 - Aree per edilizia residenziale su aree pubbliche
 - Aree soggette a pianificazione straordinaria conseguente all'approvazione di leggi speciali di ordine sia statale che regionale.
- Zona D: comprende le aree per attrezzature produttive di tipo industriale, artigianale, commerciale o turistico, che si suddividono in sei sottozone:
 - D1 comprendente le zone destinate ad edifici e attrezzature di carattere industriale
 - D2, sono aree destinate per le attrezzature tecnologiche pubbliche esistenti e di previsione
 - D3 sono aree per il commercio all'ingrosso ed annessi laboratori di lavorazione, esistenti e di previsione
 - D4 sono aree destinate alla localizzazione di laboratori artigianali di produzione sia esistenti che in previsione
 - D5 sono aree per attrezzature turistiche, commerciali e direzionali
 - D6 sono aree destinate alla localizzazione di attrezzature turistiche, direzionali e servizi pubblici.
- Zona E: comprende l'insieme di aree produttive destinate all'attività agricola e forestale e dei manufatti edilizi stabilmente connaturati al fondo.
- Zona F: comprende le attrezzature pubbliche di interesse generale.
- Zona SP: sono le zone destinate ad attrezzature pubbliche di quartiere.

Il Piano Benevolo aveva basato la struttura di Piano sul risultato dei calcoli di fabbisogno insediativo e sulla delibera dell'espansione in zona 167 (Piano edilizia economica popolare del 1962). In base ai dati ricavati e ai dati di crescita demografica fonte Istat, il Piano

aveva ipotizzato una crescita del fabbisogno di stanze, con conseguente risultato l'aumento della capacità edificatoria sul territorio. Relativamente a questa scelta progettuale era stato quindi definito un incremento della capacità dei servizi. Il Piano aveva quindi previsto l'espansione principale nelle zone C, utilizzando piani esecutivi conseguenti leggi speciali (programmi integrati, programmi di riqualificazione, o piani di recupero).

Le zone SP (attrezzature pubbliche di quartiere) e le zone F (attrezzature pubbliche di interesse generale) inizialmente concepite come una rete organica, secondo le previsioni di Piano, sarebbero state ulteriormente integrabili da nuovi servizi avvalendosi di quelli sorti nell'attuazione edificatoria delle zone individuate dalla 167. Il Piano è graficizzato nella Tavola del QPGM 02.



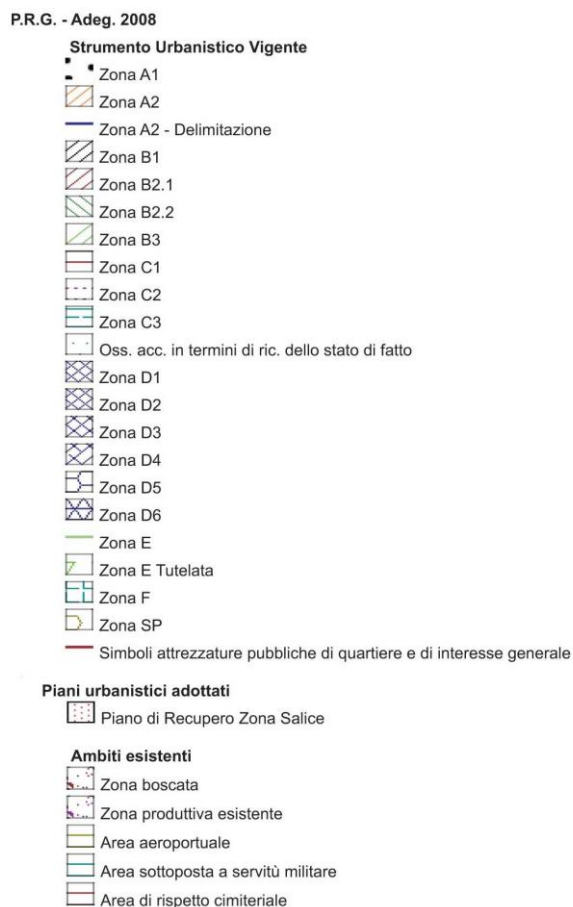


Figura 3-3: Piano Regolatore Generale estratto dal Sit comune Foggia

Come si deduce dallo stralcio cartografico sopra riportato, il Piano sovrappone una fascia di zonizzazione F (area per attrezzature di interesse generale) al sedime aeroportuale esistente.

Nel 2005 l'amministrazione comunale di Foggia ha intrapreso i lavori per l'elaborazione di un nuovo piano comunale secondo la nuova legge urbanistica regionale 20/2001. Il 9 marzo 2009 il consiglio comunale ha approvato all'unanimità il Documento Programmatico Preliminare al PUG (Piano urbanistico generale) in cui è fortemente avvalorata l'azione di potenziamento aeroportuale. Lo stato procedurale fin qui raggiunto nella redazione del nuovo Puc non comporta comunque l'applicazione di alcun tipo di misura di salvaguardia.

3.2.2 Il Piano Comunale Tratturi

3.2.2.1 Contenuti generali

La Legge Regionale n°29 del 23 dicembre 2003 denominata "Disciplina delle funzioni amministrative in materia di tratturi" stabilisce all'art.1 che « *I Tratturi, in quanto monumento della storia economica e sociale del territorio pugliese costituiscono il "Parco dei Tratturi della Puglia"*». E' inoltre stabilito che:

- L'art. 1 fa obbligo ai comuni nel cui ambito territoriale ricadano tratturi, tratturelli, bracci e riposi di redigere il Piano Comunale dei tratturi.
- L'art.2 dispone che il piano debba individuare e perimetrare:
 - «*I tronchi armentizi che conservano l'originaria consistenza e che possano essere reintegrati, nonché la loro destinazione in ordine alle possibilità di fruizione turistico-locale*»
 - «*I tronchi armentizi idonei a soddisfare riconosciute esigenze di carattere pubblico, con particolare riguardo a quella di strada ordinaria*»
 - «*I tronchi armentizi che hanno subito permanenti alterazioni, anche di natura edilizia*»
- L'art.3 stabilisce che detto Piano ha valenza di Piano Urbano esecutivo e si deve considerare come variante al piano urbanistico generale vigente.
- L'art. 4 stabilisce che il Piano Comunale dei Tratturi apporta le necessarie modifiche al PUTT-P in relazione agli articoli 5.06 e 5.07 dello stesso Piano.

La legge stabilisce il tipo di intervento ammissibile in base al tipo di tratturo e al suo stato di conservazione.

- L'art. 10 stabilisce che la durata del Piano è pari a cinque anni e se non rinnovato prevede un rinnovo automatico per altri cinque anni.

Il Comune di Foggia con delibera del Consiglio Comunale n°45 del 15 giugno 2011 ha approvato all'unanimità il suo Piano Comunale dei tratturi.

IL Piano è stato redatto coerentemente alle linee Guida per la stesura dei Piani comunali dei Tratturi, fornite dalla regione Puglia, ed ha tenuto conto di tutte le aree tratturali all'interno del territorio comunale di Foggia (tratturi Aquila-Foggia, Celano-Foggia, Foggia Campolato, Foggia- Ofanto) oltre a tutti i tratturelli, individuando e perimetrando tutte le aree interessate.

L'obiettivo principale del Piano è di regolamentare e disciplinare i processi di trasformazione urbanistica che possano comportare una modificazione fisica, promuovendo la tutela ed il mantenimento dell'identità.

Il Piano è costituito dai seguenti documenti:

- Reazione
- Norme tecniche di attuazione
- Elaborati grafici

Il Piano Comunale dei Tratturi, suddivide il territorio occupato dai percorsi in tre macroaree:

- Aree urbane;
- Aree periurbane;
- Aree extraurbane.

La rappresentazione dei Tratturi in ambito periurbano è riportato nella Tav. QPGM 04.

Il Piano inoltre individua le aree di pertinenza ai tracciati e le aree annesse col fine di definire il margine di trasformazione e di tutela delle stesse.

In particolare distingue:

- Aree "A" pertinenziali dei suoli tratturali, perimetrate dal PTC e coincidenti con proprietà demaniale della Regione o di altri enti.
- Aree "A1" armentizie in ambito urbano: sono i tronchi armentizi inclusi nel perimetro urbano del comune di Foggia e inclusi nelle zone omogenee A, B, C, D dell'attuale PRG. Sono aree quasi totalmente compromesse.
- Aree "A2" armentizie in ambito periurbano: comprendono i tronchi armentizi tra il perimetro urbano ed il perimetro dell'orbitale.
- Aree "A3" armentizie in ambito extraurbano: comprendono le aree con percorsi armentizi al di fuori dell'orbitale del comune di Foggia, oggi in gran parte utilizzate a scopi agricoli e non hanno subito compromettenti modificazioni.
- Aree "B" annesse: comprendono le aree attigue e confinanti alle aree di pertinenza secondo quanto stabilito nelle NTA del PUTT. Sono suddivise in annesse in ambito periurbano "B1" e in ambito extraurbano "B2".

3.2.2.2 Obiettivi del Piano

Il Piano si configura come un piano attuativo vocato ad intervenire rispetto la riorganizzazione e la valorizzazione del paesaggio urbano. Gli obiettivi mirano prima alla conservazione dell'integrità del tracciato, alla fruizione pubblica e alla riconoscibilità visiva, poi ad un riuso compatibile associato al potenziamento delle accessibilità, al verde pubblico, alla dotazione di percorsi ludico e pedonali. In particolare, nelle Norme Tecniche di Attuazione, il Piano esplicita i seguenti obiettivi:

- Sistemare i tracciati reintegrando le aree occupate e/o recintate abusivamente;
- Realizzare ove possibile, percorsi pedonali o ciclabili protetti;
- Intervenire con la piantumazione di essenze arboree che rendano maggiormente riconoscibile il tracciato;
- Marcare il tracciato, in ambito urbano, con placche catarifrangenti;
- Valorizzare i percorsi tramite zone di sosta attrezzate o piazze lastricate;
- Dotare i tracciati di spazi intermodali;
- Uniformare i muretti delimitanti i tracciati con muretti in pietra standard;
- Valorizzare i manufatti storicamente funzionali ai tracciati creando strutture ricettive e di servizio al sistema turistico-culturale;
- Ove possibile (nel caso di tracciati percorribili a basse velocità e con bassa fruizione), preferire sistemi in terra battuta invece che manti di asfalto;
- Valorizzare ogni preesistenza storica, archeologica, architettonica, botanica e paesaggistica inerente la valenza dei tracciati ed ancora esistente;
- Stabilire una fascia di rispetto ai tracciati, con vincolo di inedificabilità;
- Tracciare nelle aree urbanisticamente e morfologicamente consolidate la presenza storica e culturale del tratturo.

Oltre il perseguimento dei singoli obiettivi, il Piano prevede il recupero delle sedi tratturali non compromesse col fine di organizzare la trama per un parco lineare in favore di un







riuso compatibile con il suolo. Il progetto del parco di sviluppa in ambito extra-urbano organizzando percorsi tematici. Sono state cos' individuate trame della rete:

- Storico-culturale
- Religioso-devozionale
- Ambientale
- Insediativa

L'attuale pista aeroportuale occupa una porzione del Tratturello Castelluccio dei Sauri. La trattazione è supportata dall'elaborato grafico TAV:QPRM03.



Legenda

-  Ambito Periurbano
-  delimitazione storica area demaniale tratturale
-  fascia di rispetto (inedificabilità assoluta)
-  C suoli da alienare a titolo oneroso
-  B suoli da alienare a titolo gratuito o oneroso
-  A suoli demanio tratturi

irello Castelluccio dei Sauri

4 ANALISI DELLA PIANIFICAZIONE SEPARATA

4.1 Settore trasporti

4.1.1 Piano Generale dei Trasporti

Il Piano Generale dei Trasporti (PGT) è stato istituito dalla legge n. 245 del 15 giugno 1984, che ne affida l'approvazione al Governo *"al fine di assicurare un indirizzo unitario alla politica dei trasporti nonché di coordinare ed armonizzare l'esercizio delle competenze e l'attuazione degli interventi amministrativi dello Stato, delle Regioni e delle Province autonome di Trento e di Bolzano"* (art. 1).

Per l'elaborazione del PGT è costituito un Comitato interministeriale, integrato da cinque presidenti delle Regioni designati dalla conferenza permanente dei presidenti delle Regioni. *"Il Comitato conclude i suoi lavori sulla base dei quali il Ministro dei trasporti predispone lo schema del piano generale dei trasporti. Lo schema del piano, previo esame del CIPE, è trasmesso al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni permanenti che si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari. Il piano generale dei trasporti è approvato dal Consiglio dei Ministri ed adottato con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri"* (art. 2).

Il CIPE, su proposta del Ministro dei trasporti, sentita la Conferenza Stato-Regioni, nonché le Regioni interessate, provvede, con cadenza almeno triennale, ad aggiornare il piano. Gli aggiornamenti del piano, trasmessi al Parlamento per l'acquisizione del parere delle competenti commissioni permanenti, le quali si pronunciano nei termini fissati dai regolamenti parlamentari, sono successivamente approvati dal Consiglio dei Ministri e adottati con decreto del Presidente del Consiglio dei Ministri (art. 4).

Il PGT si propone come momento di avvio di un nuovo processo di pianificazione dei trasporti in Italia che superi i limiti e le inefficienze di quello attuale. Esso non è, quindi, un documento conclusivo ma, piuttosto, un documento di indirizzo generale del settore che effettua alcune scelte, individua gli ulteriori approfondimenti necessari e i metodi per le scelte successive.

Il primo PGT è stato approvato con D.P.C.M. del 10 aprile 1986, e aggiornato con D.P.R. del 29 agosto 1991. Il PGT attualmente in vigore, Piano Generale dei Trasporti e della Logistica, è stato approvato dal Consiglio dei Ministri il 2 marzo 2001 e adottato con D.P.R. 14 marzo 2001.

La progettazione, l'approvazione dei progetti e la realizzazione delle infrastrutture strategiche di preminente interesse nazionale sono invece normati dalla L. n. 443 del 21 dicembre 2001 e dal conseguente D. Lgs. di attuazione n. 190 del 20 agosto 2002.

Il PGT parte dal presupposto che le carenze infrastrutturali di cui soffre l'Italia si traducono in un freno all'espansione nelle aree più avanzate del Paese ed in un fattore di inibizione di

processi di sviluppo indispensabili per ridurre i gravi squilibri territoriali in quelle più arretrate.

La politica dei trasporti non può tuttavia esaurirsi nei pur indispensabili interventi volti a migliorare la dotazione infrastrutturale del Paese, ma deve puntare al tempo stesso anche a renderne più efficiente l'utilizzo. L'analisi contenuta nel documento di programmazione evidenzia, al riguardo, come un confronto tra le diverse aree del Paese riveli come Nord, Centro e Sud non abbiano tra loro una grande disparità, se si utilizza un puro metro quantitativo (ad esempio infrastrutture fisiche per abitante). La disparità è invece notevole se si guarda alle condizioni e alla qualità del servizio di trasporto: al Sud il livello del servizio è nettamente inferiore rispetto al Nord. Le maggiori differenze tra le diverse aree del Paese riguardano qualità, frequenza, accessibilità e costi dei servizi di trasporto. Tali differenze si riflettono sulla capacità delle infrastrutture di generare valore, ossia di contribuire ad assicurare servizi di trasporto adeguati.

