

REGIONE PUGLIA



**Comune di
CASTRIGNANO DEL CAPO**

PIANO COMUNALE DELLE COSTE

(L.R. 17/10.04.2015 – D.D. n.405/06.12.2011)

Valutazione Ambientale Strategica

Rapporto ambientale

ALLEGATO B

QUADRO PROGRAMMATICO DI RIFERIMENTO



PIANO COMUNALE DELLE COSTE (PCC) DEL COMUNE DI CASTRIGNANO DEL CAPO

PCC adottato con Deliberazione del Consiglio Comunale n. 37 del 20.11.2014

Redazione a cura di:

Comune di Castrignano del Capo - Settore IV

Responsabile: Arch. Walter Pennetta

Consulente: Arch. Francesca Pisanò

Ufficio di Piano:

Geom. G. Cordella, Geom. F. Vallo, A. Storella, M. Vallo, Arch. S. Fersino

Consulenza tecnico scientifica:

Dipartimento ICAR - Politecnico di Bari

Responsabile scientifico: Prof. Arch. Nicola Martinelli

Coordinamento: Arch. Silvana Milella

Gruppo di lavoro:

Arch. R. Rizzi, Arch. S. Greco, Arch. M. Mundo, Arch. M. Lucafò

Aspetti geomorfologici: Dott. Geol. Gianluca Selleri

Norme Tecniche di Attuazione a cura di:

Prof. Arch. Leonardo Rignanesi

Arch. Silvana Milella

PCC aggiornato con Determinazione Dirigenziale n. 26 del 24.10.2017

Elaborazione: Studio Associato Fuzio

Consulenza: Arch. D. Stefanelli - Ing. D. Sgaramella

Collaborazione: Arch. C. Perrone - Arch. V. Vacca -

Arch. C. Pugliese - Ing. V. Colamesta -

Ing. V. Selicati

PCC integrazioni Settembre 2021

Elaborazione: Studio Associato Fuzio

Consulenza: Arch. D. Stefanelli - Ing. D. Sgaramella

Collaborazione: Arch. C. Perrone - Arch. V. Vacca

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA
RAPPORTO AMBIENTALE

dott. Daniele ERRICO
agronomo

Novembre 2022

COMUNE DI CASTRIGNANO DEL CAPO (LE)

PIANO COMUNALE DELLE COSTE

VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA DEL PCC DI CASTRIGNANO DEL CAPO RAPPORTO AMBIENTALE

	Pag.
Quadro di riferimento programmatico	5
1. Pianificazione regionale	
A. Pianificazione territoriale e paesaggistica	
PPTR Piano Paesaggistico Territoriale Regionale	6
B. Piani di settore	
PRC Piano Regionale delle Coste	16
PTA Piano di Tutela delle Acque	20
PEAR Piano Energetico Ambientale Regionale	21
PRQA Piano Qualità dell'Aria	22
PRT Piano dei Trasporti	23
PRR Piano di Gestione dei Rifiuti	26
2. Pianificazione di Bacino	
PAI Piano di Assetto Idrogeologico	27
3. Pianificazione Provinciale	
PTCP Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale	29
5. Linee guida	33
Linee guida per la individuazione di interventi tesi a mitigare le situazioni di maggiore criticità delle coste basse della Puglia della Regione Puglia	
6. Protocolli	34
Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo	

Quadro di riferimento programmatico

La Pianificazione e programmazione sovralocale costituisce il quadro di riferimento essenziale tanto per le scelte di pianificazione, quanto per il processo di valutazione ambientale strategica.

Nella procedura di VAS la definizione del quadro di riferimento programmatico è necessaria per lo svolgimento della valutazione della coerenza esterna del Piano, il cui scopo è quello di evidenziare l'assenza di conflitti o la possibilità di stabilire sinergie tra strumenti di pianificazione diversi.

Ai fini della coerenza esterna del PCC particolare rilevanza assume il Piano Regionale delle Coste.

Il parere motivato alla VAS del PRC prescrive che, negli aggiornamenti del PRC e nei rapporti ambientali delle VAS dei Piani Comunali delle Coste, l'analisi di coerenza valuti sia i Piani dei rifiuti che le Linee guida per la individuazione di interventi tesi a mitigare le situazioni di maggiore criticità delle coste basse della Puglia di competenza dell'Autorità di Bacino. Lo stesso parere motivato suggerisce, inoltre, l'opportunità che la valutazione della coerenza esterna sia estesa anche al Piano Regionale dei Trasporti per quel che riguarda la modalità marittima, oltre che alle vigenti normative riguardanti il settore della pesca.

Il presente Rapporto preliminare di verifica, in coerenza con quanto prescritto in sede di parere motivato, analizza i seguenti piani:

1. Pianificazione regionale

A. Pianificazione territoriale e paesaggistica

PPTR Piano Paesaggistico Territoriale Regionale

B. Piani di settore

PRC Piano Regionale delle Coste

PTA Piano di Tutela delle Acque

PEAR Piano Energetico Ambientale Regionale

PRQA Piano Qualità dell'Aria

PRT Piano dei Trasporti

PRR Piano di Gestione dei Rifiuti

2. Pianificazione di Bacino

PAI Piano di Assetto Idrogeologico

3. Pianificazione Provinciale

PTCP Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Considerato inoltre la specificità del Piano, saranno presi in esame anche le seguenti linee guida e protocolli internazionali:

4. Linee guida

Linee guida per la individuazione di interventi tesi a mitigare le situazioni di maggiore criticità delle coste basse della Puglia della Regione Puglia

5. Protocolli

Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del Mediterraneo.

1. Pianificazione regionale

A. Pianificazione territoriale e paesaggistica

Piano Paesaggistico Territoriale Regionale (PPTR)

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

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

Il Piano Paesaggistico previsto dal Codice si configura quindi come uno strumento avente finalità complesse (ancorché affidate a strumenti esclusivamente normativi), non più soltanto di tutela e mantenimento dei valori paesaggistici esistenti ma altresì di valorizzazione di questi paesaggi, di recupero e riqualificazione dei paesaggi compromessi, di realizzazione di nuovi valori paesaggistici.

Con delibera n. 176 del 16 febbraio 2015, pubblicata sul BURP n. 40 del 23.03.2015, la Giunta Regionale ha approvato il Piano Paesaggistico Territoriale Regionale della Puglia.

Elaborati del Piano

Il PPTR è composto dai seguenti elaborati:

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

Norme Tecniche di Attuazione

Nella visione di un ruolo attivo del paesaggio, quale componente patrimoniale del processo di sviluppo socio-economico, e dal momento che il Piano riguarda l'intero territorio regionale le Norme individuano diversi gradi e forme di cogenza riferite a sistemi e figure territoriali dotati di identità, struttura e caratteri.

Il Piano paesaggistico agisce, per la valorizzazione dei beni patrimoniali, attraverso:

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

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

- a. individuazione delle componenti con la identificazione dei beni paesaggistici di cui all'art.134 del Codice;
- b. le definizioni nonché, ove occorra, i criteri identificativi e i riferimenti alle Tavole di Piano;
- c. gli indirizzi (disposizioni che indicano ai soggetti attuatori gli obiettivi generali e specifici del PPTR da conseguire);

- d. le direttive (disposizioni che definiscono modi e condizioni idonei a garantire la realizzazione degli obiettivi generali e specifici a livello regionale e gli obiettivi di qualità paesaggistica a livello degli ambiti da parte dei soggetti attuatori mediante i rispettivi strumenti di pianificazione o di programmazione).

Atlante del Patrimonio Ambientale, Territoriale e Paesaggistico

Per atlante del patrimonio si intende una struttura organizzativa del quadro conoscitivo del PPTR indirizzata a finalizzare il quadro stesso alla descrizione, interpretazione e rappresentazione identitaria dei molteplici e fortemente differenziati paesaggi della Puglia, e a stabilirne le regole statutarie di tutela e valorizzazione.

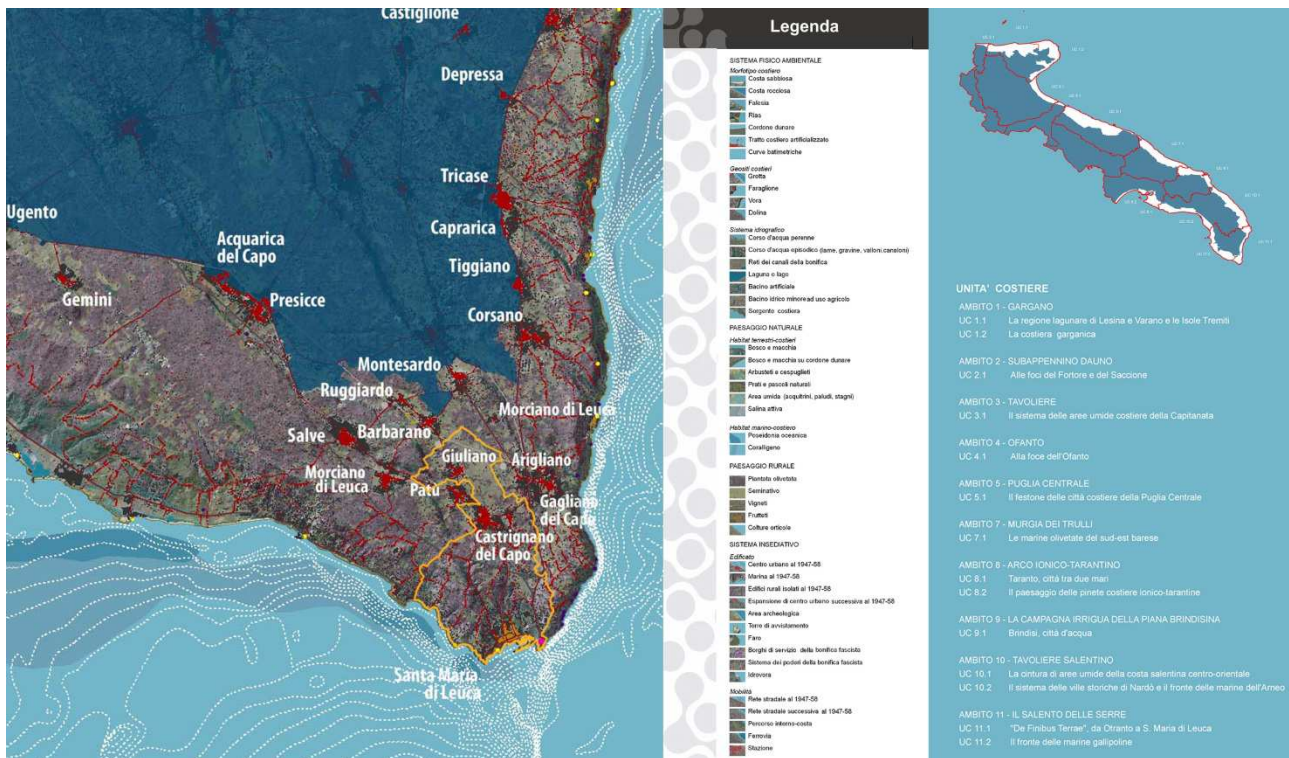
L'atlante è realizzato attraverso un impianto metodologico del quadro conoscitivo che consente di evidenziare, per l'intero territorio regionale, gli elementi patrimoniali che costituiscono l'identità paesaggistica della regione, interpretandoli come potenziali risorse per il futuro sviluppo del territorio.

Per salvaguardare il valore di esistenza degli elementi patrimoniali nei progetti di trasformazione vengono definite le regole fondamentali che ne hanno guidato la costruzione nel lungo periodo delle trasformazioni storiche (invarianti strutturali), lo stato di conservazione e le condizioni di riproducibilità per le trasformazioni future (regole statutarie).

L'atlante del patrimonio ambientale, territoriale e paesaggistico si articola in tre fasi consequenziali:

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

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



Elaborati del PPTR – I paesaggi costieri della Puglia

Scenario Strategico

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

Lo Scenario, assume i valori patrimoniali del paesaggio pugliese e li traduce in obiettivi di trasformazione per contrastare le tendenze in atto al degrado paesaggistico e costruire le precondizioni di un diverso sviluppo socioeconomico e territoriale fondato sulla produzione di valore aggiunto territoriale e paesaggistico.

Lo scenario non ha dunque valore direttamente regolativo, ma articola obiettivi, visioni e progetti che orientano un complesso sistema di azioni e di norme verso la realizzazione degli orizzonti strategici sullo sviluppo locale autosostenibile.

Lo Scenario contiene:

Gli obiettivi generali e specifici dello scenario

I 5 progetti territoriali

I progetti integrati di paesaggi sperimentali (in cui sono descritti i progetti pilota mediante schede sintetiche in cui vengono sintetizzati i progetti sperimentali già in fase di realizzazione)

Le Linee Guida (in forma di manuali, abachi, regolamenti, indirizzi e regole progettuali) come strumenti per buone pratiche progettuali, che descrivono i modi corretti per guidare le attività di trasformazione del territorio che hanno importanti ricadute sul paesaggio: l'organizzazione delle attività agricole, la gestione delle risorse naturali, la progettazione sostenibile delle aree produttive, e così via.

Lo scenario strategico è articolato a livello regionale in obiettivi generali, a loro volta articolati in obiettivi specifici, gli obiettivi generali e specifici insieme delineano la visione progettuale dello scenario strategico di medio lungo periodo.

