

## **Relazione Atto d'Indirizzo**

### *Premessa*

Lo stato attuale dell'iter formativo del PUG di Castellaneta è fermo al solo Documento Programmatico Preliminare, approvato con D.C.C. n.58 del 01/10/2005 dalla precedente Amministrazione Comunale. Successivamente, con l'entrata in vigore del DRAG (D.G.R. n.1328 del 03/08/2007) - Documento Regionale di Assetto Generale - quale strumento normativo che traccia le linee guida e gli indirizzi per la formazione degli strumenti urbanistici, si è delineato un nuovo quadro procedurale tecnico-amministrativo di costruzione del PUG.

Questa Amministrazione Comunale, premesso che il procedimento di elaborazione del piano urbanistico dovrà essere inteso come processo collettivo e partecipato, mirato ad una visione condivisa del futuro del territorio, e capace di rendere praticabili le previsioni di piano con l'obiettivo prioritario della salvaguardia del territorio comunale nei suoi valori identitari e strutturali, mediante il presente documento intende riavviare e proseguire l'iter di formazione del PUG.

In definitiva il presente documento va inteso come ulteriore atto amministrativo di arricchimento e sintesi degli obiettivi e indirizzi già assunti dal precedente D.P.P.

### ***Obiettivi e orientamenti del PUG***

La nuova pianificazione comunale, anche attraverso il criterio di differenziazione, dovrà porre in atto una revisione dei parametri e dei sistemi interpretativi utilizzati in passato nella conoscenza e nell'uso del territorio.

Il quadro delle conoscenze dal punto di vista storico-ambientale, insediativo e infrastrutturale dovrà portare alla definizione dei caratteri dominanti delle nostre risorse identitarie a cui saranno rivolte politiche di piano capaci di eliminare le problematiche che ne minano la loro integrità e valorizzare i processi di sviluppo sostenibile.

In considerazione di quanto precede si rende necessario conoscere e interpretare il territorio con modalità pertinenti e con strumenti efficaci, in grado di formare consapevolezze nella comunità locale su: natura, caratteristiche e consistenza del territorio, sui rischi cui è esposto e sulle opportunità che esso offre.

In questo senso il nostro territorio ha valore di patrimonio sociale e di bene comune stratificato da preservare e pertanto deve essere ripensato mediante interventi che ne favoriscano l'elevamento della qualità e ne consentano il mantenimento e lo sviluppo della propria identità.

In sintesi, i principi generali e gli obiettivi che l'Amministrazione intende perseguire ai fini della formazione del PUG e a cui dovranno essere indirizzate le future scelte di piano riguarderanno:

- la tutela e valorizzazione dei valori ambientali, storici e culturali (derivanti dalla lettura significativa del territorio comunale) finalizzati allo sviluppo sostenibile (ambientale, sociale ed economico) del territorio;
- la centralità, nell'azione di governo del territorio, della riqualificazione rispetto all'espansione urbana;
- l'applicazione del principio di "sussidiarietà" mediante il metodo della co-pianificazione;
- l'efficienza dell'azione amministrativa mediante la semplificazione dei procedimenti.
- la trasparenza delle scelte mediante la più ampia partecipazione sociale;
- la "perequazione urbanistica" quale strumento attuativo e di equità sociale
- l'introduzione di procedure valutative (VAS) nella attività di pianificazione.

Al fine di rendere condiviso il processo di costruzione del PUG e di favorire l'acquisizione delle conoscenze dei vari Enti e istituzioni interessate al processo di pianificazione, questa A.C. provvederà a dare comunicazione a:

- Regione Puglia Assessorati : a)Urbanistica – b) Opere Pubbliche – c) Ecologia  
d)Agricoltura
- Provincia di Taranto
- Autorità di bacino
- Genio Civile
- A.R.P.A.
- Sovrintendenze
- Ispettorato Ripartimentale Foreste
- A.T.O.
- Comunità Montana
- Consorzio di Bonifica
- Consorzio A.S.I.
- Capitaneria di Porto
- AQP
- Ente Ferrovie
- A.N.A.S.
- Gestori reti (Enel- Gas- ecc)
- Demanio Marittimo Regionale

- Comuni confinanti Gioia Del Colle, Ginosa, Laterza, Palagiano, Palagianello, Mottola
- Associazioni di categoria, sindacali, ambientaliste e culturali.