Il PGT sostiene dunque la necessità di un aumento dell'efficienza complessiva dell'offerta di servizi di trasporto, concentrando in particolare l'attenzione sui processi di liberalizzazione dei mercati, finalizzati al miglioramento della qualità dei servizi ed alla riduzione dei costi. Vanno inoltre individuate e sviluppate opportune politiche per la gestione della domanda e per il suo riequilibrio verso le modalità economicamente, socialmente ed ambientalmente più efficienti. Per raggiungere questo obiettivo sarà necessario puntare anche all'individuazione di strategie e strumenti volti a promuovere ed orientare l'innovazione tecnologica, per renderla funzionale al miglioramento della qualità dei servizi, all'aumento della competitività delle imprese ed alla riduzione delle diseconomie esterne proprie degli attuali modelli di trasporto pubblico e privato (inquinamento, congestione, incidentalità).

Si deve puntare innanzitutto a favorire la modernizzazione del settore dal punto di vista gestionale, al fine di irrobustire strutture aziendali non in grado di reggere la concorrenza europea. La modernizzazione deve anche riguardare la dotazione infrastrutturale per rendere la rete di trasporto del Paese adeguata a soddisfare la domanda di mobilità, ridurre la congestione e gli impatti sull'ambiente e migliorare la sicurezza alle diverse scale.

Modernizzare il settore dal punto di vista gestionale e infrastrutturale significa realizzare un ampio e articolato sistema di obiettivi attraverso diverse strategie, si seguito sinteticamente riassunte:

- servire la domanda di trasporto a livelli di qualità del servizio adeguati;
- servire la domanda di trasporto con un sistema di offerta ambientalmente sostenibile, che miri al raggiungimento di obiettivi di compatibilità ambientale in accordo con le conclusioni della Conferenza di Kyoto, e con le convenzioni internazionali, sottoscritte dall'Italia sull'inquinamento a largo raggio e sulla biodiversità, di sicurezza per la vita umana e di riequilibrio territoriale, affinché tutte le aree abbiano un adeguato livello di

accessibilità;

- assicurare il continuo innalzamento degli standard di sicurezza; la rapida evoluzione tecnologica del settore, le tendenze alla liberalizzazione e la crescita dei flussi di trasporto, a fronte di situazioni di congestione delle infrastrutture, possono infatti determinare crescenti criticità in termini di sicurezza;
- utilizzare in modo efficiente le risorse dedicate alla fornitura di servizi e alla realizzazione di infrastrutture di trasporto. Considerata la scarsità di risorse finanziarie pubbliche disponibili, vanno ottimizzati gli investimenti infrastrutturali. Appropriati interventi sul fronte organizzativo-gestionale possono peraltro consentire per una data dotazione di infrastrutture, di elevarne significativamente l'efficienza;
- attenuare, e ove possibile colmare, i differenziali fra diverse aree del Paese, specie nel Meridione, dove è richiesta e auspicata una maggiore crescita economica. Inoltre, è necessario incentivare lo sviluppo territoriale integrato con le strategie della mobilità, con particolare riguardo alle aree metropolitane ed in relazione ai grandi progetti della mobilità nazionale correlati ai sistemi della mobilità locale. Le strategie in questo caso possono consistere nell'aumento dell'accessibilità di aree geograficamente periferiche rispetto al cuore dell'Europa, mediante la realizzazione di infrastrutture a rete, il sostegno alla domanda per incrementare lo sviluppo dei servizi di cabotaggio marittimo e di trasporto aereo e in generale gli interventi per il miglioramento della qualità del servizio di trasporto che riduca l'attuale divario tra il Nord ed il Sud del Paese;
- integrazione con l'Europa, assicurando la fluidità dei traffici, condizione essenziale per il mantenimento e lo sviluppo dei rapporti economici del Paese con il resto dell'Europa. La modernizzazione del settore richiede di raccordare la politica nazionale dei trasporti con quella europea, per mettere il nostro sistema in grado di integrarsi direttamente con le altre reti transnazionali europee;
- creare una forte integrazione di infrastrutture e di servizi di trasporto multimodale tra i terminal di transhipment, che entreranno a regime nel Mezzogiorno nei prossimi anni, e le regioni italiane del Nord e quelle europee, al fine di spostare ancora di più sul Mediterraneo l'asse dei traffici marittimi intercontinentali e di favorire l'insediamento di nuove attività manifatturiere e di logistica nel Mezzogiorno, grazie all'accresciuta "risorsa distributiva" del territorio;
- crescita di professionalità: la complessità del sistema dei trasporti e le grandi trasformazioni in atto, si pensi alla riforma del trasporto pubblico locale, esigono una sempre maggiore disponibilità di professionalità adeguate ed un'opera di aggiornamento continuo a tutti i livelli. Appare quindi urgente l'approntamento di stabili strumenti di formazione, aggiornamento e riqualificazione professionale.

Più specificamente, in relazione ai problemi del Mezzogiorno, al fine di contribuire a ridurre gli squilibri territoriali, si punta su interventi non di tipo assistenziale, ma miranti a ridurre la perifericità del Mezzogiorno e consentire un aumento della competitività delle aree deboli attraverso un sistema integrato di trasporto. Ciò a partire dall'individuazione delle

aree carenti di dotazione infrastrutturale, in riferimento alle reali funzionalità dell'offerta e della domanda, migliorando nel contempo il valore del servizio offerto dalle infrastrutture esistenti in termini di frequenza, qualità e costi.

Partendo da questi presupposti, vengono individuati innanzitutto gli interventi infrastrutturali prioritari per ridurre le maggiori criticità del sistema dei trasporti di interesse nazionale nelle aree più arretrate, con interventi concepiti come strumenti volti ad innescare o sostenere processi di sviluppo, nell'ambito di una prospettiva di maggiore valorizzazione del territorio. In questa logica, un'azione decisiva per la valorizzazione del Mezzogiorno quale piattaforma logistica riguarda la formulazione di specifici progetti nei distretti industriali in via di sviluppo, il potenziamento e l'adeguamento delle infrastrutture portuali, aeroportuali e intermodali e la loro interconnessione con le reti di trasporto stradali e ferroviarie, oltre che lo sviluppo della nautica da diporto. Si determineranno poi le condizioni per aumentare il valore dei servizi offerti dalle infrastrutture esistenti, anche attraverso opportune politiche di regolazione e liberalizzazione dei mercati.

Per analizzare le principali caratteristiche del sistema di infrastrutture di trasporto di rilevanza nazionale e per individuarne le criticità è stato in primo luogo definito un Sistema Nazionale Integrato dei Trasporti (SNIT) attuale, ossia l'insieme delle infrastrutture esistenti sulle quali attualmente si svolgono servizi di interesse nazionale.

Lo SNIT attuale evolverà verso uno SNIT futuro sulla base degli interventi infrastrutturali prioritari individuati nei documenti di Piano e dai successivi approfondimenti. Lo SNIT va quindi inteso come un sistema dinamico, da far evolvere in base agli sviluppi della domanda di trasporto e delle condizioni socio-economiche del Paese. Per consentire un adeguato sviluppo del sistema occorre tuttavia pervenire all'individuazione di un primo insieme di interventi infrastrutturali, prioritari, da realizzare in un orizzonte temporale di medio-lungo periodo.

Lo sviluppo del sistema dovrà avere come obiettivo prioritario quello della integrazione modale individuando infrastrutture di collegamento che costituiscano la rete fondamentale del sistema trasporti del Paese con una forte integrazione ed interconnessione attraverso i punti nodali fra le diverse modalità di trasporto.

Pertanto le strategie di carattere generale da perseguire nello sviluppo dello SNIT sono:

- dare priorità alla soluzione dei problemi "di nodo";
- sviluppare il trasporto ferroviario merci attraverso l'arco alpino in collegamento con i principali porti del Nord Italia;
- creare itinerari con caratteristiche prestazionali omogenee e differenziate per i diversi segmenti di traffico per massimizzare la capacità di trasporto delle diverse infrastrutture;
- creare itinerari per lo sviluppo del trasporto merci Nord-Sud su ferro collegati con i porti hub di Gioia Tauro e Taranto;

- adeguare le caratteristiche geometriche e funzionali per la realizzazione dei due corridoi longitudinali tirrenico e adriatico;
- rafforzare le maglie trasversali appenniniche;
- concentrare e integrare i terminali portuali e aeroportuali di livello nazionale e internazionale.

Le strategie descritte possono essere attuate con interventi che richiedono tempi e costi di realizzazione diversi tra loro. Ciò ha richiesto una selezione degli interventi, che si è ispirata ad alcuni criteri generali:

- concentrare le risorse economiche, tecniche ed organizzative sugli interventi di maggiore "redditività socio-economica" complessiva;
- selezionare le priorità sulla base delle previsioni della domanda, dei servizi di trasporto e dei flussi di traffico, nonché degli impatti su sicurezza, ambiente e territorio;
- valutare prioritariamente gli interventi di minore impegno finanziario ma che possono avere notevoli impatti per completare le reti, potenziare le prestazioni a parità di infrastruttura ed aumentare le interconnessioni fra nodi e archi;
- valutare la possibilità di cofinanziare gli investimenti anche attraverso il ricorso a opportune politiche tariffarie.

4.1.2 Il piano regionale dei trasporti. Piano Attuativo 2009-2013

Il Piano Regionale dei Trasporti, calato in questo contesto, ha fatto propri i riferimenti alle azioni puntuali portate avanti dai diversi soggetti, a varie scale territoriali, nei vari piani in corso di definizione, cercando di garantire un approccio sistemico alla pianificazione dei sistemi di trasporto.

Gli obiettivi generali di piano sono quelli della LR 16/2008, riguardante "Principi, indirizzi e linee di intervento in materia di Piano Regionale dei Trasporti" indicati all'art.5, ovvero:

- *adottare un approccio improntato alla co-modalità nella definizione dell'assetto delle infrastrutture e dell'organizzazione dei servizi per la mobilità delle persone e delle merci, finalizzato a garantire efficienza, sicurezza, sostenibilità e, in generale, riduzione delle esternalità;*
- *contribuire alla creazione di una rete sovraregionale di infrastrutture e servizi per il trasporto di persone, merci e per la logistica – in connessione con il Corridoio VIII e il Corridoio I – che veda la Puglia protagonista tra le regioni del Mezzogiorno e nel "Sistema mediterraneo" a supporto dello sviluppo di relazioni e integrazioni di natura culturale, economica e sociale;*
- *configurare una rete di infrastrutture e servizi sulla base di criteri di selezione delle priorità che garantisca livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione nel rispetto dei vincoli di budget imposti a livello nazionale e regionale;*

- *strutturare un sistema di infrastrutture e servizi di mobilità concepito in modo da garantirne la fruizione da parte di tutte le categorie di utenti/operatori;*
- *garantire tempi certi di attuazione degli interventi programmati dai piani attuativi attraverso il coinvolgimento degli enti locali nei processi di pianificazione e attraverso forme di partecipazione e concertazione con i soggetti economici e sociali interessati dai processi stessi;*
- *garantire l'efficacia degli interventi programmati dai piani attuativi, la coerenza della pianificazione sviluppata dai diversi settori e livelli amministrativi e il corretto funzionamento del sistema della mobilità nel suo complesso promuovendo forme di copianificazione intersettoriale (in primis trasporti-territorio) e indirizzando la pianificazione sott'ordinata;*
- *contribuire a raggiungere gli obiettivi dei piani di riassetto urbanistico e territoriale e dei piani di sviluppo economico e sociale attraverso un'adeguata interpretazione delle istanze che nascono dal sistema insediativo e da quello economico sociale.*

L'art 6 della medesima legge propone invece i seguenti obiettivi specifici:

- *realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per affermare il ruolo di piattaforma logistica multimodale della Puglia nel Mezzogiorno e, più in generale, nello spazio euromediterraneo;*
- *realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per lo sviluppo della logistica e dell'intermodalità nel trasporto merci da parte delle imprese del sistema produttivo pugliese;*
- *promuovere forme ambientalmente e socialmente sostenibili del trasporto delle merci nell'ambito dei sistemi urbani;*
- *migliorare i livelli di sicurezza del trasporto delle merci in ambito regionale; accrescere la competitività, la specializzazione e la complementarietà del sistema portuale regionale; garantire un'efficiente interconnessione tra le reti di rango sovraregionale e quella regionale;*
- *migliorare l'accessibilità interna alla regione a supporto della coesione territoriale e dell'inclusione sociale, dello sviluppo locale e della valorizzazione di ambiti a valenza strategica;*
- *potenziare e integrare l'offerta di collegamenti sovraregionali di trasporto passeggeri a supporto della competitività del sistema economico pugliese;*
- *riconoscere al trasporto aereo un ruolo strategico per i collegamenti di lungo raggio;*

- *riconoscere alla modalità ferroviaria il ruolo di sistema portante della rete regionale di trasporto pubblico locale;*
- *contribuire a mantenere e potenziare il ruolo della ferrovia nei collegamenti di lunga percorrenza, in previsione dei futuri sviluppi del sistema alta capacità/alta velocità;*
- *indirizzare la riorganizzazione del TPRL su gomma in forma complementare e integrata rispetto ai servizi ferroviari;*
- *promuovere forme di mobilità sostenibile nei centri urbani e nei sistemi territoriali rilevanti e per la valorizzazione di ambiti a valenza ambientale strategica a livello regionale;*
- *promuovere la piena accessibilità alle reti e ai servizi di trasporto da parte di tutte le categorie di utenti attraverso la progressiva eliminazione delle barriere architettoniche e sensoriali rispetto a infrastrutture fisiche e informazioni;*
- *massimizzare l'efficienza gestionale dei servizi di trasporto su ferro creando le condizioni per la progressiva riconversione dei servizi automobilistici sostitutivi di servizi ferroviari;*
- *contribuire a realizzare le condizioni strutturali materiali e immateriali per il libero accesso e la circolazione sulla rete ferroviaria regionale finalizzati alla piena valorizzazione del patrimonio infrastrutturale, alla massimizzazione della capacità ferroviaria e dei benefici derivanti da tutti gli investimenti settoriali.*

Il piano dà quindi priorità agli interventi che garantiscono maggiormente livelli di accessibilità territoriale rispondenti alla valenza sociale, economica e paesaggistico-ambientale delle diverse aree della regione, dando grande rilievo al principio della co-modalità, con cui si intende *"l'uso efficiente dei modi di trasporto che operano singolarmente o secondo criteri integrati multimodali nel sistema europeo dei trasporti per sfruttare al meglio ed in maniera sostenibile le risorse."*

La relazione di Piano illustra per ogni settore trasportistico lo stato di fatto della pianificazione e la descrizione dei principali interventi in programma. Per ogni settore sono riportate le azioni per la mobilità delle persone e per la mobilità delle merci. Insieme alla lista di questi interventi, il Piano ha formulato indicatori utili alla definizione dei costi e dei benefici potenziali.

4.1.2.1 Trasporto stradale

L'individuazione degli interventi stradali è stata operata in coerenza con l'analisi della domanda e dell'offerta in uno scenario di riferimento che tiene conto degli interventi infrastrutturali già programmati dagli strumenti regionali e nazionali. I risultati ottenuti dalle valutazioni hanno permesso di individuare la priorità degli interventi utili affinché la rete stradale di interesse regionale sia capace di garantire l'accessibilità territoriale e la

coesione sociale, puntando sia al miglioramento dei parametri di sicurezza che all'organizzazione intermodale del sistema trasportistico.

