Provincia di Brindisi

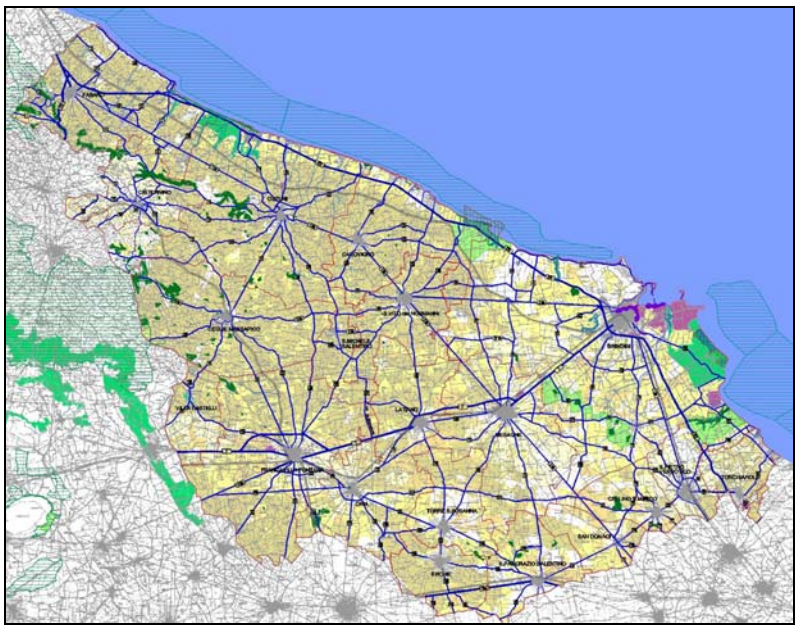
Assessorato alla Pianificazione Territoriale

Programmazione e gestione Lavori Pubblici

Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

Verso il PTCP di Brindisi

Documento preliminare al PTCP e «Concept» del progetto di territorio



Documento preliminare

settembre 2008

Assessore alla Pianificazione Territoriale – Programmazione e gestione lavori pubblici
ing. Antonio Gennaro

STAFF DI COORDINAMENTO E LAVORO DEL PTCP

Responsabile del procedimento
ing. Sergio Rini

GRUPPO INTERNO

Responsabili Amministrazione Provinciale
dott. Giovanni Antelmi
dott. Pasquale Epifani
dott. Alberto Mele
ing. Vito Ingletti
dott.ssa Alessandra Pannaria
Segreteria Tecnica
Arch. Emilia Mannozzi
Ufficio S.I.T.
Soc. Santa Teresa SpA

GRUPPO ESTERNO

Coordinamento scientifico
prof. arch. Francesco Karrer
Coordinamento tecnico
arch. Pasquale Barone
arch. Alessandro Calabrò
arch. Diana Giuliani
Consulenti specialistici
prof. arch. Francesco Karrer - Pianificazione urbanistica ed area vasta
prof. ing. Andrea Corti - Ecologia ed ambiente
prof. ing. Agostino Nuzzolo - Mobilità e Trasporti
prof. Antonio Ranieri - Sistemi Produttivi, Economici e Turismo
prof. arch. Massimo Olivieri - Beni Culturali e Paesaggio
prof. geol. Giovanni Pietro Beretta - Geologia e Idrogeologia

INDICE

I PARTE....4
1 Scopi e Natura del Documento Preliminare (DP) al Piano territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)....4
1.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)....4
1.1.1 Il PTCP nelle leggi statali....5
1.1.2 A livello regionale....6
1.2 Il percorso di formazione del PTCP: dal DP al PTCP....10
II PARTE: IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE....13
2 La pianificazione territoriale nella provincia di Brindisi....13
2.1 I precedenti....13
2.2 Lo stato attuale....14
2.3 Riferimenti ed obiettivi della presente proposta di PTCP....15
3 Forma di Piano e stile di pianificazione....16
3.1 Principi del piano....16
3.1.1 Sussidiarietà....16
3.1.2 Sviluppo sostenibile e durevole....17
3.1.3 Partecipazione....18
3.2 Stile di pianificazione....19
3.3 La forma del Piano....21
4 Pianificazioni e programmazioni di livello statale, regionale e provinciale, in essere ed in itinere incidenti sulla formazione del PTCP....23
4.1 A livello statale....23
4.2 A livello regionale....25
4.3 A livello sub regionale e/o interprovinciale....27
4.3.1 Grande Salento....27
4.4 A livello provinciale....28
4.4.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale....28
4.4.2 Programma Provinciale di Previsione e Prevenzione di Protezione Civile. .29
4.4.3 Piano strategico dell'Area vasta brindisina....31
5 Il progetto di territorio....32
5.1 Il modello complessivo di assetto territoriale perseguito....32
5.2 Le singole componenti del modello prefigurato....35
5.2.1 Determinanti ambientali e culturali....35
5.2.2 Rete urbana e ambiti programmatici....35
5.2.3 Lo spazio dei settori funzionali....35
5.2.4 Cittadella del Welfare....36
5.3 L'implementazione del piano....37
III PARTE: CONCEPT DEL PIANO....39
6 Il *Concept* del piano....39
6.1 Premessa....39
6.2 Il progetto del territorio....39
6.3 Nota conclusiva....46
IV PARTE: IL QUADRO CONOSCITIVO....48
7 La conoscenza a supporto del "progetto di territorio" a base della presente proposta di PTCP....48
8 Contributi conoscitivi specifici....53
8.1 Modello del paesaggio e dei beni culturali. Caratteri generali del paesaggio della Provincia di Brindisi e prime ipotesi/considerazioni per la definizione di strategie e azioni di valorizzazione....53
8.1.1 Una «immagine guida»....53
8.2 Modello geologico ed idrogeologico. Aspetti geologici ed idrogeologici legati alla realizzazione del PTCP della Provincia di Brindisi....62

8.2.1 Inquadramento geologico e idrogeologico 62
8.2.2 Elementi di pericolosità geologica e idrogeologica presenti nel territorio..... 64
8.2.3 Aspetti ambientali legati all'utilizzo e alla tutela delle risorse idriche 68
8.2.4 Considerazioni preliminari sulle linee di intervento 76
8.3 Modello Ambientale. Inquadramento generale e individuazione di azioni a sostegno della salvaguardia e del ripristino delle componenti ambientali e per uno sviluppo sostenibile della provincia di Brindisi..... 81
8.3.1 Ambiente atmosferico 81
8.3.2 Ambiente delle risorse idriche e della tutela delle acque 83
8.3.3 Ambienti naturali ed ecosistemi 84
8.3.4 Azioni nel settore dei rifiuti e delle bonifiche e recupero delle aree inquinate.. 85
8.3.5 Azioni in campo energetico..... 86
8.3.6 Coerenza della pianificazione con i rischi rilevati dal Programma Provinciale di Previsione e Protezione di Protezione Civile 90
8.4 Modello socio-economico. Inquadramento generale e identificazione del modello di sviluppo economico-territoriale della provincia di Brindisi..... 92
8.4.1 Inquadramento generale: demografia, mercato del lavoro e pendolarismo nella provincia di Brindisi 92
8.4.2 La tradizionale vocazione agricola del territorio brindisino..... 98
8.4.3 Il ruolo strategico dell'industria manifatturiera, delle attività di ricerca e di servizi più avanzati 103
8.4.4 Il progressivo sviluppo della filiera turistica..... 108
8.4.5 Le potenzialità di sviluppo offerte dal sistema dei trasporti e della logistica 110
8.4.6 Modello di sviluppo e riflessi territoriali..... 114
8.5 Modello trasporti e logistica 116
8.5.1 Il Sistema della viabilità nella provincia di Brindisi 116
8.5.2 Proposta di sviluppo strategico del sistema logistico della provincia di Brindisi 128
8.5.3 Lo sviluppo della rete dei servizi ferroviari 132

I PARTE

1 SCOPI E NATURA DEL DOCUMENTO PRELIMINARE (DP) AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

Il presente Documento Preliminare, una volta che sarà approvato dal Consiglio Provinciale, costituirà l'«incipit» del formale processo di formazione del piano territoriale di coordinamento della provincia di Brindisi, così come previsto dalla legge urbanistica regionale n. 20/2001.

Gli scopi che con esso si intendono perseguire sono essenzialmente i seguenti:

- dare avvio formale al procedimento di formazione del PTCP nel rispetto ed in attuazione delle l. n. 241/1990 e l. n. 15/2005 relative al procedimento amministrativo, e della direttiva della CE n. 42/2001 relativa alla valutazione ambientale strategica;
- informare la comunità provinciale tutta, in specie gli enti e le istituzioni pubbliche, degli obiettivi di pianificazione territoriale proposti a base del PTCP e delle modalità con le quali l'Ente Provincia intende perseguirli;
- consentire un'ampia partecipazione della comunità provinciale alla definizione dell'assetto territoriale programmatico.

Per meglio informare e consentire la più ampia ed efficace partecipazione della comunità provinciale nel presente documento sono formulati non solo obiettivi generali ipotesi e ipotesi di metodo, ma si anticipano ipotesi programmatiche di assetto territoriale in generale e nelle specifiche componenti nelle quali questo si articolerà. Pertanto il presente documento contiene, seppure «in nuce» il PTCP, o meglio, al momento e per linee generali, una proposta di PTCP, utile anche per orientare l'azione territoriale dell'Ente Provincia nei confronti di tutti i soggetti pubblici e privati che operano, direttamente ed indirettamente nel territorio provinciale, esercitando così la sua funzione fondamentale di coordinamento del complesso di queste azioni nell'attesa della formazione compiuta del PTCP stesso.

1.1 Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)

Lo strumento del piano territoriale di coordinamento risale alla legge urbanistica n. 1150/1942 che, come noto, regolava l'uso del suolo secondo una logica «autoritativa» e «gerarchica».

Quel piano ineriva direttamente l'azione pubblica e solo indirettamente quella privata.

Il «territorio» poteva avere un'estensione variabile. Con la legge n. 142/1990 si è avuta la associazione della funzione del coordinamento con un territorio, quello provinciale appunto. E' così che all'ente Provincia è stata assegnata la funzione fondamentale del coordinamento delle azioni che si svolgono nel territorio di competenza, in forma diretta ed indiretta, da esercitare soprattutto per mezzo della pianificazione dell'assetto del territorio. In proposito non si può non richiamare la fondamentale distinzione tra «assetto del territorio» ed «uso del suolo» operata dal DPR n. 616/1977 che, come noto, completava il disegno di attuazione della Costituzione avviato negli anni 1970 – 71 per quanto riguardava le competenze delle Regioni.

1.1.1 Il PTCP nelle leggi statali

Oltre quanto già ricordato, si deve segnalare il Dlgs n. 267/2000 di riforma del sistema degli enti locali e, soprattutto, la legge costituzionale n. 3/2001, di riforma del Titolo V della Costituzione che ha sia elevato a rango costituzionale l'Ente Provincia che stabilito la «equordinazione» di Stato, Regione, Provincia, Città metropolitana, Comuni.

Molte leggi di settore assegnano specifici compiti alla Provincia, non tutti hanno rilevanza spaziale e/o sono direttamente «territorializzabili».

Essi comunque richiedono un'azione coordinata, che nel PTCP può trovare utile riferimento.

La Provincia è chiamata anche a partecipare a processi decisionali imputati allo Stato ed alla Regione, oppure è il «suo» territorio ad essere coinvolto da tali processi. Anche in questi casi il PTCP costituisce riferimento e guida per la partecipazione della Provincia a quei processi.

Si tratti di politiche di sviluppo, di pianificazioni di infrastrutture che di procedure di valutazione ambientale (VAS, VIA o AIA), il PTCP rappresenta lo strumento con il quale la Provincia partecipa a queste azioni e procedimenti, alla ricerca della loro «coerenza territoriale», obiettivo al quale, primariamente, si ispira il progetto di PTC della Provincia di Brindisi.

1.1.2 A livello regionale

La legislazione urbanistica regionale, abbastanza di recente riformulata, definisce il PTCP; le competenze vengono fissate dalla Legge Regionale 25/2000 che all'art. 5 (Piano territoriale di coordinamento provinciale) stabilisce che:

1. In attuazione degli articoli 14 e 15 della l. 142/1990, nonché ai sensi dell'articolo 57 del d.lgs. 112/1998, il piano territoriale di coordinamento provvede, in base alle proposte dei Comuni e degli altri enti locali, nonché in coerenza con le linee generali di assetto del territorio regionale di cui all'articolo 2, comma 1, lettera. b) e con gli strumenti di pianificazione e programmazione regionali, a coordinare l'individuazione degli obiettivi generali relativi all'assetto e alla tutela territoriale e ambientale, definendo, inoltre, le conseguenti politiche, misure e interventi da attuare di competenza provinciale.

2. Il piano territoriale di coordinamento ha il valore e gli effetti dei piani di tutela nei settori della protezione della natura, della tutela dell'ambiente, delle acque e della difesa del suolo e della tutela delle bellezze naturali, a condizione che la definizione delle relative disposizioni avvenga nelle forme di intesa fra la Provincia e le amministrazioni regionali e statali competenti.

3. Il piano territoriale di coordinamento provinciale è atto di programmazione generale che definisce gli indirizzi strategici di assetto del territorio a livello sovracomunale, con riferimento al quadro delle infrastrutture, agli aspetti di salvaguardia paesistico-ambientale, all'assetto idrico, idrogeologico e idraulico-forestale, previa intesa con le autorità competenti in tali materie, nei casi di cui all'articolo 57 del d. lgs. 112/1998 e in particolare individua:
a. le diverse destinazioni del territorio in considerazione della prevalente vocazione delle sue parti;
b. la localizzazione di massima sul territorio delle maggiori infrastrutture e delle principali linee di comunicazione;
c. le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica e idraulico-forestale e in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;
d. le aree destinate all'istituzione di parchi o riserve naturali.

4. Il piano territoriale di coordinamento provinciale, per quanto attiene ai contenuti e all'efficacia di piano paesistico-ambientale, oltre a quanto previsto dalla legislazione regionale (legge regionale 11 maggio 1990, n.30), provvede a:

a. individuare le zone di particolare interesse paesistico-ambientale sulla base delle proposte dei Comuni ovvero, in mancanza di tali proposte, degli indirizzi regionali, i quali definiscono i criteri per l'individuazione delle zone stesse, cui devono attenersi anche I Comuni nella formulazione delle relative proposte;
b. indicare gli ambiti territoriali in cui risulti opportuna l'istituzione di parchi locali di interesse sovracomunale.

5. Nella fase di predisposizione del piano territoriale di coordinamento provinciale, la Provincia assicura la partecipazione attiva dei Comuni, delle Comunità montane, degli altri enti locali e delle autonomie funzionali e persegue la coerenza degli obiettivi di piano con le esigenze e le proposte manifestate da tali enti, acquisite in via preventiva.

Con successiva legge regionale n. 20 del 27 luglio 2001, fu stabilito il procedimento di formazione del PTCP, prevedendo la partecipazione dei vari soggetti per acquisire preventivamente le manifestazione di interesse e, con l'articolo 6, si definisce il PTCP quale piano di settore nell'ambito delle materie inerenti la protezione della natura, la tutela dell'ambiente, delle acque, della difesa del suolo, delle bellezze naturali.
L'art. 3 della legge regionale 13 dicembre 2004 n. 24 ritorna sui contenuti del PTCP disciplinando ciò che segue:
1. I contenuti e la formazione del Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) sono disciplinati dagli articoli 6 e 7 della l.r. 20/2001. Ferme restando le competenze dei Comuni e degli Enti parco, il PTCP:

a) delinea il contesto generale di riferimento e specifica le linee di sviluppo del territorio provinciale;
b) stabilisce, in coerenza con gli obiettivi e con le specificità dei diversi ambiti territoriali, i criteri per la localizzazione degli interventi di competenza provinciale;
c) individua le aree da sottoporre a specifica disciplina nelle trasformazioni al fine di perseguire la tutela dell'ambiente, con particolare riferimento ai Siti Natura 2000 di cui alle direttive n. 79/409/CEE e n. 92/43/CEE;
d) individua le aree, nell'esclusivo ambito delle previsioni del Piano urbanistico territoriale tematico (PUTT) delle stesse, da sottoporre a specifica disciplina nelle trasformazioni al fine di perseguire la tutela dell'ambiente.

2. La formazione del PTCP richiede:

a) la sistematica rilevazione e analisi delle risorse del territorio provinciale, con specifico riferimento sia ai sistemi locali, sia al suo ruolo attuale e desiderato nei sistemi nazionali e comunitari;

b) la definizione del quadro conoscitivo complessivo e articolato di ogni tipologia di rischio sismico e idrogeologico;
c) gli indirizzi e le direttive per perseguire gli obiettivi economici, spaziali e temporali dello sviluppo della comunità provinciale nello scenario definito dalla programmazione regionale;
d) le azioni e gli interventi necessari per ottimizzare la funzionalità del sistema della mobilità sul territorio;
e) le azioni necessarie per perseguire gli obiettivi energetici provinciali;
f) gli indirizzi per rendere omogenee a scala provinciale le regolamentazioni e le programmazioni territoriali di scala comunale.

La medesima legge sembrava confermare la dipendenza del PTCP dal Documento Regionale di Assetto Generale, per cui si riteneva che fosse stato fornito uno stop alla pianificazione provinciale. Tale interpretazione è stata fugata con la circolare n. 1/2005, laddove l'Assessorato Regionale chiariva che l'assenza di DRAG non poneva limiti alla formazione del PTCP.

Nell'ottobre 2006, con Deliberazione di Giunta Regionale n. 1540, viene approvato tra Regione e Provincia di Brindisi uno schema di Convenzione riguardante il decentramento e la semplificazione in materia di pianificazione territoriale ed urbanistica, in particolare sulla disciplina e sulle modalità di collaborazione e di cooperazione fra gli Enti sottoscrittori nei seguenti settori di attività:

- pianificazione territoriale ed urbanistica;
- pianificazione paesaggistica;
- consolidamento e sviluppo dei sistemi informativi territoriali.

Va segnalato che attualmente è in corso una riflessione sullo strumento del PTCP (Cfr., Regione Puglia, Assessorato all'assetto del territorio, urbanistica, edilizia residenziale pubblica) dalla quale si evince la volontà di riconsiderare la natura di piano di settore definita con la legge n. 20/2001, a vantaggio di una definizione molto più ampia.
Nei primi mesi dell'anno 2008 la Regione Puglia ha prodotto uno Schema di Documento Regionale di Assetto Regionale (DRAG) indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP) non ancora adottato nel quale vengono individuati negli Indirizzi Operativi dello Schema i contenuti, l'articolazione e la forma, l'efficacia e lo schema logico del percorso di formazione del PTCP.

Il processo di pianificazione territoriale del PTCP si articola prevalentemente su quattro campi di competenze:

1) esercita la propria funzione pianificatoria secondo quanto disposto dalle rispettive norme e strumenti direttamente attribuite alle province dalle leggi nazionali e regionali o dagli stessi piani regionali;

2) acquisisce l'efficacia di piano di settore solo a seguito di una specifica intesa con le amministrazioni statali e regionali competenti nelle altre materie (di cui all'art. 57 del decreto legislativo 31 marzo 1998, n. 112 e all'art. 6 della L.R. n. 20/2001);

3) diviene strumento di "coordinamento orizzontale" e di raccordo tra le diverse politiche settoriali della Provincia in quanto Piano di natura e contenuti territoriali;

4) esercita azione di indirizzo nella pianificazione di livello comunale e intercomunale

In termini di indirizzi operativi lo Schema di Documento indica, tra le altre cose, le specifiche dei *contenuti di conoscenza* (attraverso lo studio dei caratteri ambientali ecologici e dei paesaggi, del sistema insediativi e infrastrutturale, degli usi del suolo e della programmazione e pianificazione ai vari livelli istituzionali), e le specifiche dei *contenuti di assetto.*

Il PTCP, a partire dal sistema delle conoscenze e delle relative valutazioni e interpretazioni, in conformità con gli indirizzi e le previsioni dei piani di livello sovraordinato o,acquisendo il valore di piano di settore a seguito di specifica intesa:

− definisce uno schema di assetto del territorio provinciale e individua le trasformazioni territoriali necessarie per conseguirlo, definendone la compatibilità con le esigenze di tutela e valorizzazione delle risorse;

− indica le diverse destinazioni del territorio in relazione all'assetto prefigurato nello schema di assetto, con particolare riferimento alle risorse di rilevanza sovra locale, così come sopra definite;

− individua la localizzazione di massima delle principali infrastrutture, ovvero individua gli ambiti del territorio entro i quali, in relazione ai rilevati caratteri ambientali, paesaggistici e insediativi, collocare le infrastrutture di livello e uso sovralocale, la cui effettiva localizzazione va definita di concerto con i comuni interessati e/o con le amministrazioni competenti;

− definisce il sistema della mobilità di interesse provinciale in coerenza con lo schema di assetto prefigurato, anche attraverso eventuali nuove linee di comunicazione, indicandone la localizzazione di massima, nella accezione definita al punto precedente;

− individua le linee di intervento per la sistemazione idrica, idrogeologica e idraulico forestale e in genere per il consolidamento del suolo e la regimazione delle acque;

− individua le aree nelle quali sia opportuno istituire parchi o riserve naturali, all'interno della specificazione a livello provinciale della rete ecologica regionale;
− definisce le specificazioni a livello del territorio provinciale degli ambiti paesaggistici così come saranno definiti dal nuovo PPTR in base al Codice dei beni culturali e paesaggistici;
− stabilisce concreti riferimenti, anche territoriali, per coordinare le scelte e gli indirizzi degli atti di programmazione e pianificazione dei Comuni, articolando territorialmente i criteri e gli indirizzi per la pianificazione urbanistica comunale definiti a livello regionale nel DRAG/PUG.

Un aspetto innovativo ed importante viene esplicitato nelle *Relazioni con gli "indirizzi" per i PUG* (Piani Urbanistici Generali) nelle quali si prevede che*:*
….tutti i contenuti del PTCP relativi al sistema ambientale e paesaggistico all'organizzazione territoriale del sistema insediativo e all'armatura infrastrutturale di livello provinciale, comunque siano articolati, debbono rendere riconoscibili ai Comuni le "invarianti strutturali" di livello provinciale, che costituiranno a loro volta un significativo orientamento per la individuazione da parte dei Comuni delle proprie invarianti strutturali.
In particolare il PTPC deve esplicitare:

- le invarianti strutturali relative al patrimonio territoriale provinciale, individuato nel quadro conoscitivo e dagli strumenti di pianificazione regionale, paesaggistica e ambientale, opportunamente specificato e integrato. Le invarianti definiscono vincoli e regole di trasformazione relative ai caratteri dei beni costitutivi il patrimonio, ambientali, paesaggistici, infrastrutturali e urbani; i vincoli e le regole sono finalizzati a garantire la riproducibilità e la non negoziabilità dei valori dei beni patrimoniali nel medio e lungo termine e ad assicurare l'integrità fisica e l'identità culturale del territorio provinciale;

- lo schema di assetto di livello provinciale, comunque definito, costituito dalle grandi scelte insediative, ambientali, dall'armatura infrastrutturale di progetto, dagli impianti di livello provinciale, dai nodi specializzati ecc. che dovranno garantire l'efficienza e la qualità ecologica e funzionale del territorio ed essere coerenti con la riproducibilità e la valorizzazione delle invarianti strutturali.

1.2 Il percorso di formazione del PTCP: dal DP al PTCP

La diagnostica territoriale negli ultimi anni, ha assunto un ruolo ancora più importante di quanto non lo avesse in passato, soprattutto in relazione alla gestione dei dati conoscitivi in situazioni di eventuali calamità naturali, di formazione di politiche ambientali, di uniformità

ed omogeneità dei sistemi di conoscenza, della garanzia del diritto di accesso del pubblico alle informazioni ambientali, della partecipazione del pubblico alle decisioni di carattere ambientale e territoriale. La Regione Puglia con la L.R. 20/01 e nello Schema di Documento Regionale di Assetto Generale per il PTCP del 2008 , ha dettato contenuti e forme del cosiddetto quadro conoscitivo (QC) da porre alla base del piano, intendendolo come momento riassuntivo delle conoscenze sparse a disposizione dei diversi operatori, come sistema di certezze (motivazioni) delle scelte di piano e, infine, come momento parallelo alla formulazione delle proposte, integrando in tal senso il momento conoscitivo a quello progettuale delle scelte di piano, nel processo formativo dello strumento. La conoscenza del territorio, alias quadro conoscitivo, opportunamente integrata con i dati sullo stato dell'ambiente, dinamicamente inteso in tutte le sue componenti, costituirà ciò che nella procedura VAS si definisce lo *Stato dell'Ambiente,* rispetto al quale individuare e stimare l'impatto del piano, sia in relazione alla sua struttura generale che alle sue proposte puntuali.

A tal proposito la Regione Puglia con la Circolare n. 1/2008 "Norme esplicative sulla procedura di Valutazione Ambientale Strategica (VAS) ….." indica la natura e la finalità della VAS stessa, gli ambiti di applicazione, l'autorità preposta alla VAS, la verifica di assoggettabilità e la procedura. Relativamente a quest'ultimo punto individua le seguenti fasi:

a) fase di scoping;
b) l'elaborazione del rapporto ambientale;
c) lo svolgimento di consultazioni;
d) la valutazione del piano o del programma, del rapporto e degli esiti delle consultazioni;
e) l'espressione di un parere motivato;
f) l'informazione sulla decisione;
g) il monitoraggio.

La Circolare inoltre specifica che "la VAS è parte integrante del procedimento di adozione o approvazione del piano o del programma " e dispone che " i provvedimenti amministrativi di approvazione di piani o programmi adottati senza la previa valutazione ambientale strategica, ove prescritta, sono annullabili per violazione di legge".

La diagnostica territoriale, oltre a rispondere a quanto stabilito dalla legge regionale pugliese, seguendo un approccio metaprogettuale, integra al "quadro conoscitivo" una lettura critica ed empirica del territorio, relativa alla specificità dei luoghi e necessaria ad argomentare le scelte del piano. In tal senso il PTCP dovrebbe restituire:

- **una visione multiscalare** del territorio che, accompagnando il piano nel suo divenire (quindi non cristallizzata e immobile), si proponga come un gioco di cannocchiale capace di restituire l'unità del territorio provinciale e le specificità delle sue parti anche rispetto ad un ambito più ampio dei confini amministrativi.
- **una visione multisettoriale** che sappia restituire la complessità delle tematiche da tenere come sfondo alle scelte di piano e, al contempo, il modello di sviluppo del territorio delineato con il PS.
- **una visione plurale** che contenga gli sguardi degli attori coinvolti nel processo e degli osservatori esterni ad esso, in grado di coniugare gli sguardi del sapere tecnico e scientifico, della comunità brindisina e del mondo "esterno" alla Provincia.

II PARTE: IL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE

2 LA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE NELLA PROVINCIA DI BRINDISI

Anche se non di vero e proprio coordinamento, in Provincia di Brindisi vi sono state iniziative per dotare il territorio di un piano territoriale esteso all'intera provincia.

2.1 I precedenti

Così come è avvenuto per molte regioni già negli anni '60, per opera di Comitati Regionali per la Programmazione Economica (CRPE) e dei Provveditorati alle opere Pubbliche (PPOOPP), la Puglia è stato oggetto di ipotesi di programmazione economica e pianificazione territoriale.

In quel periodo era molto intenso il dibattito sulla «prevalenza» dell'una o dell'altra forma di pianificazione: quella economica su quella territoriale o viceversa. Diversi, come noto, erano i soggetti competenti (l'allora Ministero del Bilancio e della P.E. e quello dei Lavori Pubblici).

Alla fine degli anni '60, il «Progetto '80», ispirato dal Ministero del Bilancio e della PE, tentò una sintesi nel concetto di «proiezioni territoriali». Era evidente la scelta a favore della supremazia della programmazione economica. Lo slogan - in verità usato più all'estero che non da noi –, con il quale si definiva questo approccio era: «l'economia agisce il territorio segue».

La prima crisi energetica degli inizia degli anni '70, l'affermarsi della problematica ambientale fino a far divenire l'ambiente un vero e proprio «imperativo», fecero comprendere la natura di risorsa rara, al limite della irriproducibilità, del territorio. Da qui altri slogan, tra i più fortunati; «il territorio, opzione prima dello sviluppo», anticipatore dei più attuali, basati sulle nozioni di coerenza territoriale e sostenibilità.

Il «Progetto '80» proprio con riguardo ad alcune porzioni del territorio pugliese, ha avuto degli sviluppi per aree (in realtà nella logica del Progetto '80, di sistemi territoriali si trattava).

Anche il territorio della provincia di Brindisi, con il lavoro redatto dagli ingegneri Marcello Fabri, Guido Gigli e Sergio Bonamico, fu oggetto di un "Piano di Assetto Territoriale della Provincia di Brindisi", promosso nel 1975 dall'Amministrazione Provinciale. Detto Piano,

che per la prima volta consentiva di spingere lo sguardo verso un futuro sviluppo del territorio, pur concepito secondo le concezione del periodo, non ha poi avuto seguito. Di conseguenza si è proceduto con interventi e pianificazioni, anche di vaste aree, che non hanno mai fornito un disegno totalmente integrato con il territorio.

2.2 Lo stato attuale

Verso la fine degli anni '90, la Provincia di Brindisi affida ad alcuni professionisti il compito di formare un documento di pianificazione propedeutico alla redazione del Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia. Si noti che si trattava d'una iniziativa antecedente anche alla emanazione della legge regionale n. 25/2000.

Successivamente (2004), a seguito della istituzione di un apposito Ufficio di piano formato da personale interno all'Amministrazione Provinciale, fu formato un nuovo "quadro conoscitivo di base" a cura dell'I.P.R.E.S. e un nuovo Documento di Pianificazione, propedeutico alla redazione del Piano

Anche in questo documento si formulava un'ipotesi di assetto del territorio basato sui seguenti fattori di sviluppo:

a. un sistema urbano di tipo policentrico incentrato:

- sull'area del capoluogo della provincia;
- sull'area di transizione che fa perno su Francavilla Fontana;
- sull'area a nord della provincia incentrato su Fasano-Ostuni.

Si tratta di un sistema incentrato su tre poli urbani da rafforzare al fine di irrobustire le condizioni di offerta di servizi urbano di rango sempre più elevato;

b. un sistema organizzato su tre traiettorie di sviluppo territoriale:

- una direttrice di sviluppo che fa capo alla fascia adriatica;
- una seconda direttrice di sviluppo di natura trasversale con caratteristiche di raccordo tra l'area ionica e quella adriatica (fascia trasversale adriatico-ionica);
- un terzo ambito che riguarda gli elementi di interconnessione interna, al fine di contrastare i fenomeni di divario di sviluppo che si sono verificati nell'ambito del territorio provinciale nel corso dell'ultimo decennio;

c. un sistema produttivo articolato su quattro aree caratterizzate da situazioni produttive di servizi diversificati:

- un' area attorno al polo di Brindisi prevalentemente caratterizzata da industria pesante (petrolchimica-plastica, energetica, avio-trasportistica, meccanica), da strutture logistiche di rilevanti dimensioni e funzioni (porto, aeroporto, area industriale, area logistica), da servizi di rango urbano;
- un area attorno al polo Fasano-Ostuni prevalentemente caratterizzata da una sviluppo dei

settori turistico-ricettivo, culturale-ricreativo, del settore agroalimentare sia per le. produzioni primarie che per prodotti alimentari trasformati e per servizi di supporto;
- un'area attorno al polo di Francavilla Fontana-Oria, prevalentemente caratterizzata da industria leggera, agroalimentare, potenziali servizi di logistica;
- un'area intermedia prevalentemente caratterizzata da condizioni di ruralità e, quindi, di attività connesse (produzioni agricole, turismo rurale, produzioni. locali, artigianato, ecc).

2.3 Riferimenti ed obiettivi della presente proposta di PTCP

La ricordata legge costituzionale n. 3/2001 che, fra l'altro introduce la nozione di «governo del territorio» in sostituzione di quella di urbanistica, fissa alcuni principi di carattere generale ai quali qualunque piano deve ispirarsi.

Si tratta dei principi di adeguatezza, collaborazione, differenziazione, efficienza flessibilità, partecipazione, sostenibilità e sussidiarietà. Che in concreto si traducono nella ricerca della coerenza territoriale, alias sostenibilità, e nel garantire i livelli essenziali delle prestazioni, nella perequazione territoriale per quanto riguarda gli aspetti «sostantivi» di un piano.

Mentre si traducono in una sorta di «stile» della pianificazione, per quanto riguarda la adeguatezza del piano (alias dell'azione) alla capacità del soggetto cui è rivolto (ad esempio, i comuni, in specie quelli meno dotati per quanto riguarda le capacità operative), la collaborazione interistituzionale e la sussidiarietà orizzontale e verticale.

Questi principi informano gli obiettivi che il PTCP della Provincia di Brindisi persegue. Si tratta di obiettivi che riguardano sia l'aspetto sostantivo del piano che quello relativo allo stile di pianificazione.

Questa precisazione è importante dal momento che il coordinamento di cui il piano territoriale detiene la funzione, è del tipo «di processo» e non di quello, per usare un linguaggio più consono ad altri comparti della società e dell'economia, «di prodotto».

L'obiettivo fondamentale del PTCP è infatti il coordinamento dei processi di decisione che operano i diversi soggetti che agiscono sul territorio provinciale e/o che hanno a riferimento lo stesso.

Questo obiettivo, oltre che sul piano procedimentale – da qui l'importanza enorme che riveste l'implementazione del piano, cioè le sue norme tecniche di attuazione (NTA) -,

viene perseguito previa la definizione di un assetto territoriale che molti degli obiettivi riassume e traduce in spazio («spazializza» e/o «territorializza» che dir si voglia).

In sintesi questi gli obiettivi fondamentali:

- coerenza territoriale dell'assetto programmato, vuole dire «disegnare» un assetto rispondente ai caratteri ed ai valori propri del territorio provinciale, rifuggendo, nello stesso tempo, il rischio di incorrere in posizione regressive;
- sostenibilità ambientale, sociale ed economica dell'assetto programmatico;
- integrazione massima tra territorio e «settori» funzionali ai quali possono farsi riferire le diverse azioni sociali ed economiche e tra i settori funzionali;
- perequazione territoriale, come «faccia» attuale del riequilibrio territoriale che ispirava la pianificazione territoriale un tempo.

Il dispositivo della perequazione territoriale si inserisce in una serie di tematiche che, a prima vista, possono sembrare scollegate, ma che invece hanno dei punti di contatto o, addirittura, delle significative aree e competenze di sovrapposizione. In particolare si fa riferimento a forme di collaborazione di varia natura tra le amministrazioni locali con la finalità di attuare operazioni complesse e condivise di fatto difficilmente realizzabili da una singola Amministrazione.

3 FORMA DI PIANO E STILE DI PIANIFICAZIONE

3.1 Principi del piano

I tre principi cardine del governo territoriale che il PTCP perseguirà e declinerà alle specificità provinciale, sono:

- il principio della **sussidiarietà**
- il principio della **sostenibilità**
- il principio della **partecipazione**.

3.1.1 Sussidiarietà

Il principio della sussidiarietà, introdotto nell'ordinamento legislativo italiano dalla riforma Bassanini con la L. 59/97, è un principio che è presente anche nella legge urbanistica regionale 20/2001 con l'art. 2 assicura il rispetto del principio di: sussidiarietà, "*mediante la concertazione tra i diversi soggetti coinvolti, in modo da attuare il metodo della copianificazione".*

La sussidiarietà, imprescindibilmente legata al principio della responsabilità, attribuisce le competenze di pianificazione e gestione del territorio al livello istituzionale più efficiente

rispetto agli interventi e al loro livello di ricaduta sul territorio. Infatti la responsabilità di governo del territorio non può essere attribuita in base alla sovraordinarietà gerarchica degli enti, ma articolata nell'intero sistema istituzionale a seconda delle specifiche competenze e dalla ricaduta scalare degli interventi di trasformazione.
Il piano dovrebbe valorizzare il ruolo di ciascun soggetto pianificatore territorialmente competente, senza imporre nessuna decisione che non sia esito di un lavoro mirato all'individuazione di quel punto di possibile accordo in cui ognuno può arrivare senza rinunciare alla propria identità e allo specifico e diretto rapporto con la comunità locale.
Il piano provinciale, per la sua natura di "cerniera" istituzionale, deve essere l'esempio più evidente della concertazione, della volontà di interazione non solo tra sistemi fisici ma anche tra programmi ed azioni, tra diversi attori.

In questo quadro la "*governance*" del nostro territorio, di cui il PTCP è lo strumento principe, coniuga la sussidiarietà verticale (tra enti) a quella orizzontale (tra associazioni e cittadini) al fine di:

- semplificare i rapporti amministrativi con accordi di pianificazione per la elaborazione degli strumenti urbanistici in cui siano ben chiari competenze e ruoli;
- semplificare le procedure amministrative configurando nuovi rapporti di efficienza tra enti e cittadini;
- favorire la partecipazione e la condivisione tra sistema interistituzionale e mondo della cooperazione sociale ed economica sviluppando così la concertazione tra interessi pubblici e privati (sancita sul piano giurisprudenziale dagli accordi di programma, dai patti territoriali, dalla conferenza dei servizi, etc);
- programmare congiuntamente le politiche strategiche di lungo termine e quelle che possono attuarsi nel tempo di un mandato amministrativo istituendo forme di verifica come ad es. il "bilancio di pianificazione";
- mettere a sistema i diversi strumenti che già sono presenti sul territorio attivandone integrazione e coerenza;

3.1.2 Sviluppo sostenibile e durevole

Il principio della sostenibilità è ormai diffusamente conosciuto come quello che soddisfa i bisogni delle popolazioni esistenti senza compromettere la capacità delle generazioni future di soddisfare i propri bisogni. Dalla prima dichiarazione dell'UE sullo sviluppo sostenibile (Bergen, 1990), il concetto si è fortemente evoluto passando da un approccio squisitamente ambientalista ad uno orientato all'integrazione delle componenti ambientali, sociali ed economiche.

Tale principio nella scelte di pianificazione e programmazione si esplica quindi in un percorso di coevoluzione di questi tre grandi sottosistemi che rappresentano l'insieme di risorse e relazioni che costituiscono il territorio. La co-evoluzione si intende sostenibile quando si riducono al minimo le conseguenze negative che ogni sottosistema ha sugli altri nel suo percorso evolutivo e si massimalizzano le conseguenze positive. La visione integrata dello sviluppo sostenibile si lega così ai nuovi approcci valutativi che vedono nella VAS lo strumento principale.

Posto che la manifestazione prima della insostenibilità è il consumo di suolo (in Italia e in Puglia tra il 1990 e il 2005 si è consumato secondo l'ISTAT rispettivamente il 17% e il 16,4% della superficie totale libera), un PTCP incardinato sul principio della sostenibilità dovrà mirare innanzi tutto a minimizzare l'utilizzo di suolo libero, per contenere il consumo di un patrimonio importante distintivo e irriproducibile quale il territorio, e l'imbruttimento e il peggioramento, o nel migliore dei casi l'omologazione e la standardizzazione, degli ambienti di vita.
L'Italia è pericolosamente indietro quanto al riconoscimento della necessità di invertire la tendenza di sottrazione di suolo al territorio aperto e rurale, rispetto a Regno Unito, Germania e Francia, paesi in cui tra l'altro l'utilizzo non dissennatamente crescente del suolo a parità di sviluppo economico contiene i costi delle infrastrutture e dei servizi locali, nonché l'uso dell'automobile.

L'utilizzo del greenfield deve essere preceduto dalla verifica dell'assenza di brownfield idoneo, in campo industriale quanto infrastrutturale quanto residenziale.
Il PTCP deve prevenire la progressiva trasformazione della campagna, ancor più se litoranea, in periferia urbana e industriale e proteggere i beni comuni paesaggio e ambiente, tracciando le linee di un modello di sviluppo sostenibile perché capace di tramandare un territorio in cui il progresso economico e sociale non violenti le peculiarità ambientali, paesaggistiche, insediative.

3.1.3 Partecipazione

Nella L.R. 20/01 la partecipazione è uno degli elementi innovativi che caratterizzano questa nuova "era" della pianificazione regionale pugliese. In essa si sottolinea l'assoluta centralità del coinvolgimento degli attori che, in più vesti, sono chiamati a condividere il piano e le sue scelte.

Il processo partecipativo del PTCP sarà maggiormente indirizzato alla condivisione di principi regolatori delle scelte. Inoltre è ipotizzabile che il processo di co-pianificazione con i comuni porti a definire con loro i processi partecipativi più idonei in relazione ai temi e ai territori coinvolti. L'aspetto preminente è la necessità di caratterizzare la partecipazione mediante un processo continuo di verifica e rielaborazione. Per non esaurire l'esperienza di condivisione entro i tempi di redazione e approvazione del Piano bisognerebbe attivare strumenti stabili di concertazione (ad es. conferenze di pianificazione, tavoli tematici permanenti ecc.) che garantiscano un confronto permanente tra enti, mondo sociale ed economico.