### ***Risorse e criticità del territorio comunale***

L'importanza della conoscenza di un territorio è legata alla corretta interpretazione delle relazioni e delle reciproche interazioni fra “paesaggio naturale” e “paesaggio culturale”, fra ambiente e insediamento umano.

Pertanto la nuova pianificazione comunale, non può prescindere da una conoscenza significativa del proprio territorio, una conoscenza riferita alla individuazione delle sue risorse paesaggistico-ambientali, rurali, insediative e infrastrutturali, attraverso un quadro conoscitivo finalizzato alla comprensione delle interazioni e dei processi evolutivi in atto.

*Il paesaggio naturale* - Il repertorio delle risorse identitarie del territorio di Castellaneta rappresenta un modello emblematico del paesaggio culturale dell'intero arco jonico tarantino.

Disteso per 240 kmq senza soluzione di continuità tra la murgia e il mare, presenta tutti gli aspetti tipici di un luogo fortemente antropizzato fin dall'antichità e caratterizzato da una variegata condizione orografica ed ambientale che ha rappresentato, nel corso dei secoli, il modello naturale a fondamento della identità delle popolazioni che lo hanno abitato.

A nord troviamo l'altopiano *murgiano* che segna il confine con i comuni di Laterza, Gioia del Colle e Mottola.

Quello che domina è il paesaggio della pietra, aspro, ma privo di linee forti, dove a stento la vegetazione trova spazio.

Le testimonianze storiche antiche più evidenti in quest'area sono rappresentate dai monumenti sepolcrali dolmenici dell'età del Bronzo di Murgia Giovinazzi, San Francesco e San Benedetto, e le antiche masserie agro-pastorali.

Scendendo verso la fascia centrale del territorio, il paesaggio e il quadro geo-morfologico cambia ancora: da ovest ad est si presenta il sistema boschivo di Montecamplo, quale ultima propaggine verde del gradone murgiano e l'ecosistema rupestre delle Gravine, straordinario patrimonio storico-ambientale e faunistico-vegetazionale.

Proseguendo ancora verso sud il paesaggio muta ancora.

Attualmente le produzioni agricole intensive e pregiate, derivanti dai moderni sistemi di coltivazione ed irrigazione dei campi, hanno trasformato la pianura in paesaggio naturale/organizzato.

Accanto alla pianura fertile e produttiva i larghi solchi paleotorrentizi delle lame, , assieme al fiume Lato e alla fascia delle pinete costiere, rappresentano la pausa naturale rispetto all'opera dell'uomo. L'antico sistema viario di transumanza dei tratturi che numerosi attraversano il nostro territorio rappresenta un ulteriore valore identitario del territorio dal punto di vista storico .

Avendo perso la loro funzione e connotazione originaria (sono ancora presenti solo come strade o stradine secondarie percorribili in quasi tutta la loro estensione) assumono oggi valore di memoria di un antico sistema di comunicazione territoriale. I più importanti sono il tratturo Martinese a nord, il Tarantino (un tratto dell'antica Via Appia), l'Orsanese che prosegue nella piana verso la fascia costiera a intercettare il tratturo Palagiano-Bradano e il Pineto.

*Obbiettivi* - Le problematiche di questa parte del nostro territorio evidenziano ambiti critici riferiti all'interazione e agli effetti della antropizzazione sull'ambiente naturale e alla non corretta comprensione dei valori unici ed identitari del nostro patrimonio ambientale.

Basti pensare all'importanza comunitaria della rete ecologica e di biodiversità rappresentata dagli areali boschivi di MonteCamplo, dalle nostre Gravine, dalle lame e dalle pinete costiere.

Gli insediamenti rupestri e siti archeologici (comprensorio di Masseria del Porto, Santa Trinità il località Montecamplo a confine con Laterza, Masseria Minerva ed altri).

Un patrimonio unico a cui dovrà corrispondere una corretta politica di tutela dell'integrità fisica e ambientale dei luoghi, accompagnata anche da una valorizzazione dei siti a valenza naturalistica che eviti effetti di museificazione del territorio e proponga interventi sostenibili finalizzati ad un ecoturismo alternativo, di qualità e a basso impatto ambientale.