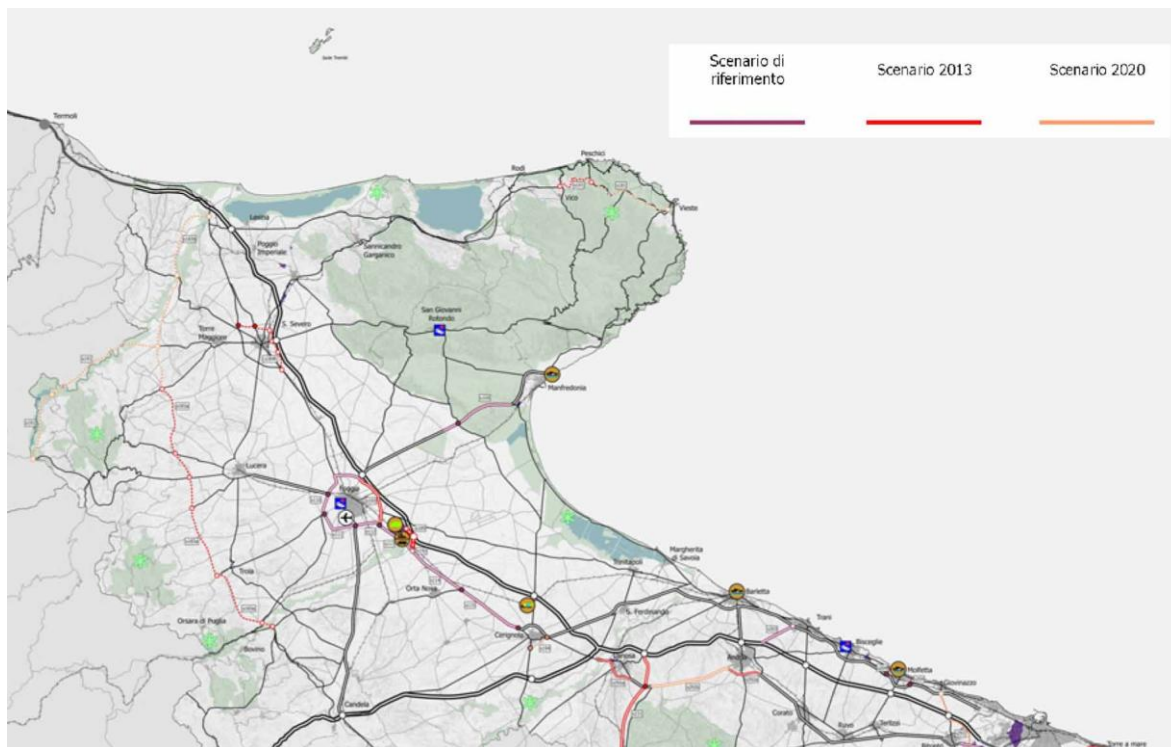


Figura 4-1 Interventi di progetto dal PRT attuativo

Tra gli interventi di maggior rilievo per i collegamenti con zone portuali ed aeroportuali, il Piano identifica la realizzazione dell'intervento:

- A14: realizzazione del nuovo casello Foggia Sud e della bretella di collegamento con la SS16
- Il Progetto di recupero funzionale della Tangenziale di Foggia a supporto del potenziamento aeroportuale.

4.1.2.2 Il trasporto ferroviario

Per questo settore il PTR ha stabilito che il Piano attuativo concorresse al perseguimento dell'obiettivo secondo cui il sistema ferroviario sia organizzato in maniera gerarchica tale da consentire l'intermodalità del trasporto e l'accesso da reti di livello locale a reti di lunga percorrenza. Tra gli interventi si ribadisce l'urgenza di passare a fasi operative per interventi i seguenti già programmati o in fase di parziale realizzazione:

- Il completamento del raddoppio della linea Adriatica tra lesina e Termoli
- La realizzazione della linea AC Napoli-Foggia-Bari.

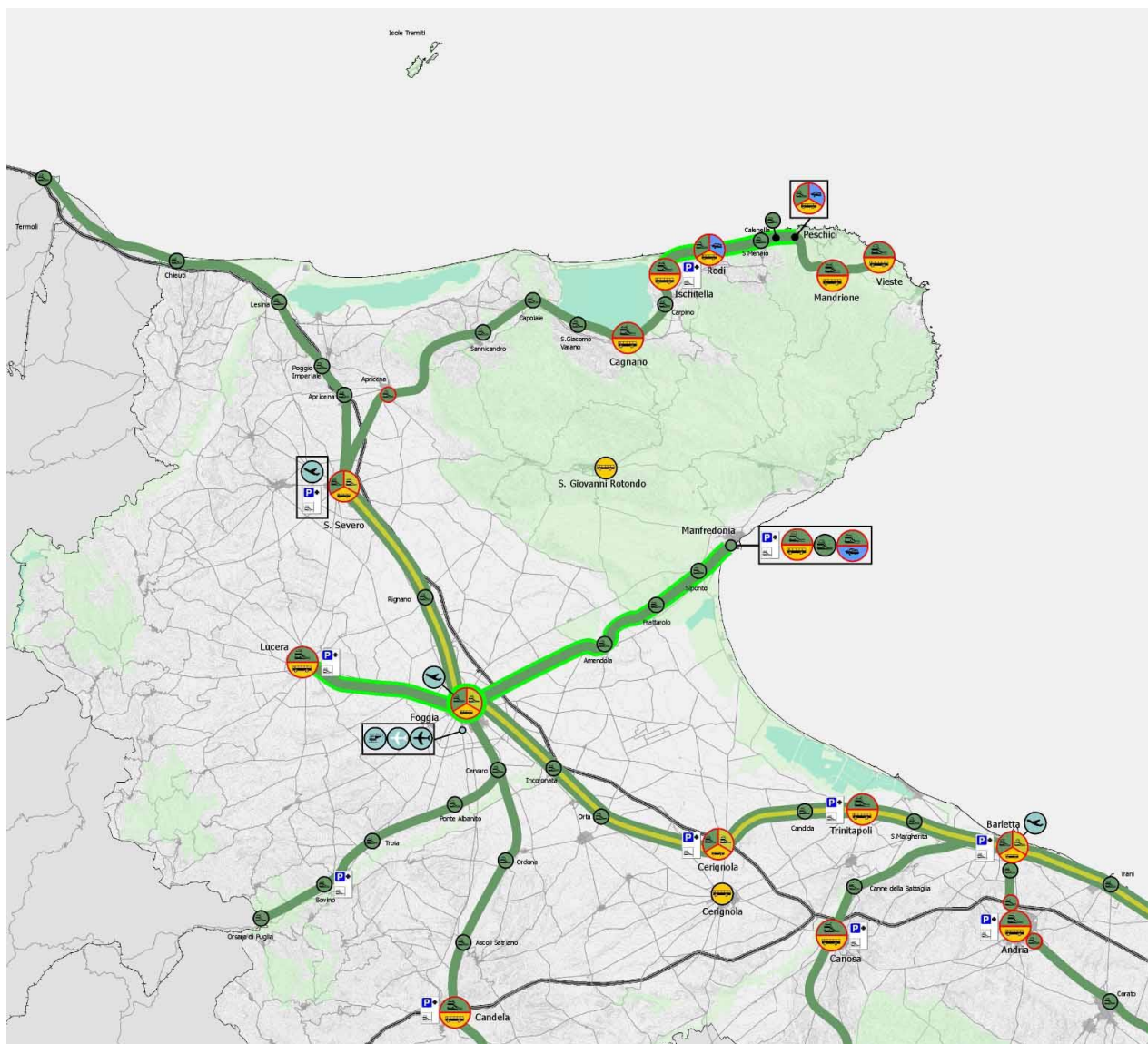


Figura 4-2 Tavola di Progetto settore ferroviario PTR attuativo

4.1.2.3 Il trasporto Marittimo

Il PTR ha stabilito che il piano attuativo operasse per l'identificazione di scali portuali di interesse regionale e stabilendo questi criteri per la definizione di altre linee d'intervento. Il Piano attuativo vuole inoltre creare le basi per un potenziamento dei collegamenti per l'accesso alle aree portuali e porre elementi innovativi per incentivare lo sviluppo del trasporto sia di persone che di merci. Lo sviluppo del sub sistema di Levante, oltre a coinvolgere direttamente il porto di Molfetta, consentirebbe la valorizzazione di altre azioni parallele come il centro smistamento merci di Cerignola e dell'Incoronata.

4.1.2.4 Il trasporto aereo

Il Ptr ha stabilito che il Piano attuativo operasse per la definizione del sistema integrato aeroportuale regionale assumendo come riferimento il Piano di sviluppo aeroportuale denominato "diffusione e Specializzazione" definito dal Master Plan degli aeroporti pugliesi.

Il Piano riconosce la valenza dei lavori di potenziamento dell'aeroporto di Foggia Gino Lisa che potrebbe soddisfare la capacità di effettuare sia dei collegamenti con le principali destinazioni italiane sia, attraverso voli charter legati a pacchetti turistici per il Gargano, contribuire al potenziamento turistico. Il Piano riporta una tabella contenente le previsioni di spesa, le risorse disponibili e l'orizzonte temporale con cui l'intervento possa realizzarsi. In particolare il Piano inquadra l'intervento ad uno studio di fattibilità tecnico ed economico. Lo sviluppo dell'aeroporto è sostenuto dalla possibilità dell'implemento del trasporto elicotteristico particolarmente dedicato i servizi della protezione civile, dell'elisoccorso e dei collegamenti con le isole Tremiti. L'accessibilità all'aeroporto comporta l'adeguamento ed il completamento della viabilità di supporto senza cui non sarebbe perseguibile l'obiettivo di trasporti integrati presupposti dal piano.

