

Comune di  
FOGGIA

Codice amministrazione: **ACFGA01**  
Prot. Generale n: **0126040** **A**  
Data: **12/12/2011** Ora: **10.33**  
Classificazione:



### Camera del Lavoro Territoriale

Via delle Repubblica 68 – 71121 Foggia  
Tele. 0881.351811 – Fax 0881.351816  
foggia@puglia.cgil.it – www.cgilfoggia.it

*Web.*

Prot. n. 436  
Del 23/11/2011

Al Sindaco di Foggia  
*Ing. Gianni Mongelli*

Sede

Oggetto: PUG di Foggia.

*Signor Sindaco,*

ritenendo di far cosa utile, alleghiamo alla presente il documento "PUG di Foggia" che la Segreteria CGIL provinciale ha elaborato per dare un contributo alla discussione e all'elaborazione di scelte decisive per la città.

Distinti saluti.



Mara De Felici  
Segretaria Generale

*Mara De Felici*

All./1



**Confederazione Generale Italiana del Lavoro**

**PUG DI FOGGIA**

Documento della Segreteria Confederale  
della Camera del Lavoro di Foggia  
alla Conferenza di copianificazione  
del Piano Urbanistico Generale di Foggia

Foggia, 23 novembre 2011

Il processo per il Piano Urbanistico Generale partito martedì 18 gennaio 2011 è un appuntamento fondamentale e improrogabile, cui intendiamo partecipare in maniera attenta e propositiva, nell'intento di proseguire sul percorso intrapreso dall'Amministrazione comunale che, innanzi tutto, deve essere teso a fissare *regole certe e indirizzi chiari*, nella convinzione che solo in quest'ottica sia possibile garantire un armonico sviluppo della città come conseguenza di un reale apporto partecipativo alla realizzazione del processo urbanistico cui siamo stati invitate a fornire contributi.

Il processo di formazione del PUG è in cammino dal marzo 2006, allorché fu adottato il Documento Programmatico Preliminare al PUG: un DPP molto incisivo nella definizione di una visione complessiva.

Anche in quell'occasione ci fu chiesto di contribuire, così come in altri momenti, compresi tra quella data e gennaio 2011.

La CGIL, assieme alle altre forze sindacali, ha contribuito attivamente in almeno altri tre momenti fondamentali della pianificazione urbanistica: il primo è incentrato sulle fasi propositive di formulazione dei due PIRP, successivamente approvati dalla Regione Puglia; in quella circostanza fu siglato un protocollo di intesa indirizzato alla creazione di un organismo compartecipato per l'effettiva cooperazione tra sindacato e amministrazione per la sicurezza sui cantieri.

Il secondo momento, ha visto le forze sindacali impegnate a contribuire alla stesura del protocollo d'intesa per la redazione del bando di Housing sociale teso alla risoluzione dell'annoso problema di emergenza abitativa della città di Foggia.

Il terzo contributo ha riguardato il protocollo d'intesa, siglato di recente, su Rigenerazione Urbana.

Su quest'ultima vicenda è necessario fare chiarezza, dati i recenti avvenimenti, su tempi e modi di recupero dei finanziamenti regionali.

Questi esempi di partecipazione attiva inducono a due riflessioni.

La prima: il mondo sindacale si è sempre impegnato, quando è stato chiamato in causa, ad un fattivo rapporto collaborativo con l'Amministrazione.

E ci sembra che questo impegno abbia contribuito, per quanto ci è stato richiesto, alla buona riuscita delle proposte pianificatorie.

La seconda riflessione non è altrettanto positiva, e afferisce in particolare al modello partecipativo adottato.

Nelle circostanze elencate, infatti, al di là del primo momento ideativo in cui ci fu chiesto di contribuire, non vi è stato alcun seguito né alcun riscontro, sia pure informativo, rispetto all'iter amministrativo successivo, al punto che oggi non siamo in grado di conoscere l'esatto stato delle cose e le risultanze di quel processo condiviso.

*Noi riteniamo che un reale processo partecipativo, da ipotizzare non soltanto con le forze sindacali ma con tutti gli attori e le associazioni che a qualunque titolo rappresentano i cittadini, non possa esaurirsi unicamente nella mera elencazione di "desiderata" ma debba ipotizzare tempi e modi di un percorso che da oggi garantisca un continuo confronto sui temi, sulle fasi di lavoro e sugli obiettivi perseguiti.*

Per tale motivo invitiamo l'amministrazione a dotarsi, oltre che del già ipotizzato Laboratorio di pianificazione urbanistica, cui sarà demandato il compito di realizzare il PUG, a fianco del coordinatore Prof. Karrer e della struttura tecnica interna all'Amministrazione, di un *organismo intermedio*, composto di forze sindacali, rappresentanze di categoria, rappresentanze del mondo associativo e altri soggetti portatori di interessi dei cittadini, che possa realisticamente garantire *un equilibrato sistema partecipativo* che segua il futuro sviluppo delle fasi di ideazione e approvazione del PUG, nel nome di una reale e non effimera condivisione e di una concreta trasparenza dei meccanismi e degli atti burocratici e amministrativi.

Crediamo inoltre che sia anche necessario chiarire *la reale differenza* che intercorre tra la vecchia e obsoleta procedura di pianificazione, legata alla formazione del Piano Regolatore Generale e i *recenti processi pianificatori* adottati dalla Regione Puglia (è di qualche tempo fa l'approvazione di un atto conclusivo del DRAG che regola per l'appunto i processi pianificatori regionali).

È necessario quindi che concretamente il *Piano Urbanistico Generale non sia un PRG "travestito" ma che realmente attui processi che non debbano limitarsi a una mera zonizzazione e a una distribuzione di diritti edificatori ma che abbia la capacità di attuare reali processi d'innovazione sociale ed economica* che, mai come in questo momento, sono necessari per mitigare lo stato di degrado in cui versa l'intera città.