3.2 Stile di pianificazione

Oltre ad essere guidato dai tre principi esposti, il PTCP Brindisino dovrebbe caratterizzarsi come:

- un piano flessibile;
- un piano strutturale ed integrato;
- un piano equilibrato ecologicamente e con valenza paesistica;
- un piano equo

Un piano flessibile

Flessibilità e apertura sono strettamente legate alla visione del territorio come insieme vivente e mutevole. Il territorio è un prodotto storico di processi di lunga durata in cui interagiscono ambiente abiotico e biotico. Questi combinandosi continuamente tra loro, sovvertono spesso configurazioni e gerarchie date per immutabili, orientano l'identità dei luoghi e delle comunità verso forme nuove seppur ancorate alla storia.

La fotografia del territorio che emerge dal PTCP deve essere soggetta a continue rivisitazioni indispensabili a seguire le dinamiche territoriali, esito dell'avanzamento progressivo dei progetti e dei mutamenti del sistema mediterraneo e della regione Puglia alla quale la Provincia appartiene, contestualmente, come importante nodo-cerniera.

Un piano strutturale e integrato

Per perseguire tale obiettivo il piano si occuperà delle scelte relative agli elementi del territorio che incidono sulla sua struttura complessiva, sui nuovi assetti dei sistemi fisici o delle reti funzionali d'interesse primario. Il territorio brindisino è, più di altri, un insieme policentrico. In questo ogni polo, grande o piccolo, assume valore per sé ma anche e soprattutto per le relazioni che instaura con il suo intorno. Il PTCP cercherà di perseguire il modello strutturale-reticolare sia in termini spaziali per connettere i singoli luoghi ed "ammagliare" il territorio, sia in termini immateriali per ricercare le economie interne e

sfruttare quelle esterne che derivano dalle relazioni sinergiche tra risorse endogene ed esogene.

La struttura sarà composta dagli elementi che rappresentano il telaio territoriale di più lunga durata e di maggiore contenuto d'orientamento per i singoli progetti ma anche per le politiche sovracomunali in termini di coerenza e di integrazione tra ambiente, economia e società, ma soprattutto nel rispetto della sostenibilità durevole.
Essere strutturale significherà quindi riconoscere gli "**elementi invarianti**" per i quali è necessario definire criteri che non siano derogabili e suscettibili di valutazione a posteriori, ma che, unici, devono condizionare a priori le scelte degli interventi di trasformazione infrastrutturale e insediativa.
Gli "elementi invarianti" sono per lo più risorse naturali, culturali e paesaggistiche nelle quali si trovano, più che in altre, le questioni irrinunciabili, non negoziabili e, quindi, soggette a prescrizione da parte dell'apparato normativo del piano.

Un piano con valenza paesistica

Il piano territoriale provinciale ricercherà, in sinergia con la regione Puglia la propria valenza paesaggistica, consentendoci di perseguire obiettivi di sviluppo sostenibile e coerente alla visione integrata del territorio come *unicum plurisistemico*. Avere un piano provinciale con valenza paesaggistica, significa leggere il territorio come un prodotto storico dei processi di lunga durata, in grado di mettere in relazione ambiente naturale, ambiente costruito e ambiente umano.

Un piano equilibrato ecologicamente

Se si associa il concetto di territorio a quello di ecosistema, esso assume il valore di *"sistema ambientale in cui la società umana, organizzata anche con strutture urbane evolute, trova in se la maggioranza delle risorse fondamentali per la propria vita, e si sviluppa culturalmente producendo un sistema di relazioni, simboli, conoscenze".* Questa visione si fonda sul principio, irrinunciabile soprattutto per gli ambienti relativamente antropizzati, che la qualità ecologica è esito della relazione tra ambiente fisico-biologico e ambiente costruito.
Assumere temi dell'ambiente dello sviluppo sostenibile come base dell'azione pianificatoria avrà quindi l'obiettivo di creare la giusta sinergia tra problematiche ambientali e scelte di sviluppo generale.
In quest'ottica l'uso delle risorse deve essere adeguato ai bisogni attuali e a quelli delle generazioni future; il piano dovrà prevedere azioni finalizzate a soddisfare questo principio e cioè:

- analizzare “l'impronta ecologica del territorio”, cioè descrivere la relazione tra il funzionamento del territorio con la domanda di capitale naturale da cui questo dipende;
- calcolare la capacità di carico dell’ambiente cioè la capacità di rigenerazione delle risorse naturali evidenziando quella quantità di energia, acqua, materie prime non rinnovabili che possono essere utilizzate in maniera sostenibile.

In base a queste analisi:

- indirizzare con adeguate politiche di “contenimento” i progetti e le azioni di trasformazione che devono restare nei limiti fisici di una crescita che non comprometta la possibilità di fruire delle risorse da parte delle future generazioni.
- effettuare periodicamente un “ecobilancio” cioè una raccolta organizzata di dati relativi agli input delle risorse naturale e output dei rifiuti e delle emissioni dei cicli produttivi e le loro integrazione con schemi contabili tradizionali che permettono una valutazione economica dei danni ambientali.
- misurare i ritmi di consumo del territorio, sulla base anche delle pianificazioni esistenti

L'ecobilancio è, infatti, costituito da un quadro contabile completo comprendente tanto gli indicatori fisici delle interazioni tra imprese e risorse naturali quanto le misure monetarie della spesa sostenuta per la riduzione dell'inquinamento e per la sua prevenzione.

Un piano equo

Attraverso lo strumento della perequazione territoriale, si persegue l’obiettivo di distribuire equamente i vantaggi che il piano dovrebbe produrre.

Si tratta di una modalità di intervento innovativa, sia perché richiede forme di condivisione di percorsi di sviluppo da parte degli enti locali, sia perché integra i risultati della riflessione condotta nell’ambito di contesti disciplinari differenti, quali, innanzitutto, l’economia pubblica territoriale e l’urbanistica. Proprio perché la perequazione ha una dimensione strategica “a geometria variabile”, nel senso che impatta su ambiti territoriali e di competenza non sempre coincidenti con i livelli istituzionali, essa richiede meccanismi di *governance* sofisticati e strumentazioni tecniche e finanziarie innovative.

3.3 La forma del Piano

Le modalità di intervento sono riconducibili a:

- ***misure “indirette”***, laddove i contenuti progettuali debbono transitare attraverso ulteriori strumenti di pianificazione e quindi siano prevalentemente rivolti a orientare, con un differente grado di intensità, l’azione di altri soggetti; tali misure possono prevedere

dispositivi e regole di carattere normativo e gestionale, che ne consentono, facilitano e incentivano l'attuazione (salvaguardie, mitigazioni, incentivi, compensazioni, norme condizionali e prestazionali); tali misure possono essere articolate in *indirizzi* e *direttive*, a seconda del grado di incisività ad esse attribuito nei confronti degli strumenti di pianificazione locale o delle politiche settoriali provinciali (nel caso in cui uno specifico accordo consenta al PTCP di acquisire valore di piano di settore provinciale);

- gli *indirizzi* sono disposizioni volte a fissare obiettivi per la predisposizione dei piani sottordinati, dei piani settoriali del medesimo livello di pianificazione o di altri atti di pianificazione o programmazione degli enti pubblici, riconoscendo ambiti di discrezionalità nella specificazione e integrazione delle proprie previsioni e nell'applicazione dei propri contenuti alle specifiche realtà locali;
- le *direttive* sono disposizioni che devono essere osservate nella elaborazione dei contenuti dei piani sottordinati, dei piani settoriali del medesimo livello di pianificazione o di altri atti di pianificazione o programmazione degli enti pubblici.

- ***misure "dirette"***, relative alla disciplina e alle azioni nell'ambito delle competenze dirette della Provincia:
  - le *prescrizioni*, riguardando gli oggetti e i beni la cui competenza è provinciale sono disposizioni che incidono direttamente sul regime giuridico dei beni disciplinati, regolando gli usi ammissibili e le trasformazioni consentite. Le prescrizioni devono trovare piena e immediata osservanza ed attuazione da parte di tutti i soggetti pubblici e privati, secondo le modalità previste dal piano, e prevalgono sulle disposizioni incompatibili contenute nei vigenti strumenti di pianificazione e negli atti amministrativi attuativi;
  - *gli interventi*, ovvero azioni la cui attuazione è esercitata nell'ambito delle competenze dirette della Provincia (viabilità provinciale, edilizia scolastica, aree protette, valorizzazione beni culturali ...); per essi il PTCP deve individuare le priorità e le condizioni per la loro realizzazione, nonché il raccordo con i programmi della amministrazione provinciale nel breve e medio periodo, con esplicito riferimento ai bilanci pluriennali provinciali.

4 PIANIFICAZIONI E PROGRAMMAZIONI DI LIVELLO STATALE, REGIONALE E PROVINCIALE, IN ESSERE ED IN ITINERE INCIDENTI SULLA FORMAZIONE DEL PTCP

4.1 A livello statale

Dopo anni di assenza di un'azione pubblica statale in materia di assetto del territorio – come noto si è ancora in attesa delle Linee fondamentali di tale assetto che è compito del Ministero per i Beni e le Attività Culturali, del Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare e di quello delle Infrastrutture e Trasporti soprattutto formare -, si assiste da parte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali ad un'azione rivendicativa di competenza in materia di paesaggio, sfociata nel Dlgs n. 63/2008 di modifica al Dlgs n. 42/2004 e da un azione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, variamente articolata, che si potrebbe riportare ad una sorta di «urbanistica volontaria». Cioè di un'urbanistica non normativa - anche se potrebbe essere utilizzata per la ripartizione di risorse pubbliche -, una «guida» delle pianificazioni regionali e provinciale soprattutto. A volte le indicazioni di questa particolare forma di pianificazione che si è sostanziata nelle cosiddette "Azioni integrate innovative" raggiunge anche il livello locale (comunale).

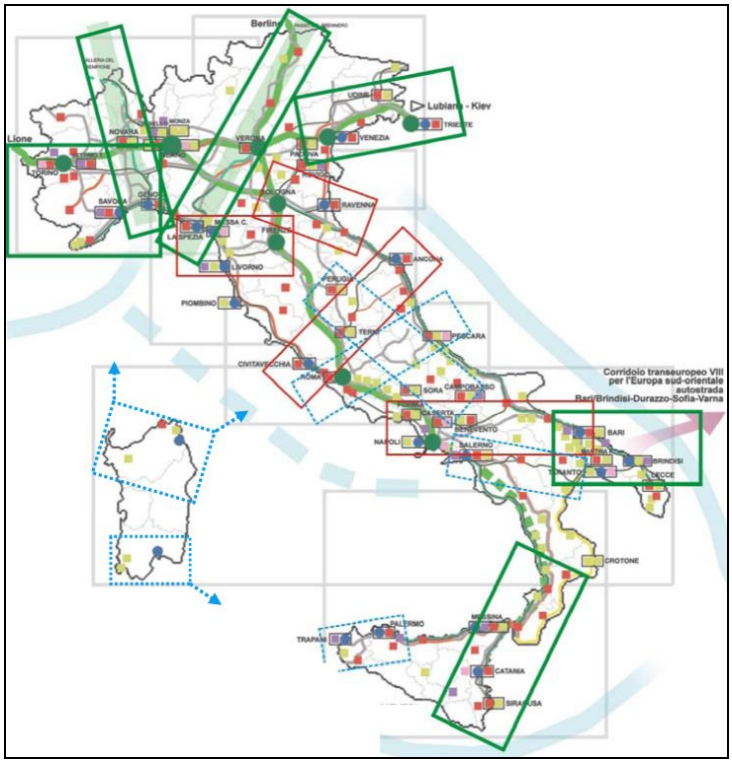
Sull'impulso comunitario, anche l'Italia produce un cosiddetto Quadro strategico nazionale, utile per «leggere» il ruolo che in questo contesto si assegna al territorio provinciale e quindi desumerne indicazioni per definirne l'assetto.

E' a questi documenti, tutti appartenenti a questa forma di pianificazione, che in particolare si fa riferimento per inquadrare la proposta di assetto del territorio a base del PTCP:

- Il Quadro Strategico Nazionale 2007-2013 con le seguenti priorità:
  - ✓ Miglioramento e valorizzazione delle risorse umane
  - ✓ Promozione, valorizzazione e diffusione della ricerca e dell'innovazione per la competitività
  - ✓ Energia e ambiente: uso sostenibile e efficiente delle risorse per lo sviluppo
  - ✓ Inclusione sociale e servizi per la qualità della vita e l'attrattività territoriale
  - ✓ Valorizzazione delle risorse naturali e culturali per l'attrattività e lo sviluppo
  - ✓ Reti e collegamenti per la mobilità
  - ✓ Competitività dei sistemi produttivi e occupazione
  - ✓ Competitività e attrattività delle città e dei sistemi urbani
  - ✓ Apertura internazionale e attrazione di investimenti, consumi e risorse
  - ✓ *Governance*, capacità istituzionali e mercati concorrenziali ed efficaci.
- Le magistrali europee:

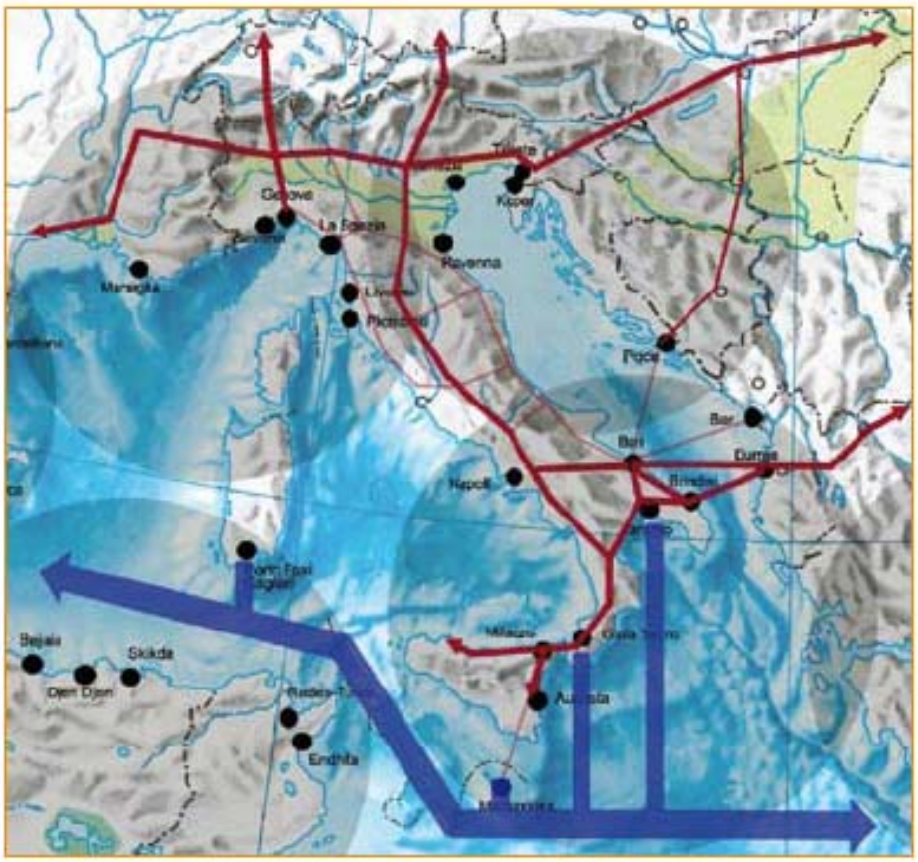
- ✓ "corridoio adriatico";
- ✓ "corridoio 8";
- ✓ "corridoio meridiano";

- Le Azioni integrate innovative
  - ✓ Piattaforme territoriali
  - ✓ Progetto sistema (riguarda Brindisi)
  - ✓ Progetto PIAU (Progetto Innovativo in Ambito Urbano - Contratti di Quartiere)
  - ✓ Gruppi di Azione Locale (GAL)
  - ✓ Patti territoriali.



Le Piattaforme Territoriali individuate dal MIT

A conferma di ciò è evidente che sempre più la pianificazione territoriale è fortemente influenzata da programmi Trans-nazionali e nazionali di settore come ad esempio il "Corridoio Meridiano" ipotizzato dal Ministero delle Infrastrutture e Trasporti nell'ambito del Programma S.I.Te.M.A. (Aree sottoutilizzate porti e stazioni). Lo Studio di fattibilità per il Corridoio Meridiano, prevede un suo prolungamento e l'intercettazione del Corridoio I (Rete Trans European Network), fino a Malta, includendo la piattaforma pugliese (Bari-Brindisi-Taranto), la piattaforma dello Stretto (Messina-Reggio Calabria-Gioia Tauro) e la piattaforma siciliana sud-orientale (Catania-Siracusa-Ragusa).



Schematizzazione del Corridoio Meridiano e dei suoi rapporti con il sistema portuale

4.2 A livello regionale

Sono molti i documenti importanti per la pianificazione territoriale tra questi si segnalano i seguenti:

1. Il PUTT (Piano Urbanistico Tematico Territoriale);
2. Il PAI (Piano Stralcio per la Difesa dal Rischio Idrogeologico);
3. il DRAG (Documento Regionale di Assetto Regionale);
4. il DSR 2007-2013 (Documento Strategico Regionale);
5. il Piano di Sviluppo Rurale (PSR) 2007 – 2013;
6. il Piano Regionale del Trasporti (PRT).

Il primo è il PUTT, attualmente in fase di rivisitazione e che probabilmente dovrà subire un'ulteriore rivisitazione a seguito del già ricordato D.lgs n. 63/2008 che modifica il D.lgs n. 42/2004 in misura piuttosto rilevante, completando un percorso di separazione del «paesaggio» dall'«urbanistica» e quindi della sua assegnazione alla competenza piena dello Stato (illuminante è la sentenza della Corte Costituzionale n. 367/2007) per quanto riguarda pianificazione e tutela, nel mentre alla Regione compete la gestione di valorizzazione di tale interesse.

Il secondo è il PAI (Piano Stralcio per la Difesa dal Rischio Idrogeologico) che al momento rappresenta un primo stralcio di settore funzionale del Piano di Bacino previsto dalla legge 18 maggio 1989, n. 183, “Norme per il riassetto organizzativo e funzionale della difesa del suolo” e successive modifiche e integrazioni, la cui approvazione è stata deliberata dal Comitato istituzionale dell’Autorità di Bacino della Puglia il 30 novembre 2005. Il PAI costituisce il quadro di riferimento cui devono adeguarsi e riferirsi tutti i provvedimenti autorizzativi in materia di uso e trasformazione del territorio. Esso, pertanto, ha valenza di Piano sovraordinato rispetto a tutti i piani di settore, inclusi i piani urbanistici.

Il terzo, il DRAG (Documento Regionale di Assetto Generale), - del quale è stato definitivamente approvato con deliberazione di giunta regionale n. 1328/2007 del 3 agosto 2007 la parte riguardante: *indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione dei piani urbanistici generali (PUG)* - in particolare “*definisce le linee generali dell'assetto del territorio, nonché gli obiettivi da perseguire mediante i livelli di pianificazione provinciale e comunale”*. Nei primi mesi dell’anno 2008 la Regione Puglia ha prodotto uno Schema di DRAG “Indirizzi, criteri e orientamenti per la formazione, il dimensionamento e il contenuto dei Piani Territoriali di Coordinamento Provinciale (PTCP)”, non ancora adottato, nel quale vengono individuati specificatamente negli Indirizzi Operativi dello Schema i contenuti, l’articolazione e la forma, l’efficacia e lo schema logico del percorso di formazione del PTCP.

Il quarto è il Documento Strategico Regionale 2007-2013 approvato dalla regione Puglia nell’agosto del 2006. La Regione ha scelto come utilizzare i fondi comunitari 2007-2013 attraverso la partecipazione dei cittadini.

Il quinto documento è il Piano di Sviluppo Rurale 2007-2013, approvato dalla Giunta Regionale nel febbraio del 2008, e rappresenta uno strumento di attuazione della strategia di sviluppo rurale e prevede una serie di misure raggruppate secondo quattro Assi di intervento:

I . Miglioramento della competitività del settore agricolo e forestale

II. Miglioramento dell’ambiente e dello spazio rurale

III Qualità della vita nelle zone rurali e diversificazione dell’economia rurale

IV Attuazione dell’impostazione Leader.

Il Documento Strategico Regionale insieme al Piano di Sviluppo Rurale per avere la massima efficacia dovranno trovare un “territorio” comune proprio attraverso la pianificazione territoriale rappresentata nel caso specifico dal PTCP.

Infine il sesto documento è il Piano Regionale dei Trasporti che è stato pubblicato sul Bollettino Ufficiale Regionale n. 103 del 30 giugno 2008. Si tratta di un documento di tipo programmatico ed è finalizzato ad individuare sul territorio regionale un sistema di trasporto delle persone e delle merci, in relazione con i piani di assetto territoriale e di sviluppo socio-economico regionali e sovraregionali.
Intervenendo sul sistema multimodale dei trasporti definisce obiettivi generali e specifici di intervento rispetto alla riorganizzazione dei servizi, alla gerarchia delle reti infrastrutturali e ai criteri di selezione delle priorità di intervento, relativi a:
1) trasporto stradale;
2) trasporto ferroviario;
3) trasporto marittimo;
4) trasporto aereo;
5) intermodalità dei passeggeri;
6) intermodalità delle merci;
7) servizi minimi di cui al decreto legislativo n.422/97.

4.3 A livello sub regionale e/o interprovinciale

4.3.1 Grande Salento

Tra le province di Brindisi, Lecce e Taranto si è stabilita una azione comune intorno al tema del Grande Salento.
Le azioni sviluppate dalle tre Province hanno prodotto nel 2006 un Tavolo di Consultazione permanente riguardante la concertazione delle seguenti attività:

- grandi infrastrutture logistiche e di trasporto;
- tutela e gestione dell'ambiente;
- promozione ed uso della conoscenza;
- sviluppo delle politiche mediterranee – balcaniche;
- turismo e cultura;
- agricoltura e sviluppo rurale;
- sviluppo industriale.

Il documento prevedeva inoltre la redazione di un Piano Strategico e di un Piano di Territoriale di Coordinamento interprovinciale.

Nell'aprile 2006 vengono stabilite delle Intese interassessorili per "Lo sviluppo delle politiche sociali nell'area Jonico-Salentina"finalizzate a rafforzarne la coesione sociale. Le intese sono sancite da un Piano di Azione Programmatico Interprovinciale.

Nel luglio 2006 viene stipulato tra la Regione Puglia e le tre Province un Protocollo di Intesa relativo al Progetto strategico infrastrutturale viario di collegamento dell'area Jonico-salentina alla rete primaria pugliese e all'Italia Meridionale.

In seguito, nel 2007, è stato sottoscritto dalle tre Province un Documento di intenti relativi ad un Piano Programma Inteprovinciale per gi interventi socio-economici per il periodo 2007-2013

Sempre nel marzo 2007 viene stipulato tra la Regione Puglia e le tre Province un Protocollo di Intesa relativo alla "Infrastrutture logistiche e di trasporto: le priorità del grande Salento per la programmazione regionale 2007/2013".

4.4 A livello provinciale

4.4.1 Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

In materia di «storia» della pianificazione territoriale nella provincia di Brindisi, occorre ricordare l'azione svolta nella legislatura del 1989, nella legislatura 2003/2004 ed infine in quella attuale.

Nel 1989 la Giunta Provinciale ha incaricato un gruppo di consulenti esterni della redazione di una proposta di studio del territorio della Provincia di Brindisi (GP 2119/89) che avesse un valore ricognitivo, soprattutto delle trasformazioni avvenute sul territorio e, inoltre, configurasse il nuovo ruolo della Provincia in materia di tutela ambientale, paesaggistica ed urbanistica. La prima consegna preliminare presentata nel 1991, soprattutto a causa degli obiettivi già superati, risultò incompleta perciò si determinò la necessità di elaborare un Documento Preliminare al PTCP che venne affidato allo stesso gruppo di consulenti con competenze specifiche allargate. Tale documento, consegnato nel novembre 2000, non ebbe seguito per mancanze di indicazioni a livello ambientale e previsionale.

Con atto di Giunta n°49/2003 la Provincia di Brindisi ha chiuso ogni rapporto con i professionisti sopra indicati ed ha affidato la redazione del piano, ad una struttura interna supportata nella parte conoscitiva da un soggetto esterno individuato poi nell'IPRES. Tale azione è scaturita nella elaborazione e presentazione del Studio Preliminare al PTCP.

Nel 2004, a seguito di tale studio Preliminare viene predisposto dalla Provincia di Brindisi il "Documento di pianificazione propedeutico alla redazione del Piano"

Sempre nel 2004 viene predisposta la Carta Tecnica Numerica (CTN) sulla base delle foto aree riprese nel 2003 con scala di dettaglio 1:5.000. La stessa veniva poi collaudata nel 2005.

Nel 2005 con la Circolare 1/2005: "*Linee interpretative per l'attuazione delle LL.RR. 20/01-24/04*" a firma dell'Assessore all'Urbanistica, ERP e Assetto del Territorio Prof.ssa Angela Barbanente si chiariva che, anche in assenza di DRAG (a cura della Regione), le Province potevano procedere alla formazione dei PTCP. Questa circolare si rese necessaria poiché una prima interpretazione data alle leggi regionali, precedentemente citate, sembrava che in assenza di DRAG le Province non potessero procedere alla redazione dei PTCP. Dopo questa circolare la Regione proponeva una bozza di Accordo alle Province finalizzato al *Decentramento e alla semplificazione in materia di pianificazione territoriale e urbanistica* di cui la Giunta regionale ne prendeva atto formalmente nella seduta del 4 ottobre 2005. Con questo Accordo si prevedevano specifiche Convenzioni tra Regione e singole Province. Con queste convenzioni si stabilivano reciproci impegni tutti concorrenti alla adozione del PTCP a cui esplicitamente ci si riferisce nella prospettiva delle deleghe in materia urbanistica, che in ogni caso diverranno effettive al momento dell'approvazione del piano.

Nel 2006 la Provincia di Brindisi aderì all'Accordo con Delibera di Giunta Provinciale n. 35 del 2006 e il 24 ottobre 2006 fu sottoscritta la Convenzione specifica con la Regione Puglia.

Negli anni 2005 e 2006 viene creato un link sul sito della Provincia dedicato alla pubblicazione del quadro conoscitivo fino ad allora redatto con una duplice finalità: realizzare il Sistema Informativo Territoriale (SIT) provinciale ed iniziare quella fase di ascolto e partecipazione fondamentale per il processo di Piano.

Nel 2007 con Delibera di Giunta Provinciale n°67 sono state individuate le figure che si sarebbero dovute inserire nello Staff di coordinamento e lavoro per la predisposizione del PTCP. Sono state in seguito formalizzati con Determinazione Dirigenziale n° 1453/2007 gli incarichi ai componenti del previsto Staff.

4.4.2 Programma Provinciale di Previsione e Prevenzione di Protezione Civile.

Nel 2005 la Provincia di Brindisi, con deliberazione della G.P. n°409 del 13.12.2005 ha approvato la Convenzione Quadro con l'Università degli Studi di Lecce finalizzata alla collaborazione per attività d'interesse comune in campo ambientale e di protezione civile,

per la definizione di un Programma Provinciale di previsione e prevenzione e del Piano Provinciale di emergenza.

Con determinazione dirigenziale n°16 del 16.01.2006 il Dirigente del Servizio Ecologia ha approvato lo Schema di contratto da sottoscrivere con il Dipartimento di Ingegneria dell'Innovazione per la redazione del Programma Provinciale di Previsione e Prevenzione e del Piano Provinciale di Emergenza di protezione civile.

Dall'attività di collaborazione, avviata dal settembre del 2006, è stato già elaborato il Programma Provinciale di Previsione e Prevenzione attualmente in corso di adozione da parte della Provincia di Brindisi.

Il predetto Programma Provinciale contempla tutte le attività di ricerca e studio afferenti sia alla fase di previsione, intesa come conoscenza dei rischi che insistono sul territorio provinciale, sia a quella di prevenzione, intesa come attività destinata alla mitigazione dei rischi stessi.

Per alcuni tipi di rischio, aventi immediati riflessi sulle destinazioni d'uso del territorio, la pianificazione territoriale può incidere e diventare un punto di riferimento anche per quanto riguarda il campo specifico della protezione civile. In altri casi, invece, la disciplina della pianificazione territoriale e i suoi strumenti applicativi possono ben poco. Ci si riferisce, in particolare, alle situazioni dove sia l'insediamento industriale che l'edificato sono ormai realtà consolidate, difficilmente modificabili. E' evidente che le soluzioni per la messa in sicurezza della popolazione e del territorio stesso devono basarsi principalmente sulla conoscenza preventiva (previsione) dei possibili accadimenti e sugli scenari più probabili.

La prevenzione degli effetti determinati dall'attuale assetto territoriale può avvenire solo a condizione di due iniziative: la realizzazione di opere specifiche e l'informazione preventiva alla popolazione. Diventa, pertanto, di estrema rilevanza la divulgazione delle conoscenze acquisite. In qualsiasi fase, sia preventiva che nel corso dell'emergenza, lo scambio di informazioni, dati e quant'altro può supplire efficacemente a quanto non può ottenere la pianificazione urbanistica e territoriale che resta tuttavia, a nostro modo di vedere, la strada maestra per evitare - o almeno contenere - le possibili calamità in una prospettiva temporale media e lunga.

La questione riguardante la definizione di una "gerarchia degli strumenti per la difesa ed il governo del territorio", già apertasi oltre 12 anni fa con l'approvazione della Legge 183/89 sulla difesa del suolo, che prefigurava il bacino idrografico quale riferimento territoriale per il governo del territorio e quale unità territoriale di pianificazione, assume quindi, per effetto della nuova valenza che si vuole dare alla pianificazione di emergenza, una maggiore importanza ed attualità.

Va, altresì, fatto rilevare che il D. Lgs. 238/05, provvedimento di recepimento della disciplina europea sul controllo dei pericoli derivanti da incidenti industriali che modifica il D.Lgs. 334/99, prevede che , per le "aree ad elevata concentrazione di stabilimenti", gli enti territoriali tengano conto "nell'elaborazione degli strumenti di pianificazione dell'assetto del territorio, della necessità di prevedere e mantenere opportune distanze tra gli stabilimenti e le zone residenziali, gli edifici e le zone frequentate dal pubblico, le vie di trasporto principali, le aree ricreative e le aree di particolare interesse naturale o particolarmente sensibili dal punto di vista naturale, nonché tra gli stabilimenti e gli istituti, i luoghi e le aree tutelati ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42" (Articolo 14 - Assetto del territorio e controllo dell'urbanizzazione). Inoltre lo stesso articolo prevede che siano predisposte, ove necessario, "le varianti ai piani territoriali di coordinamento provinciale e agli strumenti urbanistici".

I Piani di protezione civile diventano pertanto – a tutti gli effetti – strumenti di governo del territorio e non più documenti che sono utili ad affrontare, a "valle", quelle emergenze che spesso e volentieri sono state causate, a "monte", da una pianificazione territoriale ed urbanistica del tutto disattenta alla vulnerabilità dei siti ed alle esigenze di una loro attenta salvaguardia.

Questa nuova realtà, al momento soltanto abbozzata nelle sue complesse implicazioni, deve trovare la maniera d'essere pienamente incardinata nella normativa urbanistica, in modo da superare la limitata visione legata alla semplice apposizione di "vincoli" o "prescrizioni" per costituire un modo diverso di valutare le decisioni da assumere, ai differenti livelli, sull'uso del territorio.

La Provincia sta strutturando il servizio di protezione civile con una propria organizzazione provvedendo alla stipula di contratti di servizio specifici e contestualmente sta predisponendo un ufficio di supporto.

4.4.3 Piano strategico dell'Area vasta brindisina

Sempre a livello provinciale si segnala il Piano Strategico per lo Sviluppo e l'occupazione del territorio, che a partire dal 2004 che con il susseguirsi di una serie di atti, ha avviato un processo di pianificazione dell'area brindisina:

1). Protocollo di Intesa dell'Area vasta Brindisina del maggio del 2005 sulla base della Delibera CIPE n. 20 del 2004 (Ripartizione delle risorse per interventi nelle aree sottoutilizzate) e la Delibera della G.R. Puglia n. 262 del 2005 (Finanziamento proposte di interventi Progetti accelerati in aree urbane).

2) Linee guida per la pianificazione strategica dell'area vasta del giugno 2007

3) "Costituzione dell'organismo di coordinamento interistituzionale finalizzato alla elaborazione e redazione del Piano Strategico e del Piano della Mobilità dell'Area Vasta Brindisina" del settembre 2007

4) Documenti di "Riallineamento del Piano strategico e del Piano della Mobilità dell'Area Vasta Brindisina" approvata nell'ottobre 2007 Convenzione "Costituzione dell'organismo di coordinamento

5 IL PROGETTO DI TERRITORIO

L'idea di fondo della proposta di assetto territoriale nella quale si sostanzia il progetto del territorio della provincia, è che il territorio provinciale sia da intendersi come una unitaria area programma o un unitario territorio progetto, al quale va dato un appropriato progetto di territorio.

Quindi non un territorio «deposito» di azioni di settore più o meno integrate tra loro e con il territorio – obiettivo peraltro tutt'altro che facile da raggiungere -, ma un territorio programma, al quale dare un unitario progetto di assetto.

Quindi un territorio coeso dal punto di vista sociale, integrato nelle funzioni che le varie componenti svolgono, equilibrato nelle opportunità che offre: unitariamente teso ad elevare la sua attrattività e competitività quindi al raggiungimento del fondamentale obiettivo «convergenza» fissato dalla politica comunitaria.

L'assetto territoriale programmato dovrà realizzare questi fondamentali obiettivi nel rispetto del principio di coerenza territoriale di cui in precedenza.

Più l'assetto territoriale sarà coerente con il territorio provinciale e più sarà facile esercitare il coordinamento delle azioni dei soggetti che operano nel territorio provinciale, a partire dallo stesso ente Provincia.

5.1 Il modello complessivo di assetto territoriale perseguito

Nelle precedenti esperienze di pianificazione territoriale che prima sono state ricordate, il territorio della provincia è stato considerato più come un «palinsesto» per azioni diverse, siano quello di infrastrutturazione interregionale che quelle dello sviluppo per «poli di sviluppo» (l'industrializzazione, le aree urbane, etc.).

Quasi sempre queste esperienze hanno cercato di accompagnare la politica economica statale – regionale che, come ricordato, nell'ottica della ricerca del riequilibrio territoriale si è preoccupata di elevare le dotazioni territoriali e di sviluppare l'economia, puntando tutto su alcuni settori produttivi di base (alimentare, tessile e abbigliamento. meccanica, chimica) ed alcuni funzioni (portuali, aeroportuali, logistica, terziarie in genere).

Tutto ciò, al contrario dell'obiettivo dichiarato del riequilibrio territoriale, ci ha consegnato un territorio fortemente squilibrato tra aree urbane e aree agricole, tra poli di concentrazione di attività produttive e "grandi spazi vuoti", tra zone di elevata accessibilità ed altre di bassa accessibilità, al limite della inaccessibilità, certamente con i trasporti collettivi.

Più recentemente, la politica economica ha privilegiato lo sviluppo per «assi territoriali», basati su infrastrutture di trasporto di elevata efficienza, che hanno contribuito a squilibrare ulteriormente l'insieme delle opportunità territoriali.

La mancanza poi di efficienti strumenti economico – fiscali di redistribuzione non ha né consentito di attenuare gli effetti negativi di questa strategia, né di valorizzare quelli potenzialmente positivi.

Anche nel territorio di Brindisi, infatti, malgrado che la popolazione residente sia abbastanza contenuta (403.786 abitanti al 2006 di cui il 56% dell'intera popolazione è concentrata in soli 5 comuni su un totale di 20) rispetto alla estensione territoriale (densità media di 219 ab/Kmq con un massimo di 318 ab/kmq ad un minimo di 146 ab/kmq), si registrano fenomeni di congestione causati da uno spinto pendolarismo, in specie verso il capoluogo provinciale.

La cui dimensione (22,3% dell'intera popolazione provinciale) non giustificherebbe questo fenomeno, se non si considerasse anche l'elevata concentrazione nel territorio del comune capoluogo di provincia dell'offerta di lavoro extragricolo (il 35,6.% della intera provincia – 38.942 unità del comune di Brindisi su un totale di 109.380 unità dell'intera provincia, esclusi gli addetti all'agricoltura).

La valorizzazione della dimensione dell'«area vasta», contrapponendosi a questa tendenza che favorisce «poli» ed «assi» di sviluppo, è la strategia che si mette a base del modello di assetto territoriale che si vuole realizzare. E che nel sistema urbano, unitariamente inteso, in quanto integrato nelle funzioni, ha la sua ossatura portante.

Sistema urbano tradizionalmente di tipo «policentrico», ma non effettivamente tale.

La realizzazione di un vero sistema urbano policentrico – perché complementare e specializzato nelle funzioni tra i poli che lo costituiscono -, è lo strumento per creare questa ossatura.

Alla realizzazione di un tale sistema deve essere piegata ogni altra politica: da quella delle attività produttive, a quella della mobilità, a quella delle dotazioni territoriali, in particolare per quanto concerne le «eccellenze» tra le dotazioni.

Ogni «polo» deve essere inteso come il caposaldo di un territorio di riferimento, nelle sue caratteristiche costitutive e di orientamento produttivo: attività produttive extragricole, terziario urbano, turismo, agricoltura.

Inevitabile, in questa logica, la valorizzazione dei territori riconoscibili nei diversi sistemi locali del lavoro, intesi come macrospazi federatori di attori pubblici e privati attorno ad un progetto di territorio.

Al momento si riconoscono diverse formulazioni di questa entità territoriale di tipo funzionale. Sistemi Locali del Lavoro (ISTAT), bacini di manodopera, definiti sulla base dei criteri di «pescaggio» della forza del lavoro, Sistemi Produttivi Locali (SPL) e Distretti Industriali (DI) indicati dall'IPRES, etc.

L'ISTAT riconosce nella provincia di Brindisi sei SLL, l'IPRES – con visione maggiormente programmatica – ne riconosce due: di cui uno imperniato su Brindisi ed altri comuni contermini; l'altro identificato su S. Pietro Vernotico. Sempre l'IPRES individua a livello provinciale due SPL, facenti riferimento ai comuni di Brindisi e di Fasano.

Il PTCP individuerà sia il numero che la funzione di questi «ambiti» in modo più aderente alla realtà economico – sociale – territoriale provinciale, facendolo divenire la forma «territorializzata» dell'azione (pubblica) della provincia.

Questi ambiti, sorta di aree programma, definiti funzionalmente alle esigenze di gestione integrata dei servizi e di pianificazione urbanistica oltre che come declinazione della politica di sviluppo.

Il sistema urbano policentrico deve assecondare questa articolazione con riguardo all'intero territorio provinciale, svolgendo il ruolo di integratore.

5.2 Le singole componenti del modello prefigurato

5.2.1 Determinanti ambientali e culturali

- ✓ Ambiente naturale e antropico
  - Qualità dell'ambiente
  - Gestione del sistema delle aree protette regionali e provinciali
  - Bonifica e messa in sicurezza di aree caratterizzate da criticità ambientali
  - Riqualificazione del sistema delle acque reflue e protezione della risorsa acqua
  - Controllo e monitoraggio della qualità dell'aria
  - Piani di contenimento dei rischi in ambito urbano (inquinamento elettromagnetico, impianti a rischio di incidente rilevante)
  - Prevenzione dei rischi naturali maggiori
  - Programmazione e controllo del ciclo dei rifiuti urbani e speciali
- ✓ Ambiente culturale
  - Paesaggio e regimi di tutela
  - Valorizzazione delle risorse storico culturali

5.2.2 Rete urbana e ambiti programmatici

- ✓ Programmi innovativi in ambito urbano, creazione di sistemi territoriali e di "sistemi città"

5.2.3 Lo spazio dei settori funzionali

- ✓ Della ricerca ed innovazione
- ✓ Dall'agricoltura
- ✓ Delle attività produttive extra agricole (artigianato, industria e terziario)
- ✓ Del commercio

Il PTCP riconoscerà il sistema delle aree destinate ad attività produttive artigianali e industriali in essere, composto: da zone "D", ex lege n. 765/1967; "PIP" ex art. 27 lege n. 865/1971, valutando lo stato di occupazione del suolo, le esigenze di spazio espresse dal sistema delle attività produttive per configurare un «nuovo» sistema di attività produttive così formato:

- aree produttive di salienza comunale (zone D e PIP) esclusivamente destinate ad attività artigianali e industriali;

- aree per insediamenti produttivi di salienza provinciale, (anche con riferimento alla legge regionale n. 2/2007 *"Ordinamento dei Consorzi per lo sviluppo industriale"*) disciplinate come «zone miste», ex DPR n. 447/1998, per le quali applicare la perequazione territoriale, nella componente relativa alla compensazione finanziaria tra i comuni che appartengono all'ambito di riferimento riuniti in consorzi o altra forma associativa;
- aree ecologicamente attrezzate, ex art. 26 del Dlgs n. 112/1998.