L'importanza del valore storico e di memoria territoriale rappresentato dalle antiche vie di transumanza dei tratturi, tra l'altro interessati da una pianificazione regionale in atto, impone una ricognizione sulla loro effettiva condizione ed una analisi e possibile risoluzione dei livelli di criticità presenti, ai fini di una della politica di tutela e di valorizzazione.

*La Marina* - L'altro ambito critico del rapporto uomo/ambiente è rappresentato dall'areale costiero a seguito dell'incremento turistico di massa.

Originariamente zona paludosa e malarica Castellaneta Marina, creata a cavallo negli 50-60 in assenza di alcuna azione pianificata, ha nella maglia ortogonale di strade la forma più razionale di

controllo e uso dello spazio naturale: grandi isolati lottizzati e delimitati da strade, al cui interno i volumi edilizi delle villette contrastano con l'area libera ed alberata della pineta..

Una città/non città, consolidatasi nel tempo ma che nell'ultimo periodo ha evidenziato il naturale collasso urbano di una zona prettamente residenziale/privatistica utilizzata in maniera limitata nel tempo (nel solo periodo estivo), dove la carenza dei servizi per la residenza e la balneazione e degli spazi pubblici( veri luoghi di vita e socialità) evidenzia i limiti di "urbanità" tipici di Castellaneta Marina.

Negli ultimi quindici anni l'ulteriore incremento edilizio (ci riferiamo agli insediamenti turistico-ricettivi del gruppo Nuova Concordia, alla Città del Catalano, al Villaggio dei Turchesi e le residenze dello IACP e il polo sportivo dell'ex Consorzio turistico Costa Verde), ha di fatto aggravato il carico urbanistico privatistico della fascia costiera, al di là della scarsa "propensione" di alcuni interventi ad relazionarsi correttamente con l'ambiente naturale e con il tessuto socio-economico locale.

*Obbiettivi* - La risoluzione del delicato e difficile equilibrio tra le risorse naturali (il mare, il sistema delle dune a macchia mediterranea, la fascia della pineta), e l'implementazione dei servizi pubblici di cui necessita Castellaneta Marina, e tra questi e le strutture ricettive esistenti, rappresenta la sfida a cui la nuova pianificazione dovrà dare risposta, non solo per il futuro sostenibile di quest'area, ma nell'interesse dell'intero sistema economico locale e di area vasta.

*Il territorio rurale*- Il contesto rurale, che occorre ricordarlo è la quasi totalità dell'intero territorio comunale e anche gran parte della nostra ricchezza economica, affiancato da una ramificata struttura viaria a cui si accosta l'alto numero dei casali e antiche masserie. presenta una condizione di spazio produttivo diffuso e organizzato.

*Obbiettivi* - Le problematiche riferite ai contesti rurali a prevalente funzione agricola riguardano soprattutto la carenza di infrastrutture e di servizi a supporto delle imprese legate alle produzioni di qualità, alla valorizzazione e commercializzazione dei prodotti locali e alla multifunzionalità.

Negli ambiti rurali a maggiore valenza ambientale e storico-paesaggistica sarà opportuna una seria azione di tutela e salvaguardia del paesaggio rurale, quale indiscutibile valore identitario, attraverso il controllo degli interventi edilizi e agrari che mal si relazionano con la storia e le forme dei nostri

luoghi, incentivando la valorizzazione fruitiva con il recupero dell'edilizia rurale e delle strutture agrarie storiche

Altre azioni da intraprendere saranno: il potenziamento della rete viaria rurale per il collegamento verso le grandi arterie infrastrutturali e la rivitalizzazione delle contrade rurali (Caccamone, Gaudella, Sant'Andrea, ecc.), viste come nuove polarità rurali idonee a divenire centri di aggregazione e attrazione sociale per i residenti della campagna e non, complementari all'area urbana, anche attraverso la de-localizzazione degli uffici amministrativi o delle associazioni di categoria.

*L'area urbana* - La nuova condizione urbana di Castellaneta nasce sostanzialmente con l'espansione edilizia tra la fine dell'800 e il primo '900 fuori dall'antico abitato.