Siamo cioè convinti che il PUG sia un fenomenale strumento, capace di attivare cicli virtuosi che consentano finalmente di risollevarle le sorti della città, non solo ipotizzando gli assetti futuri dei settori che regolano la produzione, l'ambiente, la mobilità e la cultura, ma indicando quali siano le metodologie, i percorsi, i sistemi economici da attivare affinché quelle previsioni siano poi di fatto atualizzabili.

Ciò induce a riflessioni serie e competenti non solo incentrate sulla sfera ideativa e programmatica ma, per quanto concerne in particolar modo per le previsioni infrastrutturali e di opere pubbliche, anche sui piani di gestione di tali interventi: occorre sin da ora prevedere come la previsione indotta dalle scelte urbanistiche possa essere realizzata, con quali fondi, come gestirla prevedendone il suo corretto e proficuo funzionamento.

E fin troppo evidente come il degrado urbanistico in cui la città versa, abbia relazioni con il degrado del sistema economico e sociale.

Ed è ancora più evidente come uno strumento pianificatorio che non ha funzionato, come il PRG Benevolo, qualitativamente positivo nelle intenzioni, approvato in maniera scorretta e inefficace, di fatto, non operativo e per giunta adeguato soltanto dieci anni dopo la

sua approvazione, abbia, di fatto, condizionato negativamente lo sviluppo della città.

Valga come esempio illuminante, l'assoluta carenza di aree per la produzione (artigianale/commerciale/industriale) che ancora oggi costituisce la principale sofferenza della città, con conseguenze nefaste sul lavoro, la sicurezza, la condizione sociale dei cittadini.

Per tal motivo ci piace particolarmente l'idea di uno strumento urbanistico "dinamico", così come enunciata dal Prof. Karrer.

Uno strumento che pur nella sua proiezione a lungo termine, sia capace di adeguarsi e modellarsi rispetto alle esigenze del momento, di modificare se stesso e di non costituire una mera gabbia di regole, valida per molti ma non per tutti.

Ci rendiamo certamente conto che il lavoro è complesso e delicato, soprattutto per la nostra città.

Ed è proprio per questo motivo che invitiamo l'Amministrazione a sperimentare concretamente i modelli che saranno proposti all'interno del piano:

- di *riqualificazione urbana*,
- di realizzazione di una corretta rete di mobilità,
- di immediato reperimento di aree produttive,
- di immediato reperimento di contenitori sociali e culturali capaci di attrarre gli interessi del mondo giovanile, così condizionato com'è oggi dalla mancanza di prospettive di lavoro e di inserimento sociale.
- di sperimentazione del recupero e di rifunzionalizzazione delle aree a verde pubblico già esistenti, ma utilizzate in maniera parziale o nulla. Non crediamo che sia fuori luogo pensare, ad esempio, ad una Villa Comunale aperta, priva di recinzione e attrezzata come contenitore culturale urbano. Così come ci preme la velocizzazione dell'iter di approvazione del bando concorsuale per l'Area ex Ippodromo, cui va aggiunta una seria valutazione della possibilità di recupero per la città delle aree a verde, oggi indisponibili al patrimonio pubblico,

dell'ex ospedale "D'Avanzo" e dell'Istituto "Maria Grazia Barone"

Crediamo in questo senso che debba essere portato avanti un proficuo rapporto con tutto il mondo culturale foggiano, rappresentato dalle libere associazioni culturali, dai movimenti giovanili, dal mondo scolastico ed universitario.

In particolare certamente è fatto obbligo alla pianificazione urbana, tentare di risolvere i problemi della giovane Università foggiana.

L'attuale momento di crisi, indotto dai tagli e dalle infauste scelte del governo centrale in materia di Università e Ricerca, impone un'attenta collaborazione con questo mondo.

Ma anche l'Università ha l'onere di aprirsi maggiormente al confronto con il territorio.

Ci piace, a tal proposito segnalare la positiva scelta di recupero e riqualificazione degli immobili relativi alla Facoltà di Lettere: la scelta di potenziare la presenza dell'Università nel cuore pulsante della città, il centro storico, è quanto mai positiva.

È qui, infatti, che deve attuarsi quella rinascita culturale, che è anche economica e sociale, nello spirito della creazione di una "*città creativa*", che possa costituire il motore della rinascita della città stessa.

Così come è necessario ampliare l'offerta della Facoltà di Agraria, che può passare attraverso il potenziamento del territorio dei borghi rurali, nella fattispecie Segezia e Incoronata.

L'Università, d'altra parte deve probabilmente abbandonare l'idea di un campus decentrato, costoso sia in termini economici sia sociali, se slegato dal contesto urbano, per concentrarsi in proposte fattive e riferite, come detto, all'ambito costruito - urbano riferibile in particolare al centro storico.

E, d'altra parte, non può essere dimenticata l'integrazione delle politiche sociali con le politiche urbanistiche e abitative, con particolare riferimento agli anziani e ai pensionati, portatori di una domanda molto articolata, che va dalla valorizzazione dell'anziano come risorsa fino alla richiesta di servizi sociali alla persona. A tal proposito vorremmo segnalare alcune iniziative "possibili":

- a) migliorare la qualità delle case abitate dagli anziani, promuovendo interventi di riqualificazione del patrimonio abitativo esistente (dotazione di ascensore - abbattimento di dislivelli e pericoli - accessibilità a bagno e cucina - impianti luce e gas a norma);
- b) facilitare la mobilità dentro e fuori casa, cioè anche dalla casa al quartiere e dalla casa ai servizi (servizi sociali, servizi sanitari, poste, uffici) in tutto il territorio urbano, come espressione e realizzazione della piena libertà individuale;
- c) creare strutture di accoglienza per garantire agli anziani una vita ordinaria, indipendente e in condizioni di sicurezza, riservando, invece, le "case di riposo" anziché ad anziani indigenti ma autosufficienti, a persone gravemente dipendenti e non assistibili a domicilio;
- d) garantire l'accessibilità urbana a tutti gli utenti gli spazi urbani, partendo dall'eliminazione delle "barriere architettoniche" per i diversamente abili, realizzando, intanto, un monitoraggio delle "situazioni di inaccessibilità o scarsa accessibilità", alla cui rilevazione i Sindacati dei Pensionati possono essere di grande aiuto.