Le aree per insediamenti produttivi possono contenere e/o coincidere con attrezzature logistiche e per i trasporti.

✓ Del turismo (costiero, agrituristico, culturale, urbano, etc.)
- accessibilità strutture ricettive e dotazione di servizi specifici alle aree a vocazione turistica sia costiere che interne.

✓ Dei servizi rari alla popolazione
- dotazione di servizi di interesse sovracomunale, regionale o nazionale.

✓ Dell'accessibilità
- funzionalità e ammagliamento della rete stradale provinciale;
- livelli di accessibilità, interconnessione, e sinergia con i sistemi di trasporto.

✓ Dell'energia
- riconversione del settore energetico e razionalizzazione degli impianti esistenti;
- pianificazione risorse ed impianti per la produzione di energia.

✓ Dell'igiene e della salute
- Qualità delle condizioni dell'abitare e delle attività nei luoghi di lavoro

5.2.4 Cittadella del Welfare

La Provincia di Brindisi, in piena coerenza e sintonia con la normativa nazionale e regionale vigente in materia di politiche di *welfare* (L. 328/00, L.R. 19/06, L.R. 7/07, Reg.Reg. 4/07), e con l'impianto programmatorio strategico già strutturato dall'Assessorato alle Politiche Sociali della Provincia di Brindisi, promuove, tra l'altro, la realizzazione, di una vera e propria Cittadella del Welfare, a servizio dell'intero territorio provinciale, e dei quattro Ambiti Territoriali Sociali, che accolga e coordini alcuni tra gli interventi ed i Servizi strategici proposti.

La costituzione della CITTADELLA DEL WELFARE è ritenuta fondamentale e imprescindibile per il processo di riforma del *welfare*. Essa si pone come obiettivo di procedere, nel territorio provinciale, alla rilevazione, raccolta e sistematizzazione dei dati,

relativi ai bisogni e alle risorse, ed al monitoraggio costante della domanda ed offerta di servizi, a supporto delle scelte di politica sociale nei singoli sistemi locali di *welfare*

Tale processo dovrà avvenire attraverso l'azione integrata di Provincia ed attori sociali, pubblici e privati, del sistema dei servizi strutturata in ragione di una progettualità condivisa e di obiettivi concordati, in coerenza con la normativa vigente.

L'intesa tra la Provincia e gli altri attori del territorio, aventi rilevanza sociale, è, infatti, presupposto ineludibile per realizzare un Sistema Informativo Sociale Provinciale (SISP) e consentire il raggiungimento di obiettivi di crescita:

- del sistema di informazione, comunicazione sociale, e sviluppo della qualità dei servizi offerti;

- della qualità del *welfare* d'accesso e della relazione con gli utenti – *clienti* del sistema dei servizi;

- della conoscenza dei bisogni della cittadinanza;

- dell'organica conoscenza dell'offerta pubblica e privata, *no profit* e *for profit*;

- della risposta ai bisogni della cittadinanza;

- dell'integrazione di interventi, servizi e prestazioni, resi, o erogati, da attori sociali diversi, attraverso lo sviluppo e la facilitazione di flussi di comunicazione e scambio plurimi, selezionati, autorizzati e protetti.

5.3 L'implementazione del piano

Il rispetto dei principi ispiratori del PTCP prima richiamati comporta che l'implementazione del piano valorizzi la fondamentale competenza del PTCP in materia di coordinamento. Esercitata, in particolare, per mezzo di direttive e di indirizzi. E, nello stesso tempo, con prescrizioni, che si intendono applicare solo nelle materie per le quali ciò è obbligato da leggi, piani, etc. preordinati al PTCP.

Pertanto, l'apparato normativo sarà articolato in :

a) indirizzi (di pianificazione e gestione);
b) direttive (di pianificazione e gestione);
c) prescrizioni (di pianificazione e gestione).

Sempre nel rispetto dei principi di cui sopra, il PTCP cercherà di perseguire al massimo gli obiettivi della adeguatezza e semplificazione e della compensazione redistributiva.

Il primo obiettivo lo si cercherà di perseguire previa la semplificazione del processo di formazione dei Piani urbanistici generali (PUG) per i comuni di più ridotta dimensione (utilizzazione piena del quadro conoscitivo prodotto dalla provincia, operatività del piano urbanistico generale, incentivazione della formazione di piani urbanistici intercomunali).

Il secondo obiettivo lo si cercherà di perseguire previa la applicazione della «perequazione territoriale» sia nella componente finanziaria – compensazione finanziaria – che nella perequazione urbanistica (per realizzare politiche comuni, eliminare rischi naturali maggiori, facilitare la realizzazione di attrezzature comuni, etc.).

III PARTE: CONCEPT DEL PIANO

6 IL *CONCEPT* DEL PIANO

6.1 Premessa

Al territorio provinciale di Brindisi non è stato dato mai un progetto unitario ed esplicito di sviluppo e di assetto[1].
Neanche le pianificazioni e programmazione di area vasta e di settore che, pure numerose, lo hanno interessato, si sono cimentate con questa dimensione progettuale. Il progetto di territorio rappresenta ad un tempo il progetto di sviluppo sociale, economico e territoriale – urbanistico di una collettività, anche nell'ambito delle richieste di tutela e miglioramento ambientale.
Nel quale questa collettività si identifica e per mezzo del quale si propone alla programmazione di livello superiore (comunitaria, statale, regionale). Per mezzo del quale realizza gli obiettivi di coesione sociale e territoriale.

La attuale configurazione fisica ed organizzativa del territorio provinciale di Brindisi è la migliore conferma della assenza di questo progetto.
Ogni elemento costitutivo rappresenta un segmento di qualcosa che travalica lo spazio provinciale: dagli elementi naturali (la fascia costiera, il sistema collinare – montano), alla rete urbana, alla rete delle infrastrutture di trasporto, ai sistemi di sfruttamento delle risorse estrattive ed idriche.
Nulla è «confinato» nello spazio provinciale. Se questo può essere considerato un aspetto positivo per quanto riguarda i flussi di relazione di persone e cose che lo attraversano e quelli che si svolgono nelle grandi relazioni internazionali, nazionali e regionali – che rappresentano, se ben utilizzati, una autentica risorsa oggi -, altrettanto non può dirsi per quanto riguarda questioni quali quelle di comunità e della stessa economia dello sviluppo.

6.2 Il progetto del territorio

La coesione sociale è prodomica, come è ben noto, a quella economica ed ambientale. Quando questa è forte è capace di «piegare» tutti gli altri aggregati: la rete urbana è «integrata», il sistema delle infrastrutture di trasporto «ammagliato» e/o «connesso», i «poli» di eccellenza, nodo dei processi di redistribuzione, la qualità della vita è migliore, etc.

[1] Sebbene nel corso degli anni le varie amministrazioni provinciali hanno dato inizio a processi di pianificazione. Per un esame più dettagliato si rimanda al paragrafo 2.1 e 4.4

Questo progetto produce anche una «figura» del territorio, distintiva e capace anche di dare identità agli «abitanti» del territorio.
Tale progetto di territorio si fonda su un percorso di co-pianificazione tra i vari soggetti che esprimono i differenti livelli di pianificazione. (Stato centrale, Regione, province vicine – grande Salento – comuni, ecc.)

1. Obiettivo primario del PTCP è pertanto quello di definire la «figura» nella quale il progetto di territorio si rappresenta, considerandone le caratteristiche ambientali generali. Alla base di tale figura va posta la funzione dell'abitare, quindi dell'armatura urbana che costituisce l'elemento basilare di ogni progetto di coesione territoriale.

1° box

Armatura urbana / rete urbana e dotazioni territoriali distribuite complementarmente in modo da realizzare l'integrazione funzionale

Miglioramento ed adeguamento degli insediamenti urbani e produttivi

L'armatura si esplica mediante dei sistemi funzionali integrati (Ambiti) che connettono diversi punti del territorio determinando delle direttrici a forte specializzazione produttiva. Tra queste tipologie di sistemi si evidenziano:

- Il Sistema funzionale, produttivo e della ricerca[2]
  Asse che collega Brindisi a Francavilla Fontana (via Mesagne e Latiano), che ha come terminale Taranto e connette il territorio provinciale con paesi transfrontalieri. Tale asse costituisce il collegamento tra la costa e l'entroterra e rappresenta un asse di potenziamento produttivo su cui localizzare le imprese, volte alla ricerca ed innovazione tecnologica, al produttivo (eventualmente finalizzato alla manifattura di piccola impresa), ed i servizi alle imprese.

- Il Sistema funzionale e della logistica[3]
  Asse che collega Brindisi a S. Pietro Vernotico (lungo la ex S.S. 16) e che ha come terminale la città di Lecce. Tale asse supporta lo sviluppo logistico già presente in S. Pietro Vernotico (Carrefour) e nella stazione di Tuturano, frazione di Brindisi dove è prevista la piattaforma logistica a servizio delle merci provenienti dal porto di Brindisi,

[2] Vedi Contenuto Specialistico *Modello socio-economico. Inquadramento generale e identificazione del modello di sviluppo economico-territoriale della provincia di Brindisi*, Par. 8.4
[3] Vedi Contenuto Specialistico *Modello Trasporti e logistica*, Par. 8.5

e si collega al potenziamento della tratta ferroviaria Taranto-Brindisi-Bari evidenziando il ruolo e le problematiche del centro urbano di Brindisi.

Il sistema agro-alimentare che ritrova una funzione di eccellenza nel territorio di Fasano.

Il sistema di scambio costituito dalla presenza di tre infrastrutture importanti, potenzialmente collegabili, quali l'aeroporto, il nodo ferroviario ed il porto turistico e commerciale; che trova nella riqualificazione del "*water front*", previsto dal programma di "Brindisi città dell'acqua", l'elemento di continuità tra le infrastrutture citate.

- Il Sistema della produzione agricola di eccellenza e del turismo eno-gastronomico culturale[4]

  Questo asse attraversa la parte meridionale della Valle d'Itria, comprendendo il paesaggio dei tratturi storici, e si appoggia su 5 centri urbani: Cisternino, Ostuni, Ceglie Messapico, S. Pancrazio Salentino e Cellino San Marco. Tale asse crea un raccordo collegante le porzioni adriatiche sopra e sotto Brindisi ed un collegamento con la costa Ionica via S. Pancrazio Salentino. In questa maniera le località balneari nella porzione nord della Provincia, quelle tra Brindisi e Lecce, ed infine quelle poste sullo Ionio possono utilizzare "un percorso turistico unitario" confrontandosi con luoghi storici e paesaggistici di valore culturale rinomato. Tale asse è potenziato dal possibile utilizzo della ferrovia sud-est (Bari - Lecce) per scopi turistici come ferrovia lenta e piste ciclabili legate allo *slow travel*.

- Il Sistema della riqualificazione urbana

  Sebbene non sia competenza specifica della azioni del Piano Territoriale tale sistema è oggetto di riflessione e di conoscenza della dinamiche presenti all'interno dei singoli centri urbani.

2. Supportare l'armatura urbana con un sistema di infrastrutture di trasporto che «ammagli», è il secondo obiettivo del PTCP

2° box ***Realizzare una rete / maglia di infrastrutture di trasporto capace di collegare tra loro tutti i centri urbani***

[4] Vedi Contenuto Specialistico *Modello socio-economico. Inquadramento generale e identificazione del modello di sviluppo economico-territoriale della provincia di Brindisi*, Par. 8.4

3° box

Facilitare l'accesso di tutto i territorio provinciale ai centri urbani ove sono ubicate le funzioni rare

Privilegiare l'accesso a questi tramite trasporti pubblici / collettivi in particolare quelli su ferro

4° box

Individuare le potenziali «porte» del territorio provinciale da intendersi come luoghi di raccordo tra il territorio provinciale e quello più vasto

Valorizzare le relazioni di attraversamento

Tale «ammagliamento» consiste nella gestione e potenziamento della rete di assi direttori di tipo stradale e ferroviario su cui strutturare la viabilità comunale e appoggiare le direttrici "strategiche" tematiche nonché la connessione con il sistema infrastrutturale del "Grande Salento". Questo consiste a livello viario:

- grande viabilità di riferimento esterna alla provincia: direttrici Taranto-Lecce e Taranto-Bari che lambiscono il territorio provinciale;
- viabilità statale: SS litoranea Bari-Brindisi (SS 379) Brindisi-Lecce (SS 613) e Brindisi-Taranto (E 90);
- viabilità provinciale esistente (comprendente progetti sulla viabilità in itinere): articolata in:

  direttrice principale interna Fasano-Ostuni-S. Vito-Brindisi-Lecce;

  diramazioni di connessione interna ossia: da S. Vito verso Lecce (via Mesagne e S. Pancrazio Salentino); da Ostuni verso Taranto (via Ceglie Messapico, Francavilla Fontana e Manduria); da Ostuni verso Bari (via Cisternino e Locorotondo) e verso Taranto (via bretella da Locorotondo).

e a livello ferroviario:

- ferrovia di collegamento turistico (la sopraccitata *slow travel*);
- ferrovia nazionale FFSS Bari-Brindisi-Lecce e Brindisi-Taranto.

3. La tutela e la valorizzazione delle risorse naturali e culturali, che si estrinseca nella rete ecologica e dei beni monumentali, rappresenta sia un ulteriore obiettivo del PTCP che la «misura» della compatibilità del complesso delle azioni del PTCP[5].

In tal senso appare determinante la conservazione della qualità delle risorse, come ad esempio quelle idriche nel loro ciclo urbano, e la tutela da eventi estremi, che possono comportare rischi per gli insediamenti e perdita di fruibilità del territorio, come ad esempio per quanto riguarda la salvaguardia delle zone costiere[6]. Inoltre risulta altrettanto importante il risanamento di alcune aree come quelle interessate a vari livelli da interventi di bonifica[7].

Tutela del territorio: Individuazione delle connessioni ecologiche e degli elementi ambientali e morfologici funzionali alla salvaguardia delle risorse

Valorizzazione del territorio: interazione tra le potenzialità ambientali e storiche e le finalità turistiche evidenziandone i caratteri identitari

Potenziamento delle qualità ambientali attraverso la dotazione di infrastrutture e servizi legati all'ambiente

5° box

[5] Vedi Contributo Specialistico *Modello del paesaggio e dei beni culturali. Caratteri generali del paesaggio della Provincia di Brindisi e prime ipotesi/considerazioni per la definizione di strategie e azioni di valorizzazione*, Par. 8.1

[6] Vedi Contributo Specialistico *Modello geologico ed idrogeologico. Aspetti geologici ed idrogeologici legati alla realizzazione del PTCP della Provincia di Brindisi*, Par. 8.2

[7] Vedi Contributo Specialistico *Modello Ambientale. Inquadramento generale e individuazione di azioni a sostegno della salvaguardia e del ripristino delle componenti ambientali e per uno sviluppo sostenibile della provincia di Brindisi*, Par. 8.3

Anche in questo caso tali obiettivi si articolano in sistemi mono e pluri tematici che si collocano sul territorio in modalità differenti ossia:

- Il Sistema delle connessioni ambientali costa/costa e costa/interno

  Tale sistema delle connessioni "verdi" si articola in:

  - una parte longitudinale, lungo tutta la costa della provincia che connette le aree libere, le zone umide e le riserve naturali marine;
  - una seconda parte trasversale, caratterizzata da corridoi ambientali lungo i corsi d'acqua che collegano la costa con le parti interne ed avente il suo elemento di maggiore importanza nel canale Reale.

- Il Sistema del turismo culturale e delle produzioni storiche territoriali della Valle d'Itria e del Parco degli Ulivi

  Sistema areale con connotazione paesaggistica di tipo storico ed agricolo (le colture permanenti degli olivi storici, manufatti di valore legati all'impianto agricolo, ecc.) che viene attraversato, in quanto si estende da nord-ovest a sud-est, dagli assi tematici di cui sopra costituendone il contesto naturale e paesaggistico di riferimento.

- Il Sistema costiero turistico

  Questo sistema si sviluppa lungo l'asse costiero delle strade statali. Su tale sistema si appoggiano 3 poli di eccellenza: Fasano (peraltro già sede del centro agro-alimentare), Ostuni e San Pietro Torchiarolo. Il primo ed il terzo polo segnano l'inizio e la fine del sistema e come tali rappresentano i raccordi con il territorio extra-provinciali e quindi i principali centri di sviluppo verso l'esterno; Ostuni, in posizione intermedia rappresenta una porta verso il territorio interno della provincia in particolare con la valle d'Itria.

- Il sistema dei servizi e delle infrastrutture ambientali

  L'obiettivo prioritario è dotare il territorio provinciale delle infrastrutture necessarie per lo smaltimento delle acque reflue, del corretto approvvigionamento idrico, raccolta e smaltimento rifiuti solidi urbani e produttivi, ecc.

- Sistema della valorizzazione dei Beni Culturali

  Il sistema comprende il recupero e la rifunzionalizzazione di manufatti di valore storico - architettonico presenti nel territorio la cui destinazione è legata ad aspetti di fruizione locale.

4. Incentivare la creazione di «Ambiti» e «poli di competitività» nel territorio provinciale che per specializzazione funzionale – produttiva, ricerca innovazione, cultura- formazione, turismo/tempo libero, etc[8]. – e per ubicazione, valorizzino le opportunità fornite dal «flusso» delle relazioni di persone e cose che interessa il territorio provinciale, costituisce un altro input[9].

6° box ***Articolare nel territorio provinciale Ambiti e poli di competitività***

Gli Ambiti ed i poli di competitività saranno articolati secondo i seguenti sistemi:

- Ambientale;
- Urbano;
- Produttivo;
- Culturale
- Reti di servizio e infrastrutturali;

Definizione degli aspetti procedurali e gestionali adeguati per l'attuazione degli interventi

Piani di accompagnamento sociale e di mediazione culturale

***Sistemi locali del* Welfare**

5. Indirizzare le azioni immateriali ossia quelle azioni volte a superare alcuni dei nodi più problematici dei territori coinvolti, attraverso interventi di carattere socio-economico e politiche in favore del *Welfare*.

[8] Da qualche anno di concerto fra la Regione Puglia, la Provincia di Brindisi, il Comune di Brindisi e le Università di Lecce e di Bari, si vuole consentire al territorio provinciale di avere uno sviluppo nel campo della istruzione di livello universitario nel convincimento che la conoscenza costituisce uno dei principali elementi che determinano lo sviluppo competitivo del sistema produttivo, in quanto una crescita culturale determina una crescita sociale. Nel corso degli ultimi anni la Provincia ha promosso iniziative che hanno consentito l'insediamento nel territorio di alcune Facoltà (informatica, economia aziendale, scienze sociali, ingegneria aerospaziale), dislocate sia presso il Comprensorio della Cittadella della Ricerca, sia presso l'edificio provinciale in via P. Longobardi (ex IPAI). Lo sviluppo dell'Università in terra di Brindisi dovrebbe consentire in una ipotesi di medio termine di ampliare le superfici da destinare ad Università restaurando e rifunzionalizzando l'edificio dell'ex Collegio Navale "Nicolò Tommaseo".

[9] Vedi Contenuto Specialistico *Modello socio-economico. Inquadramento generale e identificazione del modello di sviluppo economico-territoriale della provincia di Brindisi*, Par. 8.4

7° box

6.3 Nota conclusiva

Per quanto riguarda le cave, i siti per l'allocamento di lavorazioni pericolose, ed i siti per la produzione l'energia eolica, considerato che i contenuti e le informazioni necessarie richiedono la conoscenza delle interconnessioni con i vari sistemi e settori (come per esempio, il Piano dei Rifiuti, il Piano della Protezione Civile, il Piano di Risanamento e Tutela delle acque, Piano di Bonifica dei siti inquinati, ecc) si rimanda ad una verifica di dettaglio.

SCHEMA CONCETTUALE



IV PARTE: IL QUADRO CONOSCITIVO

7 LA CONOSCENZA A SUPPORTO DEL "PROGETTO DI TERRITORIO" A BASE DELLA PRESENTE PROPOSTA DI PTCP

Il presente DP al PTCP è accompagnato da un apposito quadro conoscitivo funzionale sia a sostenere le scelte di assetto territoriale qui avanzate che ad anticipare la definizione dello "stato dell'ambiente", elemento conoscitivo indispensabile per le procedure di VIA ed AIA nonché VAS (il Rapporto ambientale, documento sul quale si svolge la procedura è costituito essenzialmente da un'analisi dello stato dell'ambiente; dalla descrizione di scenari di assetto alternativi; dalla misura, previa la definizione di determinati indicatori, degli impatti dei diversi scenari; della dimostrazione di come si intende ridurre gli impatti; del monitoraggio ambientale).

Il quadro conoscitivo è così composto:

1) elaborazioni di cui al Documento di pianificazione. Quadro conoscitivo di base – IPRES, 2004 (relazioni e cartografie):

TOMO I - Pianificazione Paesaggio Ambiente

Relazione

- Parte descrittiva (11 capitoli);
- Schede delle aree protette;
- Schede dei centri storici dei Comuni della Provincia;
- Schede degli strumenti urbanistici dei Comuni della Provinci;

Allegati grafici

La relazione è completata dalle seguenti tavole cartografiche organizzate in "SERIE".

- SERIE A: Cartografia di base;
- SERIE B: PUTT/P Regione Puglia Atlanti della documentazione cartografica - Sistema della stratificazione storica dell'insediamento;
- SERIE C: PUTT/P Regione Puglia Atlanti della documentazione cartografica - Sistema botanico-vegetazionale;
- SERIE D: PUTT/P Regione Puglia Atlanti della documentazione cartografica - Sistema geomorfologico-idrogeologico;
- SERIE E: PUTT/P Regione Puglia - Ambiti Territoriali Estesi;
- SERIE F: Ulteriori vincoli;
- SERIE G: Strumentazione Urbanistica Comunale;

- SERIE I: I.1 - Uso del suolo.

TOMO II - Assetto Idrogeologico

Relazione

La relazione è costituita da 4 documenti:

- Gruppo di Lavoro;
- Relazione completa;
- Relazione sintetica;
- Bibliografia.

Tabelle e grafici allegati

Clima

- Curva della possibilità climatica del Comune di Avetrana;
- Curva della possibilità climatica del Comune di Brindisi;
- Curva della possibilità climatica del Comune di Ceglie Messapica;
- Curva della possibilità climatica del Comune di Fasano;
- Curva della possibilità climatica del Comune di Grottaglie;
- Curva della possibilità climatica del Comune di Latiano;
- Curva della possibilità climatica del Comune di Locorotondo;
- Curva della possibilità climatica del Comune di Manduria;
- Curva della possibilità climatica della Masseria Monteruga;
- Curva della possibilità climatica del Comune di Ostuni;
- Curva della possibilità climatica del Comune di San Pancrazio Salentino;
- Curva della possibilità climatica del Comune di San Pietro Vernotico.

Impianti di Depurazione

- Tabella 2.4.3: Infrastrutture fognarie per la Provincia di Brindisi;
- Tabella 2.4.4: Impianti di depurazione per la Provincia di Brindisi;
- Tabella 2.4.10: Informazioni riquardanti i singoli impianti di depurazione della Provincia di Brindisi;
- Tabella 2.4.22: Informazioni riquardanti i singoli impianti di depurazione della Provincia di Brindisi.

Rifiuti urbani

- Tabelle 2.5.1-2.5.4: Produzione e raccolta dei rifiuti urbani;
- Tabella 2.5.5: Produzione e raccolta dei rifiuti urbani;
- Tabella 2.5.7: Produzione e raccolta dei rifiuti urbani.

Allegati Grafici

- Attraversamenti stradali e ferroviari;
- Tavole coste;
- Tavole evapotraspirazione;
- Tavole fabbisogno;
- Rete idrografica;
- Tavole rifiuti;
- Tavole temperature;
- Tavole varie;
- Tavole zone inondate;
- Tavole idrogeologiche;
- Carta delle distribuzione comunale dei pozzi "Studi Preliminari per la Redazione del Piano di Bacino Regionale";
- Tavole piano di riuso.

TOMO III - Sviluppo economico e sociale

Relazione

- Capitolo 1: Lo scenario di riferimento;
- Capitolo 2: Evoluzione economica e sociale;
- Capitolo 3: Il sistema produttivo provinciale;
- Capitolo 4: Analisi del mercato del lavoro;
- Capitolo 5: Il commercio estero imprese esportatrici e dinamica dei flussi commerciali;
- Capitolo 6: Infrastrutture economiche e sociali e qualità della vita;
- Capitolo 7: La programmazione in atto nella Provincia di Brindisi.

Tabelle Allegate

- Addetti del settore industria in senso stretto sul totale addetti del Comune - Censimento intermedio 1996 (Valori assoluti e percentuali);
- Percentuali degli addetti del settore industria in senso stretto sul totale addetti della Regione - Censimento intermedio 1996;
- Unità locali delle imprese e delle istituzioni per Comuni ai due censimenti 2001 e 1991;
- Addetti per settori di attività produttiva. Censimento intermedio1996 (Valori assoluti);

- Addetti per settori di attività produttiva. Censimento intermedio1996 (Valori percentuali);
- Unità locali per classe di addetti e per comune del settore commercio (Censimento 1991);
- Riepilogo delle imprese registrate per sezioni e divisioni di attività economica al 31.12.02 - Iscrizioni e cessazioni nel 2002;
- Unità locali delle imprese e delle istituzioni per Comuni ai due censimenti 2001 e 1991;
- Variazioni % sul totale addetti fatto 100 il valore regionale.

TOMO IV - Infrastutture

Parte prima - Il sistema infrastrutturale per il trasporto e la logistica

Relazione

La relazione è completata dalle seguenti tavole cartografiche SERIE H

- Serie H - Piano Strade e Trasporti: H1 Le infrastrutture facenti parte dello "SNIT Attuale";
- Serie H - Piano Strade e Trasporti: H2 L'assetto di Piano della Provincia di Brindisi;
- Serie H - Piano Strade e Trasporti: H3 Piano Provinciale delle Strade (L.R. 38/77);
- Serie H: H4 La configurazione attuale della rete infrastrutturale.

Allegati

- Allegato 1: Sistema Aeroportuale;
- Allegato 1: Sistema Dei Centri Merci;
- Allegato 1: Sistema Ferroviario;
- Allegato 1: Sistema Portuale;
- Allegato 1: Sistema Stradale;
- Allegato 2.1: linee automobilistiche regionali BR-TA;
- Allegato 2.2: linee automobilistiche Provincia di Brindisi;
- Allegato 2.3: linee F.S.E.;
- Allegato 2.4: Contratti di servizio regionali BR-TA;
- Allegato 2.5: contratti di servizio provinciali;
- Allegato 2.5: contratti di servizio ex Concessione statale;
- Allegato 3.1: caratteristiche funzionali rete ferroviaria;
- Allegato 3.2: Offerta treni;
- Allegato 3.3: Offerta Treni ed utilizzazione;
- Allegato 7 - Schede di analisi della viabilità di competenza della Provincia di Brindisi.

Parte seconda - Il sistema infrastrutturale per l'energia e la comunicazione
Parte 2: Relazione

Tavola

- Rete Elettrica Provinciale;
- Rete Gasdotto Provinciale;
- Rete Telecom Provinciale.

2) aggiornamento di tali elaborazioni, a cura dell'Ufficio di Piano e della struttura di assistenza tecnica (2008).

8 CONTRIBUTI CONOSCITIVI SPECIFICI

8.1 Modello del paesaggio e dei beni culturali. Caratteri generali del paesaggio della Provincia di Brindisi e prime ipotesi/considerazioni per la definizione di strategie e azioni di valorizzazione

8.1.1 Una «immagine guida»

Si propone un approccio fondato sull'individuazione di una strategia, che punti l'attenzione su un aspetto fondamentale e strutturante del paesaggio brindisino, in direzione del quale articolare per sistemi le politiche e le azioni, tanto di tutela e salvaguardia, quanto di valorizzazione.

Tale aspetto fondamentale e strutturante deriva in parte dai caratteri consolidati del paesaggio, in parte dagli scenari di trasformazione e sviluppo che emergono dal quadro dei processi di pianificazione e programmazione alle diverse scale (in particolare, regionale, di area vasta e provinciale). Si tratta quindi di una «immagine guida», una sorta di «scenario» che partendo dall'analisi dei caratteri storici li proietta in una prospettiva di futuro.

In riferimento a tale «immagine guida» saranno articolati i diversi sistemi, nonché gli indirizzi e i criteri, con pesi relativi differenti, quindi con livelli di approfondimento (sia analitico, sia nella definizione di regole) differenti a seconda del contributo che apportano o possono apportare alla strategia generale.

L'idea strategica, strettamente connessa all'immagine guida di paesaggio, è / potrebbe essere legata alla lettura del paesaggio alla doppia scala: alla scala territoriale e alla scala locale, ovvero alla presenza di due trame distinte: quella dei segni «forti» di scala territoriale, legati a funzioni e ad economie sovra-locali, e quella delle trame minute e diffuse, legate a funzioni e ad economie locali o comunque più «deboli», di cui fanno parte la maggioranza dei segni storici di strutturazione del territorio.

L'articolazione per sistemi e la loro (eventuale) integrazione dipende dall'interpretazione del paesaggio assunta, rappresentata dall'«immagine guida».

Tale «immagine» è, quindi, sinteticamente descrittiva dell'intero paesaggio oggetto di studio. Quest'ultimo potrà, qualora se ne ponga l'utilità anche ai fini del confronto con le previsioni e le dinamiche di sviluppo territoriale, essere articolato, con maggior dettaglio, in paesaggi locali.

a. Una prima interpretazione dei caratteri del paesaggio

Il paesaggio della provincia di Brindisi è caratterizzato, dal punto di vista della struttura fisica, da un assetto morfologico che deriva dalla presenza di un potente banco calcareo di origine mesozoica, la cui parte sommitale costituisce l'altopiano delle Murge che,

estendendosi in direzione O NO – E SE dalla bassa valle dell'Ofanto, a nord di Bari, occupa gran parte del territorio nord-occidentale provinciale, delimitato, verso sud, lungo la direttrice Taranto-Brindisi, da una discontinuità tettonica, la "Soglia messapica", che lo divide dal Salento.

Questo altopiano, che raggiunge la sua altezza massima nella provincia con 396 m a Selva di Fasano, presenta le caratteristiche morfologie carsiche, come la vasta depressione a "polje" (valle chiusa) che costituisce la Valle d'Itria - a sua volta modellata dal carsismo delle doline e dei canali di erosione che ne articolano la superficie in ondulazioni prevalentemente dolci - o la profonda incisione della "Valle di Pirro", un altro polje, largo circa un km e lungo circa dodici, che ne incide il bordo nord-orientale. Il quale, nei comuni di Fasano, Cisternino e Ostuni, si presenta come un'alto e ripido versante, prevalentemente ricoperto di vegetazione boschiva e arbustiva (leccio e altre specie della macchia mediterranea, l'unica formazione di vegetazione naturale di una certa consistenza residua nel territorio provinciale, assieme ad alcune formazioni boschive, arbustive ed erbacee nella parte occidentale dell'altopiano – nel Comune di Ceglie Messapica - e a formazioni boschive minori a quercia e a sughera sparse qua e là tra le colture), situato a una distanza media dalla costa di circa cinque km, risultato della erosione regressiva che ha modellato la parete del banco calcareo, precipitante su una piana costiera – una altro banco arenaceo- calcarenitico - leggermente inclinata verso il mare e incisa, talvolta fin dal margine basale del versante murgiano, dalle brevi ma profonde vallecole di corsi d'acqua temporanei, oltre che per la scarsa piovosità, per l'alto grado di permeabilità del suolo carsico – le " lame", spesso ospitanti, lungo i versanti e talvolta nel fondo, formazioni di vegetazione naturale, cespugli e alberi, anche sughere.

Il banco inferiore è delimitato da una linea di costa, in parte bassa e sabbiosa, per gran parte frastagliata da piccole insenature a fondo sabbioso derivanti dall'erosione dei venti da nord, che articolano il gradino costiero, rilevato anche di alcuni metri. Le forme della costa cambiano a partire dalla punta che delimita a N l'insenatura di Torre Guaceto - estremo bordo occidentale di una barriera lagunare smantellata di cui rimane la testimonianza negli scogli Apani. Scompaiono quasi del tutto le piccole insenature e, a sud della grande insenatura di Brindisi, la costa continua in parte con un gradino rilevato, in parte con la presenza dune e fasce sabbiose. La linea costiera presenta zone di vegetazione naturale, prevalentemente erbacea ma anche cespugliosa, tipica delle zone rocciose, di quelle dunali sabbiose, di quelle umide retrodunali.

Il sistema dei corsi d'acqua i principali per gran parte irreggimentati anche a formare invasi artificiali, e tutti con andamento prevalente sud-ovest nord-est, continua - con relative maggiore portata, con maggiori lunghezze delle aste d'acqua e con morfologie prevalentemente meno incise, e con esigua vegetazione ripariale, addensantesi poco di più

ai bordi degli invasi artificiali e dei piccoli invasi naturali - anche nella parte centro-meridionale del territorio provinciale, avendo dato origine ai due bracci dell'insenatura di Brindisi e a zone umide costiere, come quella di Torre Guaceto, alimentata dal corso d'acqua principale del territorio provinciale, il Canale Reale, che contorna, a partire dalla sua origine nel Comune di Villa Castelli, tutto il gradino meridionale dell'altopiano murgiano. Gradino che, oltre Ostuni e lungo tutto il suo perimetro sud-orientale, si abbassa con andamenti dolci, stemperandosi nell'area prevalentemente pianeggiante della "Pianura di Brindisi", proseguimento verso S della piana costiera di NE, e nel Tavoliere leccese, comprendente il territorio pianeggiante della Soglia Messapica.

Per sua natura il paesaggio è una sorta di unicum integrato continuo, nel quale sono tuttavia evidenziabili parti, sistemi, strutture componenti che ne determinano l'identità e la riconoscibilità.
A tal fine il paesaggio della provincia di Brindisi - totalmente antropizzato per via dell'antico e articolato insediamento e della pervasiva utilizzazione del territorio - è caratterizzato dai due principali sistemi, quello insediativo e quello colturale (l'80% del territorio provinciale è agricolo), strettamente interconnessi, con i quali si integrano gli altri sistemi, come quello della viabilità: i diversi sistemi essendo poi correlati e dipendenti dal sistema morfologico-naturale sopra sommariamente descritto. Per quanto riguarda il sistema insediativo, esso si è formato storicamente arretrato rispetto alla costa. Se si eccettua infatti Brindisi, protetta verso il mare da una profonda insenatura, i centri che si sono affermati nei secoli successivi alla civiltà romana, nel medioevo e oltre, sono collocati nell'interno, utilizzando, non solo per ragioni difensive, ma anche per la salubrità dei siti rispetto agli impaludamenti delle aree pianeggianti costiere, le morfologie rilevate del suolo. Così sul bordo dell'altipiano delle Murge sono situati alcuni centri che, come Ostuni, sono elementi di forte identità, così come sui piccoli rilievi che ne caratterizzano il gradino degradante meridionale, mentre, nella sua parte centrale, la grande depressione carsica, la Valle d'Itria, naturalmente protetta e favorita da più abbondanti precipitazioni che compensano l'aridità del suolo carsico, oltre che dall'insediamento di alcuni centri, è riconoscibile per il mirabile, famoso insediamento sparso dei "trulli", strutture che, come le "masserie", più o meno fortificate a seconda del periodo storico, caratterizzano tutt'ora l'insediamento fuori dai centri in tutto il territorio. L'organizzazione del sistema agrario, fondata sulla concentrazione della proprietà (azienda agricola a salariati, che conserva sostanzialmente le forme dell'organizzazione feudale) porterà allo sviluppo di una serie di centri, sostanzialmente equivalenti, la cui vicinanza relativa permetteva spostamenti giornalieri per i lavori dei campi e ha almeno parzialmente negato (eccettuando il sistema dei trulli e quello delle masserie, comunque di diversa valenza) quei sistemi puntuali e diffusi di

«presidio», che in contesti per molti aspetti simili ha contribuito (tra i diversi esiti) allo sviluppo di efficienti reti territoriali. Questo sistema «equipotenziale» di centri trova gli elementi di connessione in una maglia, a sua volta equipotenziale, di strade con struttura radiocentrica. Unica eccezione l'Appia Traiana, che assicurava i contatti a lunga distanza. Rispetto al sistema insediativo, fa invece parzialmente eccezione Brindisi, collocata mediamente più distante rispetto agli altri centri, quasi a sottolineare il suo rivolgersi, oltrechè all'entroterra, al mare.

A questo sistema, come dicevamo, si integra il sistema colturale, pienamente funzionale al sistema insediativo e a quello fisico- morfologico. Esso si è conformato in relazione ai caratteri territoriali, utilizzando le grande piane, una volta completata la bonifica dei ristagni, per seminativi asciutti, mantenendo le zone interne, relativamente più acclivi e morfologicamente articolate, alle colture legnose, in prevalenza olivo, ma anche vite e mandorli, e dando così origine al conosciutissimo paesaggio agrario di queste terre. L'oliveto, in sintesi, se pur con intercalate zone locali a seminativo e misto alla vite e agli alberi da frutto, si estende sostanzialmente per tutto il territorio rilevato dell'altopiano delle Murge, interessandone sia la Valle d'Itria che le propaggini a sud, fino alle prime ondulazioni delle Serre Salentine dei comuni sud-orientali, estendendosi anche nella piana costiera nord-orientale riparata dal potente bastione delle Murge, e lasciando libera l'area della Pianura di Brindisi, concentrica alla città.

b. Il paesaggio che cambia (sintesi delle principali dinamiche di trasformazione)

Questo paesaggio, storicamente determinatosi, ha caratteri di fortissima riconoscibilità, cui contribuisce in maniera determinante il sistema delle permanenze storiche costituto, oltreché dagli elementi diffusi e sparsi – trulli nella parte nord-occidentale, e masserie in tutto il territorio provinciale, se pur con frequenze variabili – da quello dei centri storici, con i castelli federiciani o angioini, i palazzi nobiliari e chiese, da quello delle persistenze archeologiche – Egnatia tra le principali –, nonché dall'importante patrimonio di tradizioni civili, religiose, e dei segni della cultura materiale contadina legati in particolare alla coltura/cultura dell'olivo e della vite - ancora ben presenti.

Il Territorio di Brindisi ubicato fra la terra e il mare, è da sempre stato dipendente dalla sua posizione geografica la cui funzione è ancora oggi attuale, anche se fra non poche difficoltà strutturali, economiche e sociali.

Una terra quella di Brindisi sulla quale si sono stratificate, lasciando segni visibili, culture diversissime: l'agraria e la mercantile, l'occidentale e l'orientale. Generazioni di Micenei, Illiri, Romani, Longobardi, Bizantini, Arabi, Normanni, Svevi, Aragonesi, Spagnoli, vi hanno

lasciato tracce più o meno ravvisabili nella lingua, nelle tradizioni, nel diritto, nell'arte, nel costume, nell'architettura.

Le origini di questa terra risalgono a tempi molto remoti; a darne la certezza sono i numerosi ritrovamenti archeologici avvenuti in luoghi ed epoche diverse, di cui permangono rilevanti testimonianze nel dolmen di Montalbano, nei Musei en plein air di Egnazia (Fasano), Muro Tenente e Muro Maurizio (Mesagne), Li Castelli (San Pancrazio), Valesio (Torchiarolo), Castello d'Alcesti (San Vito dei Normanni) , San Pietro degli Schiavoni (Brindisi), nonché nelle Istituzioni museali di Ostuni, Mesagne, Brindisi.

Condizioni sociali precarie, invasioni barbariche favorirono fra l'VIII e il X secolo la scelta di vivere in grotta, dando vita a veri e propri villaggi rupestri di cui oggi rimangono sostanziali segni, sia lungo la costa in territorio di Fasano (Lama d'Antico, Ottava, San Lorenzo, San Giovanni) e di Ostuni (San Biagio, Madonna della Nova), che nell'entroterra lungo il Canale Reale, in territorio di San Vito dei Normanni (San Biagio, San Giovanni), ad Oria (cripta dei Santi Crisante e Daria, cripta di San Mauro) a San Pancrazio Salentino (cripta di Sant'Antonio), a Latiano (villaggio rupestre di Grottole).

Altrettanto interessante e in buono stato di conservazione sono le testimonianze di architettura alto medioevale, quali ad esempio la basilica di San Lorenzo a Mesagne, la Chiesa di San Pietro di Crepacore a Torre Santa Susanna, ubicata in posizione strategica lungo l'itinerario bizantino che dall'Adriatico giungeva allo Ionio, o il tempietto di Seppannibale in territorio di Fasano, singolare edificio a pianta quadrangolare con una struttura a capanna.

La provincia di Brindisi ha altresì una grande tradizione ininterrotta, a partire dal XII secolo, di castelli, residenze nobiliari e imponenti edifici religiosi che caratterizzano tutt'ora il paesaggio urbano,così come l'entroterra della provincia, in agro di Ostuni, Cisternino, Ceglie, è caratterizzato da masserie, ma anche da casedde e trulli, peculiari quest'ultimi della antica creatività contadina.