Le tracce significative di questa prima edificazione, a cui va estesa la perimetrazione di ambito storico, è rappresentata dalla città di "pietra" definita da edifici con tipologie edilizie a palazzo in stile neo-classico, principalmente lungo Via Roma e Piazza Umberto I.

Il Centro Antico non è stato inglobato e assorbito dall'espansione ma, favorito anche da una posizione orografica particolare, è stato salvaguardato nella sua connotazione originaria. L'eccezionalità di questa condizione, non ha trovato riscontro in una seria politica di tutela e di valorizzazione, lasciando libera interpretazione agli interventi di recupero, a volte con perdita, a danno della collettività, di importanti testimonianze del nostro patrimonio architettonico antico.

La città moderna, realizzata a cavallo tra gli anni 60 e la fine degli anni '90 del secolo scorso, anche se non denota livelli di criticità espressi da altre realtà urbane, non si è sottratta al condizionamento, così come nel resto d'Italia, della massimizzazione del profitto del mercato immobiliare.

La sua realizzazione, anche frutto di una vecchia pianificazione non adeguata alle complesse problematiche dello sviluppo urbano, è avvenuta quasi sempre sotto la spinta delle attuazioni private, e quasi mai da scelte previsionali organicamente relazionate al contesto.

La "città privata" in alcuni casi ha ignorato la qualità architettonica e urbana dell'edilizia abitativa, con nuove zone residenziali prive di identità, sempre più chiuse su stesse, relegando l'iniziativa pubblica nell'ambito della sola realizzazione dei servizi e delle infrastrutture.

La stessa viabilità interna, accompagnata dall'aumento esponenziale delle auto che si è verificata negli ultimi tempi, ha raggiunto livelli ormai critici, con l'aggravante che non esiste ancora una strada extra-urbana, alternativa a Via Roma, capace di smaltire il carico veicolare pesante.

L'area peri-urbana presenta la condizione tipica e nota dei margini urbani periferici caratterizzati da edificazione diffusa e disorganica, commista con attività produttive, a volte realizzata in ambiti territoriali non compatibili o in aree in prossimità di zone a forte valenza storico-ambientale (la fascia edificata tra la s.s. 7 e il margine della Gravina a sud dell'abitato, l'area in zona Mater Christi, l'area attorno al cimitero).

A ciò si aggiunge l'ubicazione della discarica a ridosso del centro abitato e la localizzazione della nuova stazione ferroviaria fuori dal perimetro della città

*Obbiettivi* – Per il Centro Antico, all'anarchia degli interventi va sostituita un'azione amministrativa programmatica di corretta tutela del nostro patrimonio storico. Con la revisione ed aggiornamento del Piano di Recupero esistente, inglobando anche nella azione di tutela l'architettura della città ottocentesca e del primo '900 di Via Roma e Piazza Umberto I, l'azione amministrativa individuerà anche nuove strategie di rivitalizzazione del tessuto antico attraverso l'implementazione dei servizi, delle attività commerciali, ricettive e culturali.

Le criticità evidenziate per l'area urbana potranno trovare rimedio attraverso scelte di piano che assumono la riqualificazione urbanistica quale regola primaria di rigenerazione degli ambiti critici consolidati e dei tessuti urbani marginali e periferici.

Il tracciato della vecchia linea ferroviaria, nella parte urbana che va dalla vecchia stazione campagna fino alla galleria in prossimità dell'ospedale, costituisce ancor oggi una cesura ed un limite fisico rappresentato dai rilevati della linea ferroviaria. L'area di sedime, contestualmente all'eliminazione dei rilevati esistenti, va riqualificata attraverso un intervento di "ricucitura" tra gli ambiti urbani interessati, e tra questi con la città.

La parte extra-urbana del vecchio tracciato (oggetto di attenzione dell'ultima legge Finanziaria), che interessa anche i Comuni di Palagianello e Mottola, attraverso il suo recupero può essere utilizzato come percorrenza territoriale ciclabile lungo il sistema intercomunale delle gravine.

Per quanto concerne l'area edificata tra la s.s. 7 e il margine della gravina, a sud dell'abitato, la presenza anche di strutture ed attività non autorizzate ed incompatibili con l'elevato valore ambientale della zona, richiede un intervento di riqualificazione urbana (P.I.R.T. o altro) che ridia all'area la sua condizione originaria, e progettata quale ingresso "verde" alla città (parco urbano attrezzato).