Gli Obiettivi Generali del Piano danno luogo a Cinque Progetti Territoriali per il Paesaggio Regionale, di rilevanza strategica per il paesaggio regionale, finalizzati in particolare a elevarne la qualità e fruibilità, la cui attuazione è affidata a soggetti pubblici e privati.

I progetti riguardano l'intero territorio regionale ed interessano tutti gli 11 ambiti paesaggisti in cui si articola il territorio regionale e sono:

a) La Rete Ecologica regionale

b) Il Patto città-campagna

c) Il sistema infrastrutturale per la mobilità dolce

d) La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri

e) I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici.

4. LO SCENARIO STRATEGICO

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

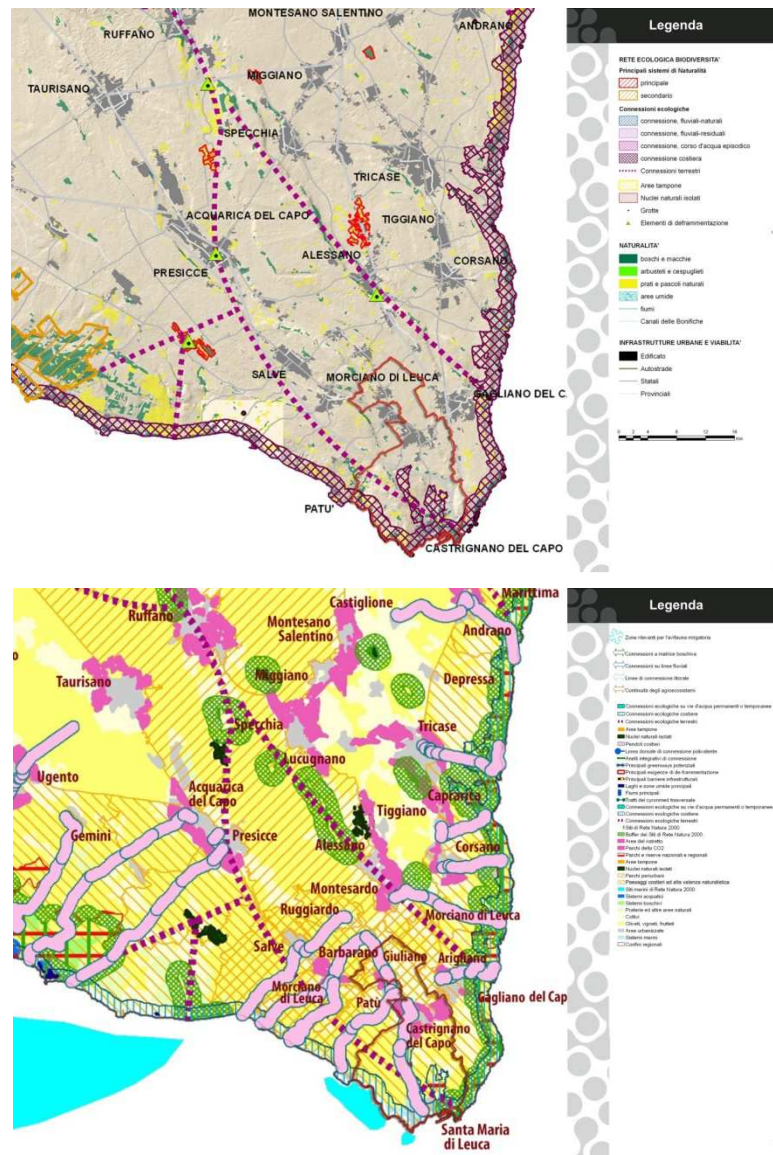
La Rete Ecologica Regionale:

Il progetto territoriale per il paesaggio regionale "La rete ecologica regionale" delinea in chiave progettuale, secondo un'interpretazione multifunzionale e eco-territoriale del concetto di rete, un disegno ambientale di tutto il territorio regionale volto ad elevarne la qualità ecologica e paesaggistica.

Tale progetto persegue l'obiettivo di migliorare la connettività complessiva del sistema regionale di invarianti ambientali cui commisurare la sostenibilità degli insediamenti attraverso la valorizzazione dei gangli principali e secondari, gli *stepping stones*, la riqualificazione multifunzionale dei corridoi, l'attribuzione agli spazi rurali di valenze di rete ecologica minore a vari gradi di "funzionalità ecologica", nonché riducendo i processi di frammentazione del territorio e aumentando i livelli di biodiversità del mosaico paesaggistico regionale.

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

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



Elaborati del PPTR – La rete ecologica regionale

Il Patto città-campagna:

Il progetto, a partire dalle analisi sulle forti criticità delle urbanizzazioni contemporanee e dai processi di degrado dei paesaggi rurali dovuti ai processi di urbanizzazione della campagna e industrializzazione dell'agricoltura, risponde all'esigenza di elevare la qualità dell'abitare sia urbana che rurale con un progetto integrato fra politiche insediative e agrosilvopastorali, relativo alla riqualificazione dei paesaggi degradati delle periferie e delle urbanizzazioni diffuse, alla ricostruzione dei margini urbani; alla progettazione di cinture verdi periurbane e di parchi agricoli multifunzionali; a interventi di riforestazione urbana.

Il patto città campagna, il cui nome "patto" allude ad una profonda integrazione fra le politiche urbanistiche e le politiche agricole ridefinite nella loro valenza multifunzionale, disegna un territorio regionale in cui si percepisce con chiarezza il reticolo urbano, i suoi confini "verdi" le sue relazioni di reciprocità con il territorio rurale.

Gli elementi costitutivi del "Patto" sono la riformulazione, al margine dei nuovi confini dell'edificato, degli antichi "ristretti" che qualificavano di orti, frutteti e giardini i margini urbani delle città storiche; i parchi agricoli multifunzionali sia di valorizzazione di morfotipi rurali di pregio che possono riqualificare il rapporto fra città e campagna, sia di riqualificazione di aree metropolitane degradate; i parchi CO2, di riforestazione periurbana a fini di compensazione di zone industriali ad elevato degrado ambientale.

Il progetto territoriale regionale del "Patto città campagna" ha come obiettivo quello di restituire qualità ambientale e paesaggistica a entrambi i territori: a quello urbano definendone con chiarezza i margini, le funzioni e gli spazi pubblici che caratterizzano storicamente la città, elevandone la qualità edilizia e urbanistica; a quello rurale restituendogli specificità e proprietà di funzioni; superando un processo degenerativo che ha visto nell'urbanizzazione della campagna, la crescita del degrado di entrambi gli

ambienti di vita, quello urbano e quello rurale.

Il progetto del Patto città campagna si è fondato nel PPTR su alcuni strumenti progettuali:

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

I parchi agricoli multifunzionali: proposta di territori periurbani più vasti del "ristretto" che mostrano una condivisione di intenti, a volte solo di progetto, a volte invece sociale perché insorge dal basso, per i modi in cui è condivisa dai suoi abitanti.

I parchi agricoli sono territori agro-urbani o agro-ambientali che propongono forme di agricoltura di prossimità che associa alle attività agricole le esternalità dell'agricoltura multifunzionale, quest'ultima produce, oltre ad agricoltura di qualità, salvaguardia idrogeologica, qualità del paesaggio, complessità ecologica e chiusura locale dei cicli, fruibilità dello spazio rurale, valorizzazione dell'edilizia rurale diffusa e monumentale, attivazione di sistemi economici locali.

Rispetto ai caratteri dei diversi territori essi si configurano, nello scenario strategico del PPTR, come:

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

La scala del parco agricolo multifunzionale è intercomunale.

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

La campagna urbanizzata: costituisce la proliferazione di funzioni urbane decontestualizzate e disperse negli ultimi decenni nello spazio rurale (villette, capannoni, centri commerciali, ecc) a bassa densità, costitutiva dello sprawl urbano della città diffusa. Il PPTR affronta le forti criticità di questa forma di urbanizzazione proponendo di bloccare l'ulteriore occupazione di suolo agricolo, la rigenerazione dei tessuti per integrarli nel contesto rurale oppure connetterli alla città purché diventino ecocompatibili. Azioni di mitigazione in chiave agro-ambientale possono essere attivate come misure di compensazione o come strategie paesaggiste di miglioramento della qualità e della visibilità dei contesti.

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

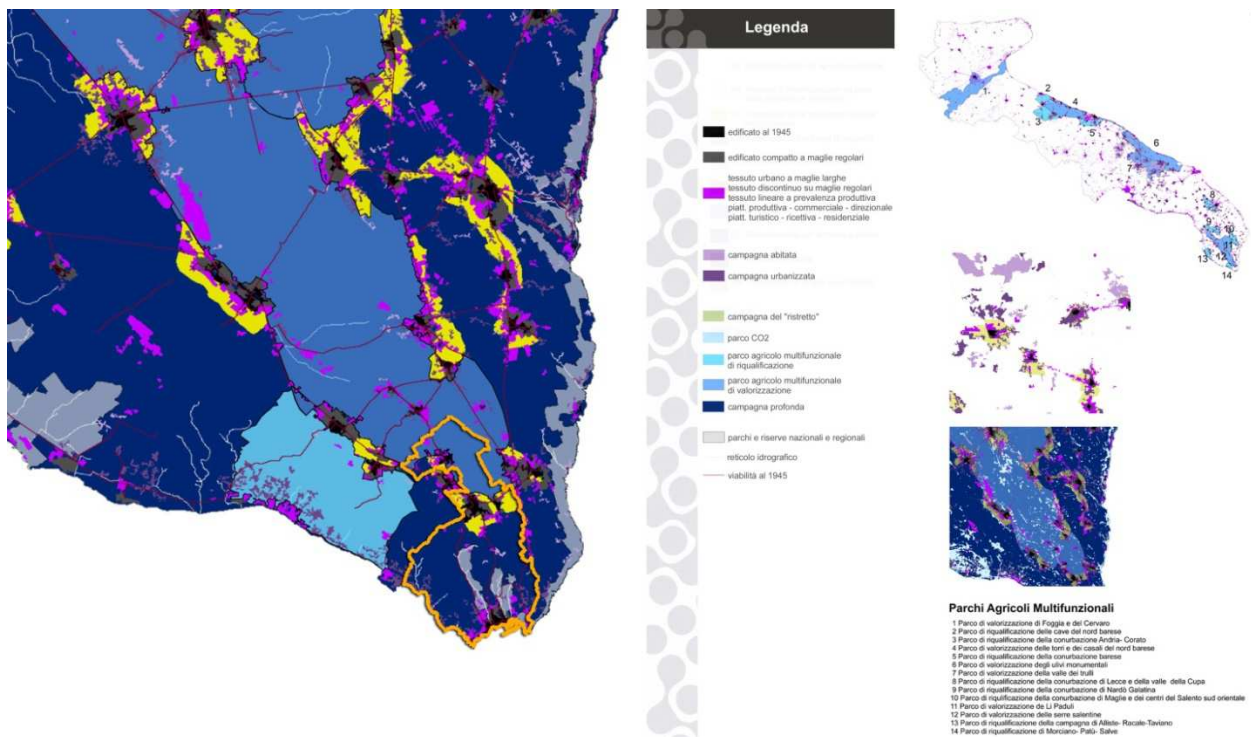
I paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica: territori di transizione tra costa e mare, caratterizzati dalla presenza di rilevanti areali di naturalità e paesaggi rurali storici in via di estinzione. Un'agricoltura protettiva e agro-ambientale è proposta come alternativa alla cementificazione costiera.

Rispetto ai caratteri dei diversi territori essi si configurano come:

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

Il parco agroambientale costiero: assume l'importante funzione di mantenere varchi aperti e segnare il ritmo paesaggistico delle città costiere. E' la campagna ad orti (frutteti, oliveti) costieri che si spinge fino alla fascia

naturalistica della costa garantendo la continuità degli spazi aperti fra campagna e mare. L'intento è quello di valorizzare anche i paesaggi storici delle bonifiche come esemplari di una politica agricola produttiva e protettiva della costa. Una agricoltura protettiva e agro ambientale, è proposta come alternativa alla cementificazione costiera.