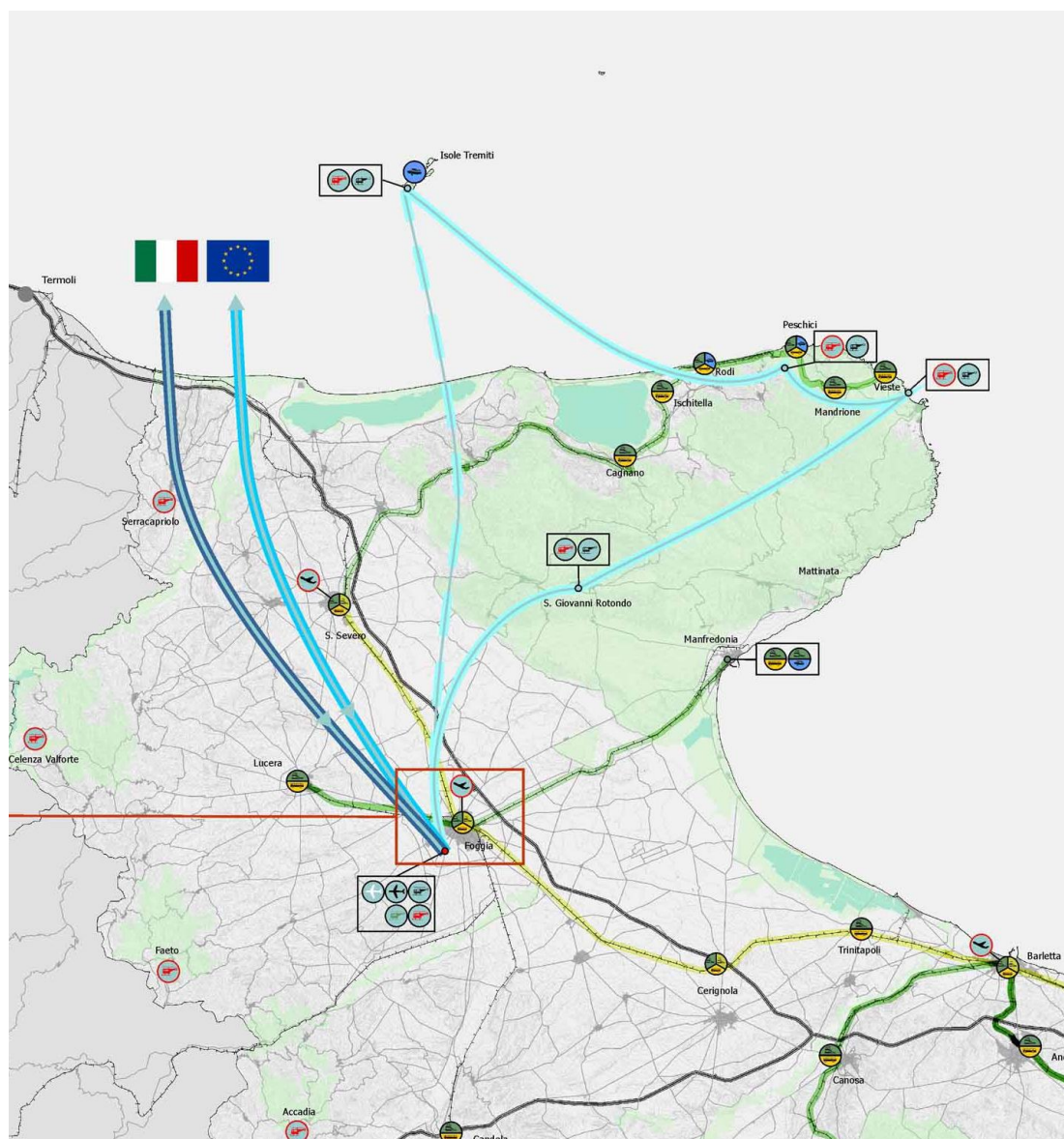


Figura 4-3. Tavola di Progetto Aeroportuale del PRT attuativo

SISTEMA DELLE RELAZIONI
 DELL'AEROPORTO DI FOGGIA

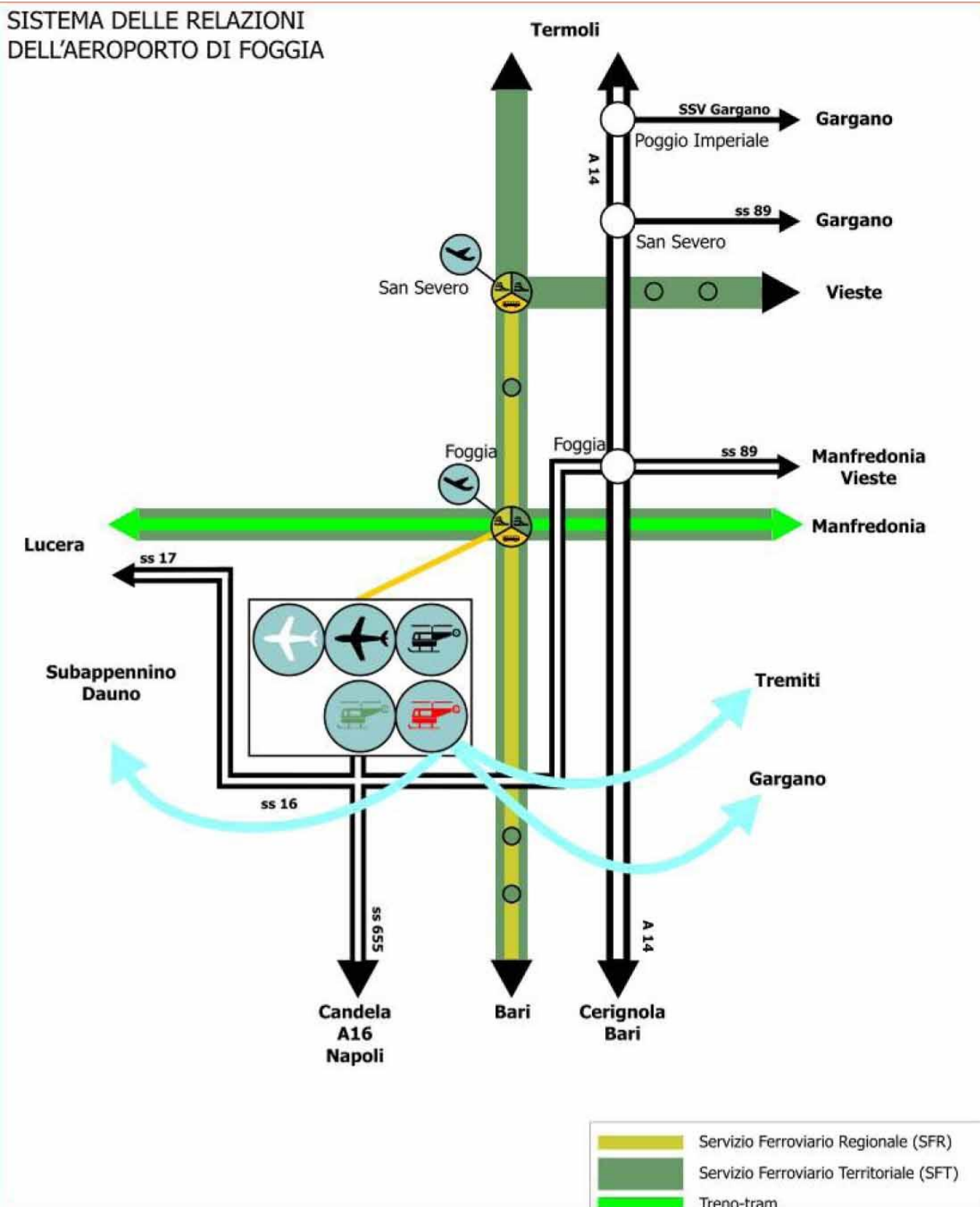


Figura 4-4 Sistema delle relazioni dell'aeroporto di Foggia da PTR attuativo

4.1.3 Il piano della Mobilità di area Vasta (PUMAV)

Nel 2005, a seguito dei finanziamenti deliberati dal CIPE per la predisposizione di Piani Urbani della Mobilità, i comuni di Foggia, Manfredonia, Cerignola, San Severo e l'Ente Parco del Gargano, si sono riuniti per un progetto di pianificazione strategica di area vasta. Il progetto è confluito nell'ottobre del 2007 nel Piano strategico di Area Vasta "Capitanata 2020" con un'adesione di 31 Comuni di cui Foggia è il Capofila. L'esigenza di pensare in forma strategica a servizi, reti infrastrutturali e politiche per la mobilità, ha configurato il tradizionale piano di livello comunale in un contesto di Area Vasta.

I principali obiettivi di carattere generale perseguiti dal Piano sono identificabili con quelli distribuiti attraverso le linee guida ministeriali per la redazione dei piani. Tra i principali:

- Soddisfare i bisogni di mobilità della popolazione;
- Agire nel rispetto dei principi di sostenibilità;
- Aumentare i livelli di sicurezza dei trasporti;
- Incentivare i sistemi di mobilità collettiva;
- Incrementare la capacità di trasporto.

Questi, applicati al contesto territoriale di riferimento sono confluiti nell'identificazione di obiettivi mirati a:

- Collegare Foggia con l'intero territorio provinciale aprendo la città verso l'esterno;
- Permettere a tutti gli abitanti della provincia di poter accedere alle reti di lunga percorrenza che partono dal capoluogo;
- Organizzare una rete stradale capace di collegare i piccoli centri ai sistemi di servizio collocati nelle realtà maggiormente urbanizzate;
- Promuovere la logistica e l'intermodalità nella gestione delle merci.

Partendo dalla ricognizione programmatica inerente le reti e la mobilità, il PUMAV si è mosso di concerto con l'elaborazione del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale. Condividendo le azioni che il Piano territoriale (allora in divenire) sosteneva, il Piano della mobilità ha avuto opportunità di soffermarsi principalmente sullo scenario infrastrutturale del comune capoluogo e sulla definizione degli interventi già previsti nella pianificazione sovraordinata. In particolar modo il Pumav ha cercato di dare una risposta ai problemi evidenziati in area urbana risolvendo le problematiche "dell'ultimo miglio" per i flussi di mobilità provinciale.

Nel settore della mobilità sono state individuate tre dorsali strategiche che riguardano:

- La viabilità
- Le merci e la logistica
- Il trasporto collettivo

I tre sub-settori, già individuati dal PTCP, sono stati qui focalizzati e costituiscono il riferimento nella formulazione pianificatrice del Pumav.

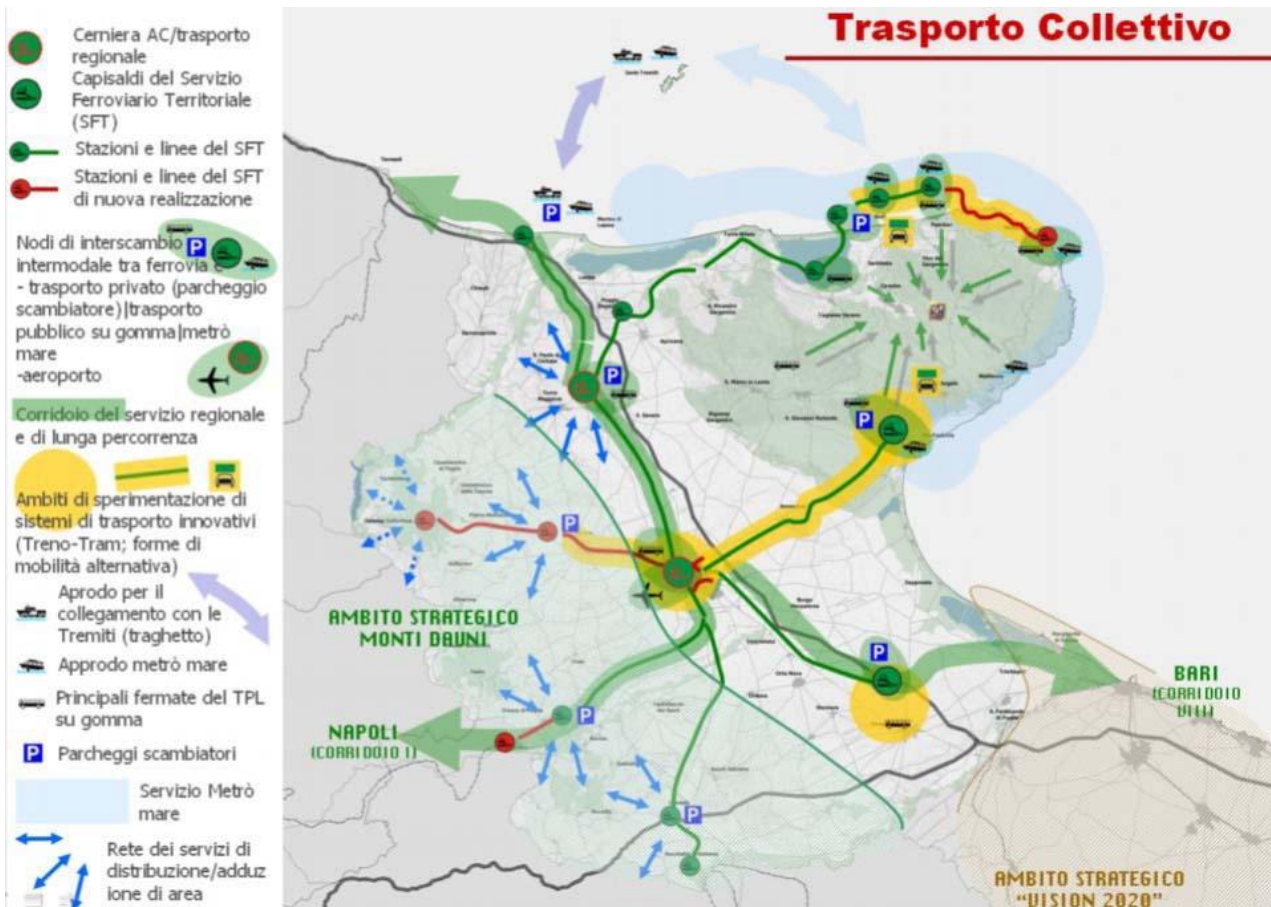


Figura 4-5 Piano strategico: Dorsale reti e mobilità. Il trasporto collettivo

4.2 Settore ambiente

4.2.1 Il Piano Urbanistico Territoriale Tematico Paesaggio (PUTT/P)

Il P.U.T.T. per il Paesaggio, approvato con deliberato G.R. n°1748 del 15 dicembre 2000, definisce i vari ambiti territoriali in quanto parti del territorio che per i peculiari requisiti (assetto geologico, geomorfologico ed idrogeologico; copertura botanico vegetazionale, colturale e presenza faunistica; stratificazione storica dell'organizzazione insediativa) emergono rispetto la restante parte del territorio stesso.

Il piano individua gli ordinamenti vincolistici vigenti e inoltre articola il territorio regionale in aree omogenee per i caratteri costitutivi fondamentali delle strutture paesistiche.

Le norme del PUTT non trovano applicazione all'interno dei "territori costruiti" così come definiti dall'art. 1.03, co. 5 delle NTA del PUTT e la cui individuazione è a carico dei Comuni.

L'analisi del territorio regionale operata dal PUTT/P, oltre all'individuazione delle emergenze, si è estesa all'individuazione dei fattori di rischio e degli elementi di vulnerabilità dell'attuale assetto paesaggistico anche procedendo alla comparazione con gli altri atti di programmazione e di pianificazione vigenti.

L'attività ricognitiva del territorio operata dal PUTT/P ha portato all'individuazione di differenti "Ambiti Territoriali Estesi" (ATE) che si distinguono in quelli di elevato pregio paesistico, in quelli di valore normale, fino a quelli compromessi e degradati che necessitano di interventi di recupero paesaggistico ambientale da compiersi attraverso piani di recupero appositi chiamati "Piani d'intervento di recupero territoriale" finalizzati alla creazione di nuovi valori paesaggistici.

4.2.1.1 Ambiti Territoriali Estesi

Il PUTT individua e perimetra anzitutto gli Ambiti Territoriali Estesi, con riferimento al livello dei valori paesaggistici, come segue:

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

Negli ATE "A", "B", "C" e "D", aree e immobili sono sottoposti a tutela diretta del Piano.

Più in particolare devono essere perseguiti i seguenti obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesaggistica, nel rispetto dei seguenti *indirizzi di tutela*:

- negli ambiti di valore eccezionale "A": conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori;
- negli ambiti di valore rilevante "B": conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale; recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori e/o la mitigazione degli effetti negativi; massima cautela negli interventi di trasformazione del territorio;
- negli ambiti di valore distinguibile "C": salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato; trasformazione dell'assetto attuale, se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione; trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica;
- negli ambiti di valore relativo "D": valorizzazione degli aspetti rilevanti con salvaguardia delle visuali panoramiche;
- negli ambiti di valore normale "E": valorizzazione delle peculiarità del sito.

L'efficacia delle norme tecniche del Piano varia da assoluta a nulla in relazione all'appartenenza dei territori agli ATE, laddove per efficacia "nulla" si intende che la tutela e la valorizzazione dei caratteri paesaggistici, sempre presenti, sono affidate alla capacità degli operatori pubblici e privati di perseguire obiettivi di qualità, accrescendo e non sminuendo il "valore" del sito attraverso, appunto, una qualificata previsione e realizzazione della trasformazione (qualità della strumentazione urbanistica, qualità della progettazione, qualità della costruzione, qualità della gestione).

In particolare, le cosiddette "*prescrizioni di base*" sono volte a tutelare le componenti paesaggistiche dell'assetto paesistico-ambientale, costituendo il livello minimo di tutela paesistica, e sono direttamente ed immediatamente vincolanti, prevalendo su tutti gli strumenti di pianificazione vigente ed in corso di formazione.

4.2.1.2 Ambiti Territoriali Distinti

Il Titolo III tratta gli Ambiti Territoriali Distinti (ATD) quali elementi strutturanti il territorio, ricompresi negli Ambiti Territoriali Estesi, articolandoli secondo i seguenti sottosistemi:

1. assetto geologico, morfologico e idrogeologico;
2. sistema copertura botanico-vegetazionale, colturale e della presenza faunistica;
3. stratificazione storica dell'organizzazione insediativa.

Le direttive di tutela degli ATD sono articolate per i tre sistemi e poste in relazione agli ATE nei quali rientrano.

Il PUTT, che si riferisce all'Accordo 19/04/2001 tra il Ministero per i Beni e le Attività Culturali e le Regioni sull'esercizio dei poteri in materia di paesaggio, costituisce il documento-guida per gli enti locali nella definizione degli strumenti che regolano l'assetto dei rispettivi territori. Infatti, il co. 5 dell'art. 1.03 del P.U.T.T./P. dispone che le

Amministrazioni Comunali, entro 90 giorni dall'entrata in vigore del Piano, adottino e trasmettano all'Assessorato Regionale all'Urbanistica le delibere di Consiglio Comunale che perimetrano i cosiddetti "territori costruiti" come definiti dalle N.T.A. del P.U.T.T./P.

L'art. 5.05 delle N.T.A. del P.U.T.T./P. dispone che, entro 180 giorni dall'entrata in vigore del Piano, il Sindaco provvede a dar corso ai "*primi adempimenti comunali per l'attuazione del P.U.T.T./P.*"

Il disposto dell'art. 1.03 punto 5 delle N.T.A. del PUTT/P attiene esclusivamente alla definizione di quelli che il P.U.T.T./P. classifica come "*territori costruiti*" all'interno dei quali non trovano applicazione le norme di tutela e salvaguardia paesaggistica contenute nel PUTT/P .

L'art. 5.05 del PUTT/P identifica, invece, i *primi adempimenti* da predisporre a cura delle Amministrazioni Comunali per l'acquisizione dell'attestazione regionale di coerenza al P.U.T.T./P. delle perimetrazioni di cui ai punti 1.1 ed 1.2 dell'art. 5.05 delle N.T.A., vale a dire:

- le perimetrazioni degli Ambiti Territoriali Estesi così come definiti nel titolo II, e le perimetrazioni degli Ambiti Territoriali Distinti così come definiti nel titolo III adeguandoli alle situazioni di fatto documentate dalla cartografia comunale in scala maggiore e più aggiornata;
- le aree dei "territori costruiti" in precedenza descritti.

Il Comune di Foggia ha provveduto ad adeguare alla L.R. 56/80 ("Tutela e uso del territorio") e alla successiva L.R. 30/90 ("Norme transitorie di tutela delle aree di particolare interesse ambientale e paesaggistico), il proprio piano regolatore.

Per ottemperare quanto stabilito dal punto 1.1 dell'art. 5.05 delle NTA del PUTT/P (riportare sulla cartografia dello strumento urbanistico generale vigente le perimetrazioni degli ATE e degli ATD), il Comune di Foggia ha provveduto ad inserire gli ambiti individuati all'interno del Sistema Informativo Territoriale accessibile attraverso il settore urbanistica del sito istituzionale. Come emerge dall'estratto di seguito inserito l'individuazione degli ambiti estesi coincide con la fascia di sedime dei Tratturi già individuati attraverso il Piano Comunale dei Tratturi.