Uno degli aspetti più caratteristici del paesaggio costiero è la presenza fra Egnazia e Torre San Gennaro di torri fortificate oggi, purtroppo, in forte stato di degrado, soprattutto perché lasciate inutilizzate nel corso dei secoli.

Si tratta comunque di un paesaggio in cui si sono determinate profonde trasformazioni; paesaggio caratterizzato dalle produzioni agricole, ma anche dall'artigianato che si è evoluto in senso industriale, le cui testimonianze materiali di recente censite, hanno consentito di individuare 250 siti, in parte attivi, in parte dismessi,suddivisi tra medie e grandi industrie: strutture di servizio marittimo e civile, piccole industrie alimentari, estrattive e manifatturiere.

Ma il patrimonio culturale della terra di Brindisi è costituito anche di tradizioni folclore, saperi e sapori.

Pensare la provincia di Brindisi vuol dire riscoprire tradizioni che parlano di feste patronali, di riti sacri, di pellegrinaggi, di spettacoli folcloristici, di gastronomia.

Il territorio della provincia di Brindisi è pertanto caratterizzato da un ampio universo di testimonianze storiche, artistiche e filologiche purtroppo isolate, spesso sconosciute e comunque da sole non adatte alla crescita economica e sociale del territorio e non in grado di sostenere la competizione turistica e culturale con aree più sviluppate e più competitive.

Oggi nella consapevolezza che per promuovere un mercato turistico – culturale stabile non basta possedere un bene culturale ma occorre renderlo visibile e fruibile, la nostra attenzione progettuale dovrà essere orientata verso una più ampia diffusione della conoscenza del patrimonio culturale provinciale, capace di attivare un interesse di tipo turistico.

Si tratta di un paesaggio in cui le trasformazioni, determinate soprattutto dall'impatto delle trasformazioni fisiche e funzionali del sistema insediativo, stanno subendo una accelerazione. Negli ultimi decenni, esso è andato trasformandosi soprattutto a causa delle nuove esigenze turistiche, sia endogene che esogene, la cui domanda ha prodotto la nascita di un sistema insediativo costiero discontinuo, appoggiato sia direttamente che a pettine alla statale costiera, soprattutto nel tratto tra Torre Canne e Torre Guaceto a nord di Brindisi, ma anche nel tratto meridionale estremo della provincia. A queste si sommano le trasformazioni derivanti dal naturale sviluppo dei centri, anche delle frazioni, che ha comportato da tempo un debordamento dagli ambiti storici e più recenti crescite insediative concentrate attorno ai vecchi centri sotto forma di complessi compatti, più frequentemente di sfilacciature lungo le radiali e di case sparse, che si sommano a quelle storiche – tipica la casa «in città» e la seconda casa estiva poco fuori dal centro storico – disposte a pettine rado lungo le radiali minori interne, a comporre un diffuso che assume proporzioni vaste nel territorio dell'altipiano murgiano e delle sue propaggini, fino a quelli della Soglia Messapica, essendo invece di ridottissima, quasi nulla entità al di sotto di essa, nei comuni meridionali .

Alla trasformazione ha contribuito anche il pur basso livello di industrializzazione, che ha avuto il suo massimo insediamento nel grande petrolchimico di Brindisi e nel complesso della centrale a sud del capoluogo, con piccoli insediamenti lungo l'asse Taranto-Brindisi, mentre le attività di cava della richiesta pietra calcarenitica si è prevalentemente concentrata nella parte occidentale del territorio di Brindisi e nel comune di Fasano, sotto la bastionata dell'altopiano.

Alla equipotenzialità dei suoi insediamenti, se pur leggermente squilibrati in favore del capoluogo, va attualmente sovrapponendosi una polarizzazione o, meglio, l'assunzione di

importanza funzionale di alcune direttrici, fortemente influenzate da centri e attività extraprovinciali, come la già citata Taranto-Brindisi, lungo cui si colgono i segni e i sintomi di cambiamento già avvenuto o in corso anche sotto forma dello spostamento di popolazione e di pendolarismo provinciale ed extraprovinciale, come l'asse costiero, alle cui funzioni di connessione territoriale si sono sommate quelle di matrice o di connessione degli insediamenti turistici costieri, e vanno sommandosi sempre più quelle di distribuzione delle funzioni legate al turismo, o come l'asse, per ora solo potenziale, verso Lecce, nei cui confronti l'abbinamento con la linea ferroviaria sembra prospettare la possibilità di uno sviluppo di cui si vedono i primi segni nell'allocazione di una piattaforma di distribuzione commerciale e in una prevista altra analoga iniziativa.

Il paesaggio sta dunque cambiando, non solo e non tanto nei suoi caratteri morfologico-percettivi, quanto nella funzionalità e nel peso relativo assunto dalle sue diverse componenti, il che comporta comunque la inevitabile trasformazione anche dei primi. Ciò sta producendo la riduzione di ruolo e di significato del sistema delle connessioni e delle polarità della maglia storica, cui si sta progressivamente sovrapponendo una trama appartenente ad una più grande scala, composta da direttrici di grande importanza che tendono a escludere il sistema connettivo originario, comunque debole anche per la mancanza di bypass in prossimità dei centri (che comporta il rallentamento o la congestione lungo gli assi rettilinei che terminano direttamente nei centri stessi).

c. Obiettivi

Il PTCP assume come finalità principale quella di orientare / promuovere trasformazioni territoriali sostenibili dal punto di vista ecologico, economico, sociale, quindi paesistico, ovvero quelle azioni non solo compatibili con i caratteri essenziali del paesaggio, ma «positive» nel quadro delle sue dinamiche di trasformazione. Per perseguire tale finalità principale, si ritiene utile definire una «immagine guida» alla scala dell'intero territorio, obiettivi, indirizzi e criteri per il paesaggio, eventualmente articolato in paesaggi locali.

In particolare, il PTCP opera attraverso la definizione di:

- una visione strategica per il paesaggio provinciale: il PTCP si struttura attorno ad una immagine guida per il paesaggio provinciale in grado di costituire il riferimento per l'impostazione delle diverse politiche di sviluppo territoriale. Il PTCP opera anche attraverso la declinazione in senso paesaggistico delle politiche e delle scelte di sviluppo per il territorio provinciale;

- obiettivi e indirizzi per il paesaggio provinciale e per i paesaggi locali (da definire in base a caratteristiche, dinamiche, valori, criticità, opportunità individuati per ogni paesaggio);

- obiettivi e indirizzi per i progetti strategici territoriali e loro significato paesistico (es. l'asse Brindisi – Taranto). Il PTCTP provvede a:
    - la definizione di indirizzi e criteri paesaggistici per i progetti territoriali di sviluppo previsti alla scala provinciale;
    - la definizione di specifici progetti territoriali di rilevanza paesaggistica (di valorizzazione del paesaggio), in stretta connessione con i progetti di sviluppo territoriali.

- indirizzi e criteri tematici: l'individuazione di indirizzi e criteri di attenzione al paesaggio significativi per le trasformazioni promosse / previste in relazione ai diversi temi / settori / sistemi. In via preliminare possono essere indicati ad esempio:
    - il paesaggio rurale;
    - il patrimonio storico diffuso (vincolato o meno);
    - gli insediamenti diffusi;
    - le grandi infrastrutture;
    - il rapporto tra struttura insediativa e aree agricole periurbane

- procedure: il PTCP stabilisce
    - indirizzi e procedure per la definizione e la valutazione in senso paesaggistico delle diverse trasformazioni alla scala locale, in particolare attraverso l'indicazione dei criteri per la definizione dei contesti di riferimento al cui interno definire e valutare le diverse trasformazioni, dei "passi" da compiere, dei ruoli degli enti locali e dei diversi soggetti coinvolti;
    - la definizione di procedure e regole per le trasformazioni riguardanti i beni e gli ambiti vincolati;
    - la definizione di procedure e regole per verificare in generale la sostenibilità delle trasformazioni, la durata dei benefici prodotti, la fungibilità del greefield da utilizzare, l'esistenza di brownfield idoneo.

Il PTCP consente un autogoverno consapevole ad un territorio che ha subito per decenni uno sviluppo eterodiretto ma che negli ultimi anni è stato capace di costruire l'opposizione a progetti di forte impatto sul territorio, tra i quali il rigassificatore (per il quale la valutazione

del sito è da valutare in relazione alla sicurezza ed allo sviluppo), cercando di utilizzare al meglio la propria più importante e distintiva risorsa scarsa: il porto.

8.2 Modello geologico ed idrogeologico. Aspetti geologici ed idrogeologici legati alla realizzazione del PTCP della Provincia di Brindisi

Le seguenti considerazioni preliminari sono state ricavate dalla consultazione della documentazione disponibile, rappresentata principalmente dagli studi preliminari alla predisposizione del PTCP eseguiti da parte della Provincia di Brindisi e dal Piano di tutela delle Acque della Regione Puglia.

8.2.1 Inquadramento geologico e idrogeologico

La struttura geologica dell'area è caratterizzata dalla presenza di una potente successione calcareo-dolomitica cretacea con assetto prevalentemente sub-orizzontale e le diverse unità geologiche sono interessate dalla presenza di faglie dirette sub-verticali, allineate secondo in direzione WNW-ESE e in direzione NE-SW.

Tali discontinuità influenzano sia la morfologia superficiale (allineamenti di scarpate) sia l'idrogeologia (zone di infiltrazione superficiale); la successione calcareo-dolomitica è interessata da intensa fratturazione e dalla presenza di terre rosse residuali che, assieme alla presenza di condotti carsici, testimoniano l'importanza assunta dal fenomeno carsico.

Al di sopra della successione calcareo-dolomitica si hanno depositi plio-pleistocenici; alla base di quest'ultimi si hanno calcareniti bianco-giallastre sormontati da un orizzonte di limi sabbiosi giallastri passanti inferiormente a limi argillosi ed argille limose grigio-azzurre; seguono poi sabbie calcaree di colore giallastro

I depositi plio-pleistocenici risultano localmente sormontati da spessori, generalmente modesti, di depositi alluvionali olocenici costituiti da limi sabbiosi di colore bruno o nocciola ("terre rosse"), con locali inclusioni di lenti ghiaiose.

Lungo la fascia costiera sono presenti dune oloceniche formate da sabbie compatte e parzialmente cementate; il litorale è formato da sabbie grigio-giallastre, talora rossastre per alterazione, contenenti concrezioni calcaree.

Dal punto di vista idrogeologico il territorio provinciale è caratterizzato dalla presenza di due sistemi acquiferi.

L'unità idrogeologica delle Murge costituisce l'acquifero basale ed è costituita dalla potente successione calcareo-dolomitica interessata da fessurazione e carsismo e quindi dotata di elevata permeabilità.

Essendo presenti spessi orizzonti di terre rosse poco permeabili, talora la falda contenuta in questa unità risulta in pressione.

Il carico idraulico risulta elevato nelle zone più interne, ma anche verso la costa talora si hanno valori di qualche decina di m.

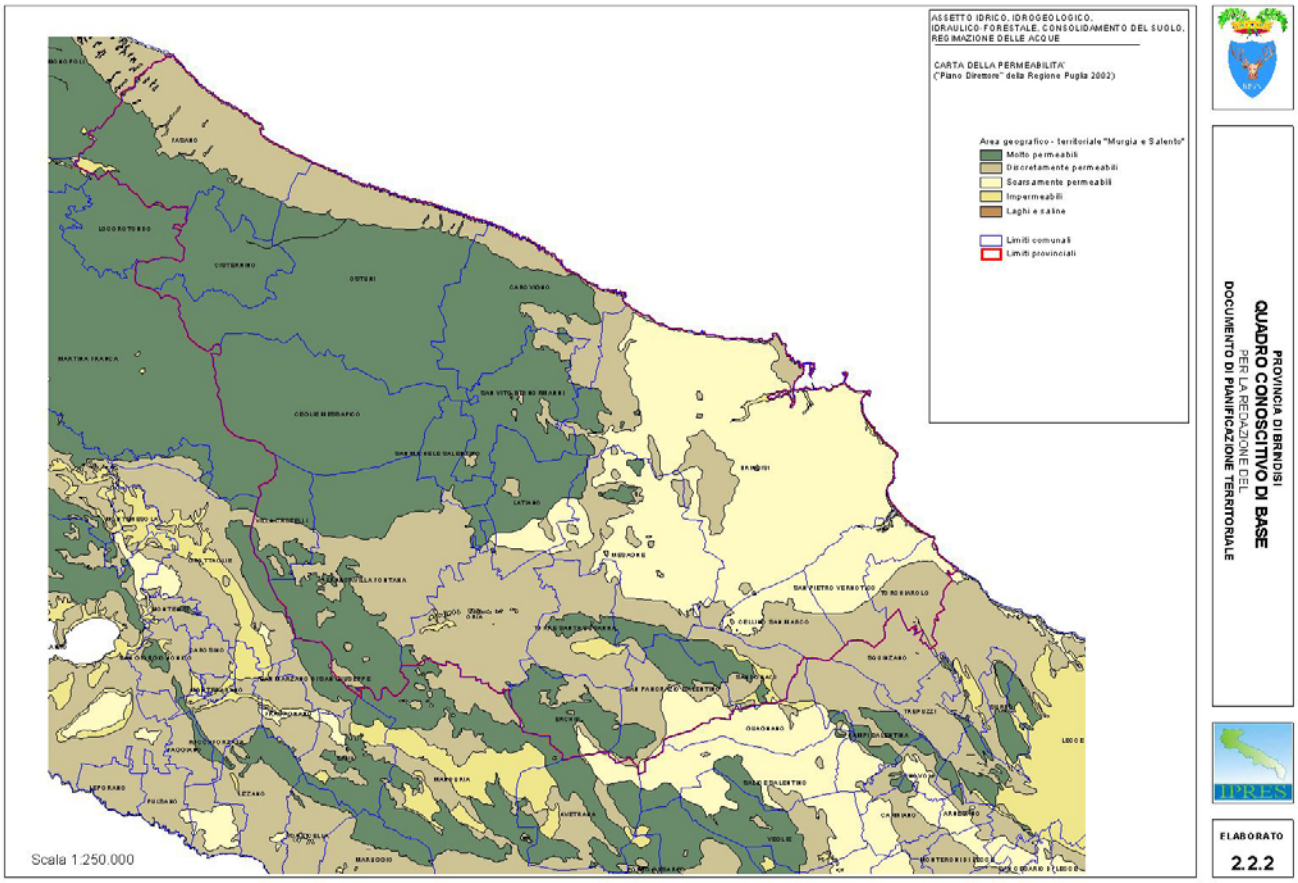
Il deflusso verso il mare delle acque sotterranee avviene con gradienti variabili da 0.2-0.8%.

A causa dell'intenso sfruttamento tale acquifero è soggetto ad ingressione di acque salate.

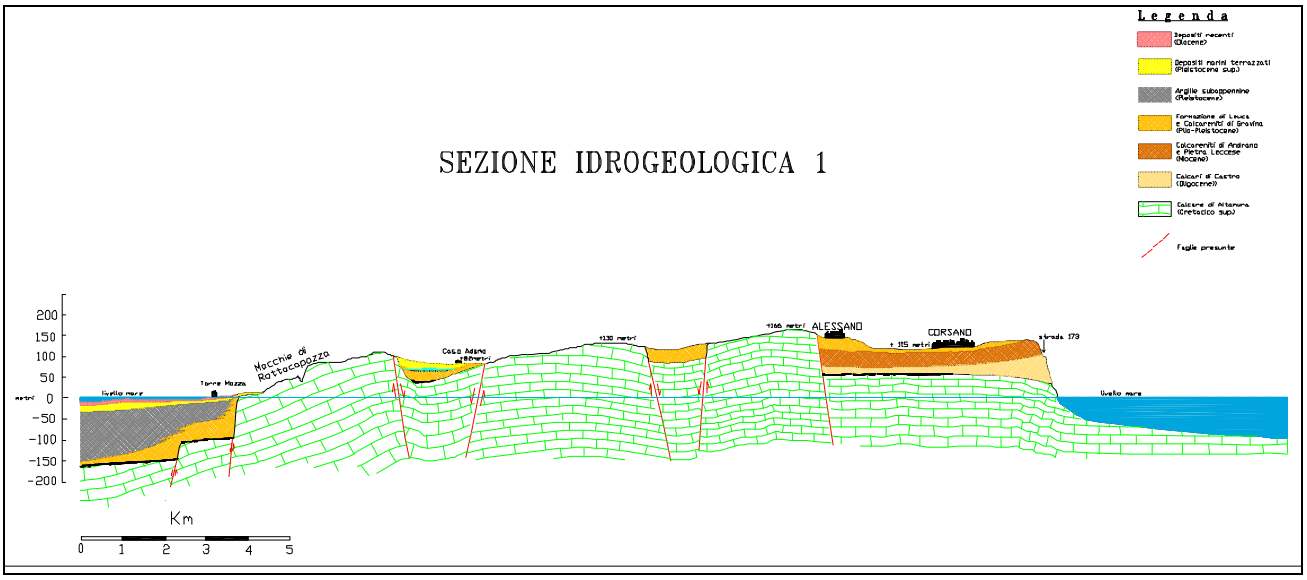
L'unità idrogeologica della falda superficiale brindisina è caratteristica dell'area di studio e presenta una notevole estensione.

Essa contiene una falda superficiale dello spessore in generale di 15 metri, la cui base è costituita dalla argille azzurre pleistoceniche. La soggiacenza della falda è comunque modesta.

Classi di permeabilità delle rocce presenti nel territorio della Provincia di Brindisi



Uno schema dei rapporti stratigrafici esistenti tra le due unità idrogeologiche è rappresentato nella seguente sezione idrogeologica



8.2.2 Elementi di pericolosità geologica e idrogeologica presenti nel territorio

Il territorio della provincia di Brindisi è caratterizzata da una morfologia pianeggiante o collinare e si pone al passaggio tra l'altopiano delle Murge e la Penisola Salentina.

Nella parte settentrionale del territorio si hanno rilievi collinari caratterizzati dalla presenza di calcari cretacei in cui le depressioni sono in parte colmate da terra rossa.

I fenomeni carsici sono segnalati da doline, inghiottitoi e condotti carsici che si propagano nel sottosuolo fin oltre il livello del mare.

In tal senso sono presenti numerose grotte che costituiscono un elemento di pericolosità per la stabilità delle costruzioni che sono in vicinanza di tali strutture; anche nell'ambito delle nuove progettazioni si dovrà considerare la loro localizzazione onde garantire condizioni di sicurezza per i manufatti.

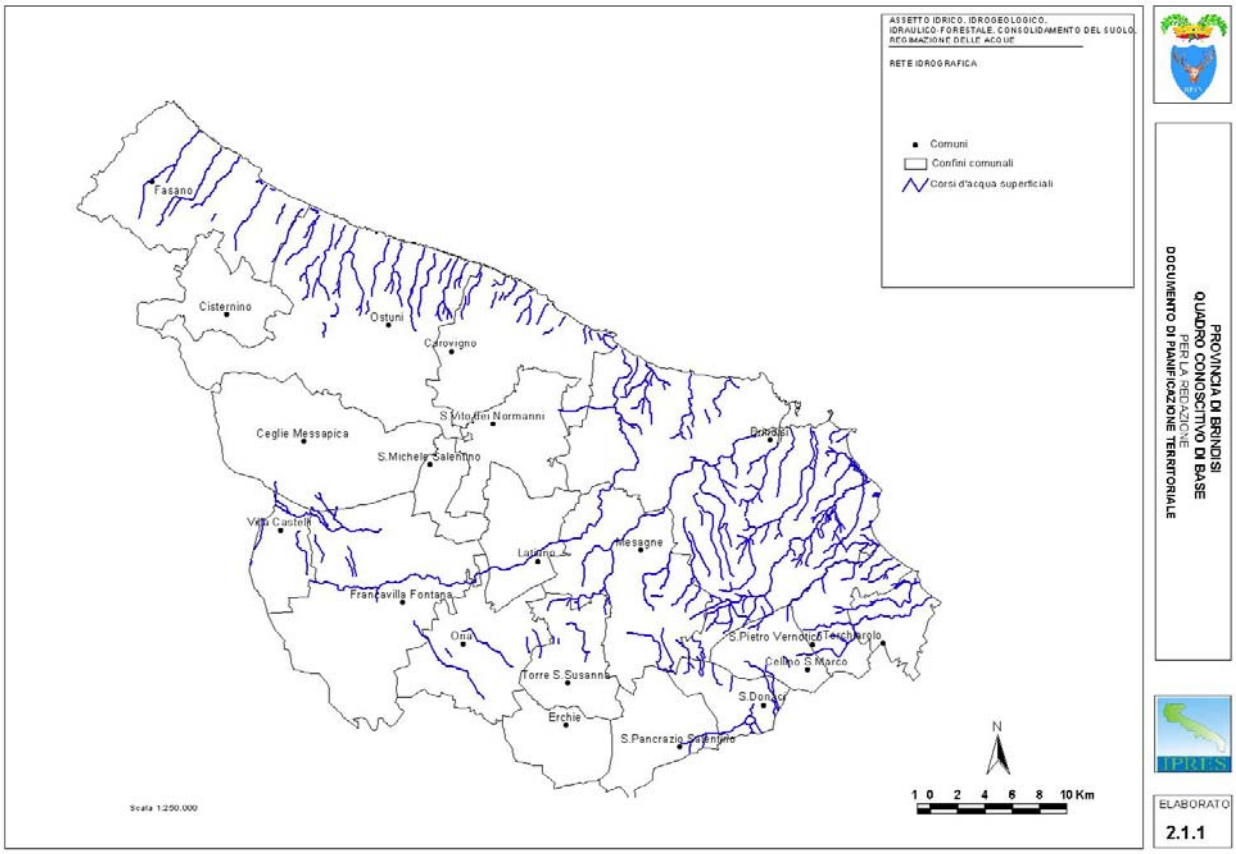
La parte meridionale del territorio evidenzia forme più dolci caratterizzate da una serie di terrazzi Plio-Pleistocenici, raccordati da scarpate debolmente acclivi, che si estendono con una certa approssimazione parallelamente alla costa e a quote progressivamente decrescenti.

Lungo le coste si hanno fenomeni di instabilità dovute all'erosione operata dal moto ondoso.

Oltre ad un arretramento della costa si manifestano dissesti laddove il fenomeno erosivo è in grado di determinare instabilità di larghe masse di terreno per lo scalzamento al piede della costa.

La morfologia del paesaggio brindisino è interrotta da incisioni erosive (lame, canali) che si sviluppano, assecondando la direzione di maggiore acclività della superficie, in direzione NE-SW perpendicolarmente alla linea di costa.

Idrografia del territorio della Provincia di Brindisi



Tali incisioni sono piuttosto modeste e poco gerarchizzate; lo scarso sviluppo della rete idrografica è imputabile sia alla dinamica delle acque marine nel corso dei tempi geologici sia alla elevata permeabilità delle rocce che favoriscono l'infiltrazione delle acque meteoriche in profondità, impedendo lo sviluppo di un adeguato reticolo idrografico superficiale.

Inoltre nelle incisioni delle aste torrentizie si riversano i deflussi dovuti al ciclo urbano delle acque, in quanto esse costituiscono il recapito finale dei reflui civili trattati dagli impianti di depurazione.

E' stato constatato che è rilevante il rischio idraulico connesso ad eventi estremi di precipitazione. Soprattutto in relazione a recenti accadimenti (nell'anno 2003).

All'interno del territorio provinciale le classi di rischio idraulico e idrogeologico sulla base del D.P.C.M. 11/06/1998 n. 180 sono state le seguenti:

- moderato R1: per il quale sono possibili danni sociali ed economici marginali;
- medio R2: per il quale sono possibili danni minori agli edifici e alle infrastrutture che non pregiudicano l'incolumità del personale, l'agibilità degli edifici e lo svolgimento delle attività economiche;

- elevato R3: per il quale sono possibili problemi per l'incolumità delle persone, danni funzionali agli edifici e alle infrastrutture con conseguente inagibilità degli stessi e l'interruzione delle attività socioeconomiche, danni al patrimonio culturale;
- molto elevato R4: per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici e alle infrastrutture, danni al patrimonio culturale, la distruzione di attività socio-economiche.

Si è fatto ricadere nella categoria più elevata di rischio, R4, per il quale sono possibili la perdita di vite umane e lesioni gravi alle persone, danni gravi agli edifici, alle infrastrutture ecc, tutte quelle aree di potenziale allagamento che interessano strade di comunicazione di una certa importanza o ove sono presenti insediamenti civili e produttivi. Le aree ove invece i danni prevedibili sono essenzialmente di tipo economico sono state classificate a rischio R3.

Nel territorio provinciale sono state quindi individuate le zone a rischio riportate nella seguente tabella.

Comune	Zone a rischio R3	Zone a rischio R4	N. tot zone inondate
Cellino	3	1	4
Latiano		2	2
Oria	2	1	3
Ostuni	42	2	44
San Michele Salentino	1	1	2
San Vito dei Normanni	6	2	8
Torchiarolo	2	2	4
Torre Santa Susanna	8	3	11
Villa Castelli	1		1
Carovigno	4		4
Mesagne	12	7	19
San Donaci	1		1

Oltre alle sistemazioni delle zone maggiormente esposte al rischio idraulico, sono di immediato interesse anche i riflessi sulla situazione viaria.

Infatti sono state individuate le condizioni di sicurezza degli attraversamenti stradali mediante la valutazione del franco da garantire rispetto alla massima piena conosciuta in un lungo periodo di osservazione, e comunque, alla piena stimata con frequenza centenaria.

In mancanza di studi specifici nelle indagini propedeutiche alla stesura del PTCT si è fatto riferimento ad una regola empirica che prevede per il franco un valore pari al 20% dell'altezza totale del ponte.

A seconda che si tratti di attraversamenti di strade statali o provinciali o di strade comunali, è stata valutata l'officiosità delle luci dei ponti per una portata al colmo di piena relativa ad una pioggia avente tempo di ritorno pari rispettivamente a 100 e 50 anni ("Norme tecniche per la progettazione, la esecuzione, e il collaudo di ponti stradali", aggiornata con decreto del Ministero LL.PP. del 4 maggio 1990 e con circolare del Ministero LL.PP. n. 34233 del 25/2/91).

Si sono quindi ottenuti i dati presentati nella seguente tabella.

Comune	N. Attraversamenti esaminati	N. Attraversamenti sufficienti
Brindisi	89	50
Carovigno	14	7
Ceglie Messapico	-	-
Cellino	2	1
Cisternino	-	-
Erchie	-	-
Fasano	27	12
Francavilla Fontana	8	1
Latiano	3	-
Mesagne	7	-
Oria	8	2
Ostuni	21	11
San Donaci	8	-
San Michele Salentino	-	-
San Pancrazio Salentino	-	-
San Pietro Vernotico	8	5
San Vito dei Normanni	-	-
Torchiarolo	1	1
Torre Santa Susanna	4	1
Villa Castelli	-	-
Totali	200	92

Quindi circa il 50% degli attraversamenti presenta situazioni problematiche da risolvere con idonei interventi sulla rete idrografica e/o sulla struttura degli attraversamenti.

Per quanto riguarda i fenomeni endogeni nelle diverse zone del territorio nazionale le norme indicano quattro valori di accelerazioni orizzontali (a_g/g) di ancoraggio dello spettro di risposta elastico. In particolare ciascuna zona è individuata secondo valori di accelerazione di picco orizzontale del suolo a_g, con probabilità di superamento del 10% in 50 anni, secondo le tabella seguente:

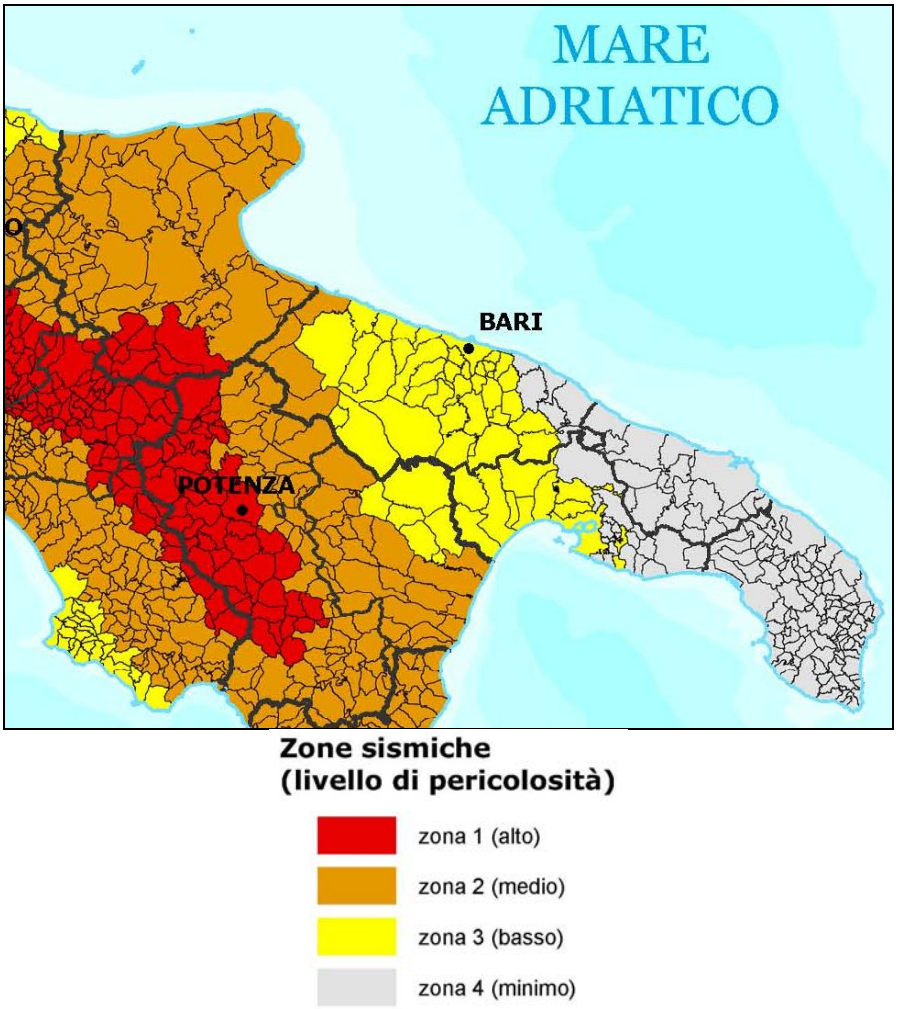
zona sismica	Accelerazione orizzontale con probabilità di superamento pari al 10% in 50 anni [a_g/g]	Accelerazione orizzontale di ancoraggio dello spettro di risposta elastico [a_g/g]
1	**> 0,25**	**0,35**
2	**0,15 – 0,25**	**0,25**

3	**0,05 – 0,15**	**0,15**
4	**< 0,05**	**0,05**

L'assegnazione di un territorio ad una delle quattro zone suddette avviene mediante le valutazioni di a_g (con tolleranza 0,025g) rappresentate in termini di curve di livello con passo 0,025g.

Sulla base dei contenuti dell'Ordinanza n. 3274 della Presidenza del Consiglio dei Ministri del 20 Marzo 2003, la classificazione sismica del territorio nazionale fa ricadere tutti i comuni della Provincia di Brindisi nella classe 4.

Classificazione sismica del territorio pugliese

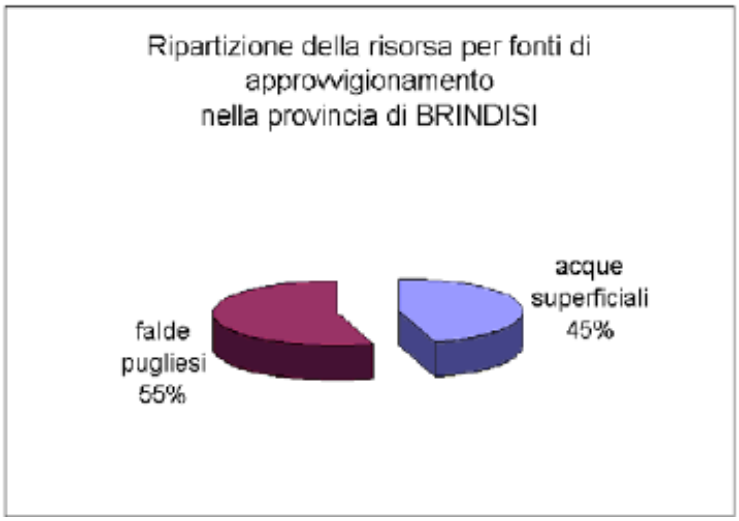


8.2.3 Aspetti ambientali legati all'utilizzo e alla tutela delle risorse idriche

a. Uso delle acque

Secondo il Piano di tutela delle acque e con riferimento al 1999, il prelievo delle acque per vari usi veniva diviso con un'aliquota del 55% da falde pugliesi e per il 45% da acque superficiali, provenienti da fonte esterne al territorio regionale.

Ripartizione dell'uso delle acque nella Provincia di Brindisi



Il prelievo di complessivi 97 milioni di m³/anno veniva così suddiviso: per l'uso potabile era riferito alle acque superficiali per 44 milioni di m³/anno, per l'uso irriguo per altrettanti 44 milioni di m³/anno dalle falde pugliesi e per l'uso industriale per 4 milioni di m³/anno dalle falde pugliesi.

La notevole estensione del prelievo privato mediante il ricorso alle falde locali è testimoniato dal notevole numero di pozzi censiti, anche se con ogni probabilità tale numero è sottostimato.

Inoltre negli ultimi anni, anche in relazione a periodi di apporti meteorici deficitari, il prelievo dalle falde pugliesi si è incrementato.

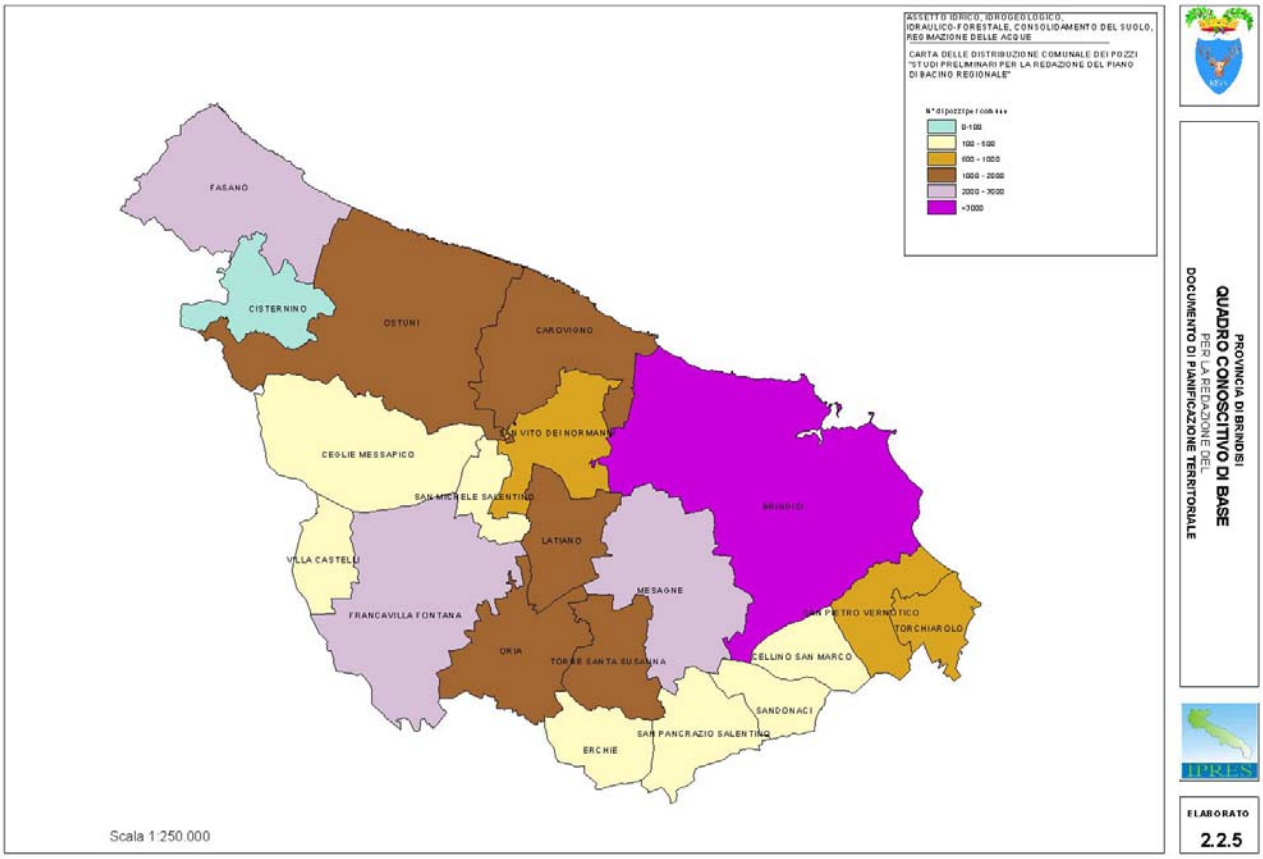
Nel comparto irriguo si è ad esempio avuto in incremento complessivo del 5% della superficie irrigata nel periodo 1991-2000; gli incrementi hanno interessato i comuni di Brindisi, Carovigno, Erchie, Latiano, Ostuni, San Pancrazio Salentino, Torchiarolo, Torre Santa Susanna e Villa Castelli.

Superfici irrigate in Provincia di Brindisi suddivise per Comune (da Piano di Tutela)

COMUNE	Superficie irrigata ISTAT 1991 (ha)	Superficie comunale (ha)	Superficie irrigata ISTAT 2000 (ha)	Variazioni di sup. irrigata 1991-2000 (ha)	Variazioni di sup. irrigata 1991-2000 %	Variazioni di sup. irrigata in rapporto alla superficie comunale %	Sup. irrigata 2000 in rapporto alla superficie comunale %
Brindisi	8.950	32845	9535,43	585	7	1,8	29,0
Cerovigno	1.012	10545	1330,51	319	31	3,0	12,6
Ceglie Messapica	27	13033	106,55	80	295	0,6	0,8
Cellino San Marco	204	3741	216,18	12	6	0,3	5,8
Cisternino	31	5404	95,83	65	209	1,2	1,8
Erchie	207	4402	891,73	685	331	15,6	20,3
Fasano	2.319	12668	2230,52	-88	-4	-0,7	17,3
Francavilla Fontana	2.950	17525	1162	-1.788	-61	-10,2	6,6
Latiano	354	5478	795,9	442	125	8,1	14,5
Mesagne	2.661	12261	1699,65	-961	-37	-8,0	13,9
Oria	669	8345	750,98	82	12	1,0	9,0
Osturi	1.644	22378	2206,52	563	34	2,5	9,9
San Donaci	366	3420	156,54	-209	-57	-6,1	4,6
San Michele Salentino	197	2516	116,76	-80	-41	-3,1	4,5
San Pancrazio Salentino	96	5515	435,69	340	354	6,0	7,8
San Pietro Vernotico	589	4593	660,26	71	12	1,6	14,4
San Vito dei Normanni	406	6537	484,45	78	19	1,2	7,3
Torchiarolo	332	3212	457,71	126	38	3,9	14,3
Torre Santa Susanna	347	5497	787,8	441	127	8,0	14,3
Villa Castelli	354	3465	770,76	417	118	12,0	22,2
Provincia Brindisi	**23.737**	**189.143**	**24.894**	**1.157**	**5**	**0,6**	**13,2**

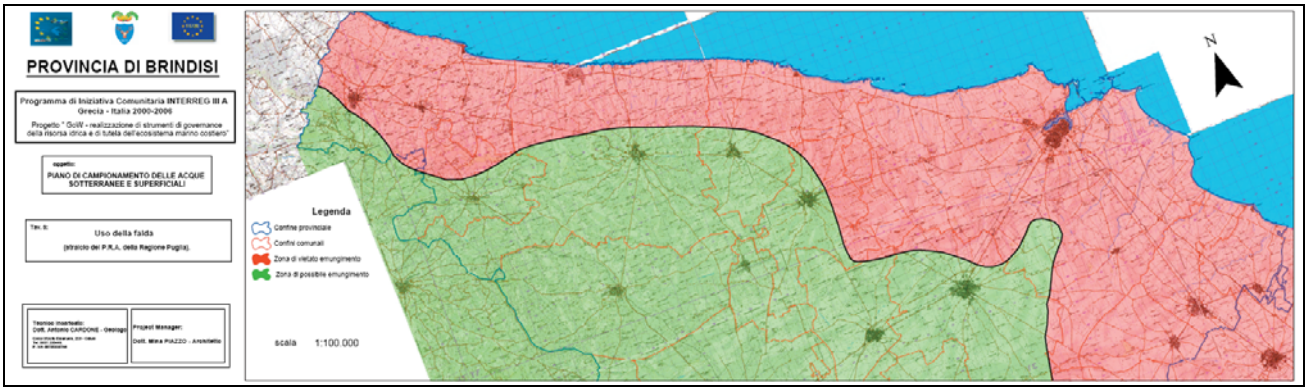
Per quanto riguarda l'uso industriale di acqua dolce circa 5.4 milioni di m³/anno sono stimati per l'industria manifatturiera e 3.3 milioni di m³/anno per i poli industriali; 3.9 milioni di m³/anno sono invece i consumi stimati di acqua di mare (per i circuiti di raffreddamento).
Un aspetto rilevante per la salvaguardia delle criticità nel ciclo delle acque è rappresentata dalla progressiva salinizzazione (talora superiore a 250 mg/l) delle acque sotterranee determinata dai rilevanti prelievi.