Elaborati del PPTR – Il patto città-campagna

Il sistema infrastrutturale per la Mobilità Dolce

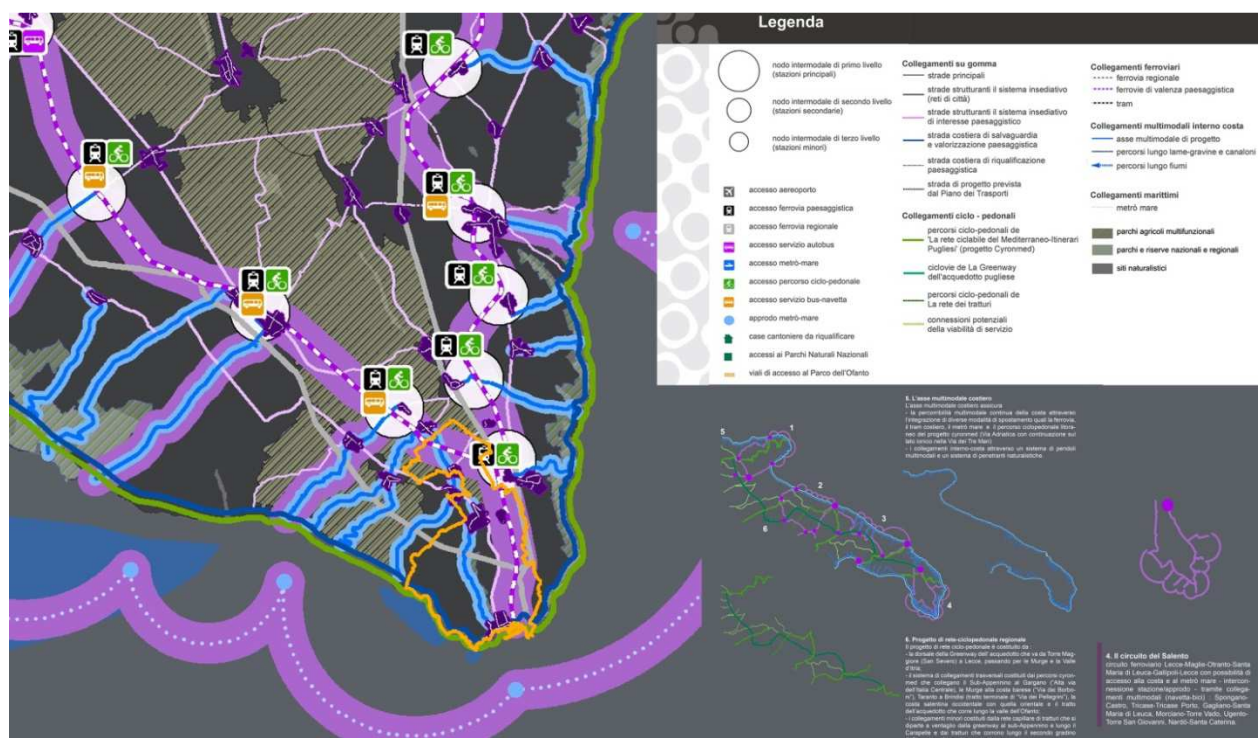
Il progetto integrato di mobilità dolce nasce dall'esigenza di connettere e mettere a sistema le risorse paesistico-ambientali e storico-culturali attraverso il ridisegno e la valorizzazione di una nuova "geografia fruitivo-percettiva" dei paesaggi pugliesi, strutturata su modalità alternative di godimento e accesso ad ambiti e figure territoriali. A tal fine il piano individua una rete multimodale della mobilità lenta che assicuri la percorribilità del territorio regionale, lungo tracciati carrabili, ferroviari, ciclabili o marittimi, che collegano nodi di interconnessione di interesse naturale, culturale e paesaggistico e attraversano e connettono, con tratte panoramiche e suggestive, i paesaggi pugliesi.

Il progetto ha lo scopo di rendere fruibili, sia per gli abitanti che per un turismo culturale e ambientale, escursionistico e enogastronomico, i paesaggi dell'intero territorio regionale, attraverso la promozione di una rete integrata di mobilità ciclopedonale, in treno, in battello, che recupera strade panoramiche, sentieri, tratturi, "pendoli" costieri, ferrovie minori, stazioni, attracchi portuali, strade e edifici di servizio dell'acquedotto pugliese; e che si connette, attraverso il progetto di nodi intermodali, alla grande viabilità stradale ferroviaria, aerea e navale. Il progetto si avvale di molti capitoli del Piano Regionale dei Trasporti, soprattutto per le parti relative al recupero dei tracciati ferroviari e delle stazioni minori e dei progetti di metro del mare.

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

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

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



Elaborati del PPTR – Il sistema infrastrutturale per la Mobilità Dolce

La valorizzazione integrata dei paesaggi costieri

Assume il sistema costiero come elemento di grande rilevanza patrimoniale e strategica per il futuro socioeconomico della Puglia. Ha lo scopo duplice di bloccare i processi di degrado dovuti alla pressione turistica concentrata a ridosso della costa e di valorizzare l'immenso patrimonio (urbano, naturalistico, rurale, paesaggistico) ancora presente, sia nel sistema costiero che nei suoi entroterra.

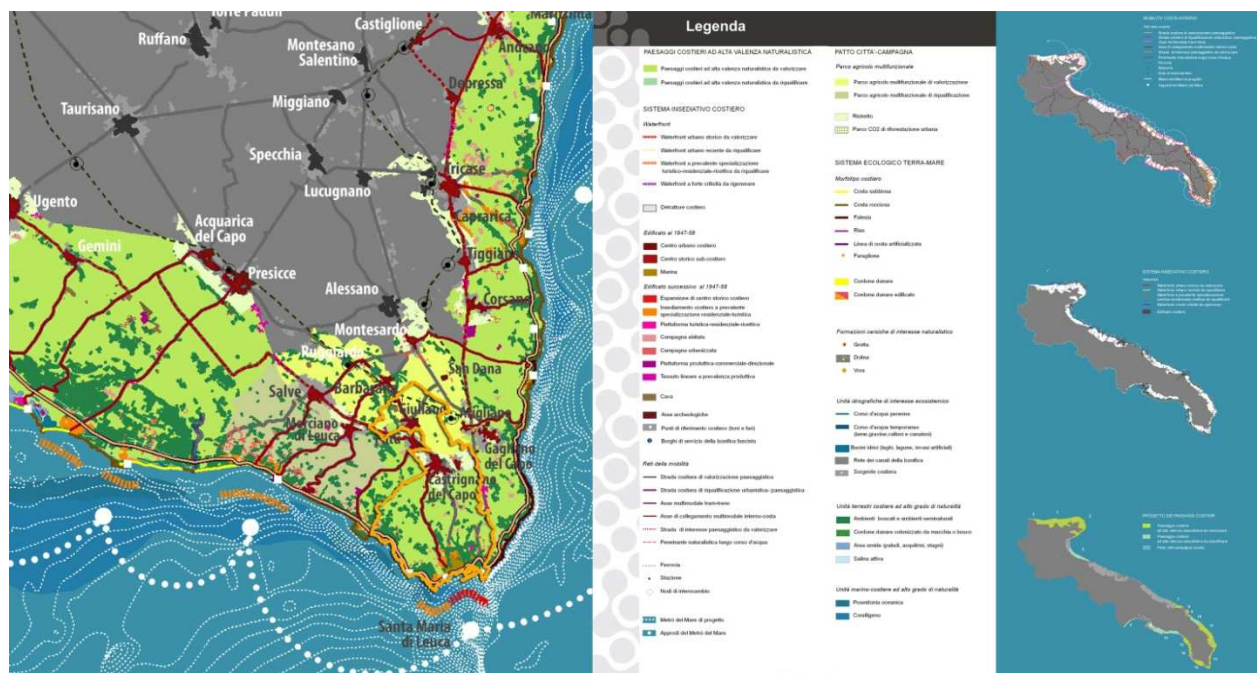
Rispetto al Piano regionale delle coste, che fa riferimento alla striscia sottile delle aree di pertinenza demaniale, il Progetto muove dall'assunto che un approccio efficace al problema della perdita di caratteri identitari e banalizzazione paesaggistica ed ecologica dei paesaggi costieri pugliesi debba basarsi su una definizione "profonda" della costa, ben più ampia della fascia dei 300 m sancita dalla legge Galasso.

L'obiettivo di contrastare l'attuale tendenza ad un'organizzazione lineare e cementificata della linea di costa, fatta di residenze e attrezzature turistiche disabitate per gran parte dell'anno, implica l'assunzione del concetto di "zona costiera" come fascia di transizione tra mare-costa-entroterra, come ambito relazionale che comprenda territori di larghezza e profondità variabili in funzione dei caratteri geomorfologici e ambientali, delle diverse storie dei territori costieri, per poter attivare progetti di decongestionamento funzionale e insediativo che valorizzino appieno il patrimonio, urbano, infrastrutturale, rurale e naturalistico degli entroterra costieri.

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

I Paesaggi Costieri ad Alta Valenza Naturalistica si suddividono in due categorie, sulla base del trattamento progettuale per essi previsto:

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



Elaborati del PPTR – I paesaggi costieri

In primo luogo si tratterà di salvaguardare e valorizzare le aree inedificate di maggior pregio naturalistico ancora presenti lungo la costa pugliese, prevedendo ove necessario interventi di riqualificazione e interventi ricostruttivi con metodi e tecniche dell'ingegneria naturalistica e dell'architettura del paesaggio.

Il fine ultimo consiste nel creare una cintura costiera di spazi aperti ad alto grado di naturalità per il potenziamento della resilienza ecologica dell'ecotono costiero (ripristino dei sistemi naturali di difesa dall'erosione e dall'intrusione salina e dei meccanismi naturali di ripascimento degli arenili), e per il potenziamento delle connessioni e della connettività ecologica tra costa ed entroterra.

Nello specifico i paesaggi costieri del territorio di Castrignano rientrano nei "Paesaggi costieri ad alta valenza naturalistica da Valorizzare" ("Finibus terrae" – Valorizzazione).

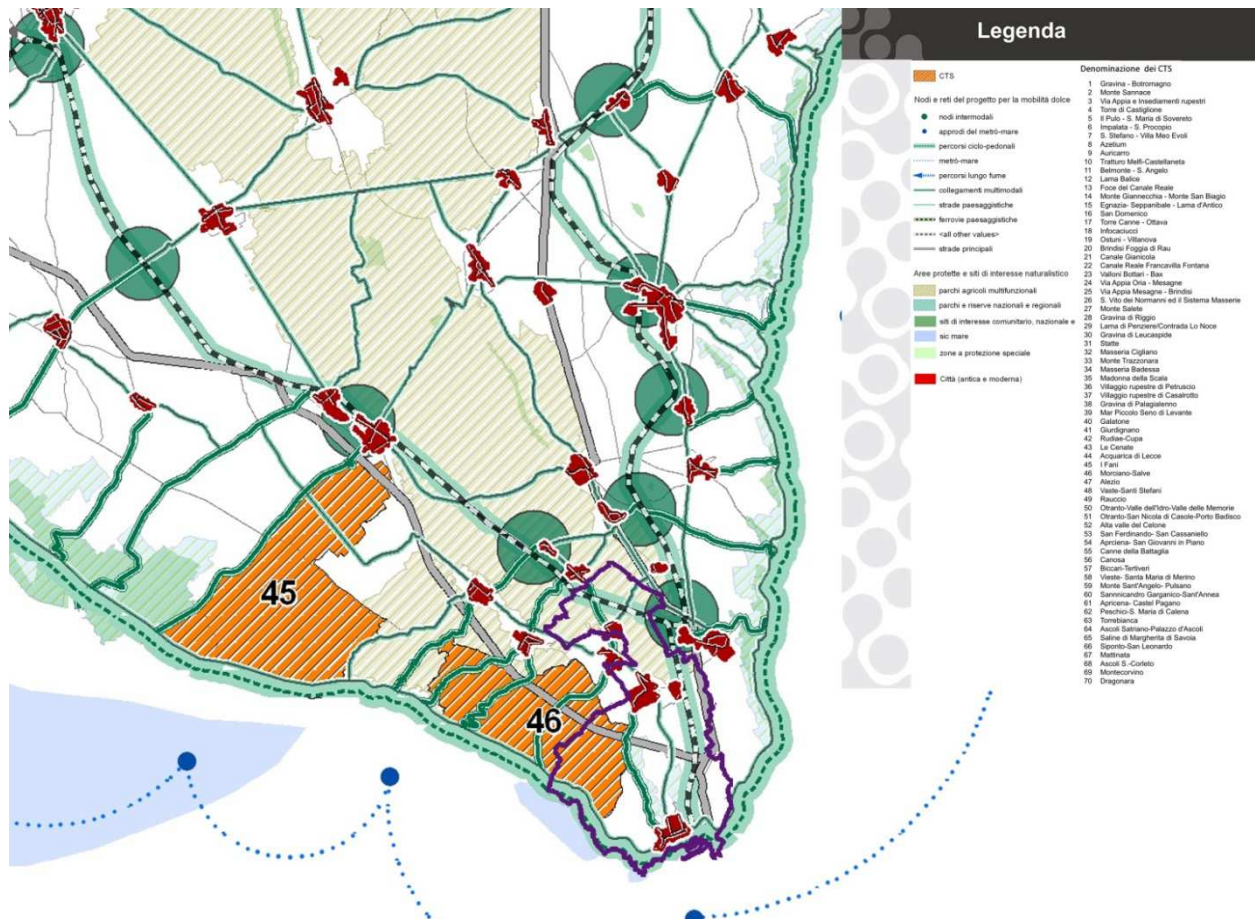
I sistemi territoriali per la fruizione dei beni culturali e paesaggistici:

Questo progetto si propone di rendere fruibili non solo i singoli beni del patrimonio culturale che la Carta dei Beni Culturali ha censito, ma di trattare i beni culturali (puntuali e areali) in quanto sistemi territoriali integrati nelle figure territoriali e paesistiche di appartenenza, per la loro valorizzazione complessiva.

La metodologia di costruzione della Carta dei beni culturali prevede un percorso multiscalare di territorializzazione dei singoli beni: dall'unità topografica (bene areale, puntuale o lineare), alla definizione del sito comprensivo di singoli beni, alla definizione del contesto topografico stratificato (CTS) come insieme di siti, fino alla definizione del Comprensorio come insieme territoriale di CTS di cui si definiscono le relazioni coevolutive.

Questa metodologia permette di superare una visione dei Beni culturali e paesaggistici come punti isolati, interpretandoli e normandone l'uso in quanto sistemi territoriali complessi.