È necessario quindi definire sinteticamente gli obiettivi strategici da perseguire, in cui sviluppare il complesso processo del PUG, che, a nostro giudizio, non possono che essere i seguenti:

- 1) Proporre seri e durevoli meccanismi di partecipazione attiva dei cittadini al governo della cosa pubblica, per accrescere il sentimento di identità e appartenenza alla Città.
- 2) Consolidare l'idea di una pianificazione non centrata unicamente sull'ambito urbano - costruito, ma che tenga conto e risolva gli annosi nodi del rapporto città - campagna, rivitalizzazione dei borghi, evoluzione del sistema industriale, trasportistico e della mobilità in genere secondo le scelte già effettuate in ambito di programmazione di Area Vasta, che consolidino il ruolo di Foggia e la sua evoluzione come capoluogo sul contesto provinciale, e come riaffermazione di un ruolo fondamentale e strategico a livello regionale che storicamente ha rivestito, in riferimento al sistema trasportistico generale e ferroviario in particolare.

- 3) Attivare i meccanismi di crescita dell'occupazione, favorendo la creazione e l'insediamento di nuove imprese, reperendo immediatamente nuove aree per la produzione, sostenendo i progetti di imprese ed Enti indirizzati al potenziamento ed alla differenziazione delle attività produttive, limitando, ove possibile, gli oneri per i nuovi insediamenti, sostenendo progetti di investimento pubblico che garantiscano l'attrazione di ulteriori investimenti dal privato economico (sulla scorta del positivo esempio proposto dalla Regione Puglia, denominato PIRP), anche attraverso programmi e attività a partecipazione mista pubblico-privato, al fine di incrementare il volume delle risorse e la disponibilità di servizi destinati a soddisfare gli interessi generali della comunità. Il tutto nel rispetto delle qualità ambientali del nostro territorio.
- 4) Sperimentare i meccanismi, enunciati nel DPP, di perequazione, premialità e compensazione, nell'intento di modificare lo stato di degrado del contesto urbano, limitando per quanto possibile il consumo del territorio e premiando gli investimenti privati tesi alla riqualificazione sostenibile della città costruita, rinnovando e favorendo in special modo le iniziative tese al recupero delle attività commerciali (con particolare attenzione alle aree mercatali) e artigianali nel tessuto urbano, promuovendo azioni di recupero del centro storico e dei quartieri degradati ad esso collegati (quartieri settecenteschi)
- 5) Favorire e sviluppare le azioni sinergiche delle società municipalizzate, promuovendo un deciso cambio di rotta, ad esempio, del sistema di raccolta rifiuti e del dispendio energetico, *imponendo* alle nuove edificazioni un diverso ed efficace sistema di raccolta differenziata, un attento uso delle fonti energetiche rinnovabili, un corretto sistema di raccolta e riutilizzo delle acque reflue, allineandosi ai sistemi di classificazione della qualità degli edifici già in uso in ambito europeo.
- 6) Sollecitare la modifica del sistema trasportistico urbano attraverso i progetti già approvati sulla mobilità sostenibile, come il Progetto Pilota Treno-Tram e il Piano Urbano della Mobilità di Area Vasta, adottato dal Consiglio comunale il 13 marzo 2009,

e alla necessità della riorganizzazione funzionale delle aree ferroviarie;

- 7) Risolvere in maniera definitiva il problema della prima abitazione per le classi disagiate, promuovendo percorsi per edilizia sovvenzionata con gli enti preposti (IACP, Regione Puglia) ed eliminando definitivamente *lo sconcio dei container-abitazione di Campo Ulivi e Via San Severo, non degni di una città che voglia definirsi tale*, senza dimenticare per altro le difficoltà di reperimento di abitazione per le classi e le categorie intermedie, famiglie monoreddito, coppie giovani, anziani, attivando percorsi per la creazione di alloggi a canone sostenibile / riscatto / edilizia convenzionata, sino ad ipotizzare aree per tentativi sperimentali di insediamenti abitativi in "autocostruzione"
- 8) Valutare, riconoscere e favorire il potenziale creativo della città esistente, favorire l'apprendimento sociale aiutando la comunità locale a confrontarsi con idee, problemi, stili di vita diversi e a dialogare attivamente e creativamente con essi. Considerare la cultura come *"una vera e propria infrastruttura cognitiva che non si limita a riempire il tempo libero ma stimola ad apprendere e a investire sulle proprie competenze, guida sempre di più la costruzione del senso della vita quotidiana, dà forma ai modelli di qualità della vita, plasma visioni di futuro con le quali la comunità locale si confronta in modo partecipato e consapevole dando vita ad una atmosfera industriale che non è più basata come un tempo su una cultura di prodotto ma su un comune orientamento alla produzione e alla diffusione di conoscenza"*.

(Sacco, Blessi e Nuccio, 2008).

