→ www.puglecce.it

la città capoluogo

Verso il Piano Urbanistico Generale di Lecce

SECONDO INCONTRO DI CONSULTAZIONE PUBBLICA

Lecce cambia così 2/6

2° Report intermedio

Sabato 17 dicembre 2022

Camera di Commercio Lecce

CITTÀ DI LECCE
Assessorato alle Politiche urbanistiche

PUG Piano Urbanistico Generale Lecce

È possibile guardare la registrazione integrale dell'incontro al link: youtu.be/ZLjbS50VU1o

Indice del Report

a. Premessa sul processo di piano e su cosa è la consultazione pubblica 6

b. Sintesi degli interventi tecnici 8

Prof. **Federico Zanfi**
Responsabile del gruppo di lavoro del DAStU - Politecnico di Milano e co-coordinatore scientifico

c. Consultazione interventi dei cittadini e portatori di interessi 22

Roberto Guido
Lecce Pedala

Nico Barletti
Architetto

Giovanni Seclì
Cittadino

Antonio Maruccia
Procuratore Generale

Luigino Sergio
Coordinamento nazionale della fusione di comuni

Stefania Bianco
Fridays for future Lecce

Nicola Delle Donne
Presidente Confindustria Lecce

Indice del Report

Carlo Cascione
Salento BiciTour

Francesco Marti
Consigliere di Amministrazione dell'Asi

Alessandro Stella
Udu Lecce

Maria Mancarella
Garante dei diritti delle persone private della libertà personale

Valentino Nicolì
Presidente ANCE

Ludovico Mordos
Link Lecce

Rocco Belmonte
Cittadino

Indice del Report

d. Contributi istituzionali e tecnici 45

Fernando Moschettini
Delegato Provincia di Lecce

Alessandro Delli Noci
Assessore allo Sviluppo Economico Regione Puglia

Claudio Stefanazzi
Senatore della Republica Italiana

Loredana Capone
Presidente del Consiglio Regione Puglia

Anna Grazia Maraschio
Assessora all'Urbanistica Regione Puglia

Rita Miglietta
Assessora all'Urbanistica Comune di Lecce

Federico Zanfi
Responsabile del gruppo di lavoro del DAStU - Politecnico di Milano
e co-coordinatore scientifico

Michele Emiliano
Presidente della Regione Puglia

Carlo Salvemini
Sindaco di Lecce

e. Prima interpretazione ed esito sintetico 62

Sintesi delle interazioni tra i cittadini e la mappa fisica tematica presente all'incontro

Il team di lavoro

Coordinatore
Ing. **Maurizio Guido**
Dirigente del Settore Pianificazione e Sviluppo del Territorio – ERP
(coordinatore dell'Ufficio di Piano e R.U.P.)

Gruppo di lavoro dell'Ufficio di Piano
Arch. **Annamaria Gagliardi**
(supporto al R.U.P.)
Arch. **Emanuela Braì**
Arch. **Gilda Convertino**
Arch. **Silvia Sivo**
Arch. **Giulia Spadafina**

Gruppo di lavoro del DAStU-Politecnico di Milano
Pian. t. **Mariasilvia Agresta**
Dott. **Francesco Curci**
(co-coordinatore scientifico)
Ing. **Vito D'Onghia**
Dott. Agim **E. Kercuku**
Prof. **Arturo Lanzani**
(supervisore scientifico)
Arch. **Christian Novak**
Arch. **Marco Patruno**
Prof. **Federico Zanfi**
(responsabile e co-coordinatore scientifico)

Collaboratori
Dott. jr. **Gloria Crisogianni**
Dott. **Giacomo Ricchiuto**

Consulenti
Stefano Margiotta - Geologia-Idrogeomorfologia
Dott. **Pietro Medagli**
Dott. **Stefano Arzeni**
Dott. **Alessio Turco** (Ofride srl) - Botanico-vegetazionali
Prof. **Grazia Semeraro** (Dipartimento dei Beni culturali dell'Università del Salento) - Archeologia
Collaboratore: Dott. **Vito Giannico**
Prof. **Irene Petrosillo** (Dipartimento di Scienze e Tecnologie Biologiche dell'Università del Salento)

Aggiornamento dell'uso del suolo e VAS
Collaboratori:
Dott. **Donatella Valente**
Dott. **Angela Maria Scardia**
Dott. **Erica Maria Lovello**

Consulenza legale
Avv. **Silvestro Lazzari**

Comunicazione e organizzazione del processo partecipativo
Pazlab, Muta, Archistart

Premessa sul processo di piano e su cosa è la consultazione pubblica

Report del secondo appuntamento tematico della consultazione pubblica per la redazione del Piano Urbanistico Generale della città di Lecce.