Distribuzione dei pozzi censiti per comune della Provincia di Brindisi



Secondo il Piano di risanamento delle acque, in una parte rilevante del territorio provinciale deve essere vietato l'emungimento delle acque sotterranee, al fine di ristabilire i carichi idraulici delle acque dolci che possano contrastare l'ingressione di acque salate all'interno dei territori costieri.

Aree di divieto di emungimento secondo il Piano di Risanamento delle acque della Regione Puglia



b. Salvaguardia qualitativa delle acque

La limitata presenza di corsi d'acqua richiede la necessità di trovare un recapito alle acque di scarico, altrimenti smaltite sul suolo e nel sottosuolo, con compromissione degli acquiferi.

In tal senso un più estesi ricorso al riutilizzo delle acque di scarico, anche in relazione alla norma, potrebbe consentire una migliore garanzia di tutela ambientale.

Come si osserva dalle seguenti tabelle, tratte dal Piano di Tutela, per la Provincia di Brindisi si prevede la completa eliminazione degli scarichi nel sottosuolo, anche se sono previsti scarichi sul suolo mediante dispersione in trincee drenanti.

Tab. 2.1.a Numero degli scarichi di impianti di depurazione per tipo di recapito finale a livello provinciale e regionale: situazione attuale

	BARI	BRINDISI	FOGGIA	LECCE	TARANTO	PUGLIA
Corpo idrico sup.	0	0	10	0	0	10
Corpo idrico sup.NS	12	8	53	8	14	95
Mare	10	1	7	4	3	25
Sottosuolo	13	12	1	27	11	64
Suolo	3	0	1	6	0	10
TOTALE	38	21	72	45	28	204

Tab. 2.1. b: Numero degli scarichi degli impianti di depurazione per tipo di recapito finale a livello provinciale e regionale: scenario Piano di Tutela

	BARI	BRINDISI	FOGGIA	LECCE	TARANTO	PUGLIA
Corpo idrico sup.	0	0	10	0	0	10
Corpo idrico sup.NS	14	11	53	14	15	107
Mare	12	1	8	5	4	30
Sottosuolo	0	0	0	0	0	0
Suolo	7	4	1	21	5	38
TOTALE	33	16	72	40	24	185

Nel Piano di Tutela vengono modificate alcune indicazioni del Piano stralcio in quanto per l'area brindisina viene proposto l'adeguamento alla tabella 4 del D.Lgs. 152/06 per quanto riguarda l'impianto di Torchiarolo (recapito nel canale Infocaciucci) e di San Pancrazio Salentino (recapito nel Canale della Lamia che si disperde poi nel sottosuolo).

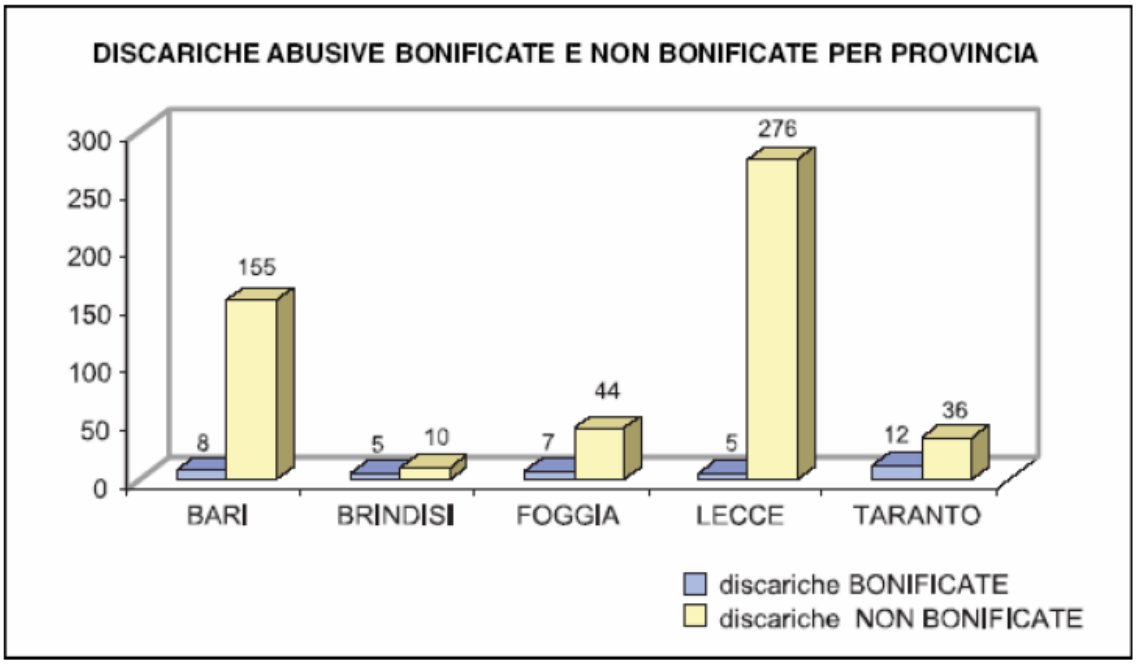
Inoltre sono stati censiti 101 scarichi con recapito sul suolo nel sottosuolo provenienti da insediamenti di industrie alimentari e civili che non sono allacciati alla fognatura.

A ciò si aggiunge anche il carico proveniente dallo smaltimento delle acque meteoriche che avviene per la maggior parte sul suolo o negli strati superficiali del sottosuolo.

In merito alle fonti puntuali di contaminazione, il censimento eseguito dal Corpo Forestale dello stato nel 2002 evidenziava la presenza di 15 discariche abusive, con una ridotta incidenza rispetto al territorio provinciale.

Presenza di discariche abusive sul territorio provinciale di Brindisi

Provincia	Discariche abusive				Comuni con discariche		mq. disc. N. abit.
	n.	%	superficie mq.	%	n.	%	
Bari	163	29,2	1.163.016	32,8	29	60,4	0,74
Brindisi	15	2,7	127.278	3,6	6	30	0,31
Foggia	51	9,1	452.063	12,8	34	53,1	0,65
Lecce	281	50,4	1.378.550	38,9	79	81,4	1,69
Taranto	48	8,6	424.100	12	20	69	0,72
Totale	**558**	**100**	**3.545.007**	**100**	**168**	**294**	**0,87**

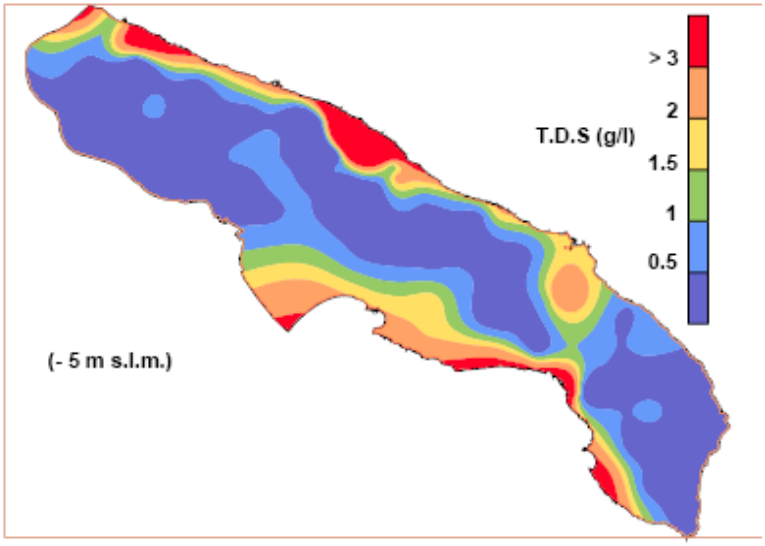


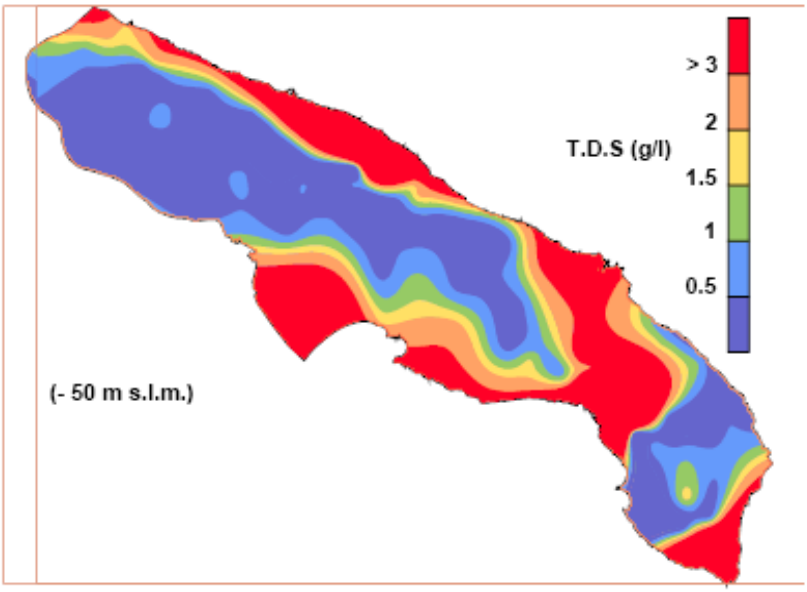
c. La salinizzazione delle acque dolci

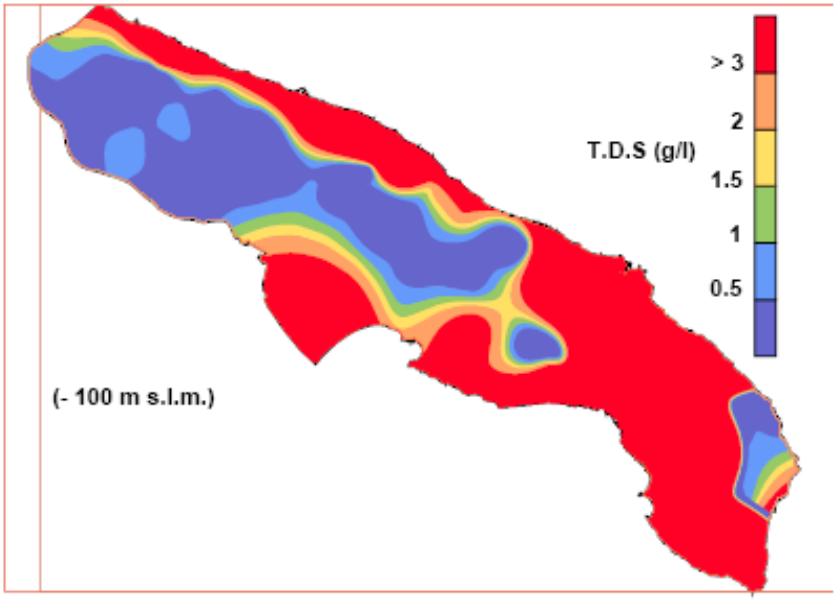
Un importante fenomeno di modificazione delle caratteristiche delle acque sotterranee è costituito dalla progressiva salinizzazione delle acque conseguente alla riduzione dei carichi idraulici dovuti al deficit idrico tra afflussi e deflussi della falda soprattutto nel Salento.

Tale fenomeno appare in relazione ai diminuiti apporti meteorici e soprattutto provocato dagli eccessivi prelievi idrici.

Le seguenti figure illustrano la distribuzione in profondità del fenomeno sulla base delle rilevazioni pregresse (1995-1996); da esse si ricava la sua importanza, in senso negativo, per l'intera provincia di Brindisi.

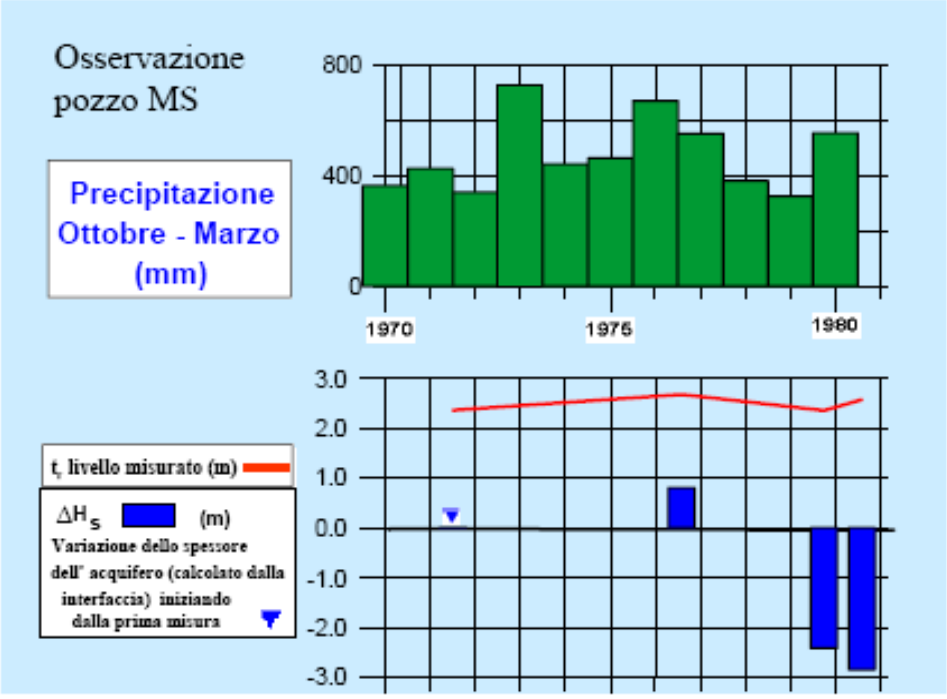






Il fenomeno è stato messo in risalto mediante la valutazione della colonna d'acqua dolce (con salinità inferiore a 0.5 g/l) sovrastante l'interfaccia teorica acqua dolce-acqua salata.

Modificazioni dello spessore dell'acquifero calcolato per un pozzo di Mesagne (da Piano di Tutela)



Dalle registrazioni dei dati sulla salinizzazione degli acquiferi dolci è stata calcolata una riduzione dello spessore delle acque dolci sotterranee di circa 3 m, a cui corrisponderebbe una velocità di 0.33 m/anno per il pozzo in questione.

Tale condizione testimonia un deficit del bilancio idrico, con i prelievi che superano la ricarica.

8.2.4 Considerazioni preliminari sulle linee di intervento

Dal quadro di riferimento che si ottiene analizzando e sintetizzando le informazioni disponibili appare una situazione che presenta criticità dei sistemi acqua e suolo e che possono essere affrontate secondo le seguenti indicazioni preliminari.

Suolo e sottosuolo

Per quanto riguarda il suolo sono da considerare gli impatti dovuti all'attività agricola, all'industria chimica ed energetica alle attività estrattive e allo smaltimento di rifiuti di varia natura in discariche.

1) L'utilizzo di acque con elevata salinità determina un impoverimento del suolo e un avanzamento della desertificazione conseguente alla difficoltà di crescita della vegetazione. L'utilizzo di acque reflue opportunamente trattate, con interventi di finissaggio negli impianti di depurazione in modo tale da renderli compatibile con le norme devono ridurre l'impoverimento del suolo.
2) In corrispondenza di attività estrattive, soprattutto in quelle dimesse sono presenti modificazioni morfologiche che alterano il paesaggio, favoriscono l'erosione e il dissesto idrogeologico delle aree, nonché costituiscono il ricettacolo di rifiuti vari abbandonati. I qualche caso sono state individuate anche discariche di rifiuti. Obiettivo principale in questi casi risulta la messa in sicurezza del sito, sia per quanto riguarda l'aspetto di carattere geologico-geotecnico, sia per quanto attiene alla presenza di rifiuti. Quest'ultimi, sulla base di analisi di rischio, possono essere lasciati sul posto e isolati dall'ambiente circostante oppure asportati e collocati in discarica autorizzate. Fondamentale importanza deve essere attribuita alla destinazione d'uso delle aree con attività dimesse, in modo tale che ne possa essere previsto il ripristino e il riutilizzo per attività ricreative-sportive o per nuovi insediamenti commerciali-residenziali laddove possibile.
3) Nei comparti interessati da attività industriali si sono verificati nel episodi di contaminazione del suolo. Con particolare riferimento al sito di interesse nazionale di Brindisi (petrolchimico) ma anche a situazioni meno impattanti ed estese, si devono sviluppare piani di bonifica che mediante impiego di tecniche tradizionali e innovative debbano consentire la possibilità di riutilizzare tali aree almeno a livello di ulteriori attività commerciali-industriali.
4) Pur se più contenuto rispetto ad altre zone si ha la presenza nel territorio brindisino di discariche di rifiuti di varia natura. Oltre ad un censimento più dettagliato si deve

predisporre una metodologia di approccio che considerai la fase di studio di caratterizzazione, di valutazione del rischio e di previsione dei possibili interventi da effettuare (dalla messa in sicurezza permanente in sito fino alla asportazione e collocazione in impianto o discarica autorizzata) al fine di disporre di una stima degli oneri di interventi e programmare interventi a breve e medio intervallo temporale si salvaguardia ambientale.

5) Lungo le coste adriatiche l'erosione provocata dal moto ondoso e in modo particolare in corrispondenza delle mareggiate si realizza un progressivo arretramento della linea di costa, determinata da crolli e scivolamenti dei materiali. In tal senso appare fondamentale stabilizzare il fenomeno mediante interventi, da studiare nel dettaglio e da programmare con l'Autorità di Bacino, sia lungo la costa sia con opere sommerse più al largo.

Un ulteriore elemento di criticità da risolvere è rappresentato dalla cavità sotterranee che interessano il sottosuolo carsico della provincia.

In corrispondenza delle segnalazioni di tali elementi geomorfologici e per una idonea fascia di rispetto (orientativamente 50-100 m) è opportuno programmare opportune indagini dirette ed indirette laddove siano previsti nuove opere pubbliche e private che interessano il suolo e il sottosuolo.

Acque

Per quanto attiene alle acque un importante elemento di riferimento a scala regionale è costituito dal Piano di Tutela delle acque che prevede già una serie di interventi.

Tale Piano considera la necessità di raggiungimento di obiettivi ambientali previsti dall'attuale D.Lgs. 152/06 (in preceda dal D.Lgs. 152/99) in attuazione della Direttiva 2000/60/CE.

Il quadro di riferimento per raggiungere tali obiettivi non può che riguardare l'unitarietà del bilancio idrico: partendo dalle concessioni di sfruttamento della risorsa, si deve passare alla gestione della quantità e qualità degli scarichi e alle verifiche circa l'efficacia degli interventi attuati mediante il monitoraggio.

In questo senso e con riferimento alla specifica realtà brindisina si devono cogliere i seguenti elementi di programmazione ed intervento per quanto attiene all'aspetto quantitativo.

1) Il contenimento dell'uso delle risorse idriche, necessità impellente anche in conseguenza dei periodi di siccità che hanno ridotto in modo consistente gli apporti meteorici, deve essere effettuato in modo sistematico in tutti i comparti anche per i riflessi già manifestatisi e da combattere sugli aspetti idrochimici:

- in ambito civile mediante regolamenti edilizi che obblighino/incentivino il risparmio e il recupero delle acque: la Provincia di Brindisi ne ha già prodotto uno, condiviso con tutti gli stakeholders del territorio e in corso di proposta ai Comuni;
- in ambito agricolo mediante la riduzione dei prelievi con l'utilizzo di tecniche agronomiche meno idroesigenti;
- nell'industria e nei servizi mediante l'adozione delle migliori tecnologie disponibili circa l'uso delle acque nei cicli produttivi;
- nel riutilizzo delle acque reflue in agricoltura (idoneamente depurate ai limiti della norma), ma anche nell'industria e nei servizi;
- nella costituzione di riserve idriche locali, mediante captazione e immagazzinamento delle acque in ambito urbano, anche grazie alla proposta di standard idonei costruttivi nelle zone di nuova urbanizzazione o soggette a ristrutturazioni.

2) Il contenimento dei consumi di acque a scopo potabile potrebbe essere realizzato mediante una politica regionale che possa provvedere la ristrutturazione dei principali collettori di trasporto delle acque dalle zone esterne. In tal senso andrebbero eliminate le ingenti quantità di acque disperse dai sistemi acquedottistici. La riduzione dei prelievi potrebbe portare a:
   - una possibilità di utilizzo delle acque anche in altri comparti, come ad esempio quello agricolo;
   - l'introduzione di pratiche di ricarica degli acquiferi (dapprima a livello sperimentale e successivamente a livello operativo), nelle zone dove è più marcata la problematica dell'intrusione del cuneo salino.
3) La predisposizione di nuovi impianti di dissalazione dell'acqua di mare potrebbe determinare una maggiore elasticità nella gestione delle risorse idriche locali e provenienti dall'esterno della provincia, determinando anche una riduzione dei prelievi e il miglioramento qualitativo delle acque sotterranee.

In relazione all'aspetto qualitativo, è già stato in precedenza sottolineata che l'unitarietà del ciclo dell'acqua prevede che anche una riduzione dei prelievi, nella specifica realtà brindisina, determinerebbe un consistente miglioramento delle acque, con particolare riferimento a quelle sotterranee.

Oltre a ciò appare importante:

1) Completare la rete di collettamento delle acque civili ed industriali, conferendole un idoneo recapito, sia mediante una loro canalizzazione fino al recapito finale, eliminando la dispersione nel sottosuolo e sperimentando tecniche alternative quali la fitodepurazione per lo smaltimento sul suolo.

2) Migliorare i sistemi di trattamento delle acque, introducendo anche tecniche di finissaggio che consentano un riutilizzo effettivo delle risorse idriche secondo gli standard normativi.
3) Prevedere il riutilizzo delle acque all'interno dei procedimenti di bonifica che prevedono una loro intercettazione o trattamento mediante barriere idrauliche, fisiche o sistemi di pump and treat.
4) Ottimizzare i sistemi di monitoraggio in modo tale da verificare la possibilità di raggiungere gli obiettivi di un idoneo stato ambientale delle risorse idriche, così come previsto dal D.Lgs. 152/06.

Particolarmente rilevante appare la scelta del riutilizzo delle acque reflue per attività industriali e, soprattutto, agricole, in quanto rappresenta una modifica di un modello culturale di approccio al problema di utilizzo delle acque, che rappresentano un bene limitato e parzialmente rinnovabile. Sul territorio provinciale è già attivato un impianto di affinamento di acque reflue in Ostuni ed altri sono stati realizzati in S.Pancrazio S.no e Fasano, oltre a quello in Mesagne costruito, negli anni scorsi, dalla Provincia: tali impianti devono essere considerati di valenza sociale elevata e le istituzioni devono individuare le soluzioni più idonee affinché lo sviluppo degli impianti cresca nel tempo e l'uso delle acque da essi effluenti sia economicamente conveniente per gli utilizzatori: in tal modo potrà essere fortemente diminuito il numero dei pozzi emungenti, con giovamento della falda profonda.

Un ulteriore elemento di rischio è rappresentano dall'interferenza delle acque di scorrimento superficiale derivante da eventi estremi e i manufatti.
Il censimento eseguito indica che sono presenti all'interno del territorio brindisino situazioni di rischio in corrispondenza degli attraversamenti, in quanto le luci di ponti e viadotti risultano insufficienti allo smaltimento delle acque meteoriche. Una lista di priorità (per valutare la compatibilità tecnico-economica degli interventi) e il progressivo adattamento dei manufatti alle esigenze idrauliche deve consentire la progressiva riduzione del rischio idraulico.
Di maggiore impatto tecnico-economico e territoriale è la creazione di vasche di laminazione che deve essere riservata alle situazioni in cui le sistemazioni dei manufatti si presentano difficoltose ed economicamente onerose.
A livello preventivo risulta necessario introdurre negli standard urbanistici nelle nuove costruzioni alcuni elementi di salvaguardia che possono essere costituiti da:

- sovradimensionamento dei nuovi collettori fognari (per quanto economicamente e territorialmente compatibile), al fine di incrementare i tempi di corrivazione nel corso di eventi estremi, immagazzinando provvisoriamente acque all'interno delle tubazioni;
- creazione di volumi di compenso nei nuovi insediamenti commerciali e industriali (manufatti con funzioni di vasche di laminazione), contribuendo anche al risparmio idrico nel caso sia possibile il riutilizzo delle acque meteoriche;
- introduzione di standard costruttivi nei comparti residenziali al fine di ridurre le superfici impermeabili e creare anche in questo caso volumi di compenso da utilizzare per il risparmio idrico (lavaggi, manutenzione del verde, etc.).

Da ultimo lo studio e la programmazione degli interventi finalizzati alla tutela ambientale non possono prescindere dal miglioramento delle conoscenze.
Ciò anche in relazione alla verifica delle prestazioni finali degli importanti interventi da realizzare, mediante idoneo confronto tra situazione pregressa tendenza evolutiva post operam.
In tal senso appare da revisionare ed ottimizzare la rete di rilevazione dei parametri relativi al sistema acque che attualmente appare in fase di attivazione iniziale.
Questa attività potrà essere svolta mediante l'istituzione di un apposita struttura (a livello di osservatorio) che possa integrare e completare le informazioni e i dati ambientali che sono prodotti dai diversi enti e dai privati, costituendo l'elemento di riferimento per tutte le politiche ambientali che interessano in territorio provinciale.
L'attività ditale struttura potrà essere indirizzata a:

- gestione di sistemi informativi territoriali a supporto della gestione del territorio in condizioni straordinarie e ordinarie;
- promozione e realizzazione di studi e ricerche nell'innovazione tecnologica sulle problematiche ambientale;
- collaborazione con le istituzioni scientifiche per l'impostazione di studi e realizzazioni pilota per l'uso sostenibile delle risorse territoriali e il recupero delle aree degradate;
- consulenza tecnico-scientifica agli enti nell'ambito delle scelte territoriali e dei progetti che coinvolgono l'ambiente s.l.;
- supporto alla formazione professionale degli addetti alla gestione e salvaguardia dell'ambiente;
- attività informativa mediante pubblicazioni, seminari e corsi nelle scuole primaria e secondaria.

8.3 Modello Ambientale. Inquadramento generale e individuazione di azioni a sostegno della salvaguardia e del ripristino delle componenti ambientali e per uno sviluppo sostenibile della provincia di Brindisi

8.3.1 Ambiente atmosferico

La provincia di Brindisi ha visto il sommarsi di modalità e azioni di sviluppo che hanno generato una notevole asimmetria nella distribuzione delle forme e delle fonti di antropizzazione.

Tale modalità di sviluppo ha come ricadute una potenzialità di ricaduta degli effetti di antropizzazione sulla componente ambientale atmosferica. In particolare l'area di Brindisi vede una forte accentramento di azioni antropizzanti ad alta intensità specifica di impatto costituiti dalle infrastrutture industriali, che vanno a sommarsi alle infrastrutture viarie, aeroportuali e portuali, all'interno di un reticolo che costituisce certamente il collo di bottiglia delle problematiche ambientali in genere ed in particolare anche per la componente atmosferica.

Peraltro il Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della Provincia di Brindisi (D.P.R. 23 aprile 1998, adottato in conseguenza della dichiarazione del territorio della Provincia di Brindisi "area ad elevato rischio di crisi ambientale") ha individuato una serie di interventi, ivi comprese delocalizzazioni di attività a rischio in altre aree, tutti diretti ad una sostanziale riduzione delle fonti di rischio presenti nell'area compresa entro i Comuni di Brindisi, Carovigno, S. Pietro Vernotico, Cellino San Marco e Torchiarolo.

Per quanto riguarda la componente atmosferica il D.P.R. 23 aprile 1998 prevede interventi finalizzati alla riduzione delle emissioni in atmosfera, alla riduzione del rischio di incidente rilevante e mitigazione delle conseguenze incidentali.

Peraltro la L.R. 22 gennaio 1999, n. 7 (Pubblicata nel B.U. Puglia 27 gennaio 1999, n. 10), ulteriormente modificata con L.R. 14 giugno 2007, n. 17, all' art. 5, Capo IV "Disciplina delle emissioni nelle aree a elevato rischio di crisi ambientale", ha stabilito, per le aree a elevato rischio di crisi ambientale, che qualsiasi impianto ivi ubicato che procuri emissioni in atmosfera è tenuto a far rientrare le stesse in limiti più bassi del 20 per cento di quelli autorizzati o previsti in normativa.

Il PTCP, da questo punto di vista costituisce elemento di fondamentale snodo delle politiche di sviluppo che la Provincia ed il Comune sono chiamati ad uniformare in materia di sviluppo sostenibile e di azioni di mitigazione e di ripristino ambientale, per quelle realtà ad oggi compromesse da elevati livelli di antropizzazione.

L'area di Brindisi in particolare risulta evidentemente caratterizzata da una presenza molto tipicizzata nel settore delle attività industriali ad alto valore di impatto ambientale, con ricadute che rendono necessarie valutazioni di sostegno a forme di riduzione dei carichi e/o al contenimento dei livelli di sviluppo locali entro filiere a ridotto impatto ambientale.
In tale senso il PTCP permette di prefigurare elementi di integrazione con le linee di azione del Piano di Sviluppo e del Piano di Tutela Ambientale, nella direzione del completamento della capacità di analisi e monitoraggio dei territori al fine di evidenziare criticità e forme di contenimento e risoluzione delle stesse.
In questa direzione dovranno attuarsi modalità di integrazione e di completamento della rete di monitoraggio della qualità dell'aria, andando ad evidenziare le aree idonee di posizionamento, parallelamente alla individuazione delle forme adatte alla unificazione delle capacità di raccolta e validazione dei dati ambientali prodotti.

Azioni importanti nel settore della salvaguardia della risorsa della qualità dell'aria possono e devono essere individuate entro le politiche di sviluppo dei sistemi di trasporto, che in particolare sull'area di brindisi vedono alla presenza delle attività antropiche industriali evidenziate il cumularsi degli effetti dati dalla concentrazione delle infrastrutture di trasporto e di movimentazione portuale ed aeroportuale.

All'interno del PTCP trovano respiro soluzioni che prevedano coerenza delle linee di intervento di sviluppo rispetto alla grave situazione di emissioni, secondo gli interventi previsti a partire dal DPR 23 aprile 1998, in dipendenza anche di un sufficiente livello di analisi e controllo del territorio così come previsto dallo stesso D.P.R. 23 aprile 1998.

Complessivamente il presente PTCP, in materia di inquinamento atmosferico dovrà tenere conto, ai fini della definizione di un profilo di sviluppo:

- delle indicazioni di riduzione delle emissioni previste dal Piano di disinquinamento per il risanamento del territorio della Provincia di Brindisi (D.P.R. 23 aprile 1998), sia per quanto riguarda le tipologie di interventi previsti che i livelli previsionali di riduzione del quadro emissivo ;
- degli ulteriori livelli di contrazione dei limiti emissivi previsti per gli impianti rientranti all'interno delle cosiddette aree a elevato rischio di crisi ambientale dalla L.R. 22 gennaio 1999, n. 7;
- delle linee di azione e di indirizzo previste all'interno del Piano di Qualità dell'Aria della Regione Puglia, in fase di approvazione;

- del rispetto dei valori di emissioni di gas climalteranti, in coerenza con gli obiettivi posti per le quote di anidride carbonica previste dal rispetto del protocollo di Kyoto.

8.3.2 Ambiente delle risorse idriche e della tutela delle acque

In coerenza con gli orientamenti dell'Unione Europea e della più recente legislazione nazionale di settore, la politica sostenibile in materia di pianificazione, gestione e tutela delle risorse idriche e dell'ambiente acquatico è volta a garantire il mantenimento di un integro patrimonio ambientale per le generazioni future: la qualità e la quantità delle risorse idriche, nonché la struttura fisica dell'ambiente acquatico superficiale e sotterraneo devono essere tali da tutelare e mantenere lo stato ecologico in "buone" condizioni, garantire il funzionamento dell'ambiente acquatico e soddisfare le necessità degli ecosistemi e degli habitat terrestri in fatto di acqua. Inoltre, al fine di garantire lo sviluppo economico e sociale, occorre assicurare una fornitura sicura di acqua potabile di buona qualità, in quantità sufficiente, in modo affidabile e senza sprechi, garantendone costi socialmente accettabili; oltre alle esigenze legate al consumo umano, le risorse idriche devono essere tali, per quantità e qualità, da soddisfare altre esigenze di ordine economico, per esempio nei settori dell'agricoltura, della produzione energetica e dell'industria.

La normativa statale in materia di tutela delle risorse idriche (Decreto legislativo 152/06 sulla tutela delle acque e sue modificazioni - D.Lgs. 258/2000, che recepisce la direttiva nitrati, 91/676/CEE, e la direttiva sul trattamento delle acque reflue urbane, 91/271/CEE) assegna un ruolo centrale al Piano di tutela delle acque, quale strumento dinamico che, operando attraverso una continua azione di monitoraggio, programmazione, realizzazione di interventi, adozione di misure e fissazione di vincoli, si prefigge il raggiungimento di predeterminati e ambiziosi obiettivi di qualità da raggiungere in tempi certi. A questo quadro di pianificazione si riferisce il Piano Territoriale di Coordinamento.

Il PTCP, per quanto riguarda alla risorsa idrica e alla sua salvaguardia si baserà su quattro linee fondamentali di azione, prioritarie rispetto alle azioni di sviluppo per il territorio:

- completamento ed adeguamento della rete di impianti di collettamento e di depurazione delle acque reflue, rispetto al notevole incremento di capacità già avvenuto durante l’ultimo decennio;
- promozione ed incentivazione di tutte le azioni atte a dare sufficienti rispetto alla scarsità della risorsa idrica;
- applicazione delle migliori tecnologie disponibili nella direzione del risparmio della risorsa idrica, con particolare riferimento al settore produttivo, con interventi atti all’incremento della capacità di dissalazione per quei settori potenzialmente adeguati allo sfruttamento sostenibile dei reflui dissalati;

- applicazione delle migliori tecnologie disponibili nella direzione del miglioramento della efficienza di recupero delle acque, con interventi nel settore del potenziamento della capacità di finissaggio delle acque di depurazione al fine del loro reimpiego in sostituzione di risorsa vergine.

Il completamento delle reti di depurazione e la loro integrazione con soluzioni impiantistiche di finissaggio, rappresenta una strategia di notevole importanza rispetto alle tematiche di cuneo salino e di fabbisogno idrico, che determina condizioni di freno allo sviluppo dei segmenti agricoli del territorio, rientrando a pieno titolo entro le azioni previste dalla Dichiarazione di Alicante quale *call for action* per l'uso, la gestione e la *governance* responsabile delle acque sotterranee

Anche nel settore civile il PTCP prevedrà azioni specifiche in materia di diffusione delle pratiche di riuso della risorsa idrica, al fine della sua salvaguardia.

Rispetto alla salvaguardia della qualità delle acque marine, anche in ragione della vocazione turistica ed ambientale dei litoranei provinciali, le azioni di sviluppo dovranno coordinarsi con l'intensificarsi delle azioni di verifica e monitoraggio degli scarichi diretti ed indiretti a mare per tutte le componenti termiche e chimiche inquinanti, con particolare riferimento a quelle organiche presenti.

8.3.3 Ambienti naturali ed ecosistemi

La salvaguardia degli ecosistemi e dei paesaggi sia di terra che marini che ancora litoranei ha una valenza notevole sia sotto il profilo degli ambienti naturali che sotto il profilo della salvaguardia delle aree ad alta valenza culturale e paesaggistica.
La Provincia di Brindisi ad oggi possiede una serie di aree a vocazione di riserve naturali:

- Riserva Naturale di Torre Guaceto (riserva nazionale), che si estende tra i Comuni di Brindisi e Carovigno, istituita con DM 4 febbraio 2000, per una superficie complessiva di 1.000 ha. L'area è completata dalla riserva naturale marina di Torre Guaceto istituita con Decreto Ministeriale del 4 dicembre 1991 per un estensione a mare di 2.227 ha;
- Riserva Naturale Regionale Bosco di Cerano, nei Comuni di Brindisi e San Pietro Vernotico, istituita con L.R. n° 26 del 23 dicembre 2002, per una superficie a terra di 1.158 ha;
- Riserva Naturale Regionale Bosco di Santa Teresa e dei Lucci, nel Comune di Brindisi, istituita con L.R. n° 23 del 23 dicembre 2002, per una superficie a terra di 1.290 ha;

- Riserva Naturale Regionale Dune costiere da Torre Canne a Torre San Leonardo, nei Comuni di Fasano e Ostuni, istituita con DGR 23 dicembre 2002 e L.R. n° 31 del 27 ottobre 2006, per una superficie a terra di 1.069 ha;
- Riserva Naturale Regionale Salina di Punta della Contessa, nel Comune di Brindisi, istituita con L.R. n° 28 del 23 dicembre 2002, per una superficie a terra di 1.697 ha.

Il patrimonio di aree protette della provincia di Brindisi costituisce un elemento su cui il PTCP potrà e dovrà individuare percorsi ed opportunità per la istituzione di nuove aree protette, corredate da vincoli e azioni coerenti con la salvaguardia di patrimoni di interesse naturale, culturale e paesaggistica. Sotto questo aspetto è da rimarcare la necessità di procedere nell'iter di creazione del Parco Agrario degli Ulivi, quale modalità di salvaguardia del notevole patrimonio territoriale.

8.3.4 Azioni nel settore dei rifiuti e delle bonifiche e recupero delle aree inquinate

In materia di rifiuti urbani, la Provincia di Brindisi sulla base degli ultimi anni di riferimento (2005 e 2006) mostra una potenzialità di produzione di rifiuti pari a circa 220.000 – 230.000 tonnellate annue. Rispetto a tale stima di produzione il modello gestionale attualmente presente sui diversi territori della Provincia di Brindisi garantisce una capacità di intercettazione mediante raccolta differenziata per circa un 10%.

Rispetto ai rifiuti speciali nella Provincia di Brindisi vengono prodotti circa 1.100.000 tonnellate annue di cui circa 1.000.000 di tonnellate provenienti dall'industria energetica. I flussi di rifiuti speciali generati sul territorio sono prevalentemente smaltiti e/o recuperati presso impianti collocati fuori dal territorio provinciale. Per contro gli impianti esistenti di trattamento di rifiuti speciali presenti nel territorio della Provincia di Brindisi sono alimentati con flussi di rifiuti speciali provenienti da fuori Provincia e da fuori Regione.

Rispetto a tale aspetto, con Legge Regionale n°29 del 31 novembre 2007 si è stabilito un principio secondo il quale per poter smaltire rifiuti speciali di provenienza extra regionale presso impianti localizzati nei territori della Regione Puglia è necessario attestare che non esistano altri impianti più vicini rispetto alle località di origine del rifiuto stesso.

Rispetto alla materia dei rifiuti, il PTCP ottempererà alle normative e alle indicazioni previste dai seguenti vigenti Piani Settoriali di emanazione Regionale e Provinciale:

- Decreto Commissario Delegato per l'emergenza ambientale n°187 del 9 novembre 2005 Piano Regionale dei Rifiuti Urbani;
- Decreto Commissario Delegato per l'emergenza ambientale n°246 del 28 dicembre 2006 Piano Regionale dei Rifiuti Speciali e Pericolosi;
- Delibera del Consiglio Provinciale n°16/11 del 16 aprile 2004, Piano Provinciale dei Rifiuti Urbani e Speciali.

In assenza di impianti di trattamento di rifiuti, la Provincia ha visto passare il numero di discariche presenti sul territorio dalle 4 del 2001 alle sole 2 (siti di Francavilla Fontana e Brindisi) del 2004, dove ancora oggi sono smaltiti i flussi di rifiuti urbani ed assimilati non intercettati mediante raccolta differenziata e quindi avviati a recupero.
Dovendo il PTCP dare indicazione per la individuazione delle aree potenzialmente idonee e delle aree non idonee, questo percorso si svilupperà attraverso una adeguata concertazione con i Comuni ovvero le Autorità di Ambito Territoriale Ottimale, rispetto alle competenze specifiche nell'ambito della pianificazione settoriale.

In materia di bonifiche nell'area di Brindisi è presente un ambito compreso nella perimetrazione dei siti inquinati di interesse nazionale (SIN) da bonificare, individuati ai sensi dell'art. 17, d.lgs. 5 febbraio 1997, n. 22 e della legge 9 dicembre 1998, n. 426. Le aree pertinenti sono state delimitate con decreto ministeriale 10 gennaio 2000 e inserite in un apposito "Programma nazionale di bonifica e ripristino ambientale", approvato con decreto ministeriale n. 468 del 18.9.2001. Per queste aree le attività ed i vincoli di sviluppo e di destinazione dei suoli discende dalle linee di azione specifiche per il SIN.
In data 19 dicembre 2007 è stato sottoscritto un accordo di programma tra Ministero dell'Ambiente, Regione Puglia, Commissario Delegato per l'emergenza ambientale, Provincia di Brindisi, Comune di Brindisi e Autorità Portuale di Brindisi per la realizzazione degli interventi di messa in sicurezza e bonifica dell'area SIN, in sostituzione dei soggetti pubblici e privati inadempienti.
Nell'ambito poi del vasto territorio della Provincia di Brindisi laddove siano presenti emergenze ambientali, determinate da aree contaminate, la pianificazione dovrà prevedere azioni rapide ed incisive nella direzione del recupero delle aree suddette nelle diverse componenti ambientali contaminate.