### ***I trasporti e la mobilità nella Pianificazione Urbanistica***

I trasporti rappresentano uno degli indici di pressione ambientale più forti sulle nostre città ed incidono significativamente sulla vita delle persone in termini di tempo sottratto alla socialità e dedicato agli spostamenti casa-lavoro, casa-scuola ecc. e, spesso, anche in termini di vite perse a causa dell'alta incidentalità che si verifica sulle nostre strade. La media nazionale si attesta ancora a 12 morti al giorno e 842 feriti.

Nella nostra Provincia nel corso del 2010 si sono verificati 22 decessi su un totale regionale di 132.

Inoltre, secondo un'analisi condotta da *Legambiente*, sarebbero ben 22 le città italiane oltre la soglia ammessa come limite di tolleranza per il superamento dei tetti di allarme per la presenza di polveri sottili. In meno di tre mesi dall'inizio dell'anno, pertanto, una buona fetta delle principali città italiane avrebbe raggiunto nuovi record negativi in termini di mantenimento della *qualità dell'aria* e di contrasto alla invasiva presenza **di** PM10.

L'Italia supera dell'11% la media europea di emissioni di CO2 legate al trasporto. L'inquinamento da trasporto e' al 24% e in Italia e' al 35% e questo divario e' dovuto al maggior utilizzo di auto e camion rispetto alla media europea.

Accanto all'inquinamento atmosferico, non va sottovalutato quello da rumore, da occupazione degli spazi della città imputabili ai trasporti. In definitiva la mobilità cittadina ed extra-urbana, pesantemente orientata sul traffico privato su gomma, produce un generale degrado del paesaggio urbano, della vivibilità e dell'indice di percezione di gradevolezza della città.

Ciascuna di questa forma di pressione esercitata dal peso "trasporto" si traduce, irrimediabilmente, in costi che gravano pesantemente sulla collettività.

Disegnare e rimodellare una città, può, quindi, rappresentare un'occasione, per provare ad incidere su questi aspetti partendo dal presupposto che il tessuto urbano non è costituito solo da case, piazze, centri della socialità e della cura ecc. ecc. ma anche, dall'opportunità di movimento e di spostamento al suo interno e nei flussi "da e per" i centri di attrazione e di interesse collettivo.

E', quindi, fondamentale che il Pug, si occupi anche di queste cose. Le aree di prossimità alle stazioni; le zone di sedime ferroviario che rischiano di pesare negativamente sul tessuto urbano ovvero, consegnate a logiche di speculazione edilizia,

devono essere preservate per usi e destinazioni al servizio di strutture di sostegno e di incentivazione all'uso del mezzo pubblico: una stazione in cui arrivano e partono navette dai grossi centri della Provincia, se non è dotata di una stazione per i bus, di parcheggi di scambio che favoriscano l'interoperabilità dei diversi vettori, rischia di vedere vanificata la propria funzione.

Gli strumenti di pianificazione, urbanistici e della mobilità, sono reticoli complessi che devono essere poggiati e sovrapponibili gli uni con gli altri, senza "fratture" , tra loro, come nella costruzione di un edificio.

Se uno solo degli elementi operanti in questa logica, si muove in maniera scoordinata rispetto tutti gli altri, si rischia il crollo.

E' per questo motivo riteniamo necessario che il PUG, il PUM, il Piano del Traffico siano tasselli dello stesso mosaico che devono combaciare alla perfezione.

Occorre, allora, attivare una logica di coordinamento e di interoperabilità tra i diversi livelli programmatori.

Occuparsi di mobilità urbana, non significa solo assicurare spostamenti, ma anche ottimizzarli e garantire servizi aggiuntivi che rendano appetibile il mezzo pubblico.

Alla luce di questa premessa, le determinazioni di governance del territorio e della mobilità devono essere rivolte verso alcune "gerarchie" di opzioni che devono rispondere a criteri oggettivi che garantiscano :

- *L'abbandono delle logiche trasportistiche delle persone, in ambito urbano ed extra-urbano, rivolte all'esaltazione ed all'uso del trasporto individuale su gomma, a favore di scelte premiali per il trasporto collettivo e preferibilmente su ferro;*
- *La diversificazione delle fonti energetiche dedicate alla mobilità con incremento delle quote di energia pulita e rinnovabile a basso tasso di emissioni;*

➤ *Lo sviluppo e l'incentivazione all'uso dei mezzi di trasporto alternativi (bicicletta) e la possibilità di socializzare l'uso individuale dell'auto (taxi collettivi - car sharing ecc.).*

La città di Foggia, è una città in espansione. La risposta data all'esigenze abitative in crescita è stata affidata al modello dell'occupazione progressiva di suolo esterno al vecchio perimetro cittadino.

Probabilmente si tratta della scelta più facile che tiene insieme interessi e peculiarità presenti nel nostro territorio.

Le scelte urbanistiche che sempre più spostano il modello della "Città compatta" verso la "Città diffusa" (sprawl) , possono sembrare un sintomo di crescita e di modernità forse perché mutuato dagli Stati Uniti, ma in realtà moltiplicano il fabbisogno di servizi e dei costi ambientali e, questi, sono tutti aspetti che non possono essere dimenticati quando si pianifica il futuro di una città.