La dismissione delle strutture e attività non autorizzate ed incompatibili al programma di riqualificazione ambientale, porterà ad una localizzazione delle attività nelle future aree produttive, anche attraverso sistemi di compensazione e incentivazione.

Per le nuove aree di espansione e trasformazione, attraverso la perequazione urbanistica quale strumento innovativo di attuazione, dovranno apportare interventi edilizi di qualità e contenimento del consumo di suolo, stabilendo un equilibrato rapporto tra aree verdi e costruito, garantendo anche un mix funzionale e sociale quale indispensabile arricchimento dei tessuti urbani, capaci di esprimere l'appartenenza dei luoghi.

Lo spostamento della linea ferroviaria lungo la nuova direttrice ha ubicato la stazione fuori dal perimetro urbano, relegandola ad una condizione di isolamento, aggravata anche dall'impossibilità di una futura espansione urbana in quella zona per effetto del limite (1500 mt) imposto dalla discarica.

Questa condizione, pur nei vincoli sopra descritti, va ripensata nell'ottica di una possibile destinazione (non residenziale) delle aree limitrofe che attenui la condizione di isolamento urbano della stazione.

La saturazione del vecchio P.I.P. e la cattiva localizzazione del nuovo P.I.P.2 (in ambito ambientale molto delicato) impongono una nuova strategia localizzativa delle future aree produttive, tipizzate e dimensionate in base alle effettive caratteristiche ed esigenze del sistema economico locale e dell'indotto legato al sistema agricolo e turistico (pensiamo alla possibilità di realizzare un centro logistico-produttivo multifunzionale, in prossimità della s.s. Jonica). In quest'ottica è auspicabile pensare ad una possibile riconversione del P.I.P.2, mai completato e fermo alle prime opere di urbanizzazione, in attività a basso impatto ambientale (es. terziario avanzato o aree da destinare ad attività ludico-sportive).

*Infrastrutture della mobilità* - Il sistema infrastrutturale territoriale della mobilità è costituito da una rete viaria primaria rappresentata, dalla s.s. 7 che attraversa la città da nord a sud e dalla s.s. 106 (jonica) lungo la fascia costiera, a cui si innesta la s.p.13 che collega il centro abitato alla Marina; a nord, a confine del Comune di Mottola, abbiamo lo svincolo autostradale il località San Basilio. Accanto a questa viabilità primaria una fitta e diffusa rete di strade comunali si ramifica nell'intero territorio comunale.

L'altra infrastruttura principale che attraversa il territorio è costituita dalla nuova linea ferroviaria Bari-Taranto che bai-passa il centro abitato lungo il versante occidentale, e dalla linea Taranto-Reggio Calabria che transita lungo la costa.

*Obbiettivi* – Per la viabilità la condizione di criticità è rappresentata, in primis, dalla mancanza e individuazione di una direttrice extra-urbana capace di deviare il traffico pesante dal centro abitato,

che di fatto decongestionerebbe la viabilità urbana interna già compromessa dall'aumento esponenziale delle auto.

Accanto a questo va migliorata e potenziata la viabilità comunale e il collegamento tra il sistema viario locale e le grandi arterie di traffico (s.s.7 e s.s. 106), in funzione del ruolo strategico che assume la viabilità rurale comunale, soprattutto quale supporto all'attività agricola specializzata che è parte preponderante dell'economia locale.

### ***Il progetto partecipativo e l'attuazione del principio di "sussidiarietà"***

La pianificazione di un territorio comunale non può prescindere da una condivisione collettiva delle scelte adottate e può concretizzarsi solamente attraverso un percorso "critico" e sinergico fra la comunità e i suoi amministratori.

A tal proposito l'Amministrazione intende attivare un progetto di partecipazione attiva e di coinvolgimento della comunità locale, attraverso incontri pubblici cadenzati che illustrino le varie fasi di avanzamento del PUG; la costituzione di consulte o commissioni tematiche finalizzate alla realizzazione del quadro conoscitivo del territorio; l'istituzione dello sportello di piano o di un portale telematico quale interfaccia di discussione tra i cittadini e l'Amministrazione sulla formazione del PUG..