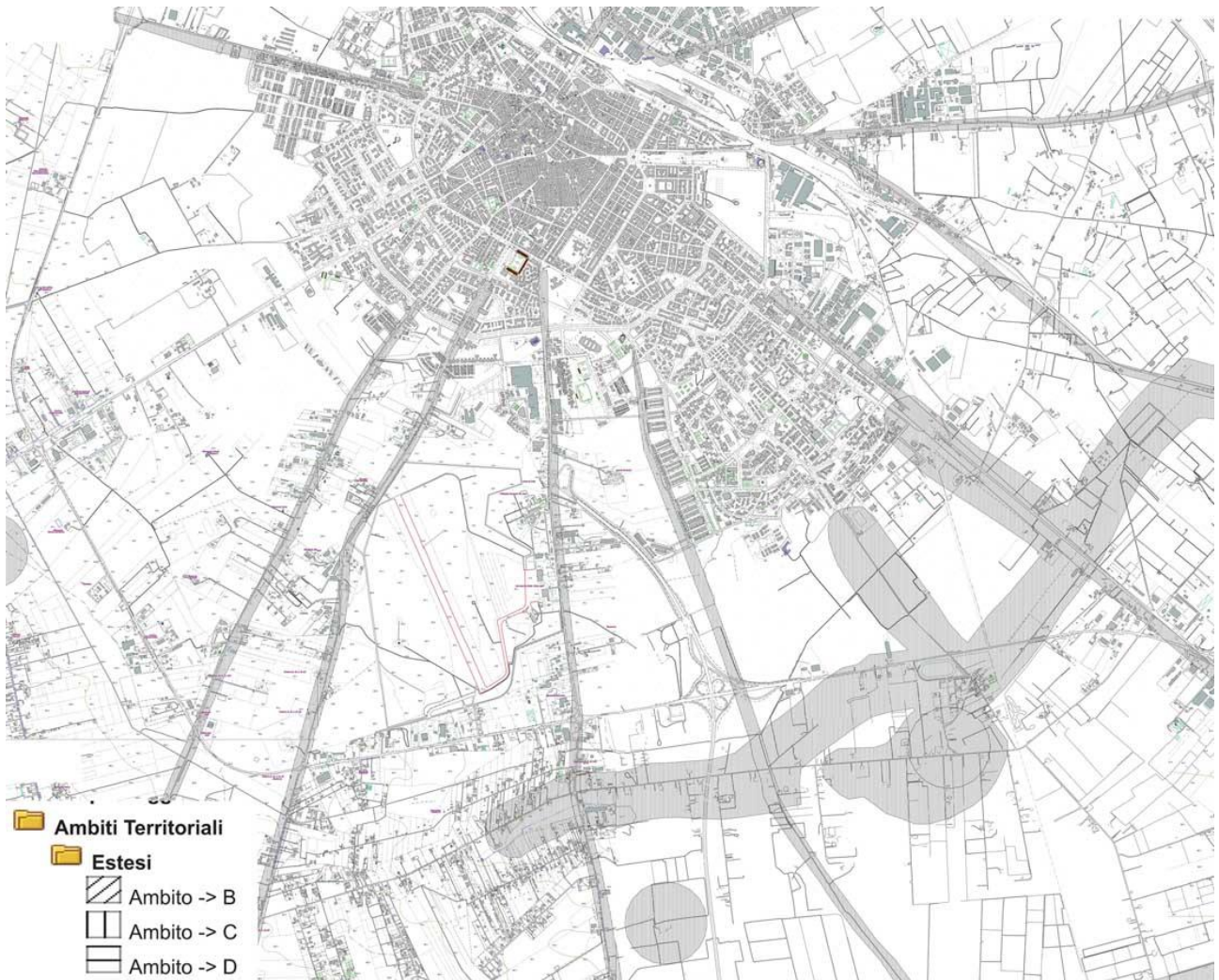


Figura 4-6 Ambiti territoriali estesi presenti in prossimità dell'aeroporto di Foggia estratto dal Sit del comune

5 ANALISI DELLA PROGRAMMAZIONE NEGOZIATA

5.1 I documenti a carattere generale

5.1.1 Il Quadro Strategico Nazionale 2007 – 2013

Il Quadro strategico Nazionale è uno strumento previsto dall'art.27 del regolamento Generale sui Fondi strutturali Europei. La Politica ordinaria è finanziata con le risorse ordinarie dei bilanci, mentre la Politica regionale è finanziata da fonti aggiuntive provenienti dal Bilancio dell'Unione Europea (Fondi strutturali) e dal bilancio nazionale (fondo di cofinanziamento nazionale ai Fondi strutturali e Fondo per le aree sottoutilizzate). Ogni azione programmatica per essere finanziata da questo tipo di fondi deve essere contemplata nel documento quadro strategico nazionale.

Dall'analisi del contesto economico, dello sviluppo regionale e dalle dinamiche di crescita è stato possibile ricavare tabelle che hanno individuato e messo in evidenza, attraverso degli indicatori, i valori di competenza, i valori relativi alla ricerca e all'innovazione, ai servizi e ai mercati finanziari per ogni regione. Da queste elaborazione si è intrapresa l'identificazione degli obiettivi e degli interventi più idonei al rilancio dei settori particolarmente deficitari . La Riforma della Politica di coesione per il periodo 2007-2013, in seguito all'approvazione dei nuovi Regolamenti comunitari, introduce sostanziali innovazioni rispetto al passato. In particolare, la strategia di sviluppo e le risorse ad essa dedicate sono articolate su tre nuovi obiettivi prioritari:

- *l'obiettivo 1* "Convergenza", finalizzato a superare le disparità tra regioni in ritardo di sviluppo (cui appartengono Piemonte; Liguria, Valle D'Aosta, Lombardia. Trentino, Friuli Venezia Giulia; Veneto, Emilia Romagna, Toscana, Marche, Umbria , Lazio, Abruzzo e Molise)
- *l'obiettivo 2* "Competitività e occupazione", volto a rafforzare la competitività e l'attrattività dei territori e a promuovere l'occupazione (Puglia, Campania, Calabria e Sicilia).
- *l'obiettivo 3* "Cooperazione territoriale", finalizzato a rafforzare la cooperazione transnazionale, transfrontaliera e interregionale
- La Basilicata si pone in regime di «"Phasing Out", ossia è ammessa al beneficio di un aiuto transitorio che si propone di promuovere la convergenza in termini di crescita economica e di sostenere la transizione verso l'obiettivo "Competitività regionale ed occupazione"».
- Il ciclo di programmazione pone la Sardegna in una fase di transizione denominata "phasing in", ossia di ingresso nell'obiettivo "Competitività regionale e occupazione" e di uscita dall'obiettivo 1.

Obiettivi «Convergenza» e «Competitività» 2007-13

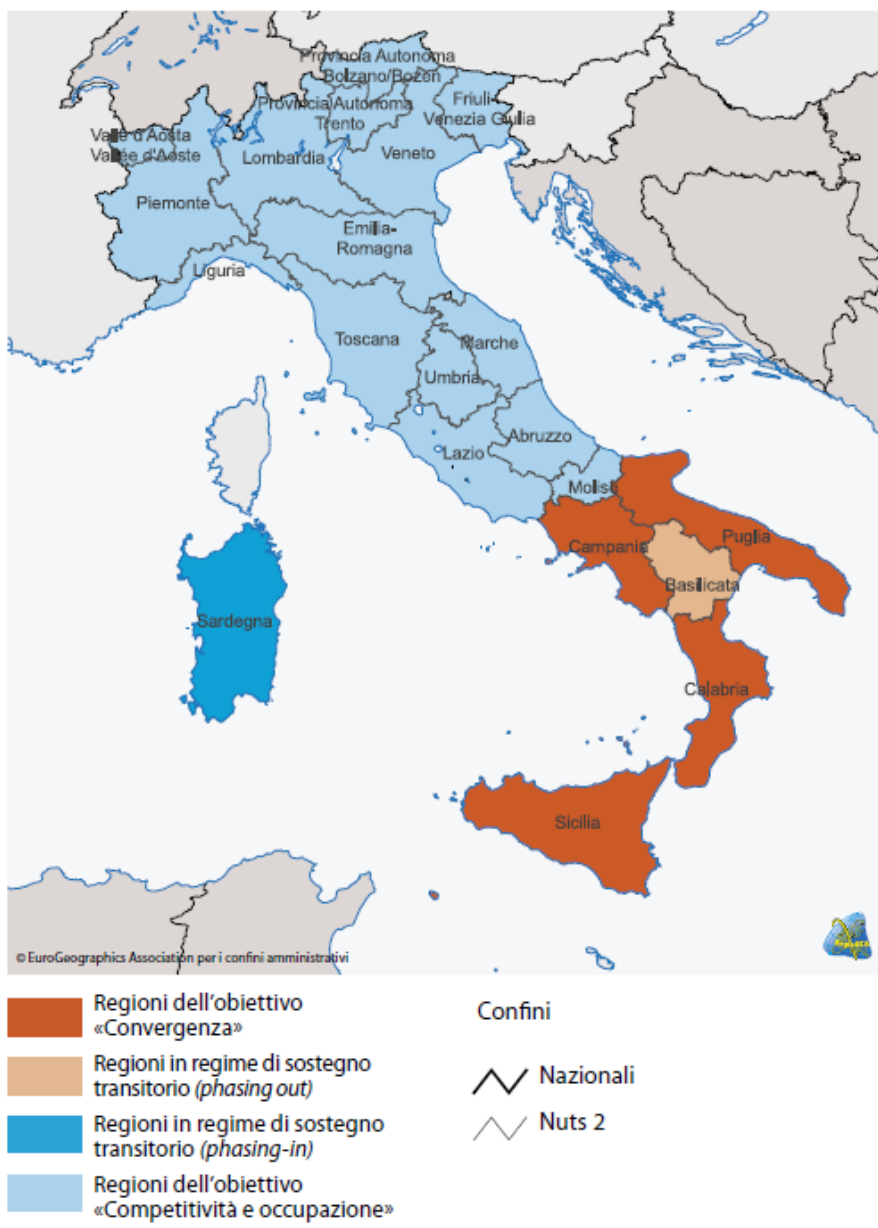


Figura 5-1:Attribuzione regionale degli obiettivi. Dal documento del QSN 2007-2013

L'analisi effettuata sul contesto generale, sulle tendenze economiche e sociali ha permesso di mirare verso la concretizzazione di quattro macro obiettivi.

- Sviluppare i circuiti della conoscenza
- Accrescere la qualità della vita, la sicurezza e l'inclusione sociale dei territori
- Potenziare le filiere produttive e la concorrenza
- Rendere le amministrazioni e le economie moderne ed efficaci.

Lo stanziamento delle risorse legate all'Obiettivo europeo della Convergenza sono ritenute fondamentali per le regioni del Meridione. Le priorità cui il quadro dà spazio sono:

- Il miglioramento e la valorizzazione delle risorse umane
- Promuovere valorizzare e diffondere la ricerca e l'innovazione della competitività
- Energia e ambiente: uso sostenibile ed efficiente delle risorse per lo sviluppo
- Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale
- Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività lo sviluppo
- Reti e collegamenti per la mobilità
- Competitività dei sistemi produttivi e di occupazione

Il Regolamento Generale dei Fondi attribuisce il ruolo di attuazione del QSN a Programmi Operativi.

Per le Regioni dell'obiettivo "Convergenza" e per l'area del Mezzogiorno si fa riferimento a cinque P.O. Regionali con contributo comunitario FESR, attraverso tre P.O. Nazionali con contributo Nazionale F:S:E (fondo sociale europeo) e due programmi operativi interregionali.

Oltre ai fondi strutturali provenienti dall'Europa, il Quadro stabilisce un capitale aggiuntivo proveniente dalle casse nazionali, denominato FAS (Fondo per le aree sottoutilizzate), destinato per una quota pari all'85% alle zone del Mezzogiorno e per il 15% alle aree del centro-nord. Quando nel 2003 è stato istituito il FAS, sono state previste norme di monitoraggio o negli Accordi di Programma Quadro, o tramite l'azione del Cipe. Al Comitato interministeriale per la programmazione economica in particolar modo, spetta il compito di specificare le modalità di previsione, il monitoraggio e la verifica di spesa per «l'attuazione della politica regionale unitaria».

A seguito dell'individuazione della politica da perseguire, le azioni del Quadro convergono in un Programma Operativo Nazionale "Reti e Mobilità" in cui si formulano gli obiettivi fondamentali:

- Accelerare la realizzazione di un sistema di trasporto efficiente, integrato, flessibile, sicuro e sostenibile per assicurare servizi logistici e di trasporto, funzionali allo sviluppo.
- Contribuire alla realizzazione di un sistema logistico nazionale, supportando la costruzione di una rete nazionale di terminali di trasporto e di logistica, integrata, sicura, interconnessa ed omogenea. Oltre al completamento del corridoio Berlino-Palermo e l'attuazione del corridoio autostrade del mare, per il perseguimento di questo obiettivo si individua «la creazione di una rete Aeroportuale del Mezzogiorno competitiva, meglio collegata con gli Hub internazionali a ampliati i relativi servizi per lo sviluppo del mercato delle merci.»
- Promuovere la mobilità urbana sostenibile e la logistica urbana
- Favorire la connessione delle aree produttive e dei sistemi urbani delle reti principali, le sinergie tra i territori e i nodi logistici e l'accessibilità delle aree periferiche: migliorare i servizi di trasporto a livello regionale e promuovere modalità sostenibili.
- Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani

- Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse
- Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci

Il Ministero delle infrastrutture ha la titolarità sul Programma Operativo Nazionale "reti e mobilità" avvalendosi della compartecipazione delle Regioni sia per la fase programmatica che per quella attuativa.

5.1.2 PAR Programma attuativo regionale per i Fas 2007 – 2013

Il Programma Attuativo Regionale per i fondi per le aree sottoutilizzate (PAR FAS) è uno strumento di sostegno alle politiche già promosse dai fondi strutturali europei. Esso stabilisce obiettivi ed azioni completamente coerenti alle guide dettate sia dal Quadro strategico nazionale, che dal Documento strategico Regionale.

Principalmente il Par persegue tre obiettivi:

- Rafforzare i fattori di attrattività del territorio, migliorando l'accessibilità, garantendo la qualità dei servizi e valorizzando le peculiarità territoriali.
- Promuovere la conoscenza e l'innovazione col fine di incentivare l'economia
- Migliorare le condizioni di occupabilità, di coesione ed inclusione sociale.

Questi tre macro obiettivi si dividono in sottocategorie (ASSI) in cui ad obiettivi più specifici vengono associate linee di intervento più efficaci. La suddivisione è schematizzata quindi in:

- ASSE I: Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività
- ASSE II: Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali ed energetiche per lo sviluppo.
- ASSE III: Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale.
- ASSE IV: Valorizzazione per le risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo
- ASSE V: Reti e collegamenti per la mobilità.
- ASSE VI: Competitività dei sistemi produttivi e occupazione.
- ASSE VII: Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani.
- ASSE VIII: Sistema dell'educazione e dell'istruzione.
- ASSE IX: Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci.

L'Obiettivo proposto nell'asse V è coerente al QSN e, unitamente alle previsioni di sviluppo incentivate dai Programmi Operativi per i fondi strutturali Fesr, mirano a confermare una solida programmazione basata sul principio di sussidiarietà.

Più specificatamente la Programmazione attuativa regionale ha come obiettivi per le reti e la mobilità:

- Migliorare la rete stradale dell'accessibilità regionale (principale e secondaria)
- Migliorare i servizi di trasporto pubblico a livello regionale avvalendosi della diversificazione dell'offerta.
- Potenziare il trasporto marittimo ed aeroportuale.

A questi tre obiettivi, la programmazione associa linee di azione specifiche contestualizzate alle altre azioni programmatiche e rivolte ad individuare interventi specifici.