Il progetto regionale riguarda l'organizzazione della fruibilità (funzionale, paesaggistica, culturale) sia dei Contesti topografici stratificati, in quanto progetti territoriali, ambientali e paesistici dei sistemi territoriali che ospitano una forte concentrazione di beni, sia delle aree di grande pregio, sia di aree a forte densità di beni culturali e ambientali a carattere monotematico (sistemi di ville, di masserie, di uliveti monumentali, ecc). Questo ultimo progetto salda in modo coerente l'approccio sistemico innovativo della Carta dei Beni Culturali, integrando questi ultimi nelle Invarianti Strutturali delle figure territoriali e paesistiche e negli altri progetti territoriali per il paesaggio regionale; contribuendo in questo modo a sviluppare il concetto di territorializzazione dei beni culturali, già fortemente presente in Puglia con le esperienze di archeologia attiva e di formazione degli ecomusei.



Elaborati del PPTR – La fruizione dei beni culturali

Nel territorio comunale di Castrignano ricade parte del Contesto Topografico Stratificato n.46 "Morciano-Salve".

B. Piani di settore

Piano Regionale delle Coste (PRC)

La legge regionale 23 giugno 2006, n. 17 Disciplina della tutela e dell'uso della costa ha come oggetto la disciplina dell'esercizio delle funzioni amministrative connesse alla gestione del demanio marittimo.

Tale legge è stata successivamente abrogata dalla Legge regione 10 aprile 2015, n.17 pubblicata con dichiarazione di urgenza nel BURP Puglia n.79 del 27 giugno 2006. Precedentemente la Corte Costituzionale aveva dichiarato l'illegittimità costituzionale del comma 4-bis dell'art.11 dell'art.11 della legge della Regione Puglia 23 giugno 2006, n.17, introdotto dall'art.42 della legge della medesima Regione 16 aprile 2007, n.10 (Disposizioni per la formazione del bilancio di previsione 2007 e bilancio pluriennale 2007-2009 della Regione Puglia).

L'azione regionale in materia di demanio marittimo, come specifica l'articolo 1 comma 4, si conforma ai seguenti principi:

- a) salvaguardia, tutela e uso eco-sostenibile dell'ambiente;
- b) pianificazione dell'area costiera;
- c) accessibilità ai beni del demanio marittimo e al mare territoriale per la loro libera fruizione anche ai disabili;
- d) semplificazione dell'azione amministrativa;
- e) trasparenza delle procedure e partecipazione alla definizione degli indirizzi;
- f) integrazione tra i diversi livelli della Pubblica amministrazione, attraverso forme di cooperazione e di concertazione;
- g) decentramento amministrativo dei compiti e delle funzioni connesse;
- h) armonizzazione delle attività produttive e in particolare del turismo balneare e della diportistica nautica, con le utilizzazioni e le destinazioni pubbliche.

L'esercizio delle funzioni connesse alla gestione del demanio marittimo ha luogo sulla base della pianificazione costiera, che si articola nei livelli regionali e comunali, nonché della pianificazione portuale.

La pianificazione costiera a livello regionale, si attua con il Piano Regionale delle Coste (PRC) che disciplina "le attività e gli interventi sul demanio marittimo e sulle zone del mare territoriale, per garantirne la valorizzazione e la conservazione dell'integrità fisica e patrimoniale";

La pianificazione costiera a livello comunale si attua con il Piano Comunale delle Coste (PCC) che deve conformarsi ai principi e alle norme del PRC.

Il PRC - adottato nel luglio 2009 - è stato approvato dalla Giunta nell'ottobre 2011. Nel 2012 la Regione Puglia ha emanato le Istruzioni Tecniche per la redazione del piano comunale delle coste, ai sensi della DGR n. 2273 del 13 ottobre 2011. Esse forniscono gli indirizzi e i criteri con i quali devono essere redatti i Piani Comunali delle Coste (PCC) al fine di raggiungere gli obiettivi del PRC, e di far sì che le funzioni degli enti locali (in particolare il rilascio di concessioni demaniali marittime), siano svolte in modo efficace ed efficiente, nonché coordinate e coerenti con il PRC stesso.

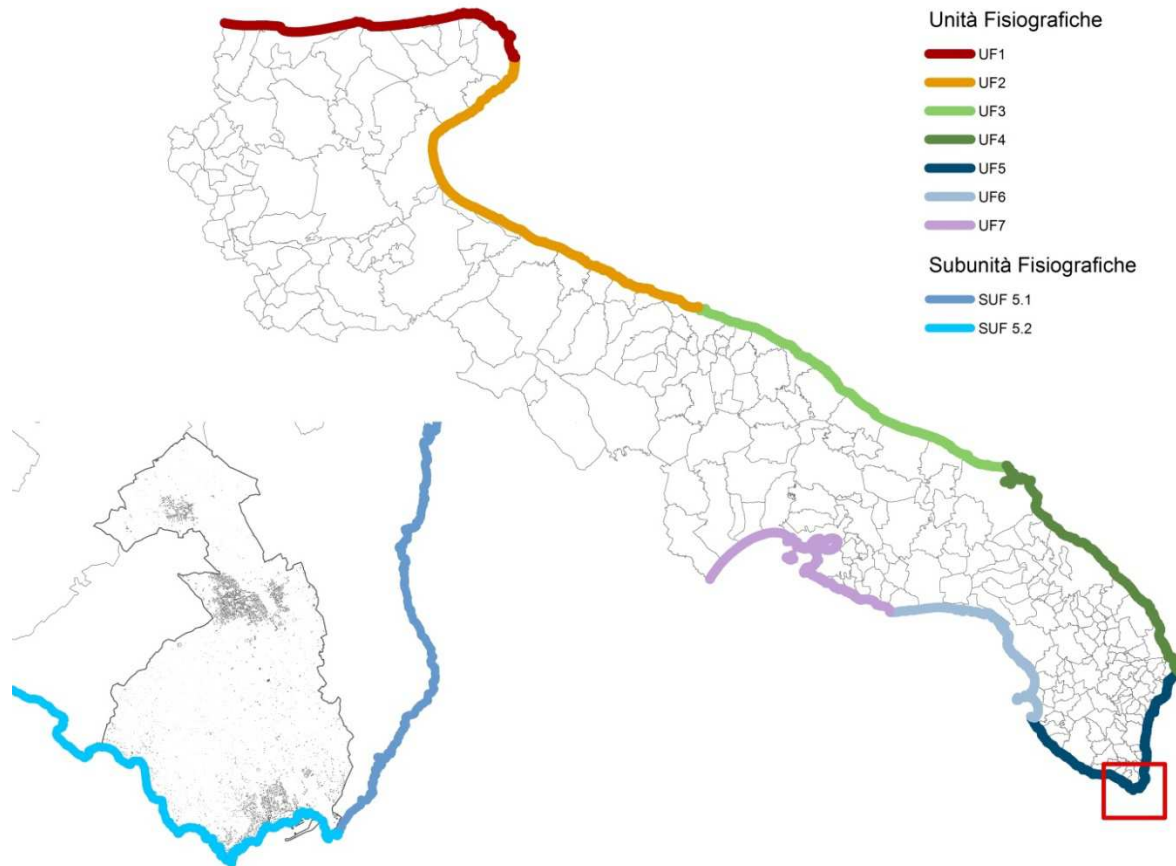
Come affermato nell'articolo 1 delle NTA:

- Il Piano Regionale delle Coste (PRC) è lo strumento che disciplina l'utilizzo delle aree del Demanio Marittimo, con le finalità di garantire il corretto equilibrio fra la salvaguardia degli aspetti ambientali e paesaggistici del litorale pugliese, la libera fruizione e lo sviluppo delle attività turistico ricreative. Nel più generale modello di gestione integrata della costa, esso persegue l'obiettivo imprescindibile dello sviluppo economico e sociale delle aree costiere attraverso criteri di eco - compatibilità e di rispetto dei processi naturali.
- Il PRC è anche strumento di conoscenza del territorio costiero e in particolare delle dinamiche geomorfologiche e meteomarine connesse al prioritario problema dell'erosione costiera, la cui evoluzione richiede un attento e costante monitoraggio e interventi di recupero e riequilibrio litoraneo. In tale contesto il Piano definisce le cosiddette Unità Fisiografiche e Sub-Unità, intese quali ambiti costiero-marini omogenei e unitari.
- Il PRC costituisce altresì uno strumento di pianificazione, in relazione al recente trasferimento di funzioni amministrative agli Enti locali (rilascio di concessioni demaniali marittime), il cui esercizio in modo efficace ed efficiente può essere garantito solo da un'azione coordinata e coerente da parte della Regione. In tal senso il PRC fornisce le linee guida, indirizzi e criteri ai quali devono conformarsi i Piani Comunali delle Coste (PCC).

Il PRC è inteso come strumento di disciplina, di conoscenza, di pianificazione e di tutela. Disciplina l'uso del territorio costiero demaniale secondo un modello di sostenibilità e di salvaguardia ambientale che considera le aree costiere nel loro insieme. Stabilisce che le scelte pianificatorie devono essere basate su una visione integrata degli aspetti che coinvolgono le aree demaniali, sulla compatibilità degli usi e delle attività che si svolgono o si possono svolgere su tali aree, a partire da una profonda e attenta conoscenza dei luoghi.

L'ambito di studio di applicazione del PRC è stato definito verso terra con una larghezza variabile a seconda delle caratteristiche ambientali specifiche del luogo¹, verso mare l'Ambito è invece definito dalla linea di costa individuata sulla base della ortofoto del 2005. Il Piano suddivide la costa regionale in Unità Fisiografiche e Sub-Unità, intese quali ambiti costiero - marini omogenei e unitari. Esse, perciò, non tengono conto dei confini amministrativi dei comuni costieri. Le Unità Fisiografiche individuano tratti di costa in cui il trasporto

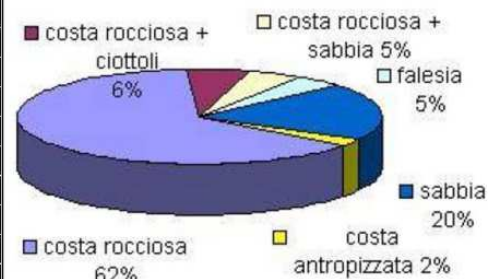
solido, dovuto al moto ondoso e alle correnti litoranee, è confinato. In genere, queste sono delimitate da promontori le cui conformazioni non consentono l'ingresso e/o l'uscita di sedimenti dal tratto di costa. Insieme alle "Unità Fisiografiche Naturali" sono state considerate anche "Unità Fisiografiche Antropiche", ossia quei tratti di costa compresi tra un promontorio e opere a mare, portuale o di difesa, le cui estremità sono realizzate su fondali con profondità superiore a 10 m. Infine, per un'analisi di maggior dettaglio, all'interno di ogni Unità Fisiografica sono state individuate delle sub-unità delimitate o da piccoli promontori o da opere a mare le cui estremità sono realizzate su fondali con profondità inferiore a 10 m.



17

Piano Regionale delle Coste – Suddivisione del sistema costiero in Unità e Subunità Fisiografiche

Tipologia	Lunghezza litorale (Km)	Percentuale nella sub unità
Costa rocciosa	34.87	63.23%
Costa rocciosa con spiaggia ciottolosa al piede	3.06	5.54%
Costa rocciosa con spiaggia sabbiosa al piede	2.62	4.75%
Falesia	2.52	4.56%
Falesia con spiaggia ciottolosa al piede	0.00	0.00%
Falesia con spiaggia sabbiosa al piede	0.00	0.00%
Rias	0.00	0.00%
Spiaggia ciottolosa	0.00	0.00%
Spiaggia sabbiosa	10.77	19.52%
Spiaggia sabbiosa - ciottolosa	0.00	0.00%
Costa antropizzata	1.32	2.40%



Piano Regionale delle Coste – Schede sintetiche della fascia litoranea di Castrignano del Capo

La classificazione del litorale pugliese è stata effettuata rispetto ai caratteri morfologici (costa rocciosa, rocciosa con spiaggia ciottolosa al piede, costa rocciosa con spiaggia sabbiosa al piede, falesia, falesia con spiaggia ciottolosa al piede, falesia con spiaggia sabbiosa al piede, spiaggia ciottolosa, spiaggia sabbiosa, spiaggia sabbiosa ciottolosa, rias). Sono stati individuati e caratterizzati i cordoni dunari e le opere portuali e di difesa, quest'ultime distinte in foci armate, opere longitudinali aderenti, opere longitudinali distaccate, opere longitudinali distaccate con tomboli, opere miste, opere trasversali, terrapieni con gabbionate al nucleo e

terrapieni senza gabbionate. Il PRC individua su tutta la fascia demaniale della costa pugliese differenti livelli di criticità all'erosione dei litorali sabbiosi e differenti livelli di sensibilità ambientale associata alle peculiarità territoriali del contesto. La criticità a livello comunale fornisce indicazioni sullo stato globale della costa del comune, e quindi è utile per una pianificazione regionale, mentre quella puntuale fornisce indicazioni specifiche indispensabili per la redazione dei Piani Comunali delle Coste.