8.3.5 Azioni in campo energetico

La Regione Puglia ha approvato con delibera 827 del 8 giugno 2007 il Piano Regionale energetico Ambientale (PEAR). Il PEAR contiene indicazioni circa i "punti caldi" della politica energetica come il carbone, l'eolico, le emissioni di anidride carbonica, il solare, i rigassificatori, il nucleare e l'idrogeno. L'analisi riportata nel PEAR è volta a identificare le linee caratterizzanti la pianificazione energetica regionale, articolandosi in considerazioni riguardanti sia l'aspetto della domanda che dell'offerta di energia. Particolare attenzione è posta al rispetto degli impegni di Kyoto richiamando il concetto di un proficuo ricorso alla elevata differenziazione delle risorse energetiche privilegiando le fonti rinnovabili ed a basso impatto ambientale.

A livello regionale il livello di diffusione delle fonti rinnovabili era al 2004 estremamente basso, pari al 2,6% della produzione complessiva che risulta essere solo per un circa 0,5% appannaggio di soggetti autoproduttori. La produzione di energia da biomasse a livello regionale è pari a 258 GWh annue, mentre 545 sono i GWh prodotti da fonti eoliche. Il fotovoltaico a livello regionale nel 2004 fa segnare un limitato valore di 0,7 GWh annui. Complessivamente la Regione Puglia ha una produzione energetica elettrica pari a circa il doppio del fabbisogno.

Tra le strategie che il PEAR pone a livello regionale e che quindi faranno parte del redigendo PTCP vi saranno:

- la diversificazione del mix di fonti fossili per la conversione energetica, al fine di ridurre il valore di impatto ambientale determinato dall'elevato livello di sovrapproduzione che il territorio ha rispetto ai livelli di consumi necessari al proprio fabbisogno;
- i nuovi insediamenti produttivi energetici dovranno assolvere al ruolo di non incrementare ulteriormente il livello di produzione di gas climalteranti, con applicazione quindi di tecnologie basate su fonti rinnovabili;
- dotazione di infrastrutture non a rischio di incidente rilevante che permettano un incremento di approvvigionamento di gas naturale in sostituzione di combustibili fossili a maggiore potere inquinante locale e climalterante a scala globale;
- diffusa valorizzazione ed incentivazione dello sviluppo delle fonti energetiche rinnovabili (FER);
- importanza nello sviluppo delle fonti di produzione energetica dal vento, stante anche le peculiarità climatiche regionali di interesse industriale;
- valorizzazione dello sviluppo delle biomasse come fonti energetiche all'interno di logiche di sviluppo di filiere virtuose a scala reale integrate con le attività produttive già presenti.

Le politiche di sviluppo che verranno definite all'interno del PTCP, con l'obiettivo di disegnare scenari sostenibili per il territorio provinciale ed in grado di introdurre elementi di equilibrio con le componenti ambientali avranno le seguenti linee di azioni prioritarie:

- sviluppo delle FER in parallelo con una riduzione nell'impiego di fonti fossili, secondo un principio di sostituzione territoriale del mix di fonti energetiche primarie;
- sviluppo delle FER secondo linee guida che permettano di salvaguardare il patrimonio naturale, culturale e paesaggistico del territorio, secondo forme di sviluppo che permettano di prefigurare la massima integrazione tra valenze dei territori e opportunità locali offerte dalla diffusione delle fonti energetiche rinnovabili.

Le forme di industrie manifatturiere del comparto alimentare in connessione con uno sviluppo zootecnico e agricolo diffuso in vaste aree del territorio provinciale, possono contribuire ad individuare forme locali e virtuose di sviluppo economico ed ambientale con soluzioni integrate di sostegno al miglioramento delle prestazioni territoriali nel settore delle fonti energetiche alternative.

Nel settore del recupero energetico da biomasse, il territorio della Provincia di Brindisi vede la presenza di superfici non particolarmente estese di superfici boschiva, mentre un certo valore di estensione territoriale lo hanno le attività di coltivazione di colture arboree (frutta ed agrumi, olivicoltura, viticoltura, etc.). In questo comparto forme di recupero energetico delle biomasse determinate dalle fasi di gestione dei coltivi potrebbero generare scenari virtuosi di riduzione delle forme di combustione sui suoli, responsabili di notevoli effetti di contaminazione ambientale, a fronte di inefficacia in termini di mantenimento di equilibri agronomici.
Nel settore delle biomasse e del loro sfruttamento a fini energetici, si dovranno individuare linee di azione idonee alla organizzazione e razionalizzazione delle filiere agricole produttive, al fine di avere attività integrate per la produzione di energia da biomasse in loco (filiere corte di produzione e conversione energetica) o per la produzione di combustibili solidi utilizzabili sul mercato. A tal fine si dovranno individuare aree vocate in virtù della concentrazione di attività agricole di interesse e/o in base, più in genere, alla disponibilità produttiva.

A livello di regolazione e controllo della domanda energetica, le azioni che il PTCP dovrà richiamare all'interno delle linee di sviluppo locale si devono richiamare ai concetti di miglioramento delle prestazioni energetiche dei manufatti e dei sistemi, con azioni di carattere generale che vedano:

- supporto ed incentivazione alla distribuzione delle migliori tecnologie disponibili in materia di riduzione dei consumi energetici;
- applicazione in edilizia dei concetti di regolamentazione in grado di migliorare le prestazioni di efficienza energetica dei manufatti;
- applicazione entro il settore pubblico delle azioni di massimizzazione dell'efficienza di conversione e di minimizzazione dei consumi, con dotazioni infrastrutturali e dei sistemi di controllo adeguati. Dare priorità ai sistemi di gestione integrata dei sistemi di rete del caldo e del freddo;
- applicazione industriale di forme di incentivazione verso lo sviluppo di tecnologie di cogenerazione e trigenerazione.

In particolare per il settore della produzione industriale di energia elettrica da fonti eoliche, il PTCP riveste importanza notevole nella valenza che questo può assumere in materia di identificazione delle aree non idonee alla implementazione di impianti.
Nella logica di riduzione/contenimento delle aree eventualmente utilizzabili quali sedi di impianti di produzione energetica da fonti eoliche il PTCP indicherà la possibilità di utilizzare lo strumento della "Perequazione territoriale" attraverso l'accordo volontario degli enti locali coinvolti.
In tale direzione il PTCP fornisce gli elementi di definizione degli ambiti inidonei a prescindere delle condizioni di valenza energetica dei luoghi e dei siti. Risultano siti sconsigliati o aree inidonee:

- aree ricadenti all'interno di aree umide, parchi, aree SIC, ZPS e comunque entro un chilometri da questi;
- aree ricadenti entro aree a vocazione o emergenza archeologica;
- aree ricadenti all'interno di aree con presenza di aree carsiche, formazioni di doline o grotte;
- aree boscate;
- aree caratterizzate da presenza di specie avifaunistiche protette nidificanti o caratterizzate dalla presenza di canali migratori;
- aree al cui interno vi siano presenze di tratturi;
- aree ricadenti all'interno di aree con presenza di pozzi ad uso idropotabile (entro i 200 metri);
- aree caratterizzate dalla presenza di colture arboree.

Per aree ricadenti all'interno di un chilometro da aree umide, parchi, aree SIC, ZPS, così come nel caso di presenza di biotopi o geotopi, la determinazione delle condizioni di non idoneità è definita con un supporto basato su analisi di incidenza.

Accanto a queste prime indicazioni di carattere generale, il PTCP individuerà eventuali ulteriori misure di indirizzo in termini di vincoli specifici che permettano di garantire uno sviluppo ed una diffusione dei parchi eolici all'interno di un corretto equilibrio con le esistenti valenze territoriali non solo naturalistiche e paesaggistiche, ma anche culturali e di uso del territorio. Entro tali misure di indirizzo in materia di individuazione delle aree idonee nel territorio provinciale di aree a vocazione eolica, saranno valutate anche eventuali incoerenze di tali impianti con presenze colturali ed arboree specifiche e caratteristiche, sulla cui integrità porre particolare cura.

8.3.6 Coerenza della pianificazione con i rischi rilevati dal Programma Provinciale di Previsione e Protezione di Protezione Civile

Sulla base delle caratteristiche del territorio della Provincia di Brindisi nel Programma Provinciale di Previsione e Prevenzione di protezione civile sono stati individuati e valutati i seguenti rischi:

- rischio incendi;
- rischio idrogeologico;
- rischio industriale;
- rischio sismico;
- rischio elettromagnetico;
- rischio inquinamento costiero da idrocarburi o altre sostanze nocive;
- rischio viabilità e trasporti;
- rischio sanitario;
- rischio nucleare.

Nella pianificazione territoriale gli Enti territoriali dovranno prestare adeguata attenzione alla vulnerabilità dei siti ed alle esigenze di una loro attenta salvaguardia sulla base della indicazioni desumibili dal predetto Programma di Previsione e Prevenzione. In particolare la provincia di Brindisi vede la presenza di stabilimenti a rischio di incidenti rilevanti ai sensi del D.Lgs. 334 del 17 agosto 1999, così come modificato dal D.Lgs. 238 del 21 settembre 2005.

Nell'ambito delle zone interessate da stabilimenti di cui all'articolo 2, comma 1, del D.Lgs. 334 del 17 agosto 1999 e s.m.i., gli enti territoriali tengono conto, nell'elaborazione degli strumenti di pianificazione dell'assetto del territorio, della necessità di prevedere e mantenere opportune distanze tra gli stabilimenti e le zone residenziali, gli edifici e le zone frequentate dal pubblico, le vie di trasporto principali, le aree ricreative e le aree di particolare interesse naturale o particolarmente sensibili dal punto di vista naturale, nonché tra gli stabilimenti e gli istituti, i luoghi e le aree tutelati ai sensi del decreto legislativo 22 gennaio 2004, n. 42.
In caso di stabilimenti esistenti ubicati vicino a zone frequentate dal pubblico, vicino a zone residenziali, ad edifici e zone frequentate dal pubblico, a vie di trasporto principali, ad aree ricreative e ad aree di particolare interesse naturale o particolarmente sensibili dal punto di vista naturale, il gestore deve, altresì, adottare misure tecniche complementari per contenere i rischi per le persone e per l'ambiente, utilizzando le migliori tecniche disponibili.

Tali indicazioni della norma vigente, permettono al PTCP di operare al fine di identificare le condizioni di vincolo e di restrizione delle azioni di sviluppo nelle aree contermini a quelle caratterizzate dalla presenza di stabilimenti a rischio di incidenti rilevanti, nel rispetto del criterio di prevenzione di incidenti rilevanti e del criterio di limitazione delle conseguenze di eventuale incidente rilevante.

Rispetto a tali elementi il PTCP individuerà misure atte ad evitare, in un territorio già fortemente condizionato dalla presenza di queste tipologie di impianti, ulteriori esposizioni di porzioni di territorio oltre alla esposizione di popolazioni residenti.

8.4 Modello socio-economico. Inquadramento generale e identificazione del modello di sviluppo economico-territoriale della provincia di Brindisi

8.4.1 Inquadramento generale: demografia, mercato del lavoro e pendolarismo nella provincia di Brindisi

Nel corso degli anni ’90 la Provincia di Brindisi aveva conosciuto una fase di relativo declino demografico, con una riduzione significativa della popolazione residente nell’ultimo intervallo intercensuario 1991-2001 (pari al -2,2%), ben superiore al calo che pure si manifestava mediamente nell’intero territorio regionale (-0,3%). Un processo che nell’ultimo quinquennio sembra segnare una chiara inversione di tendenza, anche se le dinamiche osservate restano modeste e comunque al di sotto di quelle registrate mediamente nelle altre province pugliesi.

Gli ultimi dati disponibili – aggiornati dall’ISTAT al 1° gennaio 2007 – indicano per la Provincia di Brindisi una popolazione residente di 402.831 unità, corrispondente a circa il 10% del totale regionale. Considerate le dimensioni del suo territorio, la densità della popolazione nella Provincia di Brindisi appare tuttavia leggermente superiore alla media regionale (219 ab./Kmq rispetto ai 210 regionali), anche se inferiore a tutte le altre province pugliesi con l’unica eccezione di Foggia (95 ab./Kmq).

Diversamente quanto si osserva a livello regionale, nel corso dell’ultimo quinquennio la provincia di Brindisi ha inoltre registrato una dinamica demografica sostanzialmente stazionaria: fra il 2001 ed il 2006 la popolazione residente è aumentata, infatti, di circa 400 unità (+0,1%) nella Provincia di Brindisi, a fronte di un incremento medio su scala regionale pari al +1,2%, perfettamente in linea con quello osservabile in media nel Mezzogiorno. Se si analizza il comportamento delle singole province pugliesi, si può inoltre osservare come la dinamica demografica di Brindisi sia allineata a quella di Taranto, ma risulti ben più modesta di quella che ha caratterizzato le province di Lecce (+2,7%) e Bari (+2,4%), mentre Foggia, all’opposto, ha mostrato una dinamica demografica di segno negativo (-1,4%), con una perdita nell’ultimo quinquennio di oltre 9 mila residenti.

Tra le cause della modesta dinamica demografica si deve porre senz’altro considerare le minori opportunità di impiego caratterizzano strutturalmente la nostra provincia rispetto al contesto regionale provinciale. Un rapido raffronto dei principali indicatori di sviluppo, infatti, mostra chiaramente il forte divario esistente non solo con le aree più avanzate e

dinamiche del nostro Paese, ma anche con molte altre realtà del Mezzogiorno e – sia pure in misura limitata - dello stesso contesto regionale:

- ⇒ Brindisi si colloca al 94° posto nella graduatoria provinciale sul V.A. pro-capite[10], con un valore pari a 13,3 milioni di euro, non solo decisamente lontano dal dato medio nazionale (21,8 milioni), ma anche inferiore del 6% circa rispetto al valore medio regionale della Puglia (14,2 milioni);
- ⇒ anche le condizioni che si riscontrano sul mercato del lavoro (*Media 2007*) confermano la situazione di ritardo in cui versa la nostra provincia: il tasso di occupazione della popolazione in età 15-64 anni (44,7%) non solo risulta tra i più distanti dalla media nazionale (58,7%), ma si colloca anche in questo caso al di sotto della media regionale (46,7%).

Peraltro, le dinamiche registrate nel corso degli ultimi tre non appaiono particolarmente positive. Osservando l'andamento dei principali indicatori del mercato del lavoro nel triennio 2004-2007, si evidenza in particolare come:

- ⇒ il tasso di occupazione della popolazione in età lavorativa in provincia di Brindisi si sia leggermente ridotto (da 46,1%, a 44,7%), in controtendenza con le dinamiche sia regionali (da 45,0% a 46,7%) che soprattutto nazionali (da 57,4% a 58,7%);
- ⇒ il tasso di disoccupazione, pur essendosi ridotto dal 16,1% al 13,7%, resta superiore di oltre due punti percentuali rispetto alla media regionale (11,2%).

Se si spinge l'analisi ad un maggiore livello di disaggregazione territoriale emerge chiaramente come le difficoltà maggiori siano osservabili nei sistemi locali del lavoro11 di Brindisi e Francavilla Fontana, mentre una situazione meno critica caratterizza i sistemi locali di Fasano e Ostini. A livello territoriale più disaggregato (SLL) purtroppo le stime più aggiornate relative alla situazione osservabile sul mercato del lavoro si riferiscono al 2005, ma è lecito supporre che i differenziali territoriali siano rimasti sostanzialmente invariati.

[10] Il dato in questione si riferisce al 2005 e risulta essere al momento il più aggiornato (fonte: ISTAT Occupazione e Valore Aggiunto nelle Province).

[11] I sistemi locali del lavoro (SLL) vengono identificati dall'ISTAT sulla base di un criterio legato al grado di autocontenimento del mercato del lavoro. Essi rappresentano degli ambiti territoriali "intermedi", costituiti da più comuni contigui fra loro, dove si svolge in misura prevalente l'attività quotidiana di una comunità di persone in relazione al lavoro, al tempo libero e ai contatti sociali. Utilizzando le informazioni sugli spostamenti della popolazione rilevate nel corso dell'ultimo Censimento Generale della Popolazione del 2001, l'ISTAT ha identificato su tutto il territorio nazionale 686 SLL, di cui 6 nella Provincia di Brindisi.

Stime sulle Forze di Lavoro (*Media 2005*)

Sistemi locali del lavoro	Tasso di attività	Tasso di occupazione (15 e oltre)	Tasso di disoccupazione
Brindisi	42,0%	34,3%	18,4%
Ceglie Messapica	41,1%	35,2%	14,4%
Fasano	44,1%	38,6%	12,4%
Francavilla Fontana	40,3%	33,4%	17,2%
Ostini	40,0%	35,1%	12,3%
San Pietro Vernotico	38,7%	32,5%	15,9%
Provincia Brindisi	**41,5%**	**34,8%**	**16,3%**

Fonte ISTAT – Occupati e persone in cerca di occupazione nei SLL (Anni 2004-2005)

I maggiori livelli di disoccupazione che caratterizzano il sistema locale che ruota intorno al capoluogo non devono tuttavia essere interpretati nel senso di una minore localizzazione produttiva nell'area brindisina. Una prima lettura dei flussi di pendolarismo che caratterizzano la provincia, indica infatti come il sistema locale di Brindisi rappresenti in realtà il principale polo di attrazione della provincia: come si può osservare dalla tavola seguente, la città di Brindisi è l'unica a presentare un saldo positivo nei flussi di pendolarismo, mentre tutti gli altri comuni della provincia presentano flussi in uscita per motivi di lavoro e studio superiori ai flussi in entrata. Brindisi continua dunque a rappresentare il principale polo di agglomerazione della provincia, non solo in termini assoluti (ovvero dimensionali), ma anche relativamente alle aspettative che il sistema è in grado di generare nella popolazione locale.

Spostamenti giornalieri fra ciascun comune e tutti gli altri comuni pugliesi per motivi di lavoro e di studio
Censimento generale della popolazione del 2001

	Dagli altri comuni pugliesi	Verso gli altri comuni pugliesi	Saldo normalizzato
SLL di Brindisi			
Brindisi	16.665	2.020	78,4%
Erchie	192	1.182	-72,1%
Latiano	350	2.325	-73,8%
Mesagne	1.307	3.190	-41,9%
San Michele Salentino	157	639	-60,6%
San Pancrazio Salentino	204	1.718	-78,8%
San Vito dei Normanni	451	2.714	-71,5%
Torre Santa Susanna	340	1.714	-66,9%
SLL di Ceglie			
Ceglie Messapica	986	1.757	-28,1%
Villa Castelli	296	1.510	-67,2%
SLL di Fasano			
Fasano	1.820	3.087	-25,8%
Cisternino	1.122	1.825	-23,9%
SLL di Francavilla Fontana			
Francavilla Fontana	2.569	2.910	-6,2%
Oria	440	2.139	-65,9%
SLL di Ostuni			
Ostuni	2.388	2.668	-5,5%
Carovigno	356	1.835	-67,5%
SLL di San Pietro Vernotico			
San Pietro Vernotico	970	1.910	-32,6%
Cellino San Marco	287	1.060	-57,4%
San Donaci	259	1.004	-59,0%
Torchiarolo	203	894	-63,0%
Totale Provincia di Brindisi	**31.362**	**38.101**	-9,7%
Totale Provincia di Foggia	**39.235**	**40.003**	**-1,0**
Totale Provincia di Bari	**161.742**	**155.713**	**1,9**
Totale Provincia di Taranto	**57.353**	**54.785**	**2,3**
Totale Provincia di Lecce	**111.369**	**112.459**	**-0,5**

Fonte: Centri per l'impiego

Come si vede la capacità di attrazione del capoluogo resta relativamente elevata (un saldo netto di quasi 15 mila unità su una popolazione di circa 90 mila residenti), mentre il complesso della Provincia presenta il saldo normalizzato nettamente più elevato di quanto si registra nelle altre province pugliesi (con saldo positivo o leggermente negativo), confermando la debolezza del sistema produttivo provinciale.

Per avere un'idea più aggiornata dei flussi di pendolarismo fra i diversi Comuni della Provincia, è possibile fare riferimento ai dati forniti dai Centri per l'Impiego, che riportano il

numero di lavoratori dipendenti occupati presso aziende localizzate al di fuori del proprio Comune di residenza.

Lavoratori attualmente occupati fuori dal proprio Comune di domicilio a fine Aprile 2008

	Lavoratori occupati provenienti da altri comuni della Provincia	Lavoratori residenti occupati in altri comuni della Provincia	Saldo normalizzato
SLL di Brindisi	**10.993**	**10.067**	**4,4**
B r i n d i s i	5.908	2.026	48,9
Erchie	163	2.110	-85,7
Latiano	632	1.248	-32,8
Mesagne	2.336	1.174	33,1
San Michele Salentino	205	637	-51,3
San Pancrazio Salentino	377	498	-13,8
San Vito dei Normanni	620	1.472	-40,7
Torre Santa Susanna	752	902	-9,1
SLL di Ceglie	**851**	**1.184**	**-16,4**
Ceglie Messapica	475	859	-28,8
Villa Castelli	376	325	7,3
SLL di Fasano	**1.434**	**1.291**	**5,2**
Fasano	1.106	804	15,8
Cisternino	328	487	-19,5
SLL di Francavilla Fontana	**1.394**	**1.790**	**-12,4**
Francavilla Fontana	913	939	-1,4
Oria	481	851	-27,8
SLL di Ostuni	**2.877**	**2.683**	**3,5**
Ostuni	2.161	805	45,7
Carovigno	716	1.878	-44,8
SLL di San Pietro Vernotico	**1.368**	**1.902**	**-16,3**
San Pietro Vernotico	670	753	-5,8
Cellino San Marco	341	381	-5,5
San Donaci	228	458	-33,5
Torchiarolo	129	310	-41,2
TOTALE PROVINCIA	**18.917**	**18.917**	**0,0**

Fonte: Centri per l'impiego

Naturalmente, i dati riportati nella precedente tabella non sono direttamente confrontabili con i dati censuari, non solo perché più aggiornati (2008), ma anche perché si riferiscono ai soli spostamenti per motivi di lavoro ed esclusivamente agli spostamenti interni alla Provincia stessa.

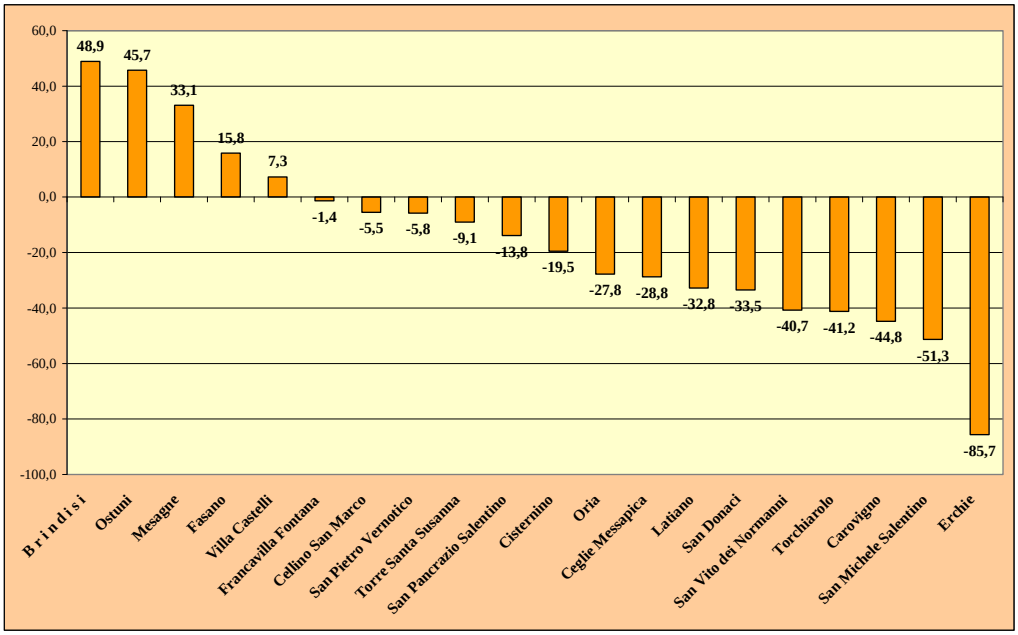
Come prevedibile, anche i dati dei Centri per l'Impiego confermano come il Comune di Brindisi eserciti una forte capacità di attrazione rispetto agli altri Comuni della Provincia: quasi 6.000 lavoratori occupati in aziende presenti sul territorio comunale risultano residenti in altri Comuni della Provincia. In questo caso, tuttavia, anche i Comuni di Ostuni

e Fasano presentano un saldo largamente positivo (rispettivamente pari ad oltre 1.300 unità e 300 unità), a discapito essenzialmente dei comuni appartenenti al loro stesso Sistema Locale del Lavoro. Oltre il 50% dei flussi di pendolarismo complessivi per motivi di lavoro che si registrano all'interno della Provincia, avvengono infatti fra comuni appartenenti allo stesso Sistema Locale del Lavoro, mostrando un grado di autocontenimento relativamente elevato anche nei sistemi locali di minore dimensione.

Sia pure sottolineando nuovamente le forti differenze esistenti tra le due fonti (censuaria al 2001 e centri per l'impiego riferita alle sole motivazioni di lavoro al 2008), confrontando i saldi normalizzati al livello di sistemi locali emergono chiaramente differenziali meno marcati, con i due sistemi locali di Ostuni e Fasano che presentano un saldo positivo.

Come si può osservare infine dal grafico seguente, che riporta il saldo normalizzato dei flussi di pendolarismo per motivi di lavoro fra i comuni della provincia, una forte caratterizzazione residenziale si registra soprattutto fra i Comuni gravitanti nell'orbita di Brindisi nell'ambito del suo sistema locale del lavoro (Erchie, San Pancrazio Salentino, e San Vito dei Normanni), oltre che nei Comuni di Carovigno, Torchiarolo, San Donaci e Oria.

Lavoratori occupati al di fuori del Comune di residenza
Aprile 2008 (*saldi normalizzati*)



Fonte: Centri per l'impiego

L'insieme degli elementi raccolti in questa prima fase di analisi tendono ad indicare come le attuali caratteristiche del sistema economico brindisino non consentano di identificare un

chiaro modello di sviluppo, così come non sembra emergere la presenza di un settore trainante in grado di svolgere la funzione di "motore" principale dello sviluppo locale. Elemento di debolezza che tuttavia potrebbe nell'attuale contesto rappresentare un potenziale punto di forza: l'elevato grado di diversificazione settoriale può infatti consentire all'economia provinciale di cogliere le nuove opportunità di crescita, rendendola contemporaneamente meno dipendente dagli shock temporanei che si manifestano sia a livello settoriale che di singola azienda o, più in generale, dall'andamento ciclico che inevitabilmente caratterizza la domanda di un unico comparto produttivo. Puntare su un modello di sviluppo plurisettoriale e diversificato, richiede tuttavia anche la capacità di riqualificare, da un lato, il tessuto produttivo esistente, e al tempo stesso sviluppare nuovi settori e filiere produttive a maggiore contenuto di innovazione, ricerca e capitale umano, favorendo il consolidamento e la crescita dei distretti produttivi locali (agro-alimentare, aerospaziale, ecc.).

8.4.2 La tradizionale vocazione agricola del territorio brindisino

L'agricoltura, che storicamente ha svolto un ruolo importante e soprattutto rappresenta un'attività connotante il territorio provinciale, continua ancora oggi ad assumere un peso relativamente significativo per l'economia locale, sia se si considera la quota di V.A. imputabile al settore primario (il 4,3% a fronte del 2,2% nazionale) sia – soprattutto – se si guarda all'incidenza occupazionale (11,3%), che non solo è quasi tre volte superiore al dato medio nazionale (4,3%), ma sopravanza significativamente anche la media regionale12 (9,1%). D'altro canto, ci troviamo in una provincia dove quasi i due terzi della superficie territoriale complessiva viene ancora utilizzata per attività di tipo agricolo (SAU) – a fronte di valori medi che nel Mezzogiorno sono inferiori al 50% (47,8%) – e dove si contano oltre 50 mila aziende agricole (circa un'azienda ogni 8 abitanti, a fronte di valori medi che a livello regionale e nel Mezzogiorno risultano pari, rispettivamente, a 11,4 e a 13,0 abitanti).

Per ciò che riguarda gli orientamenti colturali, l'agricoltura brindisina presenta una fortissima specializzazione nell'olivicoltura, nella viticoltura e nella frutticoltura (coltivazioni permanenti), attività a cui risulta destinata circa i due terzi della SAU. Da queste coltivazioni si ricavano prodotti agro-alimentari di elevato pregio e qualità, con un forte legame con il territorio di origine, che possono attualmente fregiarsi di numerosi marchi di tutela (olio DOP, vini DOC e IGT).

[12] I dati risultano aggiornati al 2005 (Fonte: ISTAT – Occupazione e valore aggiunto nelle Province)

L'olivo, con una superficie investita di oltre 63.000 ettari rappresenta una importante fonte di reddito per 42.000 aziende agricole che producono circa 1.600.000 quintali. Gli oli extra vergini migliori e che rispettano un preciso disciplinare hanno ottenuto la denominazione di origine protetta (D.O.P.) "Collina di Brindisi". La zona di produzione corrisponde ai territori dei comuni di Fasano, Cisternino, Ostuni, Carovigno, San Vito dei Normanni, San Michele Salentino, Ceglie Messapica e Villa Castelli, dove l'olivicoltura e le attività ad essa connesse rappresentano il settore economico più importante dell'economia locale.
Alla coltivazione dell'olivo segue quella della vite, con una superficie utilizzata di circa 12.000 ettari coltivati prevalentemente ad uva da vino. Vengono prodotti annualmente 1.138.000 quintali di uva, di cui circa il 72% di uva da vino (25.000 tonnellate di prodotto trasformati in un volume annuo di vino di circa 1,2 milioni di ettolitri) ed il 28% circa di uva da tavola (324.000 quintali).
L'estensione della superficie investita nella viticoltura e la quantità del vino di qualità prodotto, dimostrano la notevole importanza economico-sociale di questo comparto produttivo nella provincia di Brindisi. I vitigni che si sono maggiormente affermati, in relazione alle caratteristiche climatiche e territoriali, sono il Negroamaro e la Malvasia Nera.

A dispetto delle grandi potenzialità esistenti, legate principalmente ad una piena e completa valorizzazione – in una logica di filiera – delle produzioni agricole di maggiore pregio e qualità, a cominciare naturalmente dall'uva, dalle olive e dall'orto-frutta che rappresentano i prodotti di punta dell'agricoltura locale, il settore primario soffre tuttavia di alcune evidenti limiti strutturali che riguardano innanzi tutto la scarsa produttività del lavoro. I dati di fonte ISTAT, aggiornati al 2005, indicano infatti come a Brindisi il V.A. per unità di lavoro (ula) nel settore agricolo sia inferiore ai 15 mila euro, a fronte di un valore medio che su scala regionale e nazionale si attesta, rispettivamente, su quasi 20 mila e oltre 21 mila euro. A ciò si aggiunga il fatto che la produttività del lavoro in agricoltura nel corso degli ultimi anni (2001-2005) sembrerebbe essersi ridotta di circa l'8%, in controtendenza con le dinamiche osservabili a livello sia regionale che nazionale, dove si è registrata viceversa una significativa crescita del valore aggiunto per unità di lavoro.

E' lecito supporre che la scarsa produttività del lavoro nel caso di Brindisi sia da mettere in stretta relazione con l'eccessiva frammentazione fondiaria e con la scarsa presenza di aziende agricole di più grande dimensione, generalmente caratterizzate da una maggiore capacità realizzare gli investimenti necessari per raggiungere più elevati livelli di efficienza e competitività sui mercati extra-locali. Posto uguale a 100 il numero totale di aziende agricole censite nel 2000, ben il 77% di quelle presenti in provincia di Brindisi disponeva di

una superficie agricola inferiore ai 2 ettari, a fronte di percentuali medie che in Puglia e nel Mezzogiorno si attestavano, rispettivamente, su valori pari al 71% e al 69% del totale. D'altro canto, le aziende con più di 20 ettari di SAU non raggiungevano a Brindisi neanche le 1.000 unità e presentavano un'incidenza sul totale (1,3%) ben più ridotta rispetto a quella osservabile sia a livello regionale (3,1%) che nell'intero Mezzogiorno (3,5%).

Più in generale va osservato come l'andamento economico del settore risulti senza dubbio condizionato anche dalla scarsa attitudine da parte delle imprese agricole locali all'innovazione di prodotto/mercato, dalla scarsa integrazione fra le diverse fasi della filiera produttiva e dalla modesta presenza di attività e servizi a più alto valore aggiunto (ricerca, servizi di marketing, servizi per l'export, ecc.). Ai limiti strutturali delle aziende testé richiamati, si sommano i problemi connessi alla progressiva senilizzazione degli imprenditori agricoli e della manodopera impiegata nei campi.

In una fase di relativa stasi dello sviluppo economico del settore è possibile, tuttavia, riscoprire l'importanza e la centralità del comparto agro-alimentare, il cui valore aggiunto deve divenire un ingrediente determinate per la rapida crescita (e trasformazione) dei flussi turistici, oggi più che mai improntati alla scoperta del territorio, delle sue tradizioni e del suo fascino rurale. L'individuazione dei prodotti locali con l'immagine positiva ed accogliente di questo territorio conferisce ulteriore valore ai prodotti tipici.
Le recenti performance commerciali dei vini pugliesi, l'accresciuta notorietà dei nostri oli (ancora lontani, per politiche di prezzo e per visibilità nei confronti dei consumatori più esigenti) e il successo che l'ortofrutta (in particolare biologica) riscuote sui mercati nazionali e stranieri, lasciano intravedere ulteriori spazi di crescita per le imprese locali.
Emerge con chiarezza la necessità di "fare sistema" per promuovere la caratterizzazione del prodotto locale la cui qualità rappresenta l'elemento essenziale alla base dei processi produttivi. Ed occorre sviluppare anche processi che conducano alla necessaria qualità nella commercializzazione del prodotto (Associazioni di produttori efficienti, efficacia della promozione, canali distributivi qualificati, etc.).
Gli imprenditori agricoli brindisini sono consapevoli di dover competere sulla qualità, pur non dimenticando la necessità di contenere i prezzi e avvertono l'esigenza di una politica associativa in grado di dare risposte efficienti alla necessità di collocare sul mercato il loro prodotto.
La qualità del prodotto appare quindi il fattore critico di maggiore importanza. Ciò induce a sottolineare l'esigenza di promuovere - incentivandolo ed organizzandolo - il sistema delle PMI operanti in agricoltura, fornendo loro nuove prospettive e nuovi strumenti (materiali e

immateriali) di crescita economica e formando nuovi operatori del settore e giovani addetti in grado di intervenire sui processi idonei ad accrescere la qualità dei prodotti locali.
Si impone una specializzazione del territorio che, per un verso, riaffermi il ruolo fondamentale e trainante dell'agricoltura ai fini dello sviluppo e dell'occupazione e, nel contempo, consolidi e stabilizzi il sistema agricolo che deve confrontarsi con concorrenti nuovi capaci di sviluppare processi di crescita endogena decisamente rapidi.
La necessità di azioni sistemiche è determinata dall'estrema frammentazione del tessuto produttivo brindisino, caratterizzato da un numero elevatissimo di microimprese che individualmente non riuscirebbero a sostenere politiche di mercato, tanto meno orientate all'export.
Per questo, diventa prioritario intervenire sul sistema produttivo locale favorendo processi di integrazione e complementarietà del sistema imprenditoriale per migliorare la competitività produttiva e commerciale del comparto agro-alimentare ed agro-industriale.

Al superamento di detti fattori di debolezza è stato orientato il Progetto Integrato Territoriale dell'area Jonico-Salentina PIT n°8 finalizzato allo "sviluppo ed innovazione dell'economia agricola e rurale attraverso l'integrazione e la diversificazione produttiva". Il PIT 8 comprende i seguenti 65 Enti Convenzionati, di cui 62 Comuni e le 3 Province di Brindisi, Lecce e Taranto.



Provincia di Brindisi
Brindisi, Carovigno, Ceglie Messapica, Cellino San Marco, Cisternino, Erchie, Fasano, Francavilla Fontana, Latiano, Mesagne, Oria, Ostuni, San Donaci, San Pancrazio Salentino, San Pietro Vernotico, San Vito dei Normanni, Torchiarolo, Torre S.Susanna

Provincia di Lecce
Arnesano, Campi Salentina, Caprarica di Lecce, Carmiano, Carpignano Salentino, Castrì di Lecce, Cavallino, Copertino, Cutrofiano, Galatina, Guagnano, Lecce, Lequile, Leverano, Lizzanello, Melendugno, Monteroni di Lecce, Novoli, Salice Salentino, San Cesario di Lecce, San Donato, San Pietro in Lama, Sogliano Cavour, Squinzano, Surbo, Trepuzzi, Veglie, Vergole

Provincia di Taranto
Avetrana, Carosino, Crispiano, Faggiano, Grottaglie, Leporano, Lizzano, Manduria, Monteiasi, Montemesola, Monteparano, Pulsano, Roccaforzata, San Marzano di San Giuseppe, Sava, Torricella

Al fine di raggiungere l'obiettivo in attuazione del PIT 8 è da tempo in atto una significativa virtuosa sinergia tra tali Enti, le Associazioni Professionali di settore, le Camere di Commercio, l'Università, Istituzioni pubbliche e private, che trova nell'Accordo di Programma siglato sulla costituzione del Distretto Agroalimentare di Qualità la sua formale e naturale evoluzione. Detto accordo - siglato tra la Regione Puglia, il Comune di Lecce sede dell'Ufficio Unico e la **Provincia di Brindisi** in qualità di soggetto capofila, in nome e

per conto di tutte le amministrazioni aderenti al PIT 8 – è volto alla promozione di una moderna e competitiva industria di trasformazione in grado di valorizzare le specificità agroalimentari del territorio. Ciò potrebbe consentire, anche attraverso l'acquisizione di competenze e servizi innovativi, il miglioramento qualitativo dei processi e dei prodotti, il rafforzamento dei livelli di integrazione e di innovazione delle filiere produttive, nonché una maggiore diffusione di strategie di internazionalizzazione delle produzioni locali.

Il percorso di partecipazione sulle problematiche del settore agroalimentare ha permesso la realizzazione di una progressiva integrazione sia di filiera che di comparto tra le imprese del territorio nelle produzioni tradizionali di olio, vino, ortofrutta ect., le quali trovano anno dopo anno sempre maggiore affermazione anche sui mercati esteri oltrecchè nei settori emergenti della energia dove si aprono interessanti scenari di interdipendenza tra aziende agricole produttrici di beni e prodotti o sottoprodotti utilizzabili da aziende di trasformazione e distribuzione di energia ed utenza finale.

Il Distretto si propone in particolare di "fare sistema" attorno ad un preciso piano di rilancio economico basato sullo sfruttamento delle enormi potenzialità dell'area; in particolare:

- promuovere uno sviluppo dell'area salentina, favorendo l'**aggregazione imprenditoriale** attorno a progetti che integrino le filiere di riferimento di ciascun settore produttivo;
- sfruttare i nuovi strumenti giuridici (Distretto agroalimentare di qualità) ed economici (Programmazione comunitaria, nazionale, regionale, ecc…) per conseguire l'armonizzazione dell'economia agroalimentare nel rispetto delle peculiarità di ciascun singolo settore o filiera ma in un'ottica di complementarietà che può consentire di "completare" la gamma di prodotti e di servizi, di elevate caratteristiche qualitative che il territorio offre;
- incrementare e rendere più stabili le caratteristiche qualitative dei prodotti locali, promuovendo l'affermazione e il riconoscimento di **marchi qualitativi** suscettibili di conferire valore aggiunto al prodotto locale che rispetta i relativi disciplinari di produzione;
- creare **indotto** attorno alle produzioni e ai processi di trasformazione agroalimentare più competitivi.
- rafforzare la presenza delle fasi extragricole a più elevato valore aggiunto (servizi, export, marketing, ricerca);
- contrastare la frammentazione aziendale dell'area, stimolando l'imprenditore a progettare iniziative che interessino ampi territori e molteplici aziende agricole;

- intervenire sul trend di crescita dell'economia del sistema produttivo locale a vocazione agrioindustriale, anche attraverso azioni dirette a favorire la crescita di attività innovative (internazionalizzazione, e-commerce, prodotti trasformati, confezionamento e marketing) e la diversificazione delle attività delle aziende agricole (che consenta di sfruttare appieno l'enorme potenziale del paesaggio rurale dell'area salentina);
- creare sinergie tra il sistema delle imprese e quello dell'alta formazione e della ricerca attivo sul territorio.