- Consolidamento rafforzamento dei nodi portuali
- Adeguamento e potenziamento delle ferrovie.
- Miglioramento della viabilità stradale regionale.
- Interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali.

La linea di sviluppo di cui sono stati sopra elencati gli interventi è ritenuta un'azione cardine in quanto attraverso la sua realizzazione saranno adeguati i collegamenti regionali con le principali direttrici esterne costituite principalmente da porti ed aeroporti. Attraverso di essa inoltre sarà implementata l'intermodalità perseguendo così gli obiettivi nazionali e comunitari della riduzione di CO2.

I principali interventi previsti nel potenziamento infrastrutturale degli aeroporti interessa:

- Il completamento del potenziamento delle viabilità d'accesso agli aeroporti di Grottaglie, Foggia e Bari.
- Il completamento del potenziamento dell'aeroporto di Foggia
- La riconversione delle aree militari ed il miglioramento delle aeropax degli aeroporti di Bari e Brindisi.
- Il collegamento dell'aeroporto di Brindisi alla rete ferroviaria e alla zona portuale.
- Il completamento della rete di elisoccorso a servizio delle aree ad accessibilità svantaggiata.

All'interno del quadro riassuntivo dell'Asse V è riportato un corrispettivo delle dotazioni finanziarie attese. In particolar modo per la sezione del potenziamento delle infrastrutture aeroportuali sono attesi circa 90 milioni di euro.

Nel complesso dell'azione, i beneficiari dell'intervento indicati sono: Regione Puglia, gli enti locali, le società ferroviarie locali, la società Aeroporti di Puglia, la Società Interporto di Puglia e l'Anas.

5.1.3 Piano Nazionale per il Sud

Il Piano Nazionale per il Sud si avvale dei principi, degli indirizzi, dei criteri di aggiudicazione stabiliti dalla delibera CIPE 30 luglio 2010 in cui si effettua una ricognizione dei FAS e nella successiva delibera CIPE concernente "indirizzi e criteri per la riprogrammazione".³

³ La delibera Cipe n°79 del 30 luglio 2010 stabilisce che derivanti le risorse FAS assegnate con delibere CIPE antecedenti alla delibera 166/2007 risultino *a)* non programmate e non impegnate attraverso obbligazioni giuridicamente vincolanti *b)* derivanti da economie ed accantonamenti prodottisi, sono oggetto di

Gli obiettivi su cui il Piano si fonda sono:

- La creazione e il conseguimento di un sistema dei servizi essenziali rientrante per qualità negli standard nazionali ed europei.
- La creazione di grandi infrastrutture di trasporto che possano incentivare lo sviluppo dei mercati interni.
- Garantire l'accesso alla Banda ultralarga ad almeno il 50% dei residenti del Mezzogiorno.
- Promuovere l'innovazione nelle imprese finanziandole in base ai progressi ottenuti e affermare almeno tre grandi centri di ricerca.
- Reperire i fondi per l'agevolazione alle imprese dal credito d'imposta e promuovere il ricorso alla fiscalità di vantaggio introdotta con un'anticipazione del federalismo fiscale.
- Assicurare la messa in sicurezza e la valorizzazione delle Risorse Naturali e Culturali attraverso un rafforzamento dei centri preposti a questo compito.

Il documento definisce le strategie operative e dove possibile individua il tipo di intervento secondo cui procedere per il raggiungimento del risultato.

Gli Obiettivi sono perseguiti secondo otto grandi priorità:

- Tre priorità strategiche di sviluppo su cui misurare negli anni i progressi strutturali di miglioramento e le condizioni di sviluppo.
- Cinque priorità strategiche di carattere orizzontale da attuare in maniera più immediata affinché il Mezzogiorno possa da subito avvalersi delle sue potenzialità di sviluppo.

Le tre priorità strategiche per lo sviluppo del Sud sono:

- *Infrastrutture, ambiente e beni pubblici*: Il Piano Nazionale per il Sud ha intenzione di realizzare grandi progetti **infrastrutturali** a rete, materiali ed immateriali, con il collegamento ferroviario da una parte e con la predisposizione della banda ultra larga dall'altra. Il piano intende promuovere progetti che possano rendere maggiormente attrattivo il Mezzogiorno per il turismo nazionale ed internazionale. Per quanto concerne **l'Ambiente** il piano prevede di monitorare e di incentivare una gestione integrata del ciclo dei rifiuti in cui le varie amministrazioni locali dialoghino tra di esse per l'efficientamento del sistema. Tra le priorità è presente l'avvio del piano straordinario per la riduzione del dissesto idrogeologico in tutto il Mezzogiorno conciliando tutte le varie risorse finanziarie (Fas nazionale, risorse ministero ambiente, Fas regionale che convergono nel raggiungimento di questo obiettivo). **La valorizzazione del patrimonio culturale** (Archeologico e museale) deve essere realizzata individuando progetti che abbiano la potenzialità di divenire attrattori turistici. Per quanto concerne i **Servizi pubblici locali** il piano prevede una ricognizione dei piani di azione e delle modalità di attuazione dei piani

a controllo locale cercando di incentivare un efficientamento maggiore delle risorse rese disponibili già dalla programmazione del QSN.

- *Competenze ed istruzione:* Il Piano promuove l'azione già intrapresa da progetti finanziati FSE per contrastare l'abbandono scolastico che nel Mezzogiorno assume cifre ancor più rilevanti rispetto al resto d'Italia. Inoltre obiettivo principale è l'innalzamento dei livelli di competenza all'interno delle scuole, dell'ammodernamento dei plessi scolastici e la completa organizzazione delle infrastrutture con laboratori informatici.
- *Innovazione, ricerca, competitività:* L'obiettivo del piano è quello di accrescere l'efficienza delle risorse già individuate con i fondi strutturali per l'obiettivo convergenza. In generale il piano indirizza verso l'investimento su pochi ma grandi interventi che possano essere dotati di grande qualità scientifica di livello internazionale che possa generare figure professionali di elevato profilo. Questa strategia sarà inoltre di supporto agli interventi già effettuati grazie ai PON ricerca e competitività. La linea di intervento mira infatti all'impiego del Pon ricerca e competitività in progetti di livello europeo.

Le cinque priorità strategiche per il miglioramento dell'ambiente socio-economico e delle condizioni in cui operano cittadini e imprese sono:

- *Sicurezza e legalità:* finanziamento per la costruzione di nuovi edifici per le forze dell'ordine, ammodernamento tecnologico, potenziamento dei sistemi informatici delle Prefetture e degli uffici territoriali del Governo delle regioni del Mezzogiorno. Realizzazione di azioni per la rimozione degli ostacoli all'attuazione degli interventi e l'accelerazione della spesa delle politiche e di integrazione attraverso la conferenza Permanente che dà ausilio alla Prefettura.
- *Certezza dei diritti delle regole:* l'obiettivo prevede l'attuazione di un piano straordinario per lo smaltimento dei processi pendenti con l'incentivo delle procedure conciliatorie.
- *Pubblica amministrazione più trasparente ed efficiente.*
- *Sistema finanziario per il territorio: la banca del Mezzogiorno.*
- *Sostegno mirato e veloce per le imprese, il lavoro e l'agricoltura:* si mira alla riorganizzazione della distribuzione dei fondi seguendo le indicazioni che un decreto legislativo indicherà di anno in anno, privilegiando le piccole e medie imprese.

L'attuazione del Piano nazionale per il sud si avvale del complesso dei programmi e delle risorse delle politiche regionali di coesione, delle risorse nazionali e comunitarie avvalendosi dei principi stabiliti dal Cipe che ne permette una riprogrammazione anche finanziaria. Ai fini dell'attuazione sono previste risorse ordinarie in conto capitale. Specificatamente l'attuazione del Piano sarà il risultato principalmente di una riprogrammazione in cui la regia sarà diretta dal ministro per i rapporti con le Regioni e la coesione territoriale in concerto con il ministero dello sviluppo economico e con i ministeri di volta in volta interessati. La nuova programmazione è quindi passata in rassegna al Cipe che avrà il compito di deliberare analizzando i contenuti proposti, l'attendibilità dei risultati

attesi, la coerenza delle responsabilità e dei tempi presupposti, la coerenza con la revisione dei FAS e procedendo con l'individuazione di interventi distinti tra finanziamenti nazionali e finanziamenti comunitari.

Il Piano nazionale per il sud prevede un aggiornamento annuale sulla valutazione dell'avanzamento dell'attuazione.

Con la delibera del Comitato Interministeriale Programmazione Economica (CIPE) n°1 del 11 Gennaio 2011 vengono definiti gli "Obiettivi, criteri e modalità di programmazione delle risorse per le aree sottoutilizzate e selezione ed attuazione degli investimenti per i periodi 2000-2006 e 2007-2013".

La delibera muove in funzione della delibera 79 del 2010 per accelerare gli interventi finanziati, non ancora realizzati e con rischio di revoca del finanziamento. La delibera è uno strumento sul rafforzamento delle regole, sulla responsabilizzazione, sulla concentrazione delle risorse prevendo uno strumento di attuazione forzata di tipo contrattuale per quelli prioritarie o di maggior complessità attuativa. Nella delibera si ribadisce la coerenza tra l'investimento della risorsa e la priorità che l'intervento assume nel proprio quadro di riferimento e nel perseguimento dell'obiettivo cui appartiene. In particolar modo la modalità di scelta degli interventi si fonderà sulla strategicità che l'opera assume. Per il Sud la delibera specifica che gli interventi avranno priorità in base alle indicazioni contenute nel Piano per il sud. Come già indicato nel Piano per il Sud, l'individuazione degli interventi strategici sia di competenza dell'amministrazione centrale che di quelle regionali, sarà frutto di una concertazione tra stato e regioni che dovranno essere, a valle, approvati dal CIPE.

Nella delibera sono dettate le modalità di monitoraggio cui sono sottoposti i Programmi Operativi e i tempi intercorrenti tra la delibera Cipe favorevole e la conferma della procedura attuativa del progetto.

5.1.4 Intesa generale Quadro Regione Puglia

Con la delibera n°540 del 24 marzo 2011 la Giunta regionale della Puglia ha deliberato la rimodulazione dell'Intesa generale fra Regione Puglia e Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti.

Il "progetto Regione Puglia" è il risultato ottenuto da una nuova attività di screening e dalla rimodulazione della "componente storica", cioè un prodotto emerso dalla riorganizzazione degli interventi inseriti nei precedenti documenti di programmazione e degli interventi supportati dalla legge Obiettivo 443/2001, e la programmazioni di nuovi. In coerenza con il quadro strategico comunitario e nazionale, il Progetto spinge verso uno scenario in cui sono protagonisti progetti di rango nazionale:

- Interventi connessi alla linea ferroviaria AV/AC Napoli-Bari-Taranto-Lecce
- Interventi annessi alla creazione della Piattaforma Logistica Regionale

Il Progetto Regione tuttavia interviene direttamente sugli assi e sui nodi intermodali pugliesi che hanno una valenza strategica di livello sovraregionale o regionale, ma sono complementari alla piena espressione delle infrastrutture di rilevanza nazionale. Già nella predisposizione degli ASSI V (Reti e Mobilità 2007-2023) dei Programmi Operativi Nazionali e per lo sviluppo Regionale, la Puglia si era mossa in questa direzione costituendo le basi per l'attuazione di strategie che nel tempo hanno sviluppato maggiore puntualità nell'individuazione degli interventi.

Il Progetto Regione sostiene sette linee d'intervento dettagliate:

- *Sistema A/C A/V Napoli –Bari-Taranto/Brindisi/Lecce.* L'obiettivo è di intervenire anche sulle linee ferroviarie di alta capacità per cui non sono previsti interventi nel progetto generale dell'alta velocità.
- *Sistema A/C Napoli-Bari-Taranto/Brindisi/Lecce: potenziamento dell'accessibilità ferroviaria e dell'interscambio dei nodi:* l'obiettivo è collegare le linee ferroviarie secondarie esistenti al nuovo corridoio di alta velocità in modo da rendere il territorio maggiormente permeabile.
- *Interconnessione del sistema logistico regionale della rete A/C:* L'investimento è finalizzato a colmare le lacune ancora presenti nella strutturazione degli scambi intermodali in modo da poter rendere questi completamente efficienti e poter garantire un adeguato scambio ferro-gomma.
- *Potenziamento dell'accessibilità e della retroportualità del sistema portuale pugliese:* Obiettivo è migliorare l'accessibilità stradale ai porti a favore della logistica.
- *Potenziamento aeroportuale:* Affinché possa proseguire l'azione già intrapresa dalla regione, che ha triplicato il numero degli scali in pochi anni, è necessario completare la rete infrastrutturale degli aeroporti, mantenendo per ognuno le caratteristiche vocazionale per cui è stato predisposto.
- *Interventi sulla rete SNIT:* da uno screening della componente storica sono stati selezionati gli interventi che più di altri sono stati ritenuti strategici nella rimodulazione della programmazione sovraregionale di Anas.
- *Interventi sulla viabilità regionale:* Sono state individuate due categorie di interventi di tipo regionale ma strettamente connessi a progetti di rilevanza nazionale. Si tratta dei sistemi urbani di accesso ai poli di rango regionale e gli assi stradali finalizzati al miglioramento dell'accessibilità territoriale e alla connessione con la rete SNIT.

Il documento di rimodulazione, approvato dalla Giunta Regionale, è corredato di un quadro sinottico aggiornato dopo una ricognizione effettuata con i soggetti aggiudicatari. Attraverso questa operazione è stato possibile stabilire lo stato dell'intervento.

Sono state analizzate:

- le opere contenute nell'8° allegato PIS 2010;
- nell'atto aggiuntivo all'Intesa Generale Quadro tra Governo e Regione Puglia per l'integrazione al 7° PIS novembre 2009;

- le opere riportate nel PIS 8° allegato come «Opere chiave dell'intesa generale quadro tra il Governo e la Regione Puglia».

Il documento indica per ciascuna opera lo stato di eventuale realizzazione e, nel caso in cui la procedura di realizzazione fosse inerte, se la realizzazione dell'opera sia coerente ed attuale nel contesto programmatico strategico.

A chiusura dell'ultima tabella sono stati riportati gli interventi "**aggiuntivi all'intesa**" che hanno comportato un'integrazione nel programma. Questi sono gli interventi aeroportuali, tutti classificati come opere strategiche di valenza nazionale, il cui soggetto aggiudicatore sarà Aeroporti di Puglia. Nello specifico gli interventi interessano:

- Per l'aeroporto di Brindisi è prevista la ristrutturazione del secondo livello aerostazione passeggeri, il rifacimento del piazzale sosta aeromobili con la relativa viabilità, la caserma dei vigili del Fuoco.
- Per l'aeroporto di Foggia è previsto il prolungamento della pista con i relativi espropri.
- Per l'aeroporto di Bari è prevista la seconda fase per il prolungamento della pista e la riconversione dell'area militare.

5.1.5 Il Protocollo d'intesa istituzionale tra il Ministro per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e il governo della Regione Puglia

Il Protocollo d'Intesa siglato tra Stato e Regione il 28 luglio 2011 è stato formulato in coerenza con:

- le strategie dettate dal Piano per il Sud
- gli interventi già individuati nell'ambito della Programmazione regionale (PAR FAS 2007/20013)
- i principi costituzionali primo tra tutti quello di sussidiarietà.