Per la classificazione della criticità sono individuate tre classi:

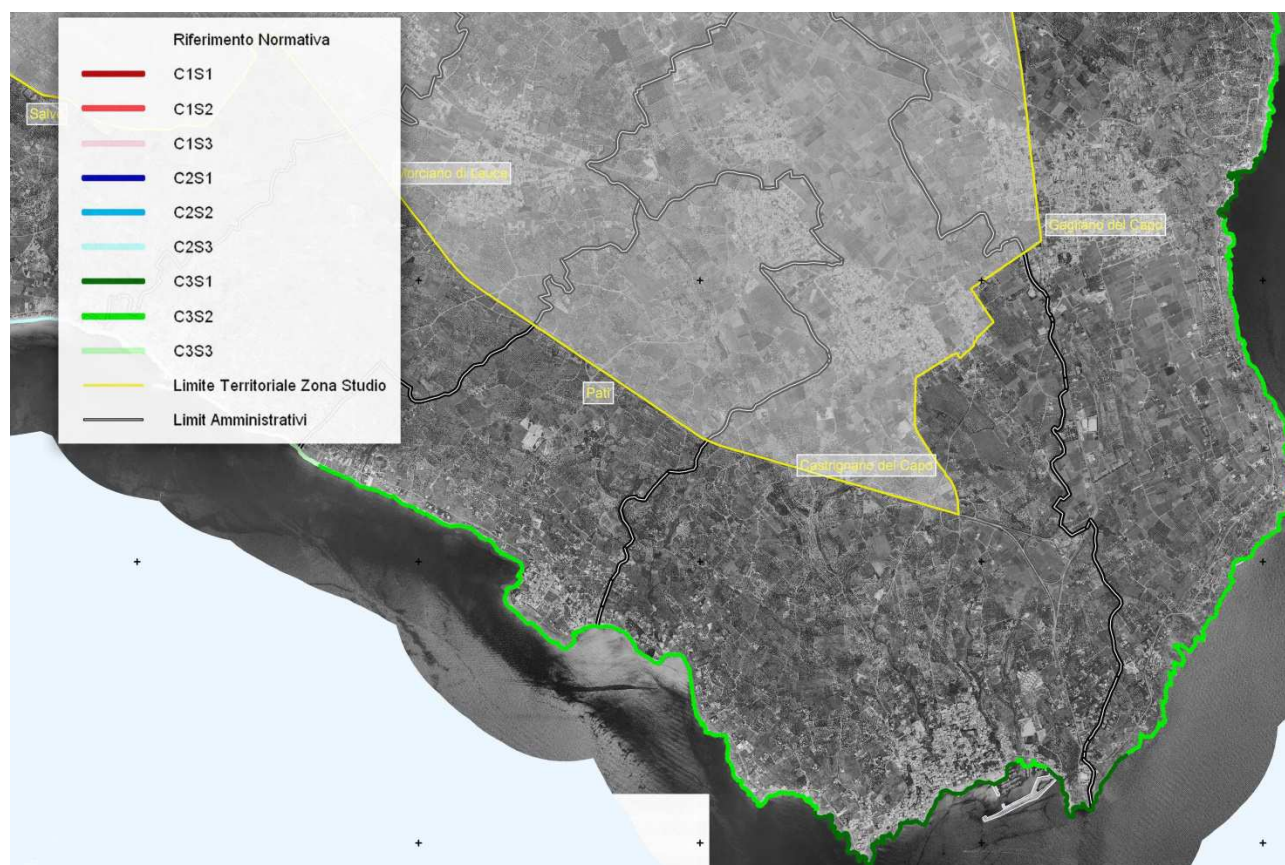
- C1 elevata criticità" quando il valore è uguale o superiore a 60
- C2 media criticità" quando il valore è minore di 60 e maggiore o uguale di 20
- C3 bassa criticità" quando il valore è minore di 20.

La sensibilità rappresenta lo stato della fascia costiera dal punto di vista storico ambientale; per valutarla sono stati individuati una serie di criteri che, opportunamente pesati, contribuiscono a definirla. I tratti di costa sono stati classificati con tre valori di sensibilità ambientale:

- S1:alta
- S2:media
- S3:bassa

Per classificare i tratti costieri sono stati incrociati i dati della criticità all'erosione dei litorali sabbiosi con quelli della sensibilità ambientale trovando 9 livelli, dal più elevato (corrispondente al valore 1) al più basso (corrispondente al valore 9):

- | | |
|--|---|
| • C1.S1 C1. Costa a elevata criticità; | S1. Costa a elevata sensibilità ambientale; |
| • C1.S2 C1. Costa a elevata criticità; | S2. Costa a media sensibilità ambientale; |
| • C1.S3 C1. Costa a elevata criticità; | S3. Costa a bassa sensibilità ambientale; |
| • C2.S1 C2. Costa a media criticità; | S1. Costa a elevata sensibilità ambientale; |
| • C2.S2 C2. Costa a media criticità; | S2. Costa a media sensibilità ambientale; |
| • C2.S3 C2. Costa a media criticità; | S3. Costa a bassa sensibilità ambientale; |
| • C3.S1 C3. Costa a bassa criticità; | S1. Costa a elevata sensibilità ambientale; |
| • C3.S2 C3. Costa a bassa criticità; | S2. Costa a media sensibilità ambientale; |
| • C3.S3 C3. Costa a bassa criticità; | S3. Costa a bassa sensibilità ambientale. |



Piano Regionale delle Coste – Riferimento Normativa

Il PRC costituisce altresì uno strumento di pianificazione, in relazione al recente trasferimento di funzioni amministrative agli Enti locali (rilascio di concessioni demaniali marittime), il cui esercizio in modo efficace ed efficiente può essere garantito solo da un'azione coordinata e coerente da parte della Regione. In tal senso il PRC fornisce le linee guida, indirizzi e criteri ai quali devono conformarsi i Piani Comunali delle Coste (PCC).

Il PRC definisce il contesto di riferimento della pianificazione costiera, sia sotto il profilo dell'attività conoscitiva

del territorio sia sotto il profilo normativo, al quale dovranno conformarsi le previsioni, espresse a maggior livello di dettaglio, dei Piani Comunali delle Coste.

Il PRC classifica la costa di Castrignano del Capo in due dei nove livelli previsti, e precisamente i livelli C3S1 e C3S2.

Le classi di criticità condizionano il rilascio delle concessioni demaniali, mentre le classi di sensibilità ambientale condizionano i tipi di concessioni demaniali e le modalità di contenimento dei relativi impatti.

La maggior parte della linea costiera risulta appartenere al livello di classificazione C3S2, rilevato in maniera continua da Punta Ristola a Felloniche, sul quadrante jonico, mentre nel tratto più prettamente urbano e fino a Punta Meliso è classificato come C3S1.

Di seguito, con riferimento alle NTA del PRC, si riportano gli indirizzi normativi previsti per i livelli di classificazione normativa presenti lungo la costa di Castrignano del Capo:

Art. 6.3.8 - Livello C3.S2

Nelle zone classificate C3.S2 non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalorati a livello locale la classificazione effettuata su base regionale.

Possono essere previste, salvo disponibilità di zone appartenenti - per la stessa classe di criticità - ai livelli più bassi di sensibilità ambientale, in via prioritaria Spiagge Libere con Servizi (SLS) e, in via subordinata, Stabilimenti Balneari (SB). In entrambi i casi le attrezzature previste devono essere comunque definite attraverso metodologie di verifiche di tipo ambientale.

Art. 6.3.7 - Livello C3.S1

Nelle zone classificate C3.S1 non sono previste particolari restrizioni d'uso se non l'attività di monitoraggio che avvalorati a livello locale la classificazione effettuata su base regionale.

Possono essere previste, salvo disponibilità di zone appartenenti - per la stessa classe di criticità - ai livelli più bassi di sensibilità ambientale, in via prioritaria Spiagge Libere con Servizi (SLS) e, in via subordinata, Stabilimenti Balneari (SB). In entrambi i casi i servizi minimi di spiaggia devono essere molto contenuti ed essenzialmente limitati al chiosco bar-direzione e ai servizi igienico-sanitari, comunque definiti attraverso metodologie di verifiche di tipo ambientale.

Piano di tutela delle acque (PTA)

Stato di attuazione

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

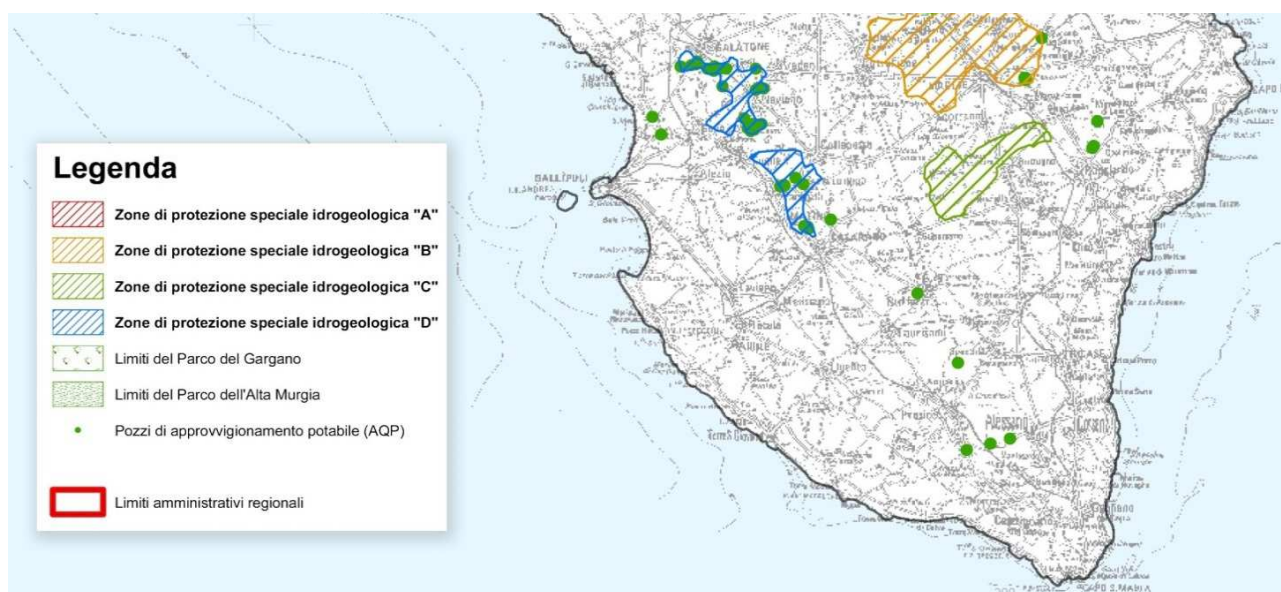
Natura e finalità

Si tratta di un piano di settore, introdotto nella normativa italiana dal D. Lgs. 152/1999 recante "Disposizioni sulla tutela delle acque dall'inquinamento", attualmente sostituito dal D.Lgs. 152/2006 "Norme in materia ambientale".

Il Piano si configura come strumento di pianificazione regionale e rappresenta un piano stralcio di settore del Piano di Bacino, le cui disposizioni hanno carattere immediatamente vincolante per le amministrazioni e gli enti, pubblici e privati.

È finalizzato alla tutela qualitativa e quantitativa delle acque superficiali, marine costiere e sotterranee. Il Piano introduce, tra l'altro, il concetto di "tutela integrata" delle risorse idriche, come tutela sinergica degli aspetti qualitativi e quantitativi.

Il "Progetto di Piano di tutela delle acque", oltre ad una breve descrizione dei bacini idrografici e dei corpi idrici superficiali e sotterranei, riporta una stima degli impatti causati dalle attività antropiche su qualità e quantità dei corpi idrici nonché possibili misure e possibili programmi per la prevenzione e la salvaguardia delle zone interessate. Viene data una prima definizione di zonizzazione territoriale, per l'analisi dei caratteri del territorio e delle condizioni idrogeologiche, definendo 4 zone di protezione speciale idrogeologica, A, B, C e D, per ognuna delle quali si propongono strumenti e misure di salvaguardia.



Piano di Tutela delle Acque – Zone di protezione speciale idrogeologica

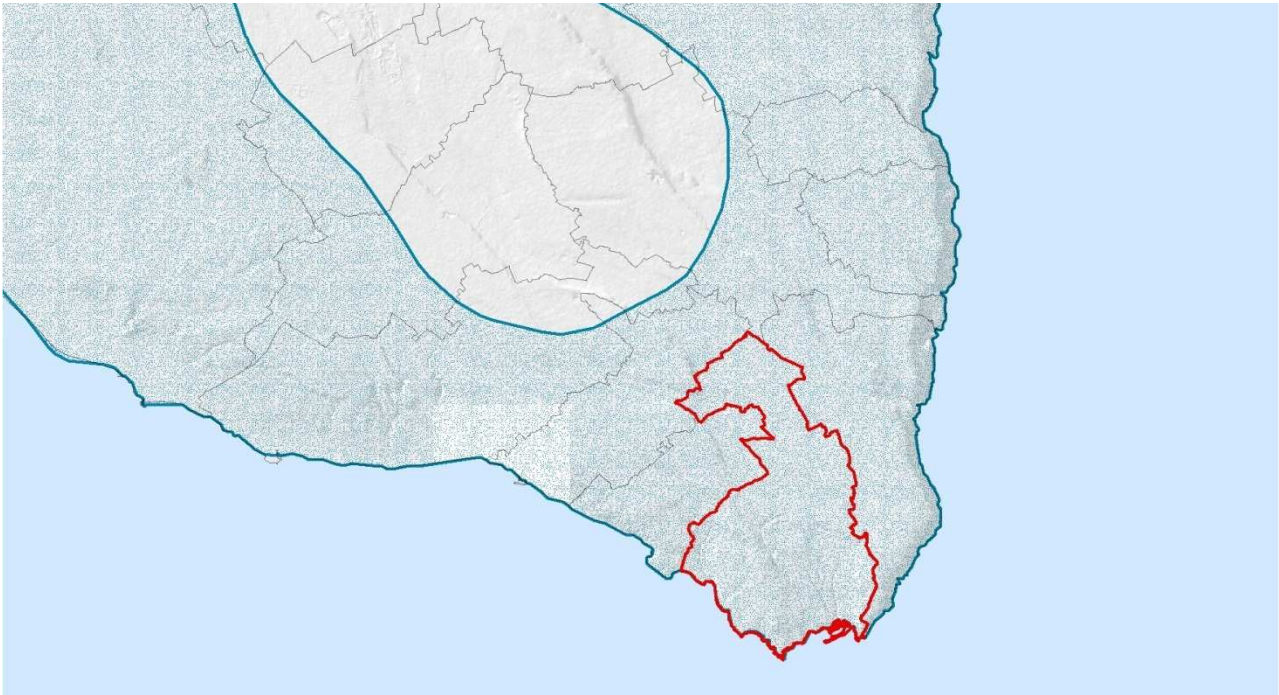
Obiettivi

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

Previsioni per l'area oggetto di intervento

La fascia costiera del territorio comunale di Castrignano del Capo è individuato dal PTA della Regione Puglia come **"Area interessata da contaminazione salina"**.