La questione della mobilità , a Foggia, si caratterizza per alcuni decisivi tratti:

- Il centro urbano si presenta, nella quasi totalità delle direttrici di provenienza, scarsamente accessibile;
- La congestione per traffico da autoveicoli, sia privati che pubblici, viene ulteriormente accentuata dalla presenza di centinaia di corse di Bus Blu in entrata ed in uscita dal centro cittadino (zona Stazione Fs, Via della Repubblica e limitrofe) soprattutto nelle fasce orarie dei flussi del traffico pendolare dai grossi centri della Provincia;
- La città, necessita di una "tangenziale" capace di "dialogare" agevolmente con il centro urbano e che rappresenti un raccordo tra il nascente casello autostradale Foggia Sud e quello di Foggia legando, in questa logica, anche le necessità della Zona Industriale di Incoronata;

- La stazione FS è, ormai, completamente inglobata nel tessuto urbano;
- La dotazione di parcheggi di scambio e di prossimità non è commisurata alle reali esigenze cittadine;
- Le diverse modalità di trasporto sono tra loro sconnesse con difficile dialogo tra loro;
- Appaiono del tutto insufficienti le strutture utili a favorire il trasporto alternativo e sostenibile (piste ciclabili, car sharing; car pooling; pedibus).

Tenuto conto di tali considerazioni si ritiene sottolineare alcune fondamentali scelte di indirizzo da rafforzare all'interno dell'elaborazione del PUG relativamente agli aspetti della mobilità cittadina.

### ***Centralità della Stazione FS di Foggia e sua identificazione come***

#### **NODO di SCAMBIO**

La vocazione naturale della stazione FS di Foggia, tenuto conto della forte urbanizzazione delle aree circostanti; della sua evoluzione in stazione "specializzata e dedicata" per il traffico viaggiatori; delle prescrizioni normative in fatto di trasporto delle merci pericolose e nocive che dovranno transitare al di fuori dei centri abitati e della sua ideale posizione di fulcro della Pentapoli, necessita di azioni mirate a favorirne il grado di accessibilità e fruibilità, di interoperabilità tra le diverse modalità di trasporto. In tale prospettiva, la realizzazione delle due "Bretelle" confluenti dal lato Nord direzione Via Manfredonia (in parte già realizzata) e lato Sud verso Viale Fortore potrebbero "avvicinare" sensibilmente lo scalo FS alle maggiori direttrici di flussi del T.P. extra-urbano eliminando un numero considerevoli di accessi di BUS BLU nel centro cittadino.

Tali "bretelle" dovranno comunque confluire in aree dedicate posizionate su entrambi i lati della stazione FS attrezzati con parcheggi di relazione e di scambio, un'area attrezzata per la terminalizzazione del servizio di Treno-Tram (al momento

identificabile col servizio su ferro della linea Foggia-Lucera) ed il capolinea delle corse ATAF attualmente posizionato all'interno del Piazzale Vittorio Veneto.

Un ruolo fondamentale per la realizzazione di tali progetti, dovrà passare attraverso una decisiva interlocuzione con il Gruppo FS impegnato in una fase di dismissione di aree prospicienti lo scalo ferroviario in particolar modo l'area della ex Gestione Merci (lato nord) e del Fascio Succursale (area adiacente a Viale Fortore).

L'ubicazione e l'estensione di queste aree potrebbe facilitare sensibilmente la ricerca di soluzioni idonee per l'individuazione di un sito per la Stazione degli Autobus oltre che forme di alleggerimento sulla pressione veicolare sul sottopasso di Viale Fortore e sul cavalcavia di Via Manfredonia.

In questo quadro salutiamo positivamente la firma del protocollo d'intesa tra Comune, Rfi e Regione Puglia del mese di Ottobre 2011 riguardante le aree del Gruppo FS dismessibili ed adiacenti lo scalo ferroviario. In forza di quell'accordo, si sono create le premesse per la realizzazione del primo nodo di connessione fra le reti di trasporto pubblico in Puglia. La centralità della stazione di Foggia deve essere sostenuta con decisione di fronte ad ipotesi di "seconde stazioni" al di fuori del perimetro urbano per il traffico viaggiatori verso Napoli e Roma. Non crediamo che una stazione (o meglio dire, fermata) distante molti chilometri dal centro di una città di 160.000 abitanti, catalizzatore di flussi di traffico locale che riguarda un bacino di utenza di oltre 800.000 persone risponda a questi criteri. L'ipotesi di affiancare ad una periferia urbana già degradata come quella foggiana, un'ulteriore periferia "ferroviaria" con tutti gli aspetti negativi ad essa collegati, non crediamo sia una scelta condivisibile.

### ***Verso la costituzione di una vera Azienda della Mobilità a Foggia***

Deve proseguire il lavoro di consolidamento e di costruzione di una vera Azienda della Mobilità che si occupi con competenza dell'intera "filiera" del trasporto pubblico urbano.

Perché, crediamo che occuparsi di mobilità urbana, non significhi solo assicurare spostamenti, ma anche ottimizzarli e garantire servizi aggiuntivi che rendano appetibile il mezzo pubblico, lasciando, per esempio, la propria autovettura in un parcheggio di scambio o di prossimità senza avere la sensazione, al momento del pagamento, di stare versando una tassa e non la tariffa equa per un servizio che migliori la qualità della vita di tutti i cittadini.

Pensiamo, ad esempio, che accanto alla gestione dei parcheggi di superficie, si debba pervenire ad una politica tariffaria integrata attraverso un titolo di viaggio unico che tenga insieme la sosta e gli spostamenti, i tratti urbani ed extra-urbani.

Occorre altresì, dotare la viabilità cittadina di corsie preferenziali per i mezzi pubblici realmente fruibili per consentire un adeguato aumento della velocità commerciale dei Bus Gialli che non siano solo delle linee tracciate sulla carreggiata.

### ***Zone TL - Isole Pedonali – Bike sharing- Piste ciclabili- Pedibus***

L'estensione delle ZTL e dell'isola pedonale che comprenda l'intera area del Centro Storico non può far altro che migliorare la qualità della vita dei residenti e dei fruitori degli spazi più significativi, dal punto di vista artistico e culturale, della città. In punti strategici posizionati in prossimità di parcheggi ( Parcheggio Maddalena- Parcheggio V.Russo- Parcheggio Ginnetto – costruendo Parcheggio Fiera- Parcheggio Zuretti ecc.) vanno istituiti dei posti di dotazione per biciclette ad uso pubblico e gratuito. In questo senso si dovrà procedere anche per il rafforzamento e l'estensione di una rete di piste ciclabili che siano scevre da conflitti con la modalità veicolare pubblica e privata .