8.4.3 Il ruolo strategico dell'industria manifatturiera, delle attività di ricerca e di servizi più avanzati

Nonostante il parziale ridimensionamento occupazione subito nel corso degli ultimi 10/15 anni, a causa principalmente della crisi che ha investito la chimica, l'industria continua a svolgere un ruolo importante nell'economia brindisina, considerato come a tale comparto sia tuttora imputabile circa un quarto sia del valore aggiunto che dell'occupazione totale.

I grandi stabilimenti a capitale esogeno: una risorsa strategica per l'economia locale

Il ruolo rilevante dell'industria è legato innanzi tutto alla presenza sul territorio provinciale di alcuni grandi stabilimenti a capitale extra-locale prevalentemente localizzati nel capoluogo, dove si concentra quasi il 50% di tutta l'occupazione provinciale rilevabile nel settore dell'industria in senso stretto[13]. Nel Comune di Brindisi sono infatti insediati alcuni grandi impianti produttivi facenti capo ad importanti aziende multinazionali che operano prevalentemente nei settori:

- della chimica, plastica e farmaceutica (Polimeri Europa, Basell, Exxon Mobil, Sanofi Aventis);
- dell'aeronautico (Avio, Augusta Westland, Officine Aeronavali, Salver).

Non può essere inoltre dimenticato come il capoluogo provinciale sia anche sede di un importantissimo polo energetico (Enel, Edipower e Enipower), con una potenza installata di oltre 5.000 megawatt, in grado di occupare complessivamente quasi un migliaio di addetti.

Il fatto che le principali unità produttive presenti sul territorio provinciale facciano attualmente capo a importanti gruppi industriali, se da un lato può comportare degli evidenti

[13] Secondo i dati di fonte ISTAT tratti dall'Archivio ASIA sugli addetti alle unità locali, nel 2004 a Brindisi si contavano oltre 7.100 addetti nel settore dell'industria in senso stretto, su un totale provinciale di poco superiore alle 15 mila unità.

rischi per il contesto locale, in quanto pone le imprese insediate nell'area in una logica strategica tipica di grandi gruppi industriali senza un legame necessariamente privilegiato con il territorio, dall'altro può anche offrire nuove opportunità di sviluppo, in quanto pone gli stabilimenti locali al centro di una rete di relazioni e di collegamenti produttivi, tecnologici, finanziari e di mercato che potranno anche accrescerne la capacità competitiva, soprattutto in una fase nella quale l'industria sta conoscendo a livello mondiale un processo di forte concentrazione.

Più in generale, se le crescenti esigenze di competitività e l'adozione di strategie *labor saving* volte ad incrementare l'efficienza e la produttività del lavoro non consentono di prefigurare un aumento del loro peso occupazionale, le grandi aziende attualmente presenti nel nostro territorio continuano a rappresentare una risorsa strategica per l'economia brindisina, per almeno tre ordini di motivi:

- in primo luogo perché questi stabilimenti sono in grado di impiegare una quota ancora rilevante di lavoratori;
- in secondo luogo perché, direttamente o indirettamente, le aziende di maggiori dimensioni sono generalmente in grado di agire da modello (e quindi anche da stimolo) per le altre imprese dell'area;
- infine perché la loro presenza sul territorio può comunque garantire delle ricadute sul tessuto produttivo locale in termini di domanda di sub fornitura attivata.

Rispetto a quest'ultimo punto va osservato come gli *spill-over* attualmente prodotti sul tessuto di imprese endogeno appaiono relativamente modesti e comunque inferiori a quelli che si potrebbero effettivamente determinare se esistessero nella nostra realtà territoriale delle imprese di sub fornitura altamente qualificate, in grado di proporsi come interlocutori affidabili per la grande impresa. Non vi è dubbio quindi che il rafforzamento e l'ulteriore qualificazione dell'indotto locale potrebbe, per un verso, radicare maggiormente le grandi unità produttive già presenti sul territorio, aumentando al tempo stesso le ricadute prodotte in termini sia economici che occupazionali.

Le significative opportunità di sviluppo legate allo sviluppo del distretto aeronautico

In termini dinamici tale prospettiva assume particolare significato con riferimento al settore aerospaziale, considerata la presenza sul territorio brindisino - e più in generale lungo l'asse Brindisi-Taranto - di un sistema di PMI che compongono la filiera della sub fornitura delle grandi aziende aeronautiche (Avio, Augusta Westland, Officine Aeronavali, Alenia). A

tal proposito va ricordato come le Regioni Puglia e Campania abbiano recentemente sottoscritto un protocollo d'Intesa sulla realizzazione di un "Distretto dell'industria aeronautica e aerospaziale del Mezzogiorno", che interessa in modo particolare proprio la provincia di Brindisi, dove risultano d'altro canto insediate le principali aziende del settore. Tale protocollo segue peraltro uno specifico Accordo di Programma Quadro, siglato nell'agosto del 2006 dalla Regione Puglia con il Ministero dello Sviluppo Economico, che riguarda specificatamente l'area di Brindisi e che prevede fra l'altro anche la realizzazione di nuovi investimenti nel settore aeronautico per oltre 30 milioni di euro, con il coinvolgimento di diverse imprese che andranno ad insediarsi nell'area.

Se la grande industria, che ha tradizionalmente caratterizzato il modello di sviluppo della nostra Provincia, continua in ogni caso a rappresentare un importante punto di forza del sistema produttivo locale, c'è da chiedersi quali tipologie di intervento sarebbe più opportuno mettere in campo per favorire la permanenza e l'ulteriore radicamento delle grandi aziende insediate nella nostra provincia. In termini generali, due sembrano essere le direttrici lungo le quali operare:

- da un lato occorre agire sulla qualificazione dei principali fattori di contesto economico e sociale, a partire da quelli maggiormente in grado di creare un vantaggio localizzativo per le imprese; si fa in particolare riferimento
  - sia al sistema delle infrastrutture materiali ed immateriali, in grado di rafforzare e sviluppare le economie esterne di *urbanizzazione* a vantaggio dell'intera economia provinciale;
  - sia alla qualità del capitale umano e allo sviluppo del settore della ricerca, fattori che assumono un'importanza cruciale per rafforzare la competitività del settore manifatturiero, generando economie di *apprendimento* e più in generale le economie di *localizzazione* a vantaggio dei settori manifatturieri locali;
- da quest'ultimo punto di vista, ne discende l'indicazione di porre al centro della politica industriale lo sviluppo delle risorse umane, sia favorendo la crescita generale delle competenze professionali della forza lavoro locale e migliorando la dotazione di capitale umano, sia attraverso interventi mirati tenendo conto dei fabbisogni espressi dalle principali aziende presenti sul territorio ed in connessione con le trasformazioni che stanno investendo le figure professionali, i ruoli lavorativi ed i modelli organizzativi adottati dalle imprese operanti nell'area;
- d'altro canto appare altresì necessario promuovere lo sviluppo del tessuto endogeno di PMI, in primo luogo a partire dalle opportunità offerte dalla domanda potenziale

proveniente dalle grandi aziende metalmeccaniche e aeronautiche, favorendo la nascita di nuove unità produttive in grado sia di proporsi come terzisti per specifiche lavorazioni o fasi di attività, sia di operare autonomamente sul mercato collocandosi in "nicchie" o segmenti della filiera non presidiati dalla grande impresa; lo sviluppo di queste aziende consentirebbe non soltanto di radicare maggiormente le grandi unità produttive già insediate nel territorio, ma soprattutto risulterebbe funzionale all'obiettivo di favorire un processo di progressivo affrancamento dalla grande impresa, in modo da rendere il sistema produttivo locale meno dipendente nel lungo periodo dalle scelte delle multinazionali.

Più in generale, tale processo di affrancamento del tessuto produttivo locale dai grandi impianti a capitale extra-locale andrebbe perseguito anche favorendo lo sviluppo di nuove iniziative imprenditoriali nei settori produttivi e di servizio a più alto contenuto di conoscenza e innovazione. Le strategie di intervento dovrebbero essere in questo caso orientate: da un lato a promuovere lo *start up di nuove iniziative imprenditoriali nei settori più innovativi e/o con migliori prospettive di sviluppo* (nanotecnologie; biotecnologie; ICT; aerospaziale; agro-alimentare); dall'altro anche ad attrarre imprese dall'esterno, valorizzando i vantaggi localizzativi che caratterizzano il contesto locale.

L'importanza che riveste il sistema della ricerca e del trasferimento tecnologico

A quest'ultimo riguardo particolare rilevanza assumono naturalmente anche gli interventi volti a potenziare e a qualificare *il sistema della ricerca e del trasferimento tecnologico*. Come già previsto dall'Intesa Istituzionale di Programma fra la Regione Puglia e la Provincia di Brindisi, il rilancio e la piena valorizzazione delle strutture già presenti sul territorio (si fa riferimento al progetto di realizzare la cittadella della ricerca di Mesagne in sinergia con un Incubatore di imprese), risulta senza dubbio strategico per le prospettive di crescita futura del sistema produttivo provinciale. Strutture queste che possono sostenere i fabbisogni di ricerca, innovazione e trasferimento tecnologico delle imprese locali, fungendo anche da nodi qualificati di raccordo nei confronti delle strutture regionali, nazionali ed internazionali.

Il consolidamento delle strutture a sostegno della ricerca e dell'innovazione, dovrebbe essere tuttavia accompagnato da un progressivo rafforzamento del polo universitario, anche attraverso l'istituzione di facoltà scientifiche e di corsi di laurea direttamente connessi alle principali specializzazioni territoriali (chimico, aeronautico, energia,

biotecnologie e ambiente), in modo tale da elevare il *know how* tecnico-scientifico presente nel territorio.

La difficile ricerca di un nuovo posizionamento di mercato delle imprese dei settori tradizionali (agro-alimentare e sistema moda)

Oltre al ruolo senz'altro rilevante svolto dai grandi stabilimenti a capitale esterno operanti nei settori della chimica, plastica, metallurgia e aerospazio, il tessuto manifatturiero della provincia di Brindisi può vantare anche la presenza di un sistema di PMI attive soprattutto nel settore agro-alimentare e nella filiera della moda.

In base ai più aggiornati dati di fonte ISTAT[14] (2005), l'alimentare rappresenta uno dei principali settori di specializzazione della provincia di Brindisi, con un numero complessivo di addetti pari ad oltre 2.300 unità (16,6% del totale manifatturiero). L'industria alimentare – pur essendo diffusa su tutto il territorio provinciale – presenta una prevalente concentrazione nella zona di Fasano, dove ha sede anche il Centro Agroalimentare. Negli ultimi anni questo comparto a livello provinciale ha conosciuto un'evoluzione relativamente positiva, malgrado sia composto in grande maggioranza da imprese di piccola e piccolissima dimensione, che faticano generalmente a proporsi con i loro prodotti sui mercati extra-locali. Le politiche di intervento concernenti questo specifico settore andrebbero pertanto orientate principalmente a favorire i processi di aggregazione e/o associazione fra le imprese che operano lungo le principali filiere produttive (olivicola-olearia; viti-vinicola; orto-frutticola; lattiero-casearia) al fine di accrescere soprattutto la capacità di commercializzazione delle produzioni locali.

Per ciò che riguarda viceversa il settore della moda, va innanzi tutto sottolineato come questo costituisse alla data dell'ultimo Censimento (2001) il principale settore di specializzazione della provincia, contando oltre 2.700 addetti, pari al 17,7% del totale manifatturiero. Dopo la rilevante crescita occupazionale registrata nel corso degli anni '90, questo comparto ha tuttavia conosciuto una fase di profonda crisi e di drastico ridimensionamento occupazionale, perdendo oltre un terzo degli addetti nel quadriennio 2001-2005. In ogni caso, le attività della filiera moda conservano un peso occupazionale tutt'altro che trascurabile (11,2% nel 2005) e risultano prevalentemente localizzate nella zone di: Ceglie Messapica (abbigliamento uomo/donna) Fasano e Francavilla Fontana, dove è radicata soprattutto l'industria della camiceria.

[14] ISTAT – ASIA Archivio Statistico delle Imprese Attive

Per ciò che riguarda le prospettive di sviluppo di questo specifico settore, è evidente come il rilancio delle attività della filiera moda debba necessariamente passare attraverso un processo di progressivo riposizionamento sul mercato da parte delle imprese locali che dovrebbero puntare, con molta più decisione rispetto al passato, sulla ricerca, sull'innovazione di prodotto e di mercato, essendo questa l'unica strategia possibile per competere in uno scenario di mercato sempre più globalizzato e caratterizzato da un crescente livello di competizione internazionale. Certamente, la piccolissima dimensione che caratterizza molti operatori locali del settore non facilita l'adozione di strategie di riposizionamento competitivo e mette seriamente a rischio la sopravvivenza stessa di molte microimprese che popolano il contesto provinciale.

8.4.4 Il progressivo sviluppo della filiera turistica

Nella riflessione più generale riguardante le caratteristiche e le prospettive di sviluppo dell'economia brindisina, uno spazio particolare meritano senza dubbio il turismo e le attività di servizio più direttamente connesse (cultura, ambiente, artigianato, ecc.). Come è noto, il turismo costituisce tradizionalmente una risorsa importante per il territorio della Provincia di Brindisi, pur non rappresentando certamente il "motore" principale dello sviluppo economico locale. In base ai dati di fonte ISTAT aggiornati al 2005, gli addetti direttamente impiegati nel settore degli alberghi e ristoranti ammontano nel complesso a poco più di 4.500 unità. Si tratta di un dato complessivamente modesto (questi rappresentano circa il 7,0% degli addetti complessivamente rilevanti nelle attività extra-agricole) e che peraltro non risulta interamente imputabile al settore turistico, in quanto gli addetti che lavorano nella ristorazione – che rappresentano la componente maggioritaria – offrono servizi che si rivolgono in primo luogo alla domanda proveniente dalla popolazione residente.

Malgrado il turismo in provincia di Brindisi non sia pertanto ancora in grado di svolgere quel ruolo che molti osservatori gli attribuiscono, non è certo in discussione l'importanza crescente che questo settore va assumendo nell'economia locale e la centralità che rivestono le strategie volte a promuovere lo sviluppo e la qualificazione delle attività turistiche e dei servizi connessi. Il turismo, oltre a rappresentare un settore ad alta intensità occupazionale della crescita, sta conoscendo nella nostra provincia uno sviluppo molto accentuato. Negli ultimi cinque anni ('01-'06) le presenze turistiche "ufficiali" rilevate nei Comuni della provincia sono passate, infatti, da poco più di un milione, ad oltre 1,2 milioni di unità, con un tasso di crescita del +24,6% nettamente superiore a quello medio rilevato sia a livello regionale (+10,9%), che nazionale (+4,7%). Inoltre, è significativo il fatto che la

crescita dei flussi turistici in provincia di Brindisi – attribuibile sia alla componente italiana (+27,8%) che a quella straniera (+9,9%) – abbia riguardato in particolar modo il comparto alberghiero (+27,1%), verso il quale si è diretto circa il 68% del flusso turistico totale rilevato nel 2006. Certamente il turismo che interessa la nostra provincia resta caratterizzato da una spiccata stagionalità, essendo principalmente concentrato nei mesi estivi.

In questo quadro diventa pertanto fondamentale interrogarsi su quali siano le strategie da mettere in campo per consolidare ulteriormente il ruolo delle attività turistiche all'interno del sistema economico locale, in modo tale che queste possano offrire un contributo alla formazione del valore aggiunto locale di entità superiore rispetto a quanto già non avvenga attualmente. L'ulteriore sviluppo del turismo in provincia di Brindisi andrebbe promosso puntando innanzi tutto ad una più stretta integrazione fra le molteplici risorse turistiche (balneari, culturali, ambientali, museali, storico-artistiche, archeologiche, termali e eno-gastronomiche e itinerari turistico-religiosi) di cui è dotato non solo il nostro territorio provinciale ma, più in generale, tutta l'area del Grande Salento, anche al fine di favorire una maggiore destagionalizzazione dei flussi turistici che continuano ad essere attratti prevalentemente dalla motivazione balneare. Non puntare quindi solo ed esclusivamente alle risorse turistiche esistenti, ma valorizzare aree attualmente prive di specifiche attrazioni, ma potenzialmente in grado di ridistribuire o creare nuovi flussi turistici, anche con nuove forme/modalità di fruizione, sull'intero territorio provinciale.

Un segmento che sembra presentare interessanti prospettive di sviluppo nel brindisino è senz'altro quello del turismo rurale, legato alla riscoperta delle aree collinari interne che possono vantare una grande ricchezza sia di emergenze naturalistiche e ambientali, che di testimonianze storiche legate alla presenza e all'attività dell'uomo (antiche masserie, trulli, piccole cappelle rurali, vecchi tratturi, antichi borghi, e così via). Queste aree possono senz'altro candidarsi ad intercettare un turismo dalle spiccate caratteristiche ambientali, mosso da motivazioni riconducibili in primo luogo al desiderio di trascorrere una vacanza all'aria aperta, immersi nella natura e nelle tradizioni del luogo, un segmento che risulta, come è noto, in forte crescita. Nel corso degli ultimi anni, in Italia come all'estero, è venuta sempre più crescendo la sensibilità dei turisti verso la qualità ambientale e del contesto socio-culturale, come componente significativa dell'esperienza di viaggio e di vacanza. Questo mutamento dal lato della domanda sta dischiudendo crescenti opportunità di sviluppo a tutte quelle aree del territorio nazionale che risultano particolarmente dotate di risorse nel campo dei beni paesaggistici ed ambientali e che possono altresì vantare la

presenza di tradizioni agricole e agro-alimentari coerenti con le vocazioni del proprio territorio.

Anche da questo punto di vista è indubbio che la provincia di Brindisi costituisca una realtà territoriale che presenta dei potenziali vantaggi competitivi, potendo vantare numerose produzioni agricole di elevata qualità e a forte contenuto di tipicità, ma anche tradizioni eno-gastronomiche di grande interesse, le cui origini risalgono molto indietro nel tempo. Proprio l'ulteriore valorizzazione delle produzioni agro-alimentari a maggiore contenuto di tipicità – a cominciare naturalmente da quelle olearie e vinicole – può offrire un importantissimo contributo allo sviluppo e alla crescita del turismo, purché questo avvenga in una logica di sempre più stretta integrazione fra le risorse turistiche della costa e quelle delle aree collinari dell'entroterra.

A maggior ragione in campo turistico, a proposito di sensibilità alla qualità ambientale, l'opzione del risparmio del territorio diviene fondamentale, per preservare le bellezze paesaggistiche e lasciare inalterate alle generazioni future risorse per definizione limitatissime quali la costa, ma anche le aree collinari.
Sugli arenili le concessioni per stabilimenti balneari hanno raggiunto un livello non superabile se non al costo della omologazione a riviere rispetto alle quali proprio la differenziazione sulla base della qualità ambientale e paesaggistica diviene oggi sempre più importante fattore competitivo di successo.
Nuove concessioni devono essere ispirate solo a una politica di recupero di tratti degradati eppure di pregio, quali quelli rocciosi a nord del capoluogo, in cui esse possono attivare processi di sviluppo se accompagnate dal recupero e riutilizzo delle architetture militari di pregio oggi abbandonate e dalla rimozione di quelle di maggior impatto.
Il litorale brindisino, in particolare quello del capoluogo, va liberato da una ingombrante presenza di ruderi demaniali, militari e non.
Il litorale fasanese, all'altezza degli scavi di Egnazia, sarà presto liberato dalla impattante presenza della S.P. 90.
Le torri costiere del 500 disseminate lungo la costa, insieme con gli scavi di Egnazia e il Castello Alfonsino di Brindisi, possono divenire leit motiv del recupero del litorale e di tutte le sue potenzialità in termini di turismo e di qualità della vita dei residenti.

8.4.5 Le potenzialità di sviluppo offerte dal sistema dei trasporti e della logistica

Nell'effettuare una prima disamina di carattere generale sui settori e le attività che assumono maggiore rilevanza nella struttura economica provinciale, non si può certamente

trascurare il ruolo che già oggi assumono, ma che in prospettiva ancora di più potranno svolgere, non solo le attività portuali ma soprattutto i servizi connessi ai trasporti e alla logistica.

In base ai più aggiornati dati di fonte ISTAT, gli addetti nel settore dei trasporti, magazzinaggio e comunicazioni ammontavano nel 2005 in provincia di Brindisi a circa 4.000 unità, con un'incidenza sul totale dell'occupazione extra-agricola di poco superiore al 6%. Naturalmente, solo una parte di questi addetti lavora nei servizi direttamente e indirettamente connessi con le attività legate al trasporto e alla movimentazione delle merci e dei passeggeri che interessano il porto di Brindisi.

A fronte di un impatto occupazionale in assoluto non particolarmente rilevante, è innegabile che le attività portuali ed i servizi collegati al trasporto e alla logistica siano caratterizzati nella nostra realtà territoriale da interessanti prospettive di sviluppo, tenuto conto sia dei significativi scenari di crescita che riguardano il trasporto marittimo delle merci, sia della posizione strategica che occupa la nostra provincia e, più in generale, tutta l'area jonico-salentina all'interno del bacino del Mediterraneo, anche alla luce della prevista creazione – a partire dal 2010 – di una zona di libero scambio euromediterranea, che dovrebbe determinare un forte incremento dei traffici commerciali fra l'Unione Europea e i paesi terzi che si affacciano sulle sponde del Mediterraneo (Egitto, Libia, Magreb, Turchia, Israele, e così via). D'altro canto, è noto come la Puglia ed in particolare la parte più meridionale del territorio regionale (*c.d. Grande Salento*) possano già oggi contare su di un sistema di infrastrutture portuali, aeroportuali, viarie e logistiche di buon livello che – se opportunamente potenziate e poste in più stretto collegamento con le principali direttrici di traffico sia nazionali che internazionali – può rappresentare un importante volano di sviluppo economico.

In questo quadro, la riqualificazione del porto di Brindisi e più in generale del sistema logistico provinciale, di cui fanno parte integrante anche l'aeroporto internazionale e il nodo di Francavilla Fontana, assume pertanto una duplice finalità:

- da un lato risponde all'esigenza di rendere più competitivo l'intero contesto regionale, dal momento che la presenza di un efficiente rete di infrastrutture e servizi nel campo dei trasporti e della logistica costituisce una leva strategica per accrescere la competitività delle imprese localizzate sul territorio;

- dall'altro la logistica rappresenta a tutti gli effetti un settore produttivo autonomo del sistema locale, che può diventare un vero e proprio fattore strategico di sviluppo per l'economia provinciale e quindi anche un importante bacino di nuova occupazione.

In ogni caso va considerato come Brindisi costituisca già oggi un importante scalo portuale del nostro Paese, sia per ciò che riguarda le merci che i passeggeri. I dati di fonte Autorità Portuale, aggiornati al 2006, indicano come le merci complessivamente movimentate nello scalo brindisino ammontano ad oltre 10 milioni di tonnellate (15° posto nella graduatoria nazionale dei porti), anche se continuano ad essere in gran parte costituite da carbone (circa 7 milioni di tonnellate) destinato ad alimentare le due centrali elettriche presenti nel territorio comunale di Brindisi (ENEL e Edipower). Decisamente marginale è invece il traffico di merci trasportate in contenitori e trailers, un segmento potrebbe comunque presentare significative prospettive di sviluppo, sia nelle forme di stretta collaborazione e integrazione con il porto di Taranto, al fine di creare un'efficiente sistema della portualità e della logistica regionale, che preveda naturalmente anche il coinvolgimento di Bari e dei porti minori della Regione, sia eventualmente in maniera autonoma, data la programmazione di maggiore offerta di banchine di cui si dirà fra breve.

Per ciò che concerne viceversa il traffico passeggeri registrato nel porto di Brindisi, va osservato come questo abbia subito una forte riduzione nel corso degli ultimi anni, passando dalle circa 900 mila unità registrate nel 2000, alle meno di 500 mila unità del 2006. Tale calo si spiega soprattutto a causa della crescente concorrenza esercitata dagli altri scali portuali che si affacciano sull'Adriatico e in particolare dal porto di Bari, che vanta una dotazione infrastrutturale molto più significativa rispetto a Brindisi e tale da consentire un maggior numero di collegamenti marittimi con l'area balcanica (in particolare per ciò che riguarda le rotte con la Croazia, il Montenegro e l'Albania).

In questo scenario, affinché Brindisi possa realmente aspirare a diventare un moderno e efficiente terminal *multipurpose* e a intercettare volumi crescenti di traffico sia nel segmento delle merci che in quello dei passeggeri, è dunque necessario rimuovere le forti carenze infrastrutturali che limitano significativamente la funzionalità e l'operatività del porto e impediscono di ridurre il peso preponderante che rivestono tutt'oggi le attività connesse alla movimentazione del carbone. Le opere infrastrutturali e gli interventi previsti dal nuovo piano di riqualificazione del porto di Brindisi, una volta completati, dovrebbero permettere allo scalo di realizzare un effettivo salto di qualità, in quanto consentiranno di ampliare significativamente l'offerta sia di banchine (da circa 3.100 a circa 10.000 metri lineari) che

dei piazzali da destinare alla movimentazione e al trattamento delle merci (da circa 400 mila mq a oltre 2,2 milioni di mq).

Per ciò che riguarda infine le tipologie di traffici verso cui orientarsi, le prospettive di sviluppo più interessanti sembrerebbero riguardare, salvo impostazione di traffico container, soprattutto le merci in colli, le auto, i montaggi industriali e alcuni traffici alimentari specializzati, mentre un'ulteriore crescita è prevedibile anche con riferimento al traffico cabotiero con navi ro-ro verso i Balcani, il Medio Oriente e l'Africa settentrionale.

Nell'ottica del risparmio del territorio, evidentemente resta prioritaria rispetto alla realizzazione di nuova area portuale a est del porto esterno la realizzazione nel porto esterno del molo carbone/combustibili e l'ampliamento/riqualificazione del molo petrolchimico che possa ospitare anche le navi gasiere oggi ormeggianti a Costa Morena.

Queste due opere restituirebbero ai traffici portuali che si vogliono incrementare tutta l'area di Costa Morena e tutto il porto medio.
Si ritiene comunque percorribile nel lungo termine la strada di un nuovo porto industriale, esterno all'attuale area portuale, che possa rendere integralmente commerciale l'attuale porto.
In relazione a:

- imminenti opere a Capo Bianco di colmata, banchinamento e dragaggio per la realizzazione di area logistica militare (POL, combustibile e altro);
- presenza di insediamento militare sulla Isola Pedagna Grande;
- presenza in tutta l'area di Capo Bianco di ampie aree di demanio militare;
- presenza in zona di insediamenti residenziali sottoutilizzati, già al servizio del petrolchimico;
- possibile confisca della colmata realizzata a Capo Bianco per progetto di rigassificatore;

nell'area di Capo Bianco andrebbe trasferita la base navale, l'arsenale e l'insediamento tutto della Marina Militare, per il recupero alla città del Castello di terra, dell'area detta "Difesa" e di tutto il Seno di Ponente, oggi asservito per oltre il 50% della sua costa sud, quella del centro storico di Brindisi, all'uso militare.
Rispetto ad un residuale uso militare, qualificabile indubbiamente quale spreco urbano, vanno inoltre recuperate alte aree portuali di altissimo pregio quali la banchina Posillipo del Canale Pigonati.
All'idea dello scambio di aree con le amministrazioni militari (consentire alla Marina Militare la costruzione di un nuovo capannone per avere restituita un'area,) nell'ottica del recupero

e risparmio del territorio si afferma invece la necessità del recupero alla città di quelle servitù militari di fatto prive di utilizzo oppure fungibili, che hanno condizionato le attività del porto di Brindisi e pure privato generazioni intere di brindisini di aree storicamente centrali nella vita urbana e portuale brindisina.
Il Seno di Ponente va liberato della base logistica del servizio rimorchiatori, da collocare opportunamente nel porto medio o esterno.
Il ritorno in termini di qualità urbana e della vita nel capoluogo sarebbe di portata storica, così come le potenzialità di rilancio commerciale e turistico di Brindisi e di tutta la provincia, nonché l'affrancamento del centro storico e del Casale da importanti fonti di inquinamento atmosferico ed acustico.

8.4.6 Modello di sviluppo e riflessi territoriali

L'impostazione delle strategie di programmazione e pianificazione territoriale assume in questa fase storica un'importanza maggiore che in passato, non solo per il rapporto sempre più stretto che si evidenzia tra i fenomeni di globalizzazione, comunque definiti, e i problemi dello sviluppo locale; ma anche per la sempre maggiore integrazione che si rende necessaria tra gli aspetti economici, urbanistici e ambientali nell'impostazione delle politiche di sviluppo a livello locale. Rendere il territorio, lo spazio e la sua organizzazione, endogeni e non esogeni ai modelli interpretativi – significa considerare il territorio non come un dato di partenza, ma come un contesto modificabile dalle scelte e dalle azioni compiute dagli agenti sociali, istituzionali ed economici.

In questo quadro, la predisposizione del nuovo PTCP di Brindisi rappresenta un'occasione importante, non solo dal punto di vista della pianificazione urbanistica e territoriale, ma anche dell'identificazione delle prospettive e delle strategie di sviluppo economico del sistema locale.

In quest'ottica, l'attività di approfondimento avviata dal punto di vista socio-economico sarà orientata nelle fasi successive di indagine alla definizione di uno scenario di tipo strategico che, a partire dalla identificazione delle tendenze in atto (sia dal punto di vista demografico e insediativo, che economico e produttivo), porti alla identificazione di un possibile sentiero di sviluppo durevole ed equilibrato per la nostra provincia, contribuendo in tal modo ad identificare quelle scelte di natura economica, insediativa e infrastrutturale, in grado al tempo stesso di coniugare gli obiettivi di tutela e corretta gestione del territorio, in particolare di minimizzazione di consumo di esso, con le esigenze di crescita del sistema produttivo e dell'occupazione nell'area.

8.5 Modello trasporti e logistica

Il modello del sistema dei Trasporti e della Logistica, in linea con le linee programmatiche della Presidenza e con i piani di sviluppo dell'Ente, nonché con il Piano Regionale dei Trasporti (PRT) di recente approvazione (Luglio 2008), affronta il tema della mobilità provinciale focalizzandosi sui seguenti ambiti:

- la viabilità
- la rete dei servizi ferroviari e
- il sistema della logistica.

Sul fronte della viabilità provinciale i collegamenti a carattere nazionale, ed interregionale sono di fatto garantiti da una buona dotazione di viabilità extraurbana principale. Vi è la necessità piuttosto di completare una serie di interventi di adeguamento e messa in sicurezza (già in corso di realizzazione o integralmente finanziati) che permetteranno di superare le uniche criticità che si riscontrano in accesso/uscita dalle principali aree urbane, soprattutto a causa della inadeguata capacità delle interconnessioni con la viabilità di rango inferiore in corrispondenza dei principali attrattori/generatori di traffico.
La buona propensione all'uso del mezzo privato, decisamente rilevante in ambito provinciale anche per gli spostamenti extraurbani intercomunali di natura sistematica (60%), potrà essere superata attraverso un processo di potenziamento del TPL basato anche sull'interconnessione ferro-gomma lungo le direttrici a domanda sistematica forte.
Infine, il modello della Logistica provinciale, nel quadro del più ampio contesto nazionale ed internazionale rappresentato dalla piattaforma logistica regionale per le merci ("Piattaforma Adriatica del Sud-Est") punta sul rafforzamento delle infrastrutture portuali a supporto dei traffici merci lungo i corridoi europei e sulla creazione di un hub intermodale di raccordo tra questi e la rete ferroviarie portanti, che funga anche da raccordo tra i traffici del Salento e i grandi poli nazionali.

8.5.1 Il Sistema della viabilità nella provincia di Brindisi

La struttura della rete attuale

La rete attuale presenta una struttura "a stella" che collega i comuni i principali della provincia con il capoluogo Brindisi, attraverso i seguenti assi stradali (Fig. 8.5-1):

- l'asse "costiero" costituito dal ramo finale della strada statale S.S. 379 (Bari-Brindisi) da Fasano a Brindisi, in proseguimento verso Torchiarolo (e Lecce) lungo la strada statale S.S.613;

- l’asse “costiero-interno” Fasano-Ostuni-Carovigno - S.Vito dei Normanni-Brindisi-S.Pietro Vernotico costituito dalla strada statale S.S.16;
- l’asse “interno” Brindisi-Mesagne- Latiano Francavilla Fontatna (in proseguimento per Taranto) costituito dall’ultimo tratto della S.S. 7 (Appia) da Francavilla F. a Brindisi.

Al momento, le capacità degli assi portanti della rete stradale in generale sono adeguate ai volumi di traffico. I transiti orari di autoveicoli nelle ore di massimo carico si verificano (Fig.8.5.2):

- lungo la S.S. 613, dove da Torchiarolo a Brindisi si osservano circa 1500 transiti nell’ora di punta;
- lungo la S.S. 7 (Appia), dove da Mesagne a Brindisi si osservano circa 1250 transiti nell’ora di punta;

entrambe strade a due corsie per senso di marcia e a carreggiate separate, quindi con capacità dell’ordine dei 3000 veicoli/h.

Alcuni fenomeni di sovra saturazione da traffico si verificano inoltre, nei tratti stradali in ingresso nei centri urbanizzati lungo le direttrici interne S.S.7 e S.S.16.

Fig. 8.5-1: struttura della rete stradale attuale nella provincia di .Brindisi

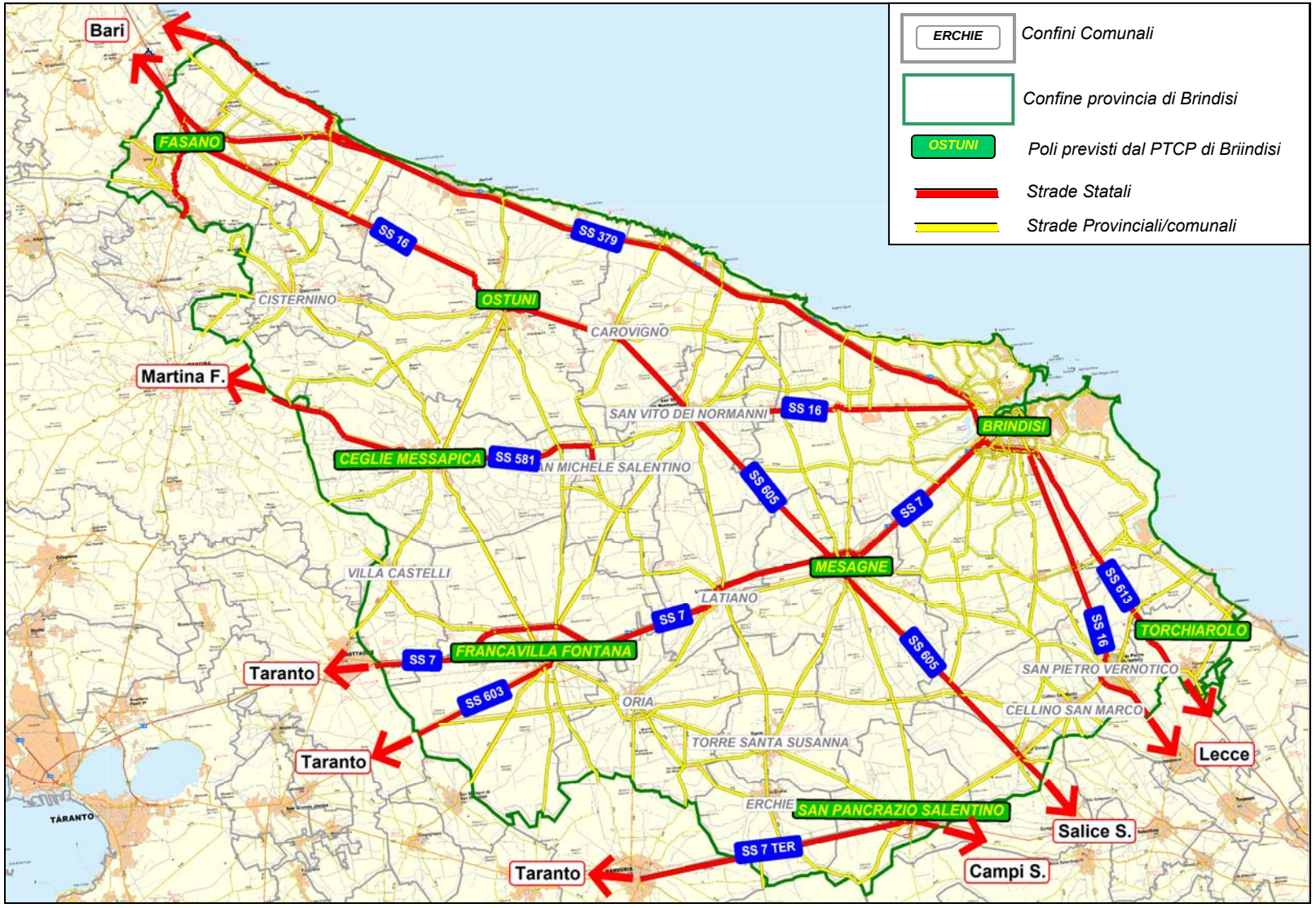


Fig. 8.5-2: flussi di traffico sulla rete stradale della provincia di Brindisi nell'ora di punta (transiti/h)



Quadro programmatico degli interventi sulla rete stradale provinciale

Il quadro programmatico degli investimenti in corso e di quelli previsti sulla rete stradale della provincia di Brindisi fa riferimento ai seguenti documenti:

- Piano degli Investimenti ANAS 2007-2013;
- Accordi di Programma Quadro (APQ) Trasporti;
- Protocollo “Grande-Salento”;
- la convenzione ANAS- Regione Puglia;
- le delibere di Giunta Regionale.

Il Piano degli investimenti ANAS prevede:

1) l’ammodernamento plano-altimetrico della S.S.172 (Locorotondo-Fasano) *(intervento 1 nella Tab. 3.5-1)*
2) il completamento funzionale della variante di S.Pancrazio Salentino sulla S.S.7 ter *(intervento 8 nella Tab. 3.5-1)*
3) i lavori di adeguamento della sede stradale (sezione III CNR) sulla S.S.7 (lotti IV e V dal Km696+560 a 711+439) *(intervento 20 nella Tab. 3.5-1)*.

L’APQ Trasporti prevede (II Atto integrativo (CIPE n° 20 /04) del 22/12/2005):

1) il completamento della circonvallazione di Mesagne (IV lotto) *(intervento 22 nella Tab. 3.5-1)*;
2) il potenziamento del collegamento mediante la realizzazione della circonvallazione del Comune di san Pancrazio S,no con l’asse viario costituito dalla SP 7 ter *(intervento 25 nella Tab. 3.5-1)*.;
3) Il potenziamento della strada Provinciale S,P.n° 74 Mesagne – San Pancrazio S.no;
4) Il potenziamento della strada Provinciale S,P.n° 54 Francavilla F.na – Manduria.

L’APQ Trasporti prevede (III Atto integrativo (CIPE n° 35 /05) del 28/06/2005)::

1) la realizzazione della bretella sulla Strada Provinciale n. 20 (Ostuni-Villanova) per eliminazione incroci a raso nella sona SISRI di Ostuni *(intervento 2 nella Tab. 3.5-1)*;
2) il completamento e il miglioramento della viabilità della zona industriale di Brindisi a supporto del bacino Logistico portuale di Costa Morena *(intervento 21 nella Tab. 3.5-1)*;
3) Il completamento ed ampliamento della pubblica illuminazione a servizio del bacino logistico portuale industriale di costa Morena;

4) il potenziamento della strada provinciale SP 88 e realizzazione del cavalca ferrovia *(intervento 23 nella Tab. 8.5-1)*;
5) il collegamento del nuovo parco merci di Tuturano mediante la realizzazione di rondò di accesso alla S.S. n° 613, sulla ex ss. n° 16 con il loro collegamento. *(intervento 24 nella Tab. 3.5-1)(intervento variato a seguito dello spostamento della piastra logistica di Tuturano)*

Il protocollo "Grande Salento" , che trova alcune risorse finanziarie attraverso la Deliberazione CIPE n° 3/06 e della legge n° 112 /98 , prevede:

1) il completamento della strada dei colli "Ostuni-Cisternino" *(intervento 3 nella Tab. 8.5-1)*;
2) Potenziamento della direttrice viaria Ostuni-Ceglie M.ca-Francavilla Fontana-Manduria-Mare per la parte di competenza del territorio brindisino *(intervento 4 nella Tab. 8.5-1)*;
3) il completamento della Strada di collegamento tra la S.S. 7, il comune di Oria e la SP 51 "Oria- Cellino San Marco" *(intervento 6 nella Tab. 8.5-1)*;
4) il potenziamento della ex S.S. 581 "Ceglie Messapica- San Michele Salentino- San Vito dei Normanni" *(intervento 7 nella Tab. 8.5-1)*;
5) il potenziamento della ex S.S. 605 "San Vito dei Normanni-Mesagne" *(intervento 9 nella Tab. 8.5-1)*;
6) l'ampliamento della SP 74 "Mesagne-San Pancrazio Salentino" *(intervento 10 nella Tab. 8.5-1);*
7) Il completamento a circonvallazione di Mesagne, III° lotto di collegamento finalizzata al collegamento tra la S.S. 7 "Brindisi Taranto" e la SP 74 *(intervento 11 nella Tab. 8.5-1)*;
8) il completamento della circonvallazione di San Pancrazio Salentino, finalizzata al collegamento tra SP 74 e la S.S. n° 7 Ter *(intervento 13 nella Tab. 8.5-1)*;
9) il potenziamento della ex S.S. 16 "San Vito dei Normanni- Brindisi" *(intervento 14 nella Tab. 8.5-1)*;
10) La realizzazione di una rotatoria in corrispondenza dell' incrocio per Squinzano , il completamento della Circonvallazione di San Pietro Vernotico ed potenziamento della SP 84 *(intervento 16 nella Tab. 8.5-1)*;
11) La circonvallazione di Francavilla Fontana *(intervento 19 nella Tab. 8.5-1)*.
1) la realizzazione di una variante esterna alla SP 90 in prossimità del sito archeologico "Egnatia" sulla SP 90 fino a Torre Canne *(intervento 17 nella Tab. 8.5-1)*;

2) il completamento della circonvallazione di San Vito dei Normanni *(intervento 18 nella Tab. 8.5-1)*.