Per tali aree il PTA sospende il rilascio di nuove concessioni per il prelievo di acque dolci di falda da utilizzare a fini irrigui o industriali ad eccezione di quelle da utilizzare per usi pubblici o domestici.



*Piano di Tutela delle Acque – Aree soggette a contaminazione salina:
Acquiferi carsici costieri della Murgia e del Salento*

Piano energetico ambientale regionale (PEAR)

Stato di attuazione

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

Natura e finalità

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

Obiettivi

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

Previsioni per l'area oggetto di intervento

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

Piano regionale di qualità dell'aria (PRQA)

Stato di attuazione

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

Natura e finalità

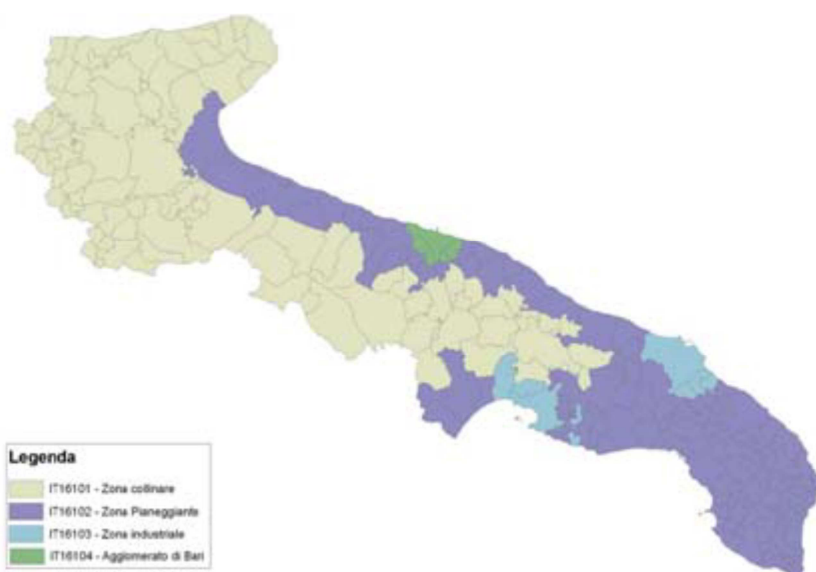
Il PRQA è stato redatto in conformità alle recenti disposizioni normative nazionali e comunitarie che assegnano alle Regioni competenze in materia di monitoraggio della qualità dell'aria e della pianificazione delle azioni per il risanamento delle zone con livelli di concentrazioni superiori ai valori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

Obiettivi

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

Previsioni per l'area oggetto di intervento

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



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

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

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

Piano regionale dei trasporti (PRT)

Stato di attuazione

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

Il PRT è articolato secondo le modalità del trasporto, tra loro integrate, e definisce:

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

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



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

Natura e finalità

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

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

- Valorizzare il ruolo della regione nello spazio Euromediterraneo con particolare riferimento all'area Adriatico-Ionica e potenziare i collegamenti con gli elementi della rete TEN-T
- Promuovere le relazioni con le regioni meridionali peninsulari per sostenere lo sviluppo socioeconomico

- Rispondere in maniera ecosostenibile alle esigenze di mobilità di persone e merci espresse dal territorio regionale per garantirne uno sviluppo armonico, sinergico e integrato con le risorse ambientali e paesaggistiche, anche al fine di contrastare la marginalizzazione delle aree interne.

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

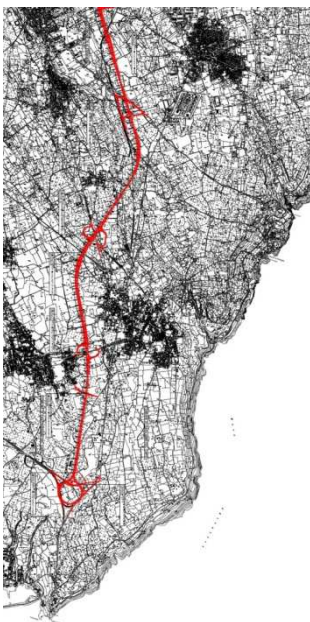
	Interventi contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi NON contenuti nel Piano Attuativo 2009-2013	Interventi finanziati/in corso di realizzazione - completamente previsto entro il 2020	Interventi prioritari da assoggettare a Studio di fattibilità/ progettazione - attuazione prevista entro il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

Classificazione degli interventi previsti dal PA 2015-2019

Previsioni per l'area oggetto di intervento

TRASPORTO STRADALE

Per il territorio comunale di Castrignano del Capo il piano non prevede nuovi interventi rispetto al PA 2009-2013; vengono confermati gli interventi già programmati nel quinquennio 2009-2013 ovvero l'adeguamento della SS275 tra Alessano e Santa Maria di Leuca con sezione tipo C.



Piano Attuativo 2015-2019 – Progetto del trasporto stradale

Il progetto definitivo per la realizzazione della S.S. 275 Ammodernamento ed adeguamento al tipo B del D.M. 5.11.2001 della SS 275 lungo l'itinerario Maglie – Santa Maria di Leuca (SS 16 dal Km 981+700 al Km 985+386. SS 275 da Km 0+000 al Km

Lo sviluppo dell'opera infrastrutturale prevede una superficie complessiva di 39,736 km e si suddivide in 3 tronchi.

I lavori relativi al Tronco 1 – Tangenziale est di Maglie interamente in sede, prevedono una complanare in entrambe le direzioni, il potenziamento di tutti gli svincoli, alcuni dei quali attualmente non conformi alle norme in vigore, e la realizzazione di rotatorie per la connessione con la viabilità esistente.

Il progetto di adeguamento del Tronco 2 – Scorrano-Montesano, interamente in sede, prevede la realizzazione di strade di servizio per l'eliminazione degli accessi diretti.

Gli interventi del Tronco 3 – Montesano-Santa Maria di Leuca che interessano il Comune di Castrignano del Capo, interamente su nuova sede, in variante ai centri abitati, prevedono due brevi trincee, comprensive di una galleria artificiale a struttura scatolare per risolvere le interferenze con la strada Tricase Lucugnano ed un elettrodotto.

TRASPORTO FERROVIARIO

Per il territorio comunale di Castrignano del Capo il piano non prevede nuovi interventi rispetto al PA 2009-2013. E' tuttavia da segnalare l'intervento di elettrificazione della linea Linea Maglie-Otranto e linea Maglie-Gagliano, che sebbene non rientri nei limiti amministrativi, coinvolge il limitrofo comune di Gagliano del Capo.



Piano Attuativo 2015-2019 – Progetto del trasporto stradale

TRASPORTO MARITTIMO

Per il territorio comunale di Castrignano del Capo il piano non prevede nuovi interventi; vengono confermati gli interventi già programmati nel quinquennio 2009-2013



. Piano Attuativo 2015-2019 – Progetto del trasporto marittimo

TRASPORTO AEREO

Per il territorio comunale di Castrignano del Capo il piano non prevede nuovi interventi rispetto al PA 2009-2013.



Piano Attuativo 2015-2019 – Progetto del trasporto aereo

Piano regionale di gestione dei rifiuti urbani (PRGRU)

Stato di attuazione

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

Obiettivi

Il PRGRU costituisce lo strumento operativo attraverso cui la Regione Puglia attua quanto previsto dalla normativa nazionale in materia ambientale.

L'obiettivo strategico del Piano consiste nell'accelerazione del raggiungimento degli obiettivi di raccolta differenziata e il miglioramento della qualità dei rifiuti intercettati per una più efficiente filiera del riciclaggio e del recupero.

Obiettivi generali del Piano:

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

Previsioni per l'area oggetto di intervento

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

2. Pianificazione di Bacino

Piano di Assetto Idrogeologico (PAI)

Il Comitato Istituzionale dell'Autorità di Bacino della Puglia il 30 Novembre 2005 ha deliberato il provvedimento di approvazione del Piano di Bacino Stralcio per l'Assetto Idrogeologico (PAI), pubblicato sul B.U.R.P. n. 15 del 02 febbraio 2006.

Il PAI rappresenta un primo stralcio di settore funzionale del Piano di Bacino di cui alla ex Legge 183 del 1989, "Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo", successivamente abrogata e sostituita dal DLgs n.152 del 2006, "Norme in materia ambientale".

Il Piano per l'Assetto Idrogeologico si pone come **obiettivo generale** la costruzione di una quadro conoscitivo del territorio di competenza dell'Autorità di Bacino, con particolare riferimento alle caratteristiche morfologiche, geologiche ed idrologiche.

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

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

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

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

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

Per la **pericolosità idraulica** si distinguono:

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

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

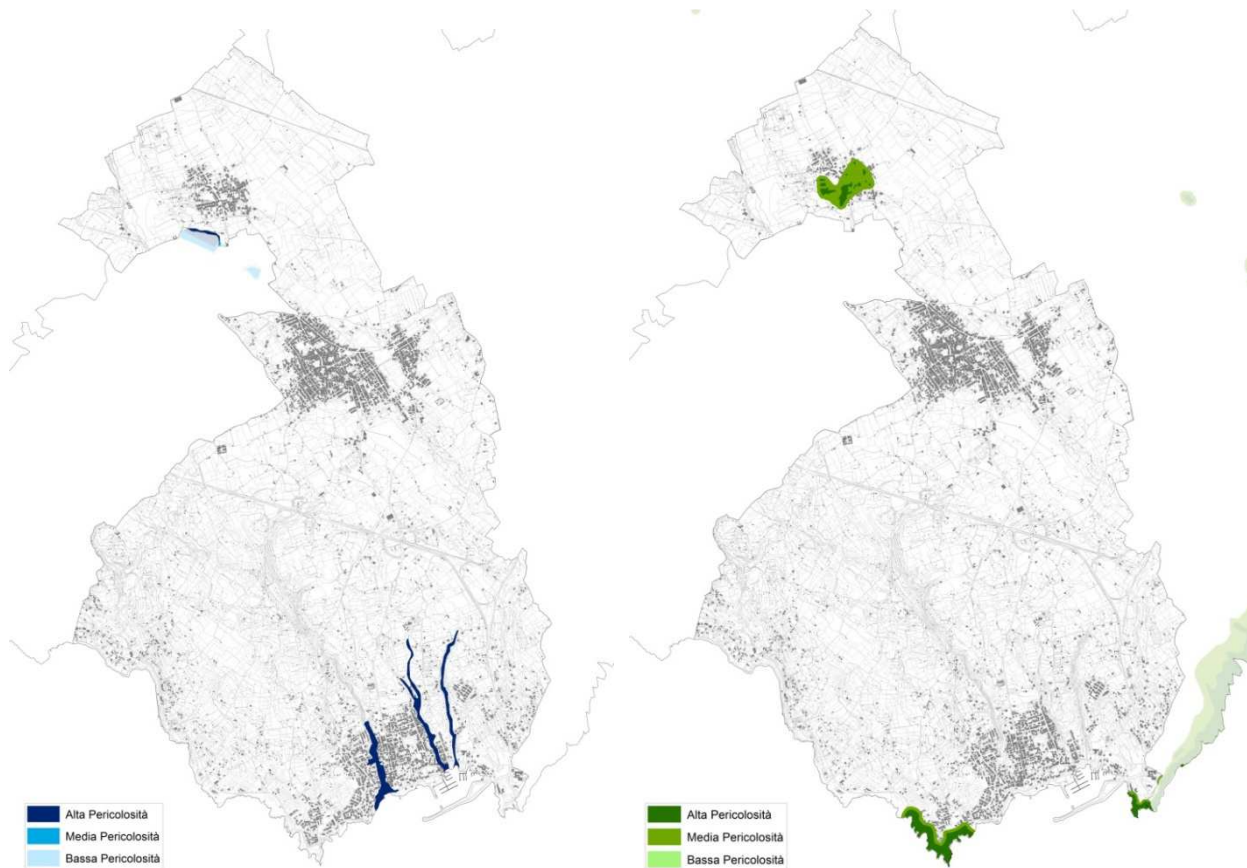
- PG3: aree a Pericolosità da frana molto elevata;
- PG2: aree a Pericolosità da frana elevata;
- PG1: aree a Pericolosità da frana media e moderata

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

- R4: Aree a Rischio Molto Elevato;
- R3: Aree a Rischio Elevato;

- R2: Aree a Rischio Medio;
- R1: Aree a Rischio Moderato.