L'azione promossa di concerto tra Stato e Regione si muove verso il perseguimento di due obiettivi di sviluppo:

- rafforzare l'attrattività del territorio, migliorando l'accessibilità, garantendo la qualità e preservando l'ambiente
- promuovere l'imprenditoria, l'innovazione, lo sviluppo economico e della conoscenza

e di un obiettivo legato alla realizzazione di migliori condizioni di occupabilità, coesione e inclusione sociale.

Gli obiettivi sopra citati sono stati puntualizzati all'interno degli Assi di programmazione regionale, in cui sono stati individuati gli interventi specifici, le rispettive linee di azione per il loro perseguimento, la modalità di attuazione, nonché la specifica risorsa finanziaria.

ASSE I: "Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività":

- L'obiettivo prevede la creazione di un sistema organico tra università, centri e laboratori pubblici regionali, che tramite il loro efficace raccordo sappiano mettersi in relazione con il mercato. Per il perseguimento dell'obiettivo sono state individuate diverse linee di azione:
 - Potenziare il sistema universitario e della ricerca investendo nel settore della ricerca, e adeguando le dotazioni tecnologiche a disposizione delle università.
 - Sostenere lo sviluppo di contenuti, applicazioni e servizi digitali avanzati

ASSE II: "Uso sostenibile ed efficiente delle risorse ambientali per lo sviluppo":

- L'obiettivo concretizza la priorità del Piano del Sud "Infrastrutture, ambiente, beni pubblici" relativo alla bonifica dei siti inquinati rafforzando gli interventi di tutela e riqualificazione ambientale. Le linee d'intervento agiscono con:
 - Interventi di messa in sicurezza del sistema idrico
 - Interventi di prevenzione e mitigazione dei rischi naturali e di protezione dal rischio idraulico, idrogeologico e sismico e di erosione delle coste.
 - Interventi di bonifica dei siti inquinati.

ASSE III: "Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale":

- L'obiettivo coerente al piano nazionale, vuole qualificare il sistema sanitario e il relativo welfare. Le linee d'intervento individuano:
 - Programmi di intervento per la infrastrutturazione della sanità territoriale nei distretti sanitari
 - Interventi per la infrastrutturazione sociale e sociosanitaria territoriale

ASSE IV: "Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo"

- Come risposta all'obiettivo del Piano per il Sud che prevede la tutela e la valorizzazione delle risorse storico culturali del Mezzogiorno, l'obiettivo specifico del protocollo, mira a migliorare l'attrattività del territorio a fini turistici. Le linee d'azione per il perseguimento individuano:
 - Interventi di infrastrutturazione per il potenziamento del sistema turistico
 - Valorizzazione e promozione del sistema storico - culturale
 - Sviluppo e ammodernamento della filiera degli spettacoli dal vivo, dell'audiovisivo e delle arti contemporanee
 - Conservazione e fruizione della rete ecologica regionale
 - Cooperazione ed apertura internazionale dei territori

ASSE V: "Reti e collegamenti per la mobilità":

- Dai presupposti del Piano per il Sud, e in coerenza con gli interventi già individuati sia dal Quadro strategico nazionale che dal Pon Reti e Mobilità, l'obiettivo tende a colmare il gap della Puglia di accessibilità territoriale e di mobilità sia di persone

che di merci perseguendo la sostenibilità ambientale, economica e sociale attraverso lo sviluppo dei sistemi stradali, aeroportuali, ferroviari e aeroportuali procedendo secondo le seguenti linee di azione:

- Interventi di adeguamento e miglioramento delle ferrovie
- Miglioramento della viabilità stradale
- Interventi di potenziamento delle infrastrutture aeroportuali
- Interventi di rafforzamento dei nodi portuali

Con uno stanziamento di 14.000.000 di euro è previsto il "prolungamento della pista dell'aeroporto di Foggia.

ASSE VI: "Competitività dei sistemi produttivi e occupazione":

- L'obiettivo intende porre la regione a livelli di alta competitività in ambito produttivo con l'innalzamento dell'offerta di risorse di provenienza e lavorazione locale. Le linee di intervento individuano:
 - Interventi per la competitività delle imprese
 - Iniziative per infrastrutture di supporto agli insediamenti produttivi

ASSE VII: "Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani":

- In coerenza con quanto già stabilito con il QSN e con i Po Fesr, l'obiettivo intende ristabilire un riequilibrio economico e sociale muovendo nel sistema urbano attraverso il perseguimento di una rigenerazione della città e dei suoi sistemi. Le linee di intervento prevedono:
 - Interventi per l'edilizia residenziale sociale e per la casa nel contesto della riqualificazione urbana
 - Azioni legate alla stesura del PPTR (Piano territoriale paesistico della regione)
 - Iniziative a sostegno dei giovani
 - Adeguamento e rafforzamento dei sistemi di trasporto e logistica in ambito urbano

ASSE VIII: "Sistema dell'educazione e dell'istruzione":

- Il Piano per il Sud sostiene come priorità strategica le competenze legate all'istruzione. Il Protocollo ribadisce e specifica come obiettivo il miglioramento del sistema educativo con particolare riguardo alla dotazione infrastrutturale scolastica ed universitaria. Le linee di intervento sono così individuate:
 - Interventi di edilizia scolastica ed infrastrutture connesse

ASSE IX: "Governance, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci":

- L'obiettivo mira al potenziamento delle capacità tecnico-amministrative della P.A. affinché possano garantire una migliore gestione della politica regionale. Per il perseguimento dello stesso sono state individuate le seguenti linee di azione:
 - Assistenza tecnica all'attuazione del Protocollo di intesa
 - Attuazione del Piano Unitario di Valutazione.

Il protocollo si completa con il Piano Finanziario in cui ad ogni linea di azione viene associata la relativa dotazione di spesa; a questa fa seguito una tabella in cui, alle puntuali linee d'intervento presenti nell'intesa regionale, è associata l'area d'intervento del Piano Nazionale per il Sud.

5.2 I documenti per il settore trasporti

5.2.1 Puglia Corsara

"Puglia Corsara" è il nome attribuito al programma per lo sviluppo delle infrastrutture strategiche e della piattaforma logistica della Puglia che mira alla costruzione di un sistema aperto al mercato internazionale.

Il programma redatto dall'assessorato alle infrastrutture strategiche e mobilità della Regione Puglia, fissa due obiettivi strategici:

- Mirare alla realizzazione di interventi che abbiano la capacità di saldare le fratture presenti nella rete infrastrutturale.
- Concedere la priorità agli interventi che possano contribuire allo sviluppo economico per trasformarsi in volano per la crescita.

Nel processo di scelta di progetti strategici per il rilancio della Puglia, nel contesto del Piano nazionale per il Sud, la Regione ha effettuato un'autocritica muovendo dai criteri individuati dal Programma nazionale per le infrastrutture strategiche (e delle opere elencate nell'ottavo allegato). In particolare all'interno del PIS sono compresi interventi la cui programmazione prevede copertura finanziaria, completezza progettuale, corretta rispondenza tra le finalità dell'opera proposta e la reale esigenza della domanda di trasporto, nonché la condizione di impossibilità di rinviare l'intervento. L'orientamento promosso nella redazione dell'allegato, ha imposto una revisione dei criteri nella scelta delle opere da promuovere e nella programmazione prioritaria degli interventi. I progetti individuati inoltre possono comportare un'apertura della Regione a livello nazionale e internazionale non trascurando le coerenze con il PRT e inglobando complessivamente i tre ambiti operativi che rientrano nelle competenze del trasporto regionale:

- La programmazione e attuazione delle infrastrutture di rete regionale.
- Le politiche e servizi per la mobilità delle persone
- Politiche e servizi per la logistica ed il trasporto delle merci.

Le dieci opere previste dal programma sono:

- *Il collegamento AC/AV Bari-Napoli*: prioritario sia per il trasporto delle merci che per il trasporto passeggeri oltre ad unire il versante Tirrenico con quello Adriatico, permetterebbe lo scambio intermodale in corrispondenza con il porto di Taranto. L'intervento valorizza gli investimenti fatti sulle linee che rappresentano le bretelle di collegamento alla linea veloce.

- *La direttrice Adriatica*: il completamento del raddoppio e un modello di esercizio condiviso con la linea ferroviaria: la linea nord-sud Adriatica rappresenta la principale dorsale di collegamento merci, grazie anche al collegamento con i porti, e all'adeguamento della linea e delle gallerie poste sul percorso per l'utilizzo di particolari containers. L'intervento si colloca nel completamento dei lavori già intrapresi, nelle coerenze delle strategie precedentemente scelte.
- *Il Sistema logistico regionale*: supporto e orientamento: Sia in fase di completamento delle infrastrutture ferroviarie che a termine dei lavori è necessario un sistema di coordinamento dell'intero sistema logistico.
- *Il Porto di Taranto*: Hub di transshipment: Completare il potenziamento dell'Hub portuale di Taranto offrirebbe alla Puglia la possibilità di divenire uno dei principali protagonisti del Mediterraneo. Il Porto possiede le potenzialità strategiche per divenire un'area di cerniera su cui impennare gli scambi intermodali.
- *La piattaforma logistica e il Distripark di Taranto e il loro collegamento con l'aeroporto di Grottaglie*: l'intervento ha in sé le potenzialità di investimento di capitali privati e rappresenta la possibilità di non far solo transitare le merci ma di prevederne una trasformazione.
- Il nodo ferroviario di Bari: La riorganizzazione ferroviaria del nodo di Bari è fondamentale sia per l'efficientamento del trasporto di merci e delle persone che per gli scambi intermodali.
- *Il sistema aeroportuale regionale*: Gli interventi sono considerati strategici nell'azione di potenziare il turismo e di rilanciare l'economia pugliese. I temi prioritari da affrontare riguardano i completamenti infrastrutturali già in programma, il potenziamento dell'aeroporto di Foggia. A questi interventi seguono quelli che rendano il territorio pugliese maggiormente permeabile.
- Il Terminal crocieristico di Brindisi e il suo collegamento intermodale: la realizzazione del nuovo Terminal crociere e il collegamento con l'aeroporto di Brindisi potrebbe trasformare la città in una tappa fondamentale da cui partire per effettuare gite di un giorno nel Salento.
- *L'info mobilità*: La regione deve essere di supporto nella scelta di sistemi di info mobilità che garantirebbero efficacia all'intero settore dei trasporti. Il sistema deve essere in grado di mettere in comunicazione flussi di informazioni eterogenee.
- *L'integrazione strutturale del sistema TPRL*: L'intervento prevede una riorganizzazione del sistema del trasporto locale in cui sia possibile effettuare efficientemente scambi tra mezzi su ferro e mezzi su gomma, fornendo la possibilità di accedere ad un sistema tariffario in base al tipo di utente da servire.

Nel programma sono contenute le linee guida per una Piattaforma della logistica regionale con i principali obiettivi da perseguire:

- Crescita dell'occupazione
- Incremento valore aggiunto per addetto
- La sostenibilità ambientale

Il definitivo impianto infrastrutturale prevede:

- «un assetto integrato della portualità improntato alla complementarità funzionale tra i porti di Taranto, Bari e Brindisi».
- Un efficiente sistema di gestione dell'interportualità
- La predisposizione di impianti preposti all'intermodalità mare-ferro e ferro-gomma
- Una rete ferroviaria e stradale che permetta rapidi spostamenti delle merci e rintracciabilità delle stesse.
- Dotarsi di sistemi di ultima generazione nella gestione del trasporto delle merci.

Lo sviluppo di una piattaforma logistica come quella programmata prevede un processo costituita da un susseguirsi di azioni concatenate nel tempo e che abbiano il sostegno sia degli attori direttamente coinvolti che delle parti interessate trasversalmente.

6 VINCOLI E DISCIPLINA DI TUTELA

6.1 *Il patrimonio culturale*

6.1.1 I beni culturali

I beni culturali allo stato della legislazione nazionale sono disciplinati dall'art.10 del D.lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i., Codice dei beni Culturali e del Paesaggio, (già L. 1089/39).

L'analisi delle presenze storiche ed archeologiche è stata sviluppata analizzando le informazioni contenute negli strumenti di tutela ambientale, in particolar modo nel PUTT/paesaggio della Regione Puglia, nel Ptcp della provincia di Foggia, coadiuvando l'indagine con gli strumenti informativi territoriali messi a disposizione dalla Regione e dal MIBAC. Dall'indagine condotta è stato verificato che, all'interno del nostro ambito di studio, non vi sono presenze riconducibili alle definizioni riportate nell'art.10 del Codice 42/2004.

6.1.2 I beni paesaggistici

I beni paesaggistici allo stato della legislazione nazionale sono disciplinati dal D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i., Codice dei beni Culturali e del Paesaggio, il quale all'art.2, innovando rispetto alle precedenti normative, ha ricompreso il paesaggio nel "Patrimonio culturale" nazionale.

La disamina dei beni paesaggistici presenti all'interno dell'ambito di studio indagato, ha condotto alla individuazione, secondo l'articolazione prevista dal D.lgs. 42/2004, Codice dei beni culturali e del paesaggio, in particolare:

- Delle Aree dichiarate di "notevole interesse pubblico", D.lgs. 42/2004 parte III, art. 136, e già vincolate dalla L. 1497/39,
- Dei Beni tutelati *ope legis*, art. 142 D.lgs. 42/2004, già L. 431/85 (Legge Galasso).

L'art. 136 individua gli immobili e le aree di notevole interesse pubblico da assoggettare a vincolo paesaggistico con apposito provvedimento amministrativo (lett. a) e b) "cose immobili", "ville e giardini", "parchi", ecc., c.d. "bellezze individue", nonché lett. c) e d) "complessi di cose immobili", "bellezze panoramiche", ecc., c.d. "bellezze d'insieme".

- L'analisi dei Beni paesaggistici identificati secondo le indicazioni fornite all'articolo 136 D.lgs. 42/2004, sono riportati nella **Tav. QPRM04 Carta dei vincoli e dei beni soggetti alla disciplina di tutela ambientale** L'analisi è stata sviluppata analizzando le informazioni fornite dal sito informativo territoriale (SIT) del Ministero dell'Ambiente (Atlante Italiano) e dal SIT del ministero per i Beni e per le attività Culturali, nonché seguendo le tracce delle indicazioni contenute sia nel PUTT/p agli articoli 5.06 e 5.07 che all'art.2 comma 4 della L.R. Puglia n°29 23/12/2003 (tematica già argomentata nel Piano comunale dei Tratturi). Secondo le

indicazioni appena riportate i tracciati armentizi ai sensi dell'art.136 lettera a) «*Sono soggetti alle disposizioni di questo Titolo per il loro notevole interesse pubblico*» in quanto appartenenti a «*le cose immobili che hanno cospicui caratteri di bellezza naturale, singolarità geologica o memoria storica, ivi compresi gli alberi monumentali*».

Il PUTT/P include tra i Beni paesaggistici (ex lege 1497/39) art. 136 let.c DLgs 42/2004 il Parco Naturale Bosco dell'Incoronata.

L'art. 142 individua le aree tutelate per legge ed aventi interesse paesaggistico di per sé, quali:

- i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare;
- i territori contermini ai laghi compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i territori elevati sui laghi;
- i fiumi, i torrenti, i corsi d'acqua iscritti negli elenchi previsti dal testo unico delle disposizioni di legge sulle acque ed impianti elettrici, approvato con regio decreto 11 dicembre 1933, n. 1775, e le relative sponde o piedi degli argini per una fascia di 150 metri ciascuna;
- le montagne per la parte eccedente 1.600 metri sul livello del mare per la catena alpina e 1.200 metri sul livello del mare per la catena appenninica e per le isole;
- i ghiacciai e i circhi glaciali;
- i parchi e le riserve nazionali o regionali, nonché i territori di protezione esterna dei parchi;
- i territori coperti da foreste e da boschi, ancorché percorsi o danneggiati dal fuoco, e quelli sottoposti a vincolo di rimboschimento, come definiti dall'articolo 2, commi 2 e 6, del decreto legislativo 18 maggio 2001, n. 227;
- le aree assegnate alle università agrarie e le zone gravate da usi civici;
- le zone umide incluse nell'elenco previsto dal Decreto del Presidente della Repubblica 13 marzo 1976, n. 448;
- i vulcani;
- le zone di interesse archeologico.