Per disincentivare l'uso del mezzo privato verso le scuole (specie di I° grado) sarebbe auspicabile la creazione di Percorsi Pedonali Protetti in prossimità delle scuole cittadine con itinerari che facilitino il raggiungimento dei complessi scolastici dalle vie prospicienti del quartiere attraverso veri e propri Itinerari (con "fermate ed orari

stabiliti) appositamente segnalati e sorvegliati lungo i quali far transitare il "Pedibus" gli scolari in sicurezza.

### ***Lo Sviluppo Sostenibile nella formazione del PUG***

Lo sviluppo sostenibile è una forma di sviluppo della società (che comprende lo sviluppo economico, delle città, delle comunità ovvero sociale e ambientale ecc.) che non compromette la possibilità delle future generazioni di perdurare nello sviluppo stesso, preservando la qualità e la quantità del patrimonio e delle riserve naturali (che sono esauribili, mentre le risorse sono considerabili come inesauribili).

L'obiettivo è di mantenere dunque uno sviluppo economico compatibile con l'equità sociale e gli ecosistemi (eco compatibilità), operante quindi in regime di equilibrio ambientale.

Il concetto di sviluppo sostenibile in Italia, alla luce del d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152, in materia "ambientale", è così definito:

Art. 3-quater (Principio dello sviluppo sostenibile)

1. *Ogni attività umana giuridicamente rilevante ai sensi del presente codice deve conformarsi al principio dello sviluppo sostenibile, al fine di garantire all'uomo che il soddisfacimento dei bisogni delle generazioni attuali non possa compromettere la qualità della vita e le possibilità delle generazioni future.*

2. *Anche l'attività della pubblica amministrazione deve essere finalizzata a consentire la migliore attuazione possibile del principio dello sviluppo sostenibile, per cui nell'ambito della scelta comparativa di interessi pubblici e privati connotata da discrezionalità gli interessi alla tutela dell'ambiente e del patrimonio culturale devono essere oggetto di prioritaria considerazione.*

3. *Data la complessità delle relazioni e delle interferenze tra natura e attività umane, il principio dello sviluppo sostenibile deve consentire di individuare un equilibrato rapporto, nell'ambito delle risorse ereditate, tra quelle da risparmiare e quelle da trasmettere, affinché nell'ambito delle dinamiche della produzione e del consumo si inserisca altresì il principio di solidarietà per salvaguardare e per migliorare la qualità dell'ambiente anche futuro.*

4. *La risoluzione delle questioni che involgono aspetti ambientali deve essere cercata e trovata nella prospettiva di garanzia dello sviluppo sostenibile, in modo da salvaguardare il corretto funzionamento e l'evoluzione degli ecosistemi naturali dalle modificazioni negative che possono essere prodotte dalle attività umane.*

A partire dall'invenzione del termine "sviluppo sostenibile", passando attraverso l'elaborazione di Quaderni e Rapporti come l'Agenda 21 e il Protocollo di Kyoto, ed in ultimo Il Patto dei Sindaci (il "covenant of Mayors" un patto promosso dalla Comunità Europea rivolto direttamente alle città perché si impegnino volontariamente nel ridurre di almeno il 20% le emissioni di gas responsabili dell'effetto serra entro il 2020, rispetto ai livelli del 2005, coerentemente con le politiche comunitarie in materia di clima ed energia), fino ad arrivare ai molteplici provvedimenti legislativi che compongono il Quadro Normativo attuale, la sostenibilità è stata intesa come un unico e complesso sistema di approcci, politiche e comportamenti che, in ogni campo della vita e dalla macro alla micro scala, percorressero *strade parallele con lo scopo di raggiungere il fine comune della salvaguardia della salute del Pianeta.*

Uno dei capisaldi di questo obiettivo è senza dubbio la sostenibilità degli strumenti di pianificazione urbanistica, cardine delle attività che disegnano e finalizzano, a partire dalla "macro scala", il "buon costruire" nelle nostre città ed il "governo" del territorio.

A riguardo del ruolo del suolo inteso come "preziosa risorsa ", è evidente che, con riferimento ai concetti esposti, la sua salvaguardia diventa la base dello sviluppo sostenibile di un intero territorio.

A partire dalla "strategia europea sull'ambiente urbano" sono stati individuati gli elementi attraverso i quali riuscire a raggiungere lo scopo di migliorare la qualità delle aree urbane; essi sono quattro, ovvero:

- 1) la gestione urbana sostenibile;
- 2) il trasporto urbano sostenibile;
- 3) l'edilizia sostenibile;

4) la progettazione urbana sostenibile.

L'ultima comprende totalmente le prime tre, e riveste il ruolo di elemento coordinatore, attraverso politiche che dovrebbero definire un completo sistema di gestione urbana sostenibile.

La progettazione urbana sostenibile descrive "modelli di utilizzazione del territorio" che insistono su ampie aree urbane, nelle quali si intrecciano aspetti ambientali, il sistema del verde urbano, l'espansione dei centri abitati, soprattutto delle "periferie", problematiche di degrado, riqualificazione e rifunzionalizzazione di aree, edifici ed infrastrutture, ecc.

E sempre importante inoltre guardare alle nostre città ed al territorio come soggetti di politiche di diversa natura, che coinvolgono in misura diversa edifici, infrastrutture e trasporti, energia, gestione dei rifiuti. In questa panoramica, la progettazione urbana sostenibile abbraccia una molteplicità di problematiche, che vanno dagli aspetti ambientali alla crescente espansione delle periferie verso le zone rurali.