Altresi, l'attuazione del principio costituzionale di sussidiarietà dovrà portare ad istituire un percorso di **cooperazione interistituzionale e di copianificazione** tra Comune, Regione, Provincia e tutti gli Enti preposti e che interferiscono nel processo di pianificazione comunale, finalizzato all'organizzazione del processo di elaborazione del PUG.

Infatti attraverso l'attivazione di Conferenze di Servizi, così come previsto dalla Legge 241/90 s.m.i., si stabilirà un percorso interistituzionale comune e proficuo ai fini di rendere condiviso l'iter di costruzione del PUG, facilitando, di fatto, il superamento del controllo di compatibilità dello strumento urbanistico da parte degli Enti e istituzioni preposti.

### **ELENCO DELLE AUTORITÀ DA CONSULTARE (EX ART. 5 - 6 DIR. 42/2001/CE)**

#### **AUTORITÀ CON COMPETENZE AMBIENTALI DA CONSULTARE IN MERITO ALLA PORTATA DELLE INFORMAZIONI DA INCLUDERE ALL'INTERNO DEL RAPPORTO AMBIENTALE**

Acquedotto Pugliese

ANCI Puglia (esclusivamente in relazione a materie di competenza degli assessorati all'Ambiente comunali)

Assessorati Ambiente dei Comuni pugliesi capoluogo

Assessorati Ambiente delle Province della Puglia

Assessorato regionale Assetto del Territorio (Settore Urbanistica; Settore Assetto del Territorio)

Assessorato regionale Ecologia (Settore Ecologia, Settore Rifiuti, Settore Attività Estrattive)

Assessorato regionale Opere Pubbliche (Settore Risorse Naturali e Settore Tutela delle Acque)

Assessorato regionale Politiche della Salute (Settore Assistenza Territoriale e prevenzione)

Assessorato regionale Risorse Agro-alimentari (Settore Foreste)

Autorità di Bacino della Regione Puglia

Autorità Portuali di Bari, Brindisi, Taranto

Commissario di Governo per l'Emergenza Ambientale in Puglia

Comunità Montane della Puglia

Delegazione U.N.C.E.M. Puglia – Unione Nazionale Comuni, Comunità Enti Montani

Enti Parco e Riserve Nazionali, Regionali della Puglia

Protezione civile

Soprintendenze della Puglia

### ***Dotazione strumentale***

Ai fini della costruzione, formazione e gestione del PUG, l'Amministrazione ha già attivato risorse finanziarie e risorse umane quale supporto indispensabile alla realizzazione e gestione del piano urbanistico.

In particolare è previsto:

- la costituzione **dell'Ufficio di Piano** che in questa prima fase potrebbe avere una organizzazione strutturale finalizzata alla costruzione del Sistema delle Conoscenze, attraverso la regia di un coordinatore tecnico che coadiuvi i lavori e si interfacci con i tecnici redattori del PUG.

La struttura sarà di tipo multidisciplinare non onerosa secondo le seguenti professioni: Agronomo, Archeologo, Architetto, Laureato in Scienze Forestale o Ambientale, Geologo, Geometra, Informatico o esperto in Data Base, Ingegnere, Perito Agrario o altri.

Queste figure saranno individuate tramite avviso pubblico.

L'Ufficio di Piano, nella figura del coordinatore, individuerà anche il progetto partecipativo tra l'Amministrazione e la collettività e l'Associazionismo Locale al fine del reperimento di dati e contributi relativi allo studio e alla conoscenza del nostro territorio,

- la realizzazione di un **SIT comunale** (banca dati e informazioni territoriali) che in sinergia con quelli provinciale e regionale, sarà strumento essenziale sia alla costruzione del Sistema

delle Conoscenze che alla formazione e gestione del PUG, e allo stesso tempo utile piattaforma di supporto sulla procedura valutativa delle scelte di piano per la compatibilità ambientale (VAS), indispensabile ai fini dell'approvazione del PUG.

A tal proposito l'Amministrazione ha già finanziato ed avviato, nell'anno 2007, la prima parte di costruzione del SIT, a cui seguiranno altre risorse destinate, nella programmazione finanziaria 2008, al completamento .