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



Piano di Assetto Idrogeologico – Pericolosità Idraulica e geomorfologica

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

Il comune di Castrignano del Capo ha avviato a partire dal 2005 numerosi processi di revisione delle aree a rischio idrogeomorfologico individuate dal PAI, che hanno trovato prosecuzione con l'apertura di un tavolo tecnico tra Amministrazione comunale e AdB, istituito in occasione della redazione del Piano Urbanistico Generale e concluso con parere favorevole con cui viene approvato in via definitiva il nuovo assetto delle aree a rischio idrogeologico.

3. Pianificazione Provinciale

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

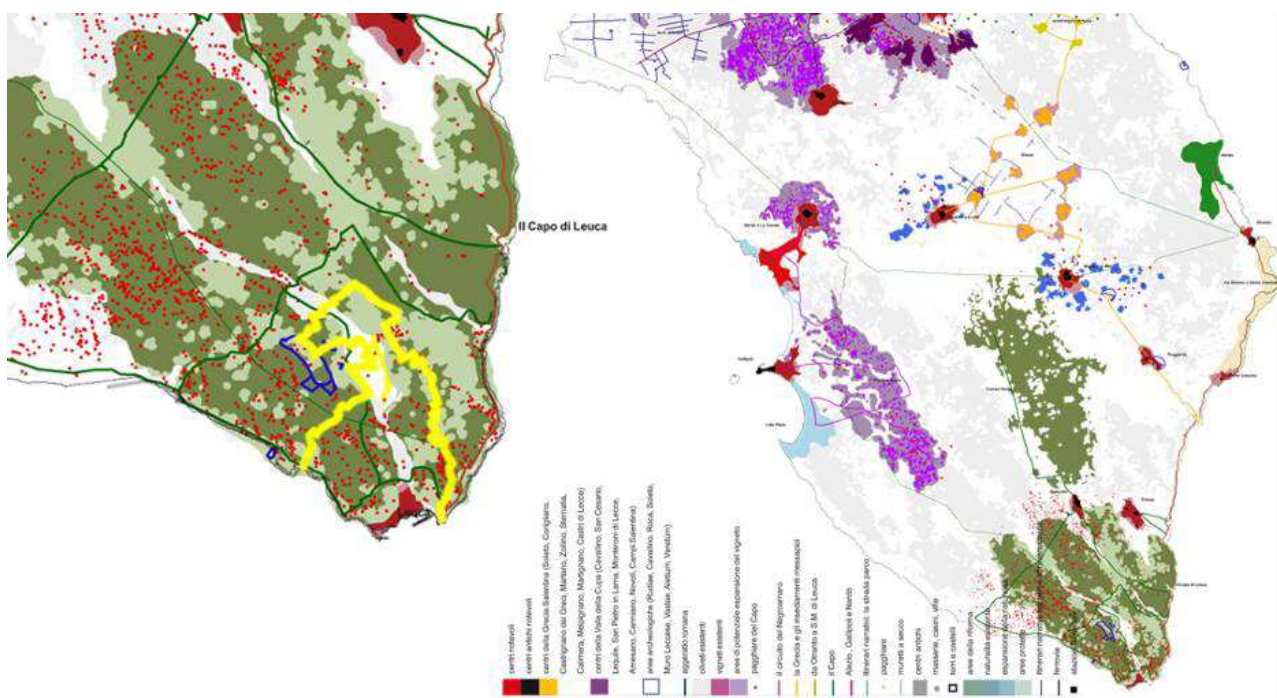
La Provincia di Lecce avvia l'iter di formazione del Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) nei primi anni Novanta, in assenza di provvedimenti legislativi regionali, facendo da apripista in Puglia, la sua redazione si ha tra il 1999 e il 2001. Nel frattempo la Regione Puglia approva la nuova legge urbanistica (LR 20/2001) con la quale disciplina anche il livello di pianificazione provinciale, subordinando l'approvazione del PTCP all'approvazione del Documento Regionale d'Assetto Generale (DRAG). Nel 2007 lo "schema di PTCP" è adottato dalla Provincia di Lecce, mentre nel 2008 si ha la sua adozione definitiva e il 15 gennaio 2009 è pubblicata l'approvazione sul Bollettino Regionale n. 8.

Peraltro, tale processo prendendo avvio agli inizi degli anni Novanta vede, correttamente, la Provincia riorganizzare la Struttura Tecnica interna per rispondere in modo adeguato alle nuove funzioni e ai nuovi compiti istituzionali delegati alle Province italiane. In tal modo, quella di Lecce è la prima provincia che in Puglia dispone di un efficiente Sistema Informativo Geografico (GIS) e di un Ufficio Cartografico. In queste condizioni nel 1999 un team interdisciplinare coordinato da Paola Viganò, con la consulenza scientifica di Bernardo Secchi avvia la redazione del PTCP all'interno dell'Ufficio di Piano appositamente creato nella sede della Provincia di Lecce.

Il PTCP da subito diviene una sorta di "manuale" da consultare esprimendo i pareri di competenza della Provincia, ma soprattutto una forte Visione che non mancherà di influenzare gli sviluppi in corso e futuri della penisola salentina in ordine a: ambiente, insediamenti, infrastrutture, energia, turismo.

Il Salento come Parco

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



PTCP – Il Salento come Parco

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

culturali minori, ha definito l'idea del Parco Salento: un territorio nel quale sono i caratteri fisici e ambientali in senso lato a guidare in modo essenziale le principali attività e pratiche sociali.

Il Parco essenzialmente è l'immagine dell'omogeneità del Salento, e contro la concentrazione di settori e risorse in alcuni luoghi, propone uno sviluppo diffuso. Il PTCP struttura le sue politiche sugli assi del: welfare, mobilità, valorizzazione del patrimonio ambientale e culturale, insediative.

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

Un progetto di diffusione della naturalità

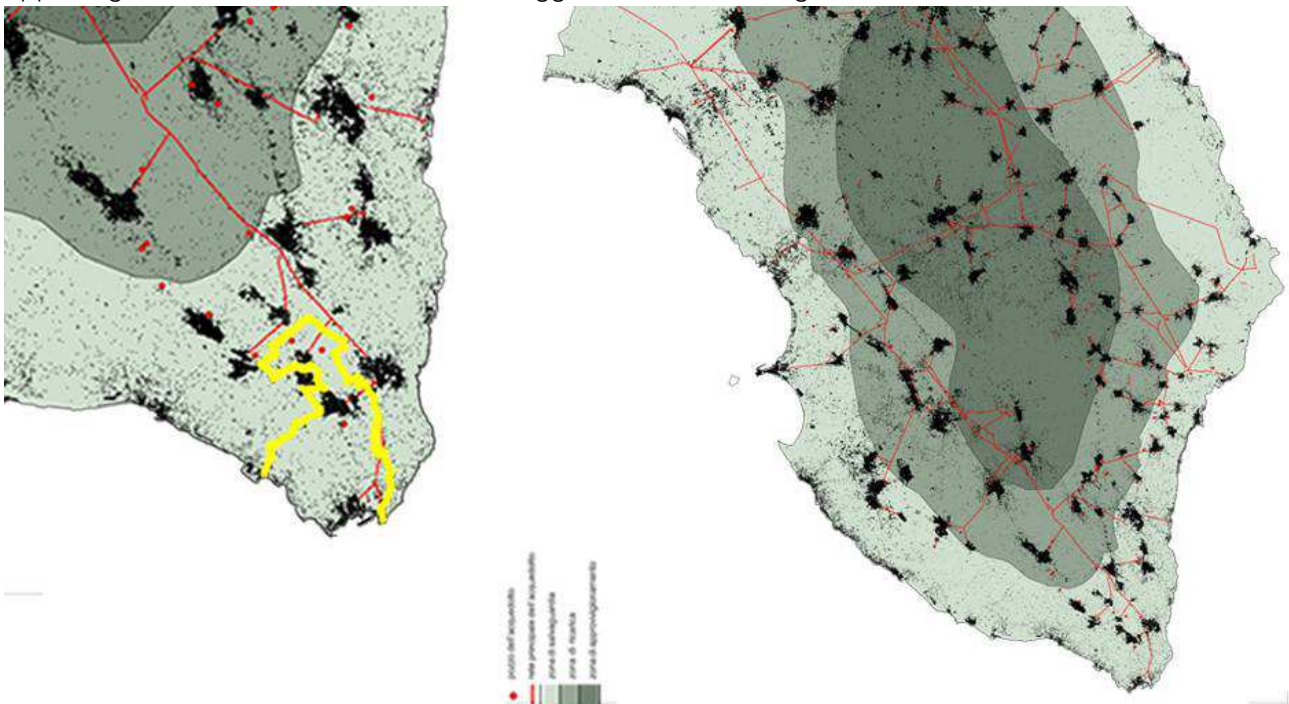
Il progetto del PTCP per la salvaguardia ambientale propone l'uscita dal modello di una natura "eletta" e selettiva, concentrata in alcune aree privilegiate, a favore di un aumento della biodiversità, garantito da una naturalità diffusa a tutto il territorio attraverso diverse forme e scale.

Il progetto propone l'espansione della naturalità esistente: aree naturali protette regionali (Otranto-Leuca), aree Sic, Sir, Sin, le aree marine, le aree boschive a macchia, il sistema idrografico, calibrando secondo differenti forme e azioni di tutela le aree a espansione, situate ai bordi delle aree a concentrazione, le aree a infiltrazione, costituite dai versanti delle serre e dal sistema dei canali, e le aree a percolazione che interessano le matrici ambientali della campagna e dei tessuti più o meno edificati.

Nel caso del territorio comunale di Castrignano del Capo il PTCP pone l'attenzione al rapporto Terra-Mare, alla tutela del versante costiero del sistema delle grotte e dei fondali.

Fasce di salvaguardia contro il processo di salinizzazione delle falde

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



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

Politiche della mobilità

Un progetto per la mobilità del Salento

L'idea del Piano è quella di guardare all'ingente patrimonio infrastrutturale che caratterizza il Salento come ad una risorsa, rinunciando alla definizione di nuovi grandi assi viari (tubi) che gerarchizzano il territorio, e definendo piuttosto un sistema che ragiona sulle possibili integrazioni tra la rete minuta di strade (spugna) e i grandi assi e la ferrovia.

La maglia principale è costituita dalla Ferrovia Sud-Est, i tubi che definiscono una figura aperta collegata alle aree produttive e ai porti dai pendoli (strade di collegamento trasversale). Fa da sfondo a questa maglia il fitto reticolo delle strade comunali e rurali.

Tra queste il Piano suggerisce di valorizzare l'enorme potenziale narrativo di molte di queste strade che consentono la lettura di situazioni paesistiche, storiche e architettoniche, di valorizzarle interpretandole come Itinerari Narrativi, strade parco, sentieri.

In tal senso alcune strade come le strade parco non hanno soltanto la funzione di collegare due punti ma anche di narrare il territorio salentino.

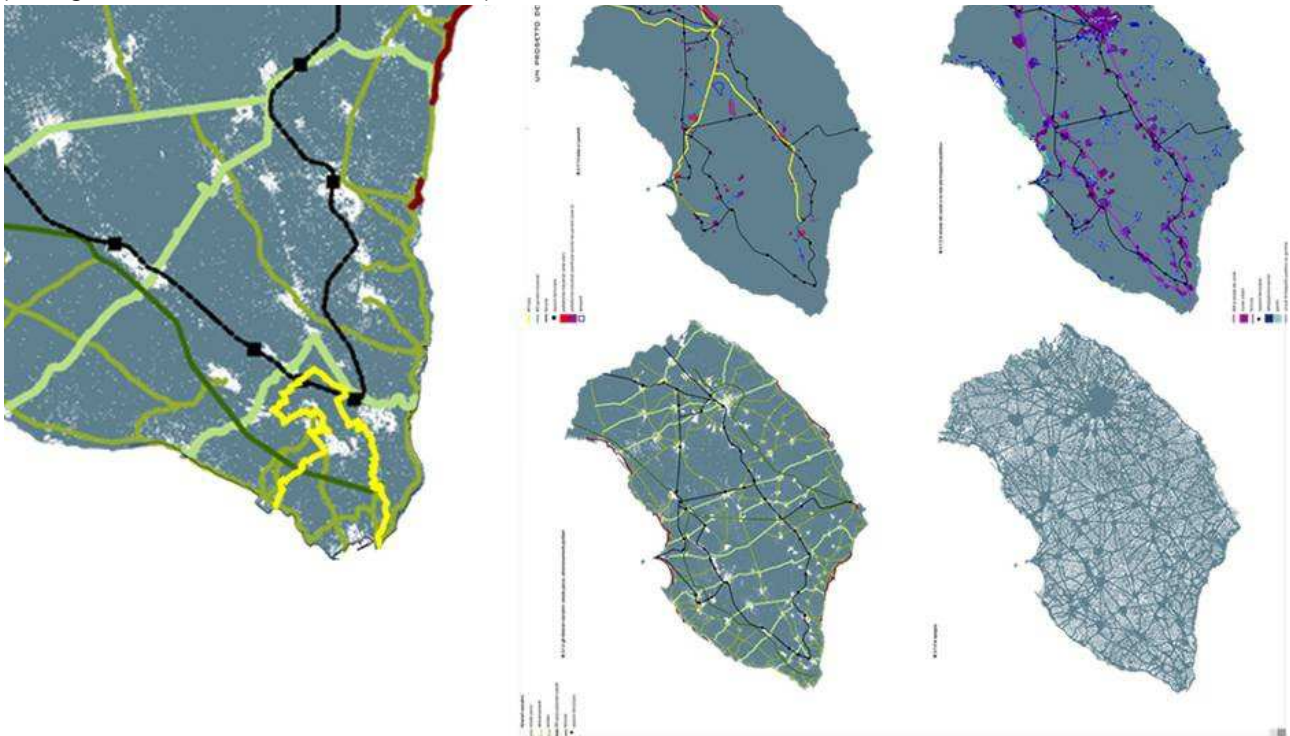
Un'idea che il Piano propone è per esempio quella di alleggerire il più possibile il traffico lungo la costa favorendo una progressiva pedonalizzazione della costa a favore di una accessibilità che avviene in modo trasversale o a monte della costa anche grazie ad un sistema integrato pubblico-privato e ferro-gomma-bicicletta.