Infine, la convenzione ANAS-Regione Puglia del 21/11/2003 prevede i lavori di adeguamento della sede stradale della S.S. 7. alla sez. III CNR (6° Lotto – Collegamento con la Tangenziale di Brindisi) *(intervento 15 nella Tab. 8.5-1)*

In Tab. 8.5-1 è riportato il costo totale e la percentuale di copertura finanziaria degli interventi sopra elencati, mentre il fig. 8.5-3 tali interventi sono distinti in funzione della copertura finanziaria in tre classi:

- interventi totalmente finanziati;
- interventi parzialmente finanziati;
- interventi senza copertura finanziaria**.**

Tab. 8.5-1: stato di avanzamento degli interventi previsti sulla rete stradale provinciale

Soggetto attuatore	Denominazione intervento	asse viario	Costo totale dell'intervento	Livello di copertura	Livello di progettazione	ID (in Fig.3)
ANAS	S.S. 172. Lavori per l'ammodernamento planoaltimetrico della S.S. 172 Locorotondo – Fasano	SS172	81 724 037	0%	Progetto Preliminare da adeguare	1
ANAS	S.S. 7 ter. Completamento funzionale della variante di S. Pancrazio Salentino	SS7ter	18 837 206	100%	Progetto Definitivo in fase di redazione	8
ANAS	S.S. 7. Progetto dei lavori di adeguamento della sede stradale alla sez. III CNR. 6° Lotto – Collegamento con la Tangenziale di Brindisi	SS7	18 619 000	100%	Progetto Esecutivo	15
ANAS	S.S. 7. Lavori di adeguamento della sede stradale alla sezione III CNR - lotti IV e V dal Km 696+560 al Km 711+439	SS7	2 961 197	100%	Progetto Esecutivo	20
	Circonvallazione di Francavilla Fontana	SS7	5 000 000	100%	n/d	19
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Completamento della strada dei colli SP "Ostuni- Cisternino"	SP Ostuni-Cisternino	4 000 000	44%	n/d	3
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Potenziamento della direttrice viaria Ostuni-Ceglie M.ca-Francavilla	s.p. n° 22 - 26	20 000 000	0	Progetto preliminare	
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Fontana-Manduria-Mare per la parte di competenza del territorio brindisino	SP5-54 4	6 000 000	50.5%	Appalto + progetto preliminare	4
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Completamento della Strada di collegamento tra la SS 7, il comune di Oria e la SP 51 "Oria- Cellino San Marco"		5 000 000	15.5%	n/d	6
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Potenziamento della ex SS 581 "Ceglie Messapica- San Michele Salentino-San Vito dei Normanni"	exSS581	5 000 000	0%	n/d	7
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Potenziamento della ex SS 605 "San Vito dei Normanni-Mesagne"	exSS605	4 000 000	0%	n/d	9
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Ampliamento della SP 74 "Mesagne-San Pancrazio Salentino"	SP74	20 000 000	9.5%	n/d	10
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Circonvallazione in corrispondenza del centro abitato di Mesagne (finalizzata al collegamento tra la SS 7 "Brindisi Taranto" e la SP 74)		8.200 000	70.0%	Appalto + definitiva III° lotto	11
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Circonvallazione in corrispondenza del centro abitato di San Pancrazio Salentino (finalizzata al collegamento tra SP 74 e SP 66)		8 500 000	88.2%	Appalto + progetto esecutivo II° lotto, e preliminareII° lotto	13
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Potenziamento della ex SS 16 "San Vito dei Normanni- Brindisi"	exSS16	6 000 000	0%	n/d	14
Regione Puglia - Provincia di Brindisi	Completamento della Circonvallazione di San Pietro Vernotico e potenziamento della SP 84	SP84	7 000 000	2 500,00	Progettazione definitiva	16

Tab. 8.5-1: stato di avanzamento degli interventi previsti sulla rete stradale provinciale (continua)

Soggetto attuatore	Denominazione intervento	asse viario	Costo totale dell'intervento	Livello di copertura	Livello di progettazione	ID (in Fig.3)
Provincia di Brindisi	Realizzazione di variante esterna alla SP 90 in prossimità del sito archeologico "Egnatia" sulla SP 90 fino a Torre Canne	SP90	2 500 000	100%	n/d	17
Provincia di Brindisi	Realizzazione di circonvallazione di San Vito dei Normanni, completamento	SP90	4 000 000	100%	n/d	18
Provincia di Brindisi	SP07 Completamento circonvallazione di Mesagne IV lotto		2.400 0000	100%	In appalto	22
Provincia di Brindisi	SP07 Completamento circonvallazione di Mesagne III lotto		2 000 000	100%	Progettazione definitiva	22
rovincia di Brindisi	BRT06 Potenziamento della strada provinciale S. P. 88 e realizzazione di cavalcaferrovia	SP88	3 300 000	100%	definitivo	23
Provincia di Brindisi	BRT07 Collegamento del nuovo parco merci di Tuturano alla SP n. 81	SP81	1 600 000	100%	definitivo	24
Provincia di Brindisi	SP09 Potenziamento delle strade di raccordo con l'asse viario costituito dalla SS 7 ter	SS7 ter	1 500 000	100%	appalto	25
Provincia di Brindisi, Cons.Sviluppo ind.le,serv.im	BRT03 Completamento e miglioramento della viabilità della z.i. di Brindisi a supporto del bacino logistico portuale industriale di Costa Morena		2 500 000	100%	Definitivo	21
Comune di Ostuni	BRT05 Realizzazione di bretella sulla SP n. 20 Ostuni-Villanova per eliminazione incroci a raso in corrispondenza della zona SISRI di Ostuni	SP20	2 000 000	100%	Stud definitivo	2

Note

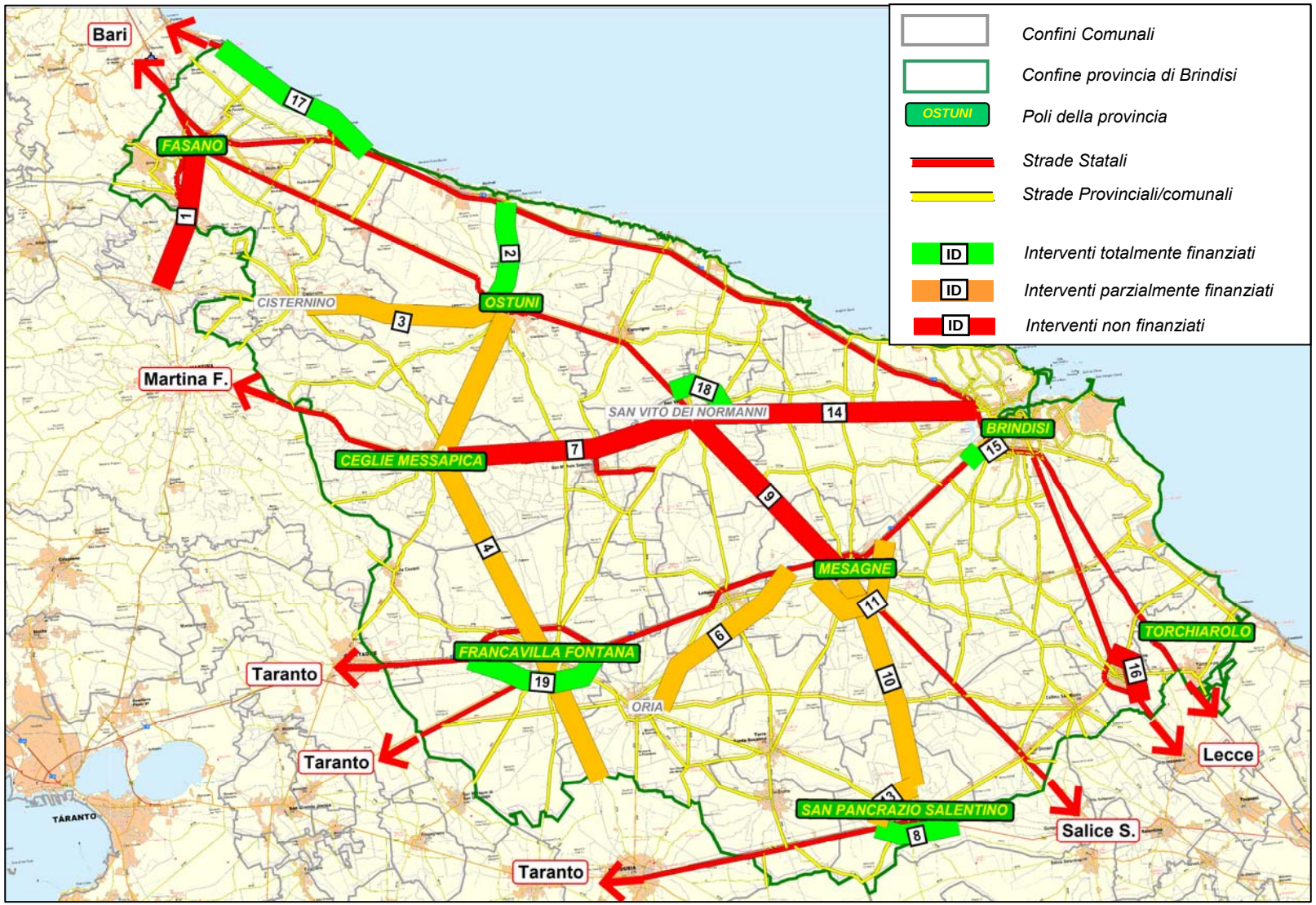
1. Per la circonvallazione di Mesagne sono 4 lotti : il lotto I: già esistente, il lotto II: per 2.300.000 in Appalto (fondi propri); il lotto III: di 2.000.000 cipe n° 3/06; il lotto IV: 2.400.000 di cui 700.000 (fondi Propri e 1.700.000 Cipe n° 20/04) in esecuzione.

2. Per la circonvallazione di San Pancrazio sono 3 lotti : il lotto Ia: in corso per 1.500.000 Cipe n° 20/04, il lotto I b: di importo pari ad 1.000.000 mutuo (esecutivo); il lotto II: progettazione definitiva approvata 2.000 000 legge 112/98; ed infine il lotto III: 4.000 000 cipe n° 3/06 progettazione preliminare.

3. Il potenziamento della s.p. n° 74 mesagne – san pancrazio in appalto 1.300 000 cipe n° 20/041.300 000 legge 112 / 98 progettazione definitiva 17 000 000 da finanziare per il completamento

4. Il potenziamento della s.p. n° 54 Francavilla - Manduria in appalto 1.100 000 cipe n° 20/04, progettazione preliminare 3.000 000 cipe 3/06 1.000 000 da finanziare per il completamento

Fig. 8.5-3: Interventi previsti sulla rete stradale della provincia di Brindisi



Gli indirizzi del piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP)

L'idea di rete stradale che deriva dal piano territoriale della provincia di Brindisi è quella di una maglia d'infrastrutture capace a) di collegare tra loro tutti i principali centri urbani (poli) della provincia e b) creare un raccordo tra il territorio provinciale (in particolare i poli di eccellenza) e quello più vasto (regionale, nazionale, sopranazionale).

A tale scopo il piano prevede il potenziamento di assi stradali "strategici", su cui strutturare la viabilità infraprovinciale tra i poli territoriali e l'individuazione delle "porte" del territorio provinciale quali elementi di raccordo e di connessione tra il territorio provinciale e quello regionale, nazionale e sovranazionale.

I poli individuati dagli assi tematici e dalle loro intersezioni sono i seguenti:

Verifica di coerenza del quadro programmatico con gli indirizzi del piano

L'insieme degli interventi previsti sulla rete stradale consentirà (fig. 8.5-4):

1) il potenziamento della direttrice "Costiera" Fasano-Brindisi-Torchiarolo attraverso l'ammagliamento della S.S. 379 con l'asse Fasano-Ostuni-Brindisi (SP 16) mediante la realizzazione della bretella Ostuni–Villanova e mediante la realizzazione della circonvallazione di S.Vito dei Normanni;
2) il potenziamento dell'asse Brindisi-Mesagne-Francavilla (ss7 Appia) mediante la realizzazione delle circonvallazioni di Mesagne e Francavilla Fontana;
3) la creazione di un asse trasversale est-ovest tra Brindisi, San Vito dei Normanni e Ceglie M.ca in proseguimento verso Martina Franca
4) la creazione di due assi trasversali Nord-Sud tra Ostuni, Ceglie M.ca e Francavila Fontana in proseguimento verso Manduria e tra S. Vito dei Normanni, Mesagne e San Pancrazio in proseguimento verso Porto Cesareo.

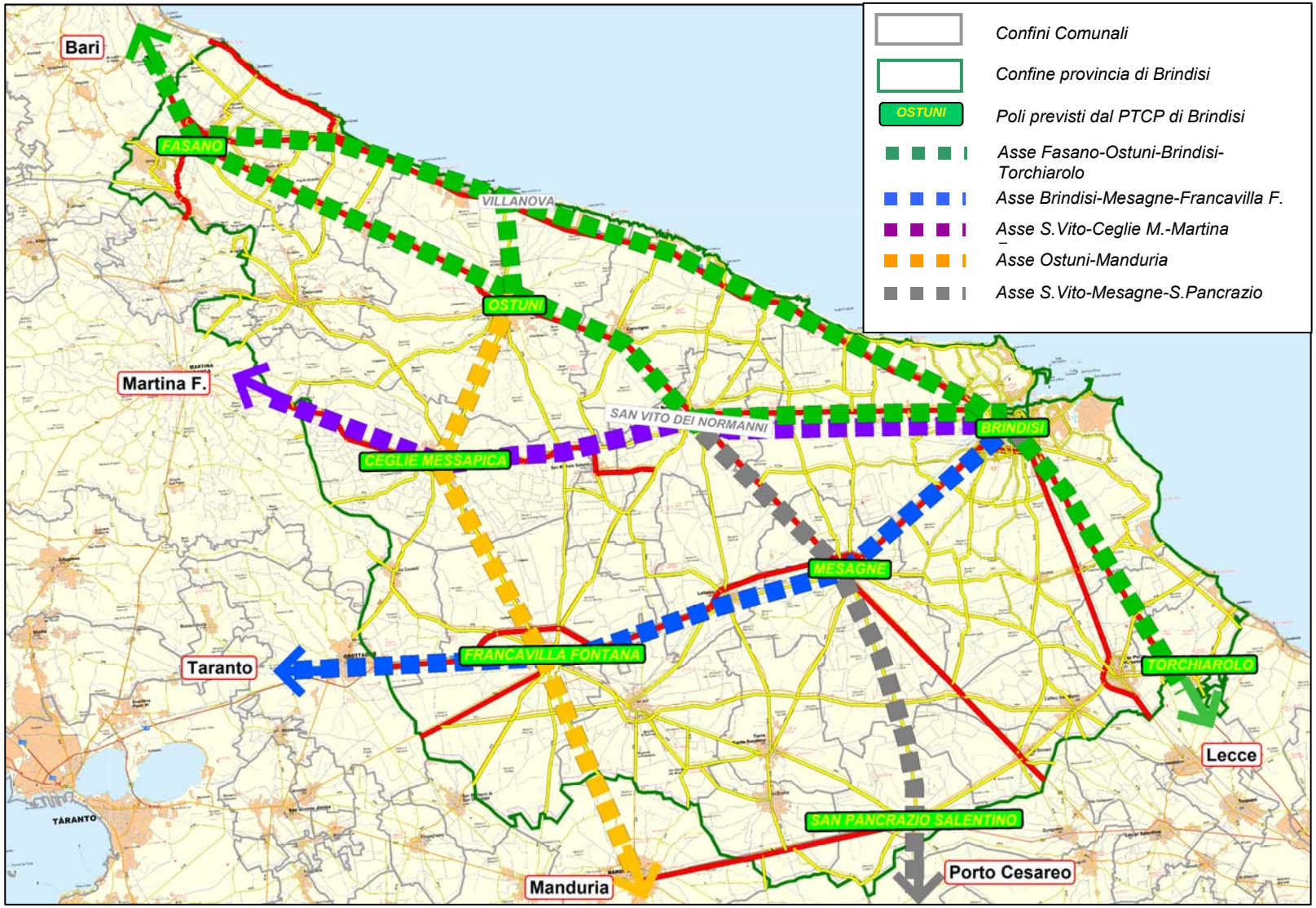
E' possibile individuare quindi, una struttura di rete stradale "a maglia" con vertici in Ostuni, Francavilla F., Mesagne e Brindisi che :

a) ingloba i principali centri provinciali e mette in rete i poli di eccellenza del territorio, e

b) si proietta verso l'esterno della Provincia: da Ostuni ("porta" Nord) verso Bari; da Francavilla Fontana ("porta Ovest") verso Taranto e da Brindisi ("porta Sud") verso Lecce.

Gli interventi previsti, attraverso l'ammagliamento delle direttrici stradali esistenti pertanto, consentiranno, in linea con gli indirizzi del piano, la messa in rete dei poli territoriali individuati nonché la loro connessione con l'esterno della provincia.

Fig. 8.5-4: la struttura della viabilità provinciale del piano



8.5.2 Proposta di sviluppo strategico del sistema logistico della provincia di Brindisi

Il Piano Nazionale per la Logistica (PNL) nella identificazione di un nuovo assetto logistico del Paese manifesta la necessità di organizzare l'offerta di servizi per il trasporto delle merci in sette piattaforme integrate, come *previste dal DPEF 2006-2009* , tra cui la **Piattaforma Logistica Adriatica Sud**, composta dal nodo ferroviario e portuale di Bari e, in prolungamento, di Brindisi e Taranto, con quest'ultimo in funzione di hub, in raccordo con l'hub di Gioia Tauro.

Tab. 8.5-2: rete portante del sistema di trasporto combinato a supporto delle macro aree logistiche

HUB di accesso al combinato	Napoli-Salerno
Milano	Bari-Brindisi
Verona Quadrante Europa	Palermo-Trapani
Novara	Catania/Augusta-Messina
Padova	Terminali ferroviari
Bologna	Torino-Tortona/Rivalta Scrivia
Roma Nord	Milano-Pavia/Mortara-Lecco/Maggianico
Napoli-Nola/Marcianise	Brescia
Bari	Padova
Catania	Modena/Dinazzano
HUB portuali	Piacenza/Castelguelfo
Gioia Tauro	Jesi/Falconara Marittima
Taranto	Terni-Foligno
Cagliari	Pomezia
Porti Autostrade del Mare/Combinato	Brindisi
La Spezia/Savona-Genova	Lamezia Terme
Venezia/Chioggia	Cagliari-Sassari/Olbia
Trieste/Monfalcone	Priolo-Milazzo-Gela
Ravenna	Palermo/Termini Imerese
Livorno/Marina di Carrara-Piombino	Hub Aeroportuali
Civitavecchia-Olbia	Milano Malpensa
Ancona	Roma Fiumicino

(Fonte: Piano nazionale della Logistica)

Nella visione di piano (Tab. 8.5-2), i porti di Bari e Brindisi sembrerebbero assumere il ruolo di porta d'accesso al trasporto combinato, nel quale andrebbero a confluire le unità di carico (traffici containerizzati) provenienti da Taranto (e Gioia Tauro) e i semirimorchi (traffici RO- RO) provenienti dai corridoi paneuropei 8 e 10 (Fig. 8.5-5). Questi ultimi (traffici RO-RO) verrebbero intercettati in parte dal porto di Bari e in parte dal porto di Brindisi (porti della rete delle Autostrade del Mare/Combinato).Allo stato attuale, il traffico RO-RO in arrivo nei porti della Puglia del versante Adriatico è ripartito, infatti, in eguale misura tra Bari e Brindisi (Tab. 8.5-3). Occorre pertanto potenziare il sistema logistico intermodale

della " città porto" di Brindisi, identificata quale struttura forte dell' intero territorio provinciale in termini di relazionalità interna ed esterna all' area.

Fig. 8.5- 5: collegamenti dei porti di Bari e Brindisi con il corridoio 8.



Tab. 8.5-3: merci trasportate nel complesso della navigazione per tipo di carico e porto di sbarco e imbarco - Anno 2005 (in migliaia di tonnellate)

	TIPO DI CARICO(b)					
PORTI(a)	Contenitori	Rinfusa liquida	Rinfusa solida	Ro-Ro	Altro carico	***Totale***
Bari	69	169	1.258	902	73	***2.471***
Brindisi	34	2.814	6.340	809	213	***10.210***
Taranto	5.227	7.662	25.454	2.295	7.231	***47.869***
TOTALE	**5.330**	**10.645**	**33.052**	**4.006**	**7.517**	**60.550**

(a) Porti che trattano annualmente, nel complesso della navigazione, più di 1.000.000 di tonnellate di merci (Direttiva comunitaria n.64/95, Art.4, comma 2)
(b) Eventuali incongruenze nei totali sono da attribuirsi alla procedura di arrotondamento

In questa ottica, il **porto** svolge un ruolo chiave e pertanto sarà importante risolvere gli attuali problemi di risanamento e di riqualificazione delle aree portuali. Gli interventi in corso di realizzazione nel triennio 2007-2009, sono in linea con le prospettive di sviluppo espresse, ed in particolare:

- i lavori di completamento della banchina di Costa Morena Est e l'approfondimento dei relativi fondali;
- il terminal passeggeri presso le banchine di Costa Morena;
- i Lavori di recupero funzionale di una struttura portuale finalizzata al riconoscimento di PIF (Posto di Ispezione Frontaliero);
- la ristrutturazione della stazione marittima;

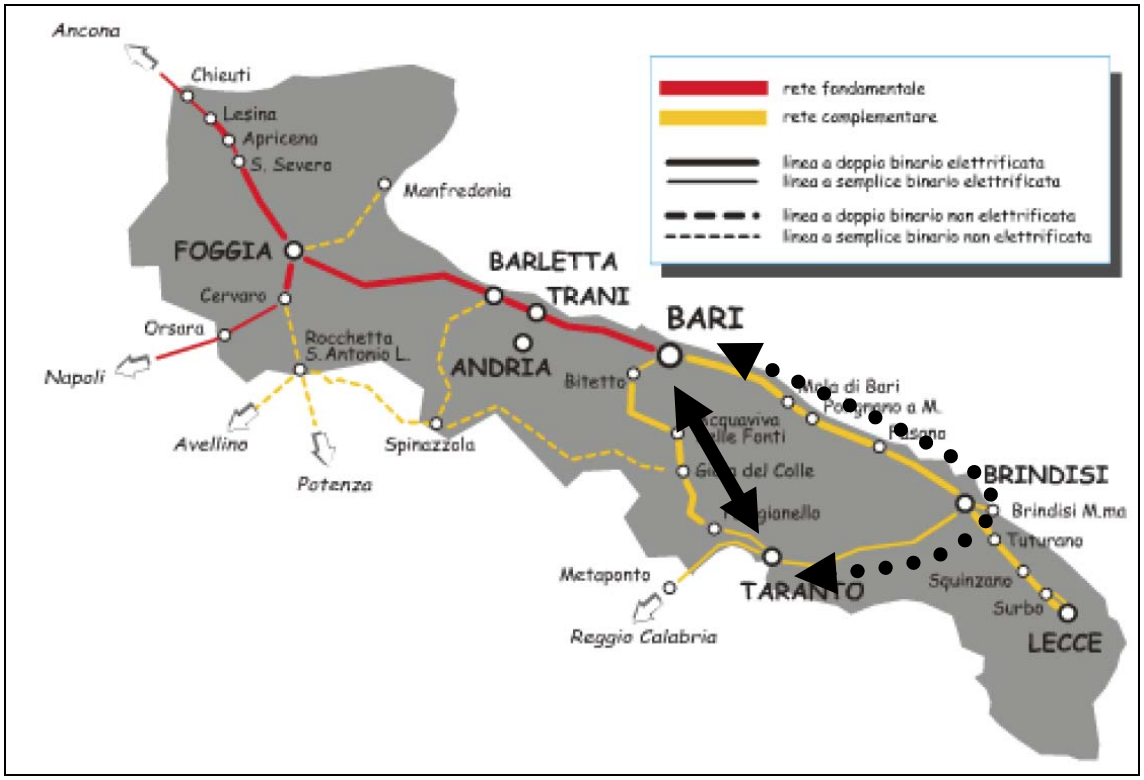
così anche gli interventi previsti dal piano di riqualificazione e sviluppo previsti dal Piano Operativo Triennale redatto dall'autorità portuale, che prevedono in particolare:

- il varco di ingresso di Via Spalato;
- la riqualificazione dell'area della stazione marittima;
- la riqualificazione del Seno di Ponente, zona ex carbonifera;
- i nuovi accosti di Sant'Apollinaire e il collegamento con Costa Morena;
- il completamento di Costa morena Est e l'ampliamento del molo Enichem;
- il ripristino dell'area di espansione tra Capo Bianco e Capo di Torre Cavallo.

Nell'ottica di sviluppo dell'intero sistema logistico brindisino, c'è da considerare inoltre che nei piani di sviluppo della Rete Ferroviari Italiana (RFI) è previsto un potenziamento del collegamento ferroviario tra gli hub portuali di Goia Tauro e Taranto, lungo la direttrice trasversale tirrenico-ionica Paola-Sibari-Taranto, allo scopo di indirizzare i traffici ferroviari *containerizzati* verso la direttrice ferroviaria Adriatica.

La proposta del PTCP di Brindisi è quella di potenziare il collegamento ferroviario da Taranto verso Brindisi in modo da creare una nuova direttrice Taranto-Brindisi-Bari che passi attraverso la piattaforma intermodale di Brindisi (Fig. 8.5-6), già prevista dal Programma triennale delle opere pubbliche 2007/2009 dell'amministrazione provinciale.
In tal modo, l'asse ferroviario Taranto-Brindisi-Bari sposterebbe più a sud una direttrice nazionale forte del trasporto ferroviario combinato, evitando l'isolamento del Salento dal sistema logistico nazionale che di fatto si potrebbe venire a creare con il potenziamento della direttrice "diretta" Taranto-Bari. Inoltre, permetterebbe lo sviluppo della piattaforma intermodale a Brindisi, quale hub logistico per il Salento e come grande nodo intermodale per l'internazionalizzazione del territorio provinciale, favorendo l'adeguamento delle connessioni esterne con l'Europa dell'Est attraverso il corridoio 8, che congiungerà Brindisi con i porti di Varna e Burgas, in Bulgaria, attraversando le città di Durazzo, Tirana, Skopie e Sofia.

Fig. 8.5- 6: rete ferroviaria regionale.



La realizzazione di una direttrice del trasporto ferroviario combinato nel territorio della provincia favorirebbe inoltre lo sviluppo del sistema logistico provinciale e metterebbe in connessione - lungo l'asse nord-sud ed est-ovest - le strutture periferiche della rete logistica per la raccolta e distribuzione delle merci (Interporto di Francavilla Fontana, Centro Agro-alimentare di Fasano raccordo ferroviario tra zona retroportuale e parco merci di Tuturano), come previsto dal PIT 7[15]. Creerebbe inoltre le condizioni per lo sviluppo di nuovi servizi logistici per la merce in transito.

Il potenziamento della linea ferroviaria Taranto – Brindisi, tra l'altro, consentirebbe di dare risposte concrete al territorio per ciò che concerne sia il pendolarismo, particolarmente sentito lungo tale direttrice, sia la diminuzione del traffico veicolare.

C'è da considerare, tuttavia, che attualmente è già in corso il raddoppio della direttrice RFI Taranto- Bari che di fatto escluderebbe Brindisi dalla direttrice dei traffici da Taranto verso l' Adriatico. Spostando i traffici sulla nuova direttrice ferroviaria TA-BR-BA si avrebbe un allungamento dei tempi di percorrenza tra Taranto e Brindisi (la lunghezza della linea diretta Taranto-Bari è di circa 90 km; quella sulla linea Taranto-Brindisi- Bari è di circa 180 Km).

[15] P.I.T. 7 - Sviluppo di un sistema integrato di servizi di logistica e distribuzione in grado di favorire la connessione tra l'asse nord-sud interno alla regione e la comunicazione con le altre direttrici dei corridoi internazionali n. 8 e n. 10

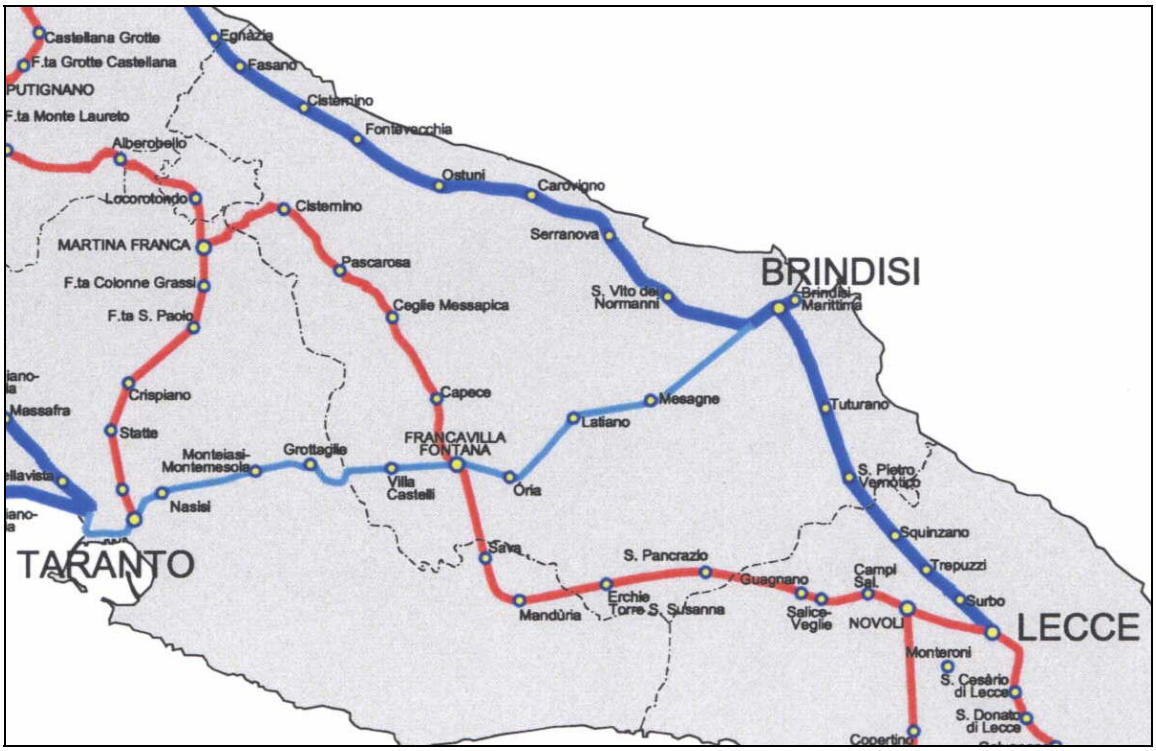
8.5.3 Lo sviluppo della rete dei servizi ferroviari

La rete attuale delle infrastrutture e dei servizi ferroviari

Il territorio provinciale è attraversato dalle seguenti linee ferroviarie (Fig. 8.5-7):

- La linea costiera RFI (Bari-Brindisi-Lecce) a doppio binario;
- La linea interna RFI Taranto-Brindisi a singolo binario
- La linea FSE Martina Franca – Lecce a singolo binario, tangente al territorio provinciale con stazioni nei comuni di Cisternino, Ceglie Messapica, Francavilla Fontana, Erchie e San Pancrazio e due fermate in località Pascarosa e Capece.

Fig. 8.5-7: la rete ferroviaria attuale nella provincia di Brindisi.



Il servizio ferroviario su tali linee giornaliero include:

- 12 coppie di treni Regionali giornalieri lungo la tratta Bari- Brindisi Lecce a cui si aggiungono due coppie di treni Bari- Brindisi
- 9 coppie di treni Regionali giornaliere sulla FSE Martina Franca – Francavilla Fontana
- 12 coppie di corse giornaliere sulla tratta RFI Francavilla Fontana – Brindisi (10 coppie di treni Regionali + una coppia di treni EXP da/verso Roma che effettuano servizio regionale nella tratta)

Caratteristiche della mobilità sistematica attuale (ISTAT 2001)

La domanda giornaliera sistematica tra i comuni del territorio servito è di 10.214 spostamenti /giorno di sola andata. I principali poli attrattori di domanda sono Brindisi e Francavilla Fontana rispettivamente con 5.596 e 1.034 spostamenti giornalieri attratti per motivo lavoro e studio (Tab. 8.5-8).

Fig. 8.5-8. matrice O-D degli spostamenti sistematici (ISTAT 2001).

FSE

RFI

TOTALE	Martina Franca	Cisternino	Ostuni (Pascarosa)	Ceglie Messapico	Francavilla Fontana	Oria	Latiano	Mesagne	Brindisi	Totale complessivo
Martina Franca		104	31	28	19	0	0	3	32	**217**
Cisternino	421		218	36	7	0	1	1	166	**850**
Ostuni (Pascarosa)	125	373		194	48	5	6	11	646	**1.408**
Ceglie Messapico	124	166	379		99	10	3	4	221	**1.006**
Francavilla Fontana	64	5	34	162		98	42	32	650	**1.087**
Oria	9	0	9	37	494		47	32	575	**1.203**
Latiano	1	2	21	17	261	53		269	1.062	**1.686**
Mesagne	5	3	17	14	63	31	90		2.244	**2.467**
Brindisi	8	7	54	34	43	7	24	113		**290**
Totale complessivo	**757**	**660**	**763**	**522**	**1.034**	**204**	**213**	**465**	**5.596**	**10.214**

La ripartizione modale attuale di tali spostamenti stima mostra che il 58% di tali spostamenti (pari a circa 6000 spostamenti giornalieri) avviene su autovettura, il 35% (pari a circa il 3500 spostamenti giornalieri) avviene su autobus e il 7 % pari a circa 700 spostamenti giornalieri) avviene su ferrovia.

Fig. 8.5-9: matrici O-D per modo (ISTAT 2001).

FSE / RFI

FERRO	Martina Franca	Cisternino	Ostuni (Pascarosa)	Ceglie Messapico	Francavilla Fontana	Oria	Latiano	Mesagne	Brindisi	Totale complessivo
Martina Franca		0	0	1	0	0	0	0	1	**2**
Cisternino	0		0	3	0	0	0	0	2	**5**
Ostuni (Pascarosa)	1	0		2	0	0	0	0	31	**34**
Ceglie Messapico	23	23	0		2	0	0	0	0	**48**
Francavilla Fontana	6	0	0	4		4	2	5	76	**97**
Oria	0	0	0	0	44		2	3	58	**107**
Latiano	0	0	0	0	160	9		1	70	**240**
Mesagne	0	0	0	0	23	18	0		103	**144**
Brindisi	0	0	1	2	8	2	1	1		**15**
Totale complessivo	**30**	**23**	**1**	**12**	**237**	**33**	**5**	**10**	**341**	**692**

FSE / RFI

BUS	Martina Franca	Cisternino	Ostuni (Pascarosa)	Ceglie Messapico	Francavilla Fontana	Oria	Latiano	Mesagne	Brindisi	Totale complessivo
Martina Franca		26	0	1	0	0	0	0	5	**32**
Cisternino	202		44	0	0	0	0	0	71	**317**
Ostuni (Pascarosa)	26	165		62	1	0	0	2	212	**468**
Ceglie Messapico	3	94	216		35	0	0	0	114	**462**
Francavilla Fontana	10	2	9	57		0	0	2	249	**329**
Oria	0	0	1	7	218		3	4	226	**459**
Latiano	0	1	2	0	13	0		49	524	**589**
Mesagne	0	1	2	0	2	0	12		875	**892**
Brindisi	2	1	2	6	3	0	2	4		**20**
Totale complessivo	**243**	**290**	**276**	**133**	**272**	**0**	**17**	**61**	**2.276**	**3.568**

FSE / RFI

PRIVATO	Martina Franca	Cisternino	Ostuni (Pascarosa)	Ceglie Messapico	Francavilla Fontana	Oria	Latiano	Mesagne	Brindisi	Totale complessivo
Martina Franca		78	31	26	19	0	0	3	26	**183**
Cisternino	219		174	33	7	0	1	1	93	**528**
Ostuni (Pascarosa)	98	208		130	47	5	6	9	403	**906**
Ceglie Messapico	98	49	163		62	10	3	4	107	**496**
Francavilla Fontana	48	3	25	101		94	40	25	325	**661**
Oria	9	0	8	30	232		42	25	291	**637**
Latiano	1	1	19	17	88	44		219	468	**857**
Mesagne	5	2	15	14	38	13	78		1.266	**1.431**
Brindisi	6	6	51	26	32	5	21	108		**255**
Totale complessivo	**484**	**347**	**486**	**377**	**525**	**171**	**191**	**394**	**2.979**	**5.954**

La proposta del piano è quella di realizzare un'interoperabilità tra la linea RFI e la linea FSE in corrispondenza della stazione di Francavilla Fontana in modo da istituire dei servizi ferroviari diretti (senza trasbordo) tra Martina Franca e Brindisi e tra Lecce e Taranto (Fig. 3.5-10), con un bacino potenziale di domanda che all'interno della sola provincia di Brindisi, include 9 comuni per una popolazione complessiva di circa 300.000 abitanti (Tab. 3.5-4).
In tal modo si perseguirebbe l'obiettivo strategico di sviluppo integrato del sistema Ionico-Salentino: un primo passo per creare le necessarie condizioni di dialogo e di progettazione comune con le province di Lecce e Taranto.
All'interno del territorio provinciale, inoltre, il servizio tra Martina F. e Brindisi permetterà un collegamento ferroviario diretto tra i comuni di Ostuni Ceglie M. verso Brindisi.

La realizzazione delle due nuove fermate passeggeri sulla BR-Francavilla in avanzato stato progettazione e finanziamento, Ospedale Perrino e Cittadella della Ricerca, aumentano significativamente del resto le potenzialità di traffico di detto asse ferroviario.
E' ipotizzabile arricchire la tratta ferroviaria di ulteriori fermate urbane nel capoluogo: sicuramente Minuta/Cappuccini, sì da rendere risorsa per la città la pesante cesura urbana tra i due quartieri costituita dal fascio di binari; ma anche Porta Lecce in caso di recupero della linea Brindisi-Brindisi Marittima sino a breve distanza dal grande parcheggio di Via Spalato, con il rispetto comunque del programma di eliminazione del passaggio a livello su Via Porta Lecce.
Questo consentirebbe di utilizzare la rete ferroviaria come servizio metropolitano di superficie.
Il collegamento della rete ferroviaria con l'aeroporto (circa un milione di passeggeri all'anno) migliorerebbe l'accessibilità dell'aeroporto e incrementerebbe notevolmente l'utilizzo del mezzo ferroviario, dato l'ampio bacino d'utenza dello scalo aeroportuale (3 province).
In generale l'integrazione con gli altri servizi pubblici di trasporto amplierebbe fortemente l'utenza ferroviaria, oggi di fatto limitata entro il raggio di pedonabilità delle stazioni, con la eccezione delle stazioni a nord di Brindisi, collocate in area extraurbana e dotate di parcheggio di interscambio.

Tab. 8.5-4: popolazione complessiva servita dal nuovo servizio ferroviario.

COMUNE	Popolazione	Rete Ferroviaria	Stazioni/fermate nel comune
Martina Franca	48.756	FSE	1

Cisternino	12.078	FSE	1
Ostuni (fraz. Pascarosa	*32.901*	*FSE*	*1 (loc. Pascarosa)*
Ceglie Messapico	21.370	FSE	1
Francavilla Fontana	36.274	FSE/RFI	2 (loc. Capece
Oria	15.209	RFI	1
Latiano	15.371	RFI	1
Mesagne	27.587	RFI	1
Brindisi	89.081	RFI	1
	298.627		**9**

Fig. 8.5-10: i nuovi servizi proposti.