Modalità di svolgimento dell'incontro:

1. introduzione istituzionale affidata al Sindaco di Lecce Carlo Salvemini, all'Assessora all'Urbanistica Rita Miglietta e all'Assessore alle attività produttive Paolo Foresio. L'introduzione crea la cornice di senso, politica e amministrativa, entro la quale la Consultazione verrà attivata fornendo informazioni sulle modalità di partecipazione e il metodo di lavoro seguito nella redazione del PUG e nell'approcciarsi al tema dell'incontro;
2. una relazione tecnica affidata ad esperti e consulenti del Comune: Federico Zanfi (Responsabile del gruppo di lavoro del DAStU - Politecnico di Milano e co-coordinatore scientifico);
3. un momento di condivisione e consultazione pubblica sulla base di registrazioni online e in presenza da parte di cittadini e portatori di interesse;
4. una chiusura di sintesi finale affidata al Sindaco di Lecce e al Presidente della Regione Puglia Michele Emiliano.

Il documento raccoglie la sintesi della condivisione di visioni, proposte, esperienze sul tema della Città Capoluogo tra centinaia tra cittadini, associazioni, istituzioni, gruppi di ricerca che si sono incontrati presso la Camera di Commercio di Lecce con l'Amministrazione Comunale, tecnici e consulenti dell'Ufficio di Piano dell'Assessorato all'Urbanistica del Comune di Lecce.
Il percorso partecipato non è stato ideato come mera attività adempitiva ma come momento di sostanza politica per far sentire la città come uno spazio proprio, determinante ai fini dell'individuazione di orizzonti futuri. Il format utilizzato è stato definito di "Consultazione Pubblica" poichè il ruolo del cittadino e del portatore di interessi si sviluppa attraverso interventi di varia natura e con strumenti differenti.

Gli strumenti di consultazione, oltre agli interventi durante l'incontro pubblico, sono così suddivisi:

1. attraverso una piattaforma online generale (puglecce.it) è stato possibile indicare le priorità (a partire da un elenco tematico l'utente ha potuto selezionare massimo 3 priorità, il grafico presente nella pagina dedicata online era aggiornato live e restituiva immediatamente il trend;
2. le proposte/esperienze sulla mappa digitale: gli utenti hanno potuto, a partire da una mappa tematica nella quale sono stati evidenziati attraverso degli shape, le visioni e le prospettive del futuro piano, indicare proposte geolocalizzate o raccontare esperienze testuali o anche fotografiche;

Numeri dell'incontro

a. presenti:
più di **120** persone

b. interventi/ segnalazioni/questionari compilati/contributi:
- proposte cartacee: **7**
- proposte online: **3**
- priorità totali: **47**
- interventi "dal vivo": **20**

c. statistiche piattaforma online
(periodo 10.12.2022/18.12.2022)
- **1133** visite
- **2804** pagine visualizzate



3. entrambe le opportunità di partecipazione e interazione sono state inoltre garantite anche offline. In occasione dell'incontro pubblico e tematico a tutti i partecipanti è stato consegnato il medesimo elenco di priorità presente online da compilare su carta (facoltativo) e una card grafica sul retro della quale era possibile raccontare un'esperienza o segnalare una proposta da consegnare poi allo staff della partecipazione;

4. una mappa stampata, dimensioni 2metri per 2metri, sulla quale, durante l'incontro pubblico, accompagnati da uno staff di tecnici, è stato possibile inserire proposte o segnalazioni attraverso l'utilizzo di bandierine. L'interazione con la mappa è tematizzata e viene sempre restituita al termine dell'incontro.

Tutti gli interventi, le proposte, le sollecitazioni, le esperienze entrano a fare parte del patrimonio di conoscenze che contribuiranno alla redazione del Piano.
Tutte le fasi e gli esiti della partecipazione sono presenti sul sito www.puglecce.it, ideato come piattaforma digitale per la divulgazione e l'interazione tra cittadini e istituzioni per la costruzione del Piano.