Un progetto della mobilità per strati

I Tubi. Il sistema delle statali (SS274 e 275) sostanzialmente per il traffico pesante e dei grandi centri: Lecce, Maglie, Gallipoli.

La ferrovia Sud-Est, le strade dei centri e i circuiti del trasporto pubblico su gomma sostanzialmente per il traffico che caratterizza l'accesso alle principali attrezzature e servizi ed ai principali centri urbani.

La spugna. Gli Itinerari Narrativi, strade-parco, attraversamenti, sentieri adeguati agli spostamenti nel Parco, la tavola mostra come l'accesso a Santa Maria del Capo sia privilegiato dalla strada Parco pensata come proseguimento della statale Lecce - Gallipoli.



PTCP – Un progetto della mobilità per strati

Politiche per la valorizzazione del patrimonio culturale e ambientale

Stanze e circuiti del Parco

Sullo sfondo dello strato spesso di alcuni elementi del paesaggio: oliveti, vigneti, muretti a secco, pagghiare, masserie...

Nel Parco Salento alcuni contesti differiscono per la peculiarità dei caratteri fisici fortemente caratterizzanti come il Capo di Leuca, la valle della Cupa nei pressi di Lecce, la Grecia Salentina attorno a Maglieentro questi ambiti specifici il Piano propone di selezionare alcuni Itinerari Narrativi che percorrono le Stanze secondo una sequenza di situazioni tematiche (itinerari storici, paesistici, del vino, dell'olio...).

Un nuovo modello di ricettività turistica

Il Ptcp propone per il territorio provinciale di Lecce strategie di sviluppo del turismo che si estendono a tutto il territorio: puntando più sulla qualità che sulla quantità e/o sulla salvaguardia di alcune aree e luoghi.

L'idea cardine è la costruzione dell'albergo più grande del mondo, capace di declinare una molteplice e variegata offerta turistica (campagna-costa) caratterizzata da piccoli alberghi, attrezzature agrituristiche ospitate nelle masserie, mini appartamenti situati nei centri antichi, oltre che dai campeggi esistenti e le architetture rurali (masserie, pagghiari...) disperse nella campagna.

Linee guida per la individuazione di interventi tesi a mitigare le situazioni di maggiore criticità delle coste basse pugliesi

Stato di attuazione

Le Linee Guida sono state approvate con Deliberazione della Giunta Regionale 10 marzo 2011, n. 410.

Natura e finalità

Le Linee guida hanno efficacia prescrittiva e vincolante in relazione a qualsiasi atto, provvedimento, autorizzazione e/o concessione, parere e/o nulla osta, ammissione a finanziamento di competenza delle strutture interessate appartenenti agli Assessorati regionali alle Opere Pubbliche e Protezione Civile, alla Qualità dell'Ambiente, alla Qualità del Territorio e al Bilancio e Programmazione.

Le Linee guida hanno efficacia sull'intera fascia costiera ricadente nel territorio della Regione Puglia.

Obiettivi

Gli studi sono finalizzati in particolare all'individuazione di strutture di mitigazione del rischio (ambientalmente compatibili per le coste basse), correlate a ciascuna Unità Fisiografica. La definizione della tipologia di intervento ottimale costituisce un atto di indirizzo, non eludibile, per le successive progettazioni di maggiore dettaglio, a carico delle amministrazioni locali.

Gli studi sono coerenti con gli indirizzi della Commissione Europea e forniscono indicazioni utili per prevenire e mitigare più efficacemente l'impatto negativo dell'erosione costiera e per preservare o ripristinare la capacità naturale della costa ad adattarsi ai cambiamenti climatici, anche attraverso l'adozione di misure specifiche sui sedimenti costieri e le opere costiere e forniscono, inoltre, ulteriori informazioni e indicazioni utili per la futura predisposizione del Piano di Gestione Integrata della Fascia Costiera (GIZC).

Previsioni

I contenuti dello studio, compreso gli allegati 3.1 "Individuazione di strutture di mitigazione del rischio per ciascuna unità fisiografica" e 3.2 "Strutture convenzionali e non per la difesa delle coste" costituiscono linee guida per tutti gli interventi di natura pubblica o privata di mitigazione del rischio di erosione e dissesto per le coste basse pugliesi.

Protocollo sulla gestione integrata delle zone costiere del mediterraneo

Stato di attuazione

Il "Protocollo sulla Gestione Integrata della Zona Costiera nel Mediterraneo" (Protocollo ICZM), approvato con Decisione del Consiglio Europeo del 13 settembre 2010 (Decisione 2010/631/UE), è entrato in vigore il 24 Marzo 2011 e costituisce uno dei sette protocolli di applicazione della *Convenzione per la Protezione dell'Ambiente Marino e delle Regioni Costiere del Mediterraneo* (Convenzione di Barcellona adottata nel 1976 e aggiornata nel 1995).

Natura e finalità

Il Protocollo ICZM nasce dalla necessità di adozione di uno *strumento legalmente vincolante*, che faccia compiere un passo in avanti nell'applicazione della gestione integrata delle zone costiere (GIZC) nell'ambito regionale Mediterraneo, ad integrazione di quanto già realizzato attraverso i cosiddetti "soft law instruments" (raccomandazioni, linee guida, libri bianchi, programmi sperimentali, ecc.).

La *gestione integrata delle zone costiere (GIZC)* è un processo dinamico, interdisciplinare e iterativo inteso a promuovere l'assetto sostenibile delle zone costiere. La gestione integrata delle zone costiere intende equilibrare, sul lungo periodo, gli obiettivi di carattere ambientale, economico, sociale, culturale e ricreativo nei limiti imposti dalle dinamiche naturali. Il termine "integrato" fa riferimento sia all'integrazione degli obiettivi, sia a quella dei molteplici strumenti necessari per raggiungerli.

Obiettivi

L'art. 5 del Protocollo definisce gli obiettivi della gestione integrata delle zone costiere:

- a) *agevolare lo sviluppo sostenibile delle zone costiere attraverso una pianificazione razionale delle attività, in modo da conciliare lo sviluppo economico, sociale e culturale con il rispetto dell'ambiente e dei paesaggi;*
- b) *preservare le zone costiere a vantaggio delle generazioni presenti e future;*
- c) *garantire l'utilizzo sostenibile delle risorse naturali, e in particolare delle risorse idriche;*
- d) *assicurare la conservazione dell'integrità degli ecosistemi, dei paesaggi e della geomorfologia del litorale;*
- e) *prevenire e/o ridurre gli effetti dei rischi naturali e in particolare dei cambiamenti climatici, che possono essere provocati da attività naturali o umane;*
- f) *conseguire la coerenza tra iniziative pubbliche e private e tra tutte le decisioni adottate da pubbliche autorità, a livello nazionale, regionale e locale, che hanno effetti sull'utilizzo delle zone costiere.*

Principi generali ed elementi della gestione integrata delle zone costiere

L'art. 6 del protocollo enuncia i *principi di gestione integrata delle zone costiere* cui attenersi per l'attuazione del protocollo stesso:

- a) *prendere in particolare considerazione il patrimonio biologico e le dinamiche e il funzionamento naturali della zona intercotidale, nonché la complementarità e l'interdipendenza della parte marina e terrestre, che costituiscono un'unica entità.*
- b) *tener conto in maniera integrata di tutti gli elementi connessi ai sistemi idrologici, geomorfologici, climatici, ecologici, socioeconomici e culturali, in modo da non superare la capacità di carico delle zone costiere e da prevenire gli effetti negativi dei disastri naturali e dello sviluppo;*
- c) *applicare l'approccio ecosistemico alla pianificazione e alla gestione delle zone costiere, in modo da assicurarne lo sviluppo sostenibile;*
- d) *garantire una governance appropriata, che consenta alle popolazioni locali e ai soggetti della società civile interessati dalle zone costiere una partecipazione adeguata e tempestiva nell'ambito di un processo decisionale trasparente;*
- e) *garantire un coordinamento istituzionale intersettoriale dei vari servizi amministrativi e autorità regionali e locali competenti per le zone costiere;*
- f) *elaborare strategie, piani e programmi per l'utilizzo del territorio che tengano conto dello sviluppo urbano e delle attività socioeconomiche;*
- g) *tener conto della molteplicità e della diversità delle attività nelle zone costiere e dare priorità, ove necessario, ai servizi pubblici e alle attività che richiedono, in termini di uso e di ubicazione, l'immediata vicinanza al mare;*
- h) *garantire una distribuzione bilanciata degli usi sull'intera zona costiera, evitando la concentrazione non necessaria e una sovracrescita urbana;*

- i) effettuare valutazioni preliminari dei rischi associati alle varie attività umane e infrastrutture, in modo da prevenirne e ridurre gli impatti negativi sulle zone costiere;
- j) prevenire i danni all'ambiente costiero e, qualora essi si verificano, provvedere a un adeguato ripristino.

La Parte II del Protocollo definisce gli elementi della gestione integrata delle zone costiere.

In particolare l'art. 8 "Protezione e uso sostenibile delle zone costiere" stabilisce, in conformità agli obiettivi e ai principi enunciati dal Protocollo, gli elementi per garantire l'uso e la gestione sostenibili delle zone costiere, al fine di preservare gli habitat naturali, i paesaggi, le risorse naturali e gli ecosistemi costieri, quali:

- a) istituzione nelle aree costiere, a partire dal livello superiore di marea invernale, di una zona dove non è permesso edificare, di larghezza non inferiore a 100 metri;
- a) l'individuazione e la delimitazione, al di fuori delle aree protette, di aree libere in cui lo sviluppo urbano ed altre attività siano soggetti a restrizioni o, se necessario, vietati;
- b) la limitazione dell'estensione lineare dello sviluppo urbano e la creazione di nuove infrastrutture di trasporto lungo la costa;
- c) l'integrazione delle esigenze di tutela ambientale nelle regole di gestione e di utilizzo del demanio marittimo pubblico;
- d) il libero accesso del pubblico al mare e lungo la riva;
- e) la limitazione e, se necessario, il divieto di circolazione e di parcheggio di veicoli terrestri nonché di navigazione e di ancoraggio delle unità navali in zone naturali terrestri o marine vulnerabili, comprese le spiagge e le dune.

Il successivo art. 9 è dedicato alle "Attività economiche" e tra l'altro prevede che le parti:

- b) provvedono affinché, nelle varie attività economiche, si riduca al minimo l'uso delle risorse naturali e si tenga conto delle esigenze delle generazioni future;
- c) garantiscono il rispetto della gestione integrata delle risorse idriche e di una gestione sostenibile dei rifiuti;
- e) definiscono indicatori dello sviluppo delle attività economiche al fine di garantire l'uso sostenibile delle zone costiere e ridurre le pressioni eccedenti la capacità di carico;
- f) promuovono codici di buone pratiche a livello di autorità pubbliche, operatori economici e organizzazioni non governative.

Relativamente alle specifiche attività economiche lo stesso articolo prevede:

Agricoltura e industria:

- garantire un elevato livello di tutela ambientale nella scelta dell'ubicazione e nell'esercizio delle attività agricole e industriali, al fine di preservare gli ecosistemi e i paesaggi costieri e prevenire l'inquinamento del mare, dell'acqua, dell'aria e del suolo;

Turismo e attività sportive e ricreative:

- incoraggiare un turismo costiero sostenibile che preservi gli ecosistemi, le risorse naturali, il patrimonio culturale e i paesaggi costieri;
- promuovere forme specifiche di turismo costiero, in particolare il turismo culturale, rurale e l'ecoturismo, nel rispetto delle tradizioni delle popolazioni locali;
- disciplinare o, se necessario, vietare, l'esercizio di varie attività sportive e ricreative.

L'articolo 11 "Paesaggi costieri" riconosce il valore estetico, naturale e culturale specifico dei paesaggi costieri e, a prescindere dalla loro classificazione come aree protette, prescrive l'adozione di misure volte a garantire la protezione dei paesaggi costieri attraverso interventi di legislazione, pianificazione e gestione.

L'articolo 13 "Patrimonio culturale" prescrive altresì l'adozione di tutte le misure atte a preservare e a tutelare il patrimonio culturale, in particolare archeologico e storico, delle zone costiere, compreso il patrimonio culturale subacqueo.

Gli articoli 14 e 15 sono riferiti rispettivamente alla "Partecipazione" e alla "Sensibilizzazione, formazione, istruzione e ricerca".