Occorre mettere in campo azioni volte allo sviluppo della bioedilizia, la promozione all'uso razionale dell'energia e della certificazione energetica ed ambientale degli edifici. Uno degli obiettivi principali è l'attivazione di "strategie condivise" e complementari che riuniscano i diversi settori dell'edilizia civile, attraverso quattro aree di intervento, tra le quali riveste una particolare importanza quella della Normativa per il Governo del Territorio, che si dovrebbe avvalere di un documento unico recante "indirizzi e criteri per l'incentivazione al riutilizzo delle aree urbane compromesse attraverso la promozione dell'edilizia sostenibile" e la definizione di linee guida.

Oggi l'Urbanistica si deve necessariamente occupare anche di importanti aspetti "ecologici", allo scopo di utilizzare razionalmente le risorse disponibili, con la consapevolezza della loro "finitzza" nel tempo e nello spazio.

Gli aspetti attorno ai quali ruota la disciplina dell'Urbanistica sono i trasporti, le abitazioni, l'industria e la produzione in generale, il commercio, l'energia, i centri urbani, le

aree verdi, ma soprattutto e prima di tutto, il suolo, finito e prezioso, risorsa principe e per questo meritevole di molte cure ed attenzioni.

Il processo di trasformazione del territorio come risorsa in suolo urbanizzato non è senz'altro breve, tuttavia negli ultimi decenni sembra aver fatto un balzo in avanti ed aver acquisito un aspetto negativo, incalzante ed inesorabile.

Emerge, al contrario, una sensibilità crescente verso i buoni esempi di come si possa fare dell'urbanizzazione del territorio un processo virtuoso, abbandonando i vizi dello sfruttamento eccessivo delle risorse.

Tipici esempi di virtuosismo sono rappresentati dai programmi di rigenerazione delle aree dismesse metropolitane di alcune realtà dell'Europa centrale, sostituite da quartieri residenziali d'eccellenza, anche ad alta densità e multiculturalità, con alloggi e posti di lavoro, residenze per studenti, impianti che utilizzano e producono energia pulita e tanto verde.

Spesso ciò che rende speciali queste esperienze è, però, un aspetto non comune, ma che nell'ultimo quadro normativo europeo sembra voler occupare sempre maggiore importanza: il coinvolgimento dei cittadini nelle operazioni e nel complesso procedimento di pianificazione del territorio.

Attraverso forum, costituiti da gruppi di cittadini che più di tutti si mostrano sensibili alle tematiche del recupero e della riqualificazione urbanistica, vengono organizzate campagne d'informazione e manifestazioni di vario genere incentrate sul coinvolgimento della cittadinanza nello sviluppo sostenibile del quartiere.

Il forum può diventare nel tempo l'organo ufficiale della partecipazione della cittadinanza al processo progettuale realizzativo del quartiere, dal quale far scaturire l'idea di "quartiere socio-ecologico".

Può diventare la sede di discussione dei problemi che vanno dalla "mobilità sostenibile" all'energia alternativa, alle tematiche del verde, non di rado attraverso workshop con la pubblicazione di notiziari di quartiere, volti alla divulgazione di concetti quali il vivere e il

convivere, nel rispetto e nella salvaguardia delle risorse naturali che abbiamo a disposizione, prima fra tutte il "nostro territorio".

Questi concetti sono ormai, anche nelle sedi accademiche italiane, oggetto di ampio fermento culturale e didattico; la sostenibilità entra nelle aule delle università, nelle nuove offerte formative accademiche per economisti, ingegneri, architetti, agronomi ed insegnanti.

Di seguito alcuni esempi concreti:

all'Università di Bergamo si studia per diventare insegnante con un particolare indirizzo in educazione ambientale e alla sostenibilità; al Politecnico di Milano la sostenibilità diventa un elemento del design in linea con materiali ecocompatibili e con le forme delle green house del futuro; Architettura design e sostenibilità ambientale al Politecnico di Torino: laurea magistrale in architettura per la sostenibilità; laboratorio compatibilità e sostenibilità ambientale (dipartimento di ingegneria dei sistemi edilizi e territoriali); a Tor Vergata si diventa architetti bioecologici e esperti di tecnologie sostenibili per l'ambiente con un master di II livello che punta sull'ambiente in quanto progetto e sulla trasformazione consapevole dello spazio fisico; Urbanistica sostenibile a Pescara, laurea magistrale con un approccio integrato alla progettazione sostenibile del territorio con particolare riferimento alla produzione di energie rinnovabili applicate ai contesti urbani.

Anche gli economisti diventano attenti all'ambiente: a Firenze curriculum di Sostenibilità ambientale dei sistemi economici, master di I livello. Un master di II livello sul Management e Regolazione per l'Energia Sostenibile (MRES) è previsto alla Università Luiss di Roma.

Ad Ancona nella facoltà di scienze matematiche fisiche e naturali c'è un corso di laurea magistrale in Sostenibilità Ambientale e Protezione Civile, corsi di ingegneria per la sostenibilità ambientale a Modena, Latina e Bologna dove si studia Ingegneria Elettronica e Telecomunicazioni per Lo Sviluppo Sostenibile.

L'attenzione per la sostenibilità ha riguardato anche le facoltà di agraria: e qui troviamo uno dei pochi corsi in sostenibilità ambientale nelle Università del Sud, a Bari dove c'è un Master di primo livello in "Manager dello sviluppo rurale sostenibile".