L'azione di analisi condotta per l'individuazione di Beni paesaggistici art.142, localizzati all'interno dell'ambito di studio è stata condotta con l'ausilio del Sistema informativo Territoriale SITAP del MIBAC e attraverso la consultazione del PUTT/p della regione Puglia. Le fasce di rispetto tangenti al sedime aeroportuale e non interferenti con lo specifico intervento qui indagato, sono indicate solo nel SITAP, mentre nel SIT regione Puglia che ha informatizzato le informazioni contenute all'interno del PUTT/p non sono graficizzate, né presenti nei corrispettivi shape file pubblicati.

6.2 Le aree di pregio ambientale

L'azione ricognitiva condotta sull'ambito di studio ha permesso di escludere che all'interno di esso vi sia la presenza di aree di pregio ambientale direttamente implicate nell'intervento in esame. Per completezza di indagine l'azione è stata ampliata alle zone limitrofe.

6.2.1 Le aree naturali protette

La regione Puglia conta due parchi nazionali, il Parco dell'Alta Murgia e il Parco del Gargano, e undici Parchi Naturali regionali. Tra tutti il solo Parco naturale regionale "Bosco dell'Incoronata" contraddistinto dal codice EUAP 1168, benché assolutamente all'esterno dell'ambito di studio, è posizionato ad una distanza tale che si è ritenuto opportuno rappresentare nella tavola preposta in scala 1:25.000.

Il Parco Naturale Regionale del Bosco Incoronata è situato a circa 12 chilometri dalla città di Foggia, nel cuore del Tavoliere delle Puglie. L'area protetta, di circa 1000 ettari, custodisce un piccolo lembo di vegetazione naturale all'interno di un territorio profondamente coltivato. E' un territorio diversificato rappresentativo degli ambienti che in passato ricoprivano buona parte del Tavoliere.

6.2.2 Le aree della Rete Natura 2000

Le Zone di Protezione Speciale (ZPS) e i Siti di Importanza Comunitaria (SIC) costituiscono i principali strumenti di attuazione della politica comunitaria in materia di conservazione degli habitat e della biodiversità, che si basa sulla designazione di una rete coerente di Zone Speciali di Conservazione (ZSC) nella quale confluiscono, al termine del loro iter istitutivo le aree individuate ai sensi della Direttiva 79/409/CEE "Uccelli selvatici" (ZPS) e quelle individuate secondo la Direttiva 92/43/CEE "Habitat" (SIC).

La direttiva 79/409/CEE, recepita dalla normativa nazionale con la Legge n. 157/1992 e regionale con la Legge Regionale n. 23/98, si prefigge la protezione e la gestione di tutte le specie di uccelli che vivono allo stato selvatico nei paesi membri e dei relativi habitat.

La Direttiva 92/43/CEE, recepita dalla normativa Nazionale nel D.P.R. 357/97 e con la Legge n. 23/1998, rappresenta il primo atto legislativo a livello comunitario per la tutela della biodiversità, sia di specie che di habitat. Tale direttiva relativamente alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche ha i seguenti scopi principali (articoli 2 e 3):

- contribuire a salvaguardare la biodiversità mediante la conservazione degli habitat naturali, nonché della flora e della fauna selvatiche;
- adottare misure intese ad assicurare il mantenimento o il ripristino, in uno stato di conservazione soddisfacente, degli habitat naturali e delle specie di fauna e di flora di interesse comunitario;
- tenere conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali;

- costituire una rete ecologica europea coerente di zone speciali di conservazione (ZSC), denominata "Natura 2000".

In ottemperanza alle Direttive sopra citate gli Stati membri dell'Unione Europea sono tenuti non solo alla designazione delle aree costituenti la Rete Natura 2000, ma anche a garantire la loro gestione coerente con le finalità di conservazione delle Direttive stesse.

Pertanto l'istituzione del Sito di Importanza Comunitaria e la designazione di una Zona di Protezione Speciale presuppongono l'attivazione di una gestione delle aree interessate volta alla conservazione delle risorse naturali di interesse comunitario presenti nel Sito.

Le aree che compongono la rete Natura 2000 non sono riserve rigidamente protette dove le attività umane sono escluse; la Direttiva Habitat intende garantire la protezione della natura tenendo anche "conto delle esigenze economiche, sociali e culturali, nonché delle particolarità regionali e locali" (Art. 2) .

La Direttiva riconosce il valore di tutte quelle aree nelle quali la secolare presenza dell'uomo e delle sue attività tradizionali ha permesso il mantenimento di un equilibrio tra attività antropiche e natura. Alle aree agricole, per esempio, sono legate numerose specie animali e vegetali ormai rare e minacciate per la cui sopravvivenza è necessaria la prosecuzione e la valorizzazione delle attività tradizionali, come il pascolo o l'agricoltura non intensiva. Nello stesso titolo della Direttiva è specificato l'obiettivo di conservare non solo gli habitat naturali ma anche quelli seminaturali (come le aree ad agricoltura tradizionale, i boschi utilizzati, i pascoli, ecc.).

Un altro elemento innovativo è il riconoscimento dell'importanza di alcuni elementi del paesaggio che svolgono un ruolo di connessione per la flora e la fauna selvatiche (art. 10). Gli Stati membri sono invitati a mantenere o all'occorrenza sviluppare tali elementi per migliorare la coerenza ecologica della rete Natura 2000.

Relativamente ai siti di Roma Natura 2000, come riscontrabile dalla Tavola QPRM04, all'interno dell'ambito di studio non sono presenti né Siti di interesse comunitario, né zone a protezione speciale. L'approfondimento territoriale effettuato a scala più vasta ha comunque evidenziato che a sud dell'ambito, in corrispondenza del Fiume Cervaro, è localizzato il SIC IT 9110032: Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata coincidente per buona parte con il Parco Naturale Regionale omonimo EUAP 1168.

7 RAPPORTI OPERA – PIANIFICAZIONE

7.1 I rapporti delle coerenze

In base al DPCM 1988, il quadro di riferimento programmatico deve comprendere la descrizione dei rapporti di coerenza del progetto con gli obiettivi perseguiti dagli strumenti pianificatori, evidenziando, con riguardo all'area interessata, le eventuali modificazioni intervenute per le ipotesi di sviluppo assunte a base delle pianificazioni e l'indicazione degli interventi connessi, complementari o a servizio rispetto a quello proposto.

7.1.1 La pianificazione generale

La disamina effettuata, ha evidenziato come il prolungamento della pista aeroportuale sia un'azione coerente ad una linea strategica ampiamente sostenuta dagli strumenti di pianificazione territoriale. In particolar modo il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Foggia ha dedicato un'intera sezione all'evoluzione del sistema della mobilità, individuando i progetti che in quel momento erano confluiti almeno nella presentazione di uno studio di fattibilità. Nella trattazione della mobilità aerea, il PTCP sostiene la necessità di dotare l'aeroporto Gino Lisa di una pista più lunga affinché fosse consentito l'atterraggio ed il decollo di una flotta aerea più potente. L'intervento inoltre, consentirebbe all'aeroporto di divenire il punto di riferimento per il trasporto elicotteristico con le Tremiti e la base per gli elicotteri del servizio civile, come l'eliambulanza.

7.1.2 La pianificazione separata

L'intervento in esame converge nelle linee d'azione individuate del Piano generale Trasporti seppur di carattere generale. Il Piano in questione infatti, propone di incentivare lo sviluppo territoriale del Meridione attraverso le strategie della mobilità, con infrastrutture a rete che sappiano dare un ruolo nel contesto europeo. Il Piano prevede la connessione tra infrastrutture e la dotazione di servizi intermodali.

La puntualizzazione gerarchica degli obiettivi si esplicita con il piano regionale dei trasporti Attuativo 2009-2013 in cui viene individuato come obiettivo la creazione di una rete sovraregionale di infrastrutture e servizi per trasporto di persone, merci e per la logistica. In particolar modo il Piano riconosce come necessario il prolungamento della pista aeroportuale del Gino Lisa, strumentale alla capacità di effettuare sia dei collegamenti con le principali destinazioni italiane sia al potenziamento dell'indotto turistico legato a voli charter. Anche il Piano Attuativo sostiene lo sviluppo aeroportuale per l'implemento del trasporto elicotteristico dedicato ai servizi della protezione civile, dell'elisoccorso e dei collegamenti con le isole Tremiti.

La regione Puglia ha elaborato un programma per le infrastrutture denominato "Puglia Corsara", in cui ha individuato dieci progetti per la realizzazione di opere strategiche coerenti alle indicazioni fornite nel Piano nazionale per il Sud. Tra le dieci opere il

programma supporta il potenziamento dell'aeroporto di Foggia. Nel programma la realizzazione dell'opera, è considerata utile sia per il perseguimento dell'obiettivo legato allo sviluppo economico, che per raggiungere un organico ed efficiente sistema infrastrutturale.

7.1.3 La programmazione negoziata

L'analisi effettuata per la ricostruzione della programmazione finanziaria, ha permesso al pari della pianificazione ordinaria, di verificare la coerenza con le scelte intraprese nella fase di intesa stato-regione. Il Quadro strategico nazionale, seppur di carattere generale, individua chiaramente la necessità di investire per realizzare un sistema del trasporto efficiente attraverso cui assicurare un affidabile movimento di merci e persone; tale implementazione è riconosciuta come propedeutica alla massimizzazione del fattore attrattivo, e per porre il territorio ai massimi livelli di competitività. Il Programma attuativo regionale, utile alla programmazione dei fondi per aree sottosviluppate, individua l'azione del potenziamento del trasporto marino ed aeroportuale, sostenendo l'opera di completamento affinché l'aeroporto di Foggia risulti potenziato.

Negli strumenti di programmazione finanziaria legati alla modulazione dei gettiti trasferibili dallo Stato alle Regioni, è sempre presente la linea strategica dell'efficienza dei trasporti associata allo sviluppo turistico-economico locale. Lo studio sviluppato in merito a questo percorso ha esaltato il carattere costante con cui viene ribadita l'azione di potenziamento del Gino Lisa, contestualizzando l'interesse al reperimento di sorgenti finanziarie idonee.

Una spinta fondamentale alla fattibilità del progetto è originata dalla rimodulazione dei criteri di gettito avanzata attraverso il Piano Nazionale per il Sud in cui si è ribadita la necessità di creazione di grandi infrastrutture di trasporto al fine di incentivare lo sviluppo dei mercati interni. Conseguentemente alla propulsione del Piano per il Sud sono seguite nuove rimodulazioni ed intese tra Stato e regione Puglia confluite nella sigla sul protocollo d'intesa tra il Ministro per i rapporti con le regioni e per la coesione territoriale e il governo ed il presidente della Regione Puglia. Nel documento in questione viene definitivamente ribadita l'intenzione della realizzazione dell'intervento associando a questo un finanziamento pari a 14.000.000 di euro.

7.2 I rapporti di conformità

L'attuale Piano Regolatore Generale, definitivamente approvato nel 2009, seppur non predisponendo ampliamenti a favore del progetto in esame, riconosce e distingue come ambito territoriale esistente l'area aeroportuale. In particolare le azioni progettuali inserite all'interno del potenziamento della pista aeroportuale, si insinuano in parte su area interna all'attuale sedime, ed in parte su un'area esterna, ricadente secondo la zonizzazione del PRG in zona "E agricola".

Sono ricomprese all'interno dell'attuale sedime aeroportuale:

- La riqualifica profonda della pista di volo esistente per una larghezza pari a 20 metri in asse pista.

- L'adeguamento della portanza della strip esistente.
- La realizzazione della nuova via di rullaggio "Delta", di interconnessione tra le esistenti "Alpha" e "Bravo".
- L'adeguamento raccordo "Bravo" con la pista di volo per l'ingresso/uscita pista di volo.

Comportano interventi su porzione esterna all'attuale sedime ed in particolare su zona omogenea E posta a Nord dell'area aeroportuale:

- La creazione della zona Back track in testata 15.
- La viabilità perimetrale interna nel tratto di ampliamento del sedime aeroportuale.
- La realizzazione della nuova recinzione aeroportuale
- La realizzazione di due bretelle stradali necessarie a consentire il raccordo della via Gioberti, interrotta a causa dell'ampliamento della pista di volo, con la via Tratturo campo reale.

Coinvolgono sia l'attuale sedime che l'area E posta a nord:

- Il prolungamento della pista di volo in testata nord per una lunghezza di 297 m. ed una larghezza di 45m, oltre a due fasce laterali antipolvere larghe 5 metri ciascuna.
- L'adeguamento e l'implementazione degli impianti di volo notturni e degli aiuti visivi luminosi.
- L'ampliamento del sedime per circa 17, 5 ettari, dei quali 11 per il prolungamento della pista di volo, 2 per la modifica alla rete viaria locale ed infine 4,5 in corrispondenza della testata 33 della pista di volo.

Al progetto è inoltre connesso l'esproprio di un'area posta a Sud del sedime aeroportuale. Su detta area, che rientra all'interno del Piano di recupero Zona Salice, non è comunque previsto alcun intervento edificatorio o strutturale.

L'analisi effettuata per l'individuazione dei beni culturali e dei beni paesaggistici secondo la disciplina del D.Lgs. 22 gennaio 2004, n. 42 e s.m.i., Codice dei beni Culturali e del Paesaggio ha permesso di effettuare una conoscenza dei luoghi oggetto di intervento e di quelli limitrofi, utili ad appurare il grado di interferenza dell'intervento con l'assetto e le qualità dei luoghi.

L'analisi per l'identificazione di beni vincolati secondo l'art. 142 del codice 42/2004 ha portato al riscontro di sole fasce di rispetto, incluse parzialmente su sedime aeroportuale esistente su cui non è previsto ulteriore intervento. Dette fasce non sono contemplate dall'attuale strumento Paesaggistico vigente (PUTT/p) ma solo dal sistema informativo territoriale del Mibac e corrispondono alla fascia di rispetto di elementi non più visibili.

Per quanto riguarda il Trattarello Foggia – Castelluccio dei Sauri, è stato rilevato come l'originario tracciato riportato sia nella cartografia del PTCP che in quella del PCT, sia in parte già inglobato all'interno dell'attuale sedime aeroportuale. L'intervento d'ampliamento in esame non interferisce con ulteriori porzioni dello stesso che comunque in direzione della città, secondo quanto rilevabile dalle stesse cartografie, ha mantenuto solo

approssimativamente l'originale tracciato. A supporto delle conformità sopra illustrate è consultabile la TAV. QPRM04.

All'interno della perimetrazione di studio non sono presenti parchi nazionali o regionali così come sono assenti aree comprese nella Rete Natura 2000. Il parco più vicino è il Parco Naturale Regionale Bosco dell'Incoronata EUAP 1168 coincidente in gran parte con la perimetrazione del Sito di interesse comunitario Valle del Cervaro, Bosco dell'Incoronata IT 9110032, ubicato alcuni chilometri più a sud dell'ambito di studio.