A Perugia e a Firenze lauree magistrali in "sviluppo rurale e tecniche sostenibili", a Bologna un master di I livello in "Sviluppo sostenibile e gestione dei sistemi ambientali" e un corso di laurea magistrale in "Sviluppo sostenibile e gestione del rischio, legata ai disastri ambientali dovuti ai cambiamenti climatici".

Infine, è proprio di questi giorni l'organizzazione da parte ad es. della Università di Bologna in collaborazione con "Urban Center" di Bologna, di una mostra e di una serie di convegni e workshop sull'Urbanistica Sostenibile, presso la sede ristrutturata della borsa di Bologna, nell'ambito dei quali i temi della sostenibilità applicati all'urbanistica e all'edilizia vengono ampiamente approfonditi ed illustrati, anche con esperienze progettuali concrete, in parte visionabili sui siti internet di riferimento ([www.urbancenterbologna.it](http://www.urbancenterbologna.it)).

### ***Il completamento della fase intermedia***

Il processo di formazione del Pug prevede, ovviamente, tempi medio lunghi.

Per tal motivo sia nella stesura del Documento Programmatico Preliminare, sia negli atteggiamenti e negli obiettivi dell'Amministrazione Comunale, è stata concepita una *fase intermedia*, utile a dar risposte concrete alla città.

Allo stato attuale, in riferimento alla fase intermedia, sono stati perseguiti dall'Amministrazione i seguenti obiettivi principali:

- Adeguamento del PRG Benevolo
- Approvazioni di processi pianificatori, ultradecennali, quali: Il piano Tratturi, il Piano di recupero del Salice, il PUMAV
- Avvio di un programma di Housing sociale
- Avvio di un programma per l'immediato reperimento di aree produttive

Pur condividendo finalità ed obiettivi perseguiti dall'Amministrazione Comunale, ci preme evidenziare la lentezza nella formazione e nel raggiungimento di tali obiettivi.

È francamente utile ricordare che dall'approvazione del DPP, pur corretto e rivisto nel frattempo, ad oggi, sono trascorsi ben quattro anni!

A queste "lentezze" ha certamente contribuito, a nostro giudizio, anche una certa frammentazione delle strutture tecniche comunali.

Attualmente infatti, il Comune di Foggia ha ben tre "uffici tecnici" che di fatto non dialogano tra loro: l'Ufficio del Suap (che rilascia concessioni urbanistiche in materia di attività produttive, l'Ufficio dei Lavori Pubblici (di recente autorizzato dalla Giunta a rilasciare concessioni urbanistiche in materia di Opere pubbliche), l'Ufficio del SUE (che rilascia concessioni sull'edilizia residenziale e si occupa della pianificazione urbana).

Questa frammentazione non ha probabilmente eguali in nessuna altra Amministrazione locale e, cosa ancora più preoccupante, non è previsto nessun coordinamento superiore.

E ora di procedere sollecitamente alla formazione di un unico Ufficio Tecnico, pur mantenendo le competenze in capo ai vari settori, atteso che Attività produttive, Opere pubbliche ed Edilizia residenziale partecipano alla trasformazione dell'unico territorio urbano.

*Il termine della fase intermedia, potrà coincidere, a nostro giudizio, con la sospensione di programmazione di varianti in deroga allo strumento urbanistico vigente, con la formazione del Laboratorio Urbano e del Laboratorio Intermedio, così come descritto in precedenza.*

La necessità del rilancio dell'azione amministrativa in ambito di pianificazione urbana, ha però necessità di un chiaro cambiamento di rotta, che mostri le positive intenzioni dell'amministrazione nella risoluzione degli annosi problemi della città.

Questo cambiamento va "dimostrato" attraverso la costituzione di "laboratori urbani partecipati" cui affidare il compito di avviare, attraverso una fase concertata, alcuni modelli di intervento, replicabili all'interno del PUG. *In altre parole, va sperimentata la partecipazione dei cittadini alle questioni urbane.*

Ci permettiamo di segnalare alcuni casi irrisolti su cui è possibile sperimentare un reale meccanismo partecipativo:

- ✓ La rigenerazione dei quartieri settecenteschi e il recupero del centro storico

- ✓ La risoluzione dei problemi di mobilità ed il potenziamento del trasporto su ferro e l'evoluzione della stazione ferroviaria
- ✓ La definitiva scelta di ampliamento dell'aeroporto "Gino Lisa"

Problemi complessi, certo, è perciò bisognosi di una partecipazione più fattiva e tempestiva.

Bisogna sperimentare la rigenerazione delle aree centrali degradate.

Bisogna valorizzare le aree ferroviarie, evitando tentativi di speculazione ma fissando fin d'ora ed in accordo con la Regione Puglia i criteri, gli indici e le destinazioni di queste aree.

Bisogna individuare, in maniera definitiva e condivisa, il destino dell'aeroporto "Gino Lisa".

### ***Conclusioni***

La Cgil di Foggia, attraverso l'elaborazione di questo documento, intende fornire un contributo alla discussione ed all'elaborazione di scelte decisive per la città.

Rimodellare e progettare la Città del Futuro è un compito che riguarda la collettività nel suo insieme che deve far pesare la sua voce attraverso le istanze di rappresentanza esistenti sul territorio con la massima partecipazione estesa a forze politiche e sociali, a libere aggregazioni di cittadini, a movimenti e Associazioni, al mondo della Cultura e delle Professioni.

L'obiettivo principale e prioritario è quello di dotarci di uno strumento dinamico, sul quale dobbiamo concentrare gli sforzi per attirare consensi e condivisioni di metodo. Uno strumento che deve essere aperto al contributo di tutti, per riprendere con decisione la capacità di dialogo e di ascolto con la pubblica opinione per dare concretezza al bisogno di partecipazione democratica sulle scelte fondamentali per il futuro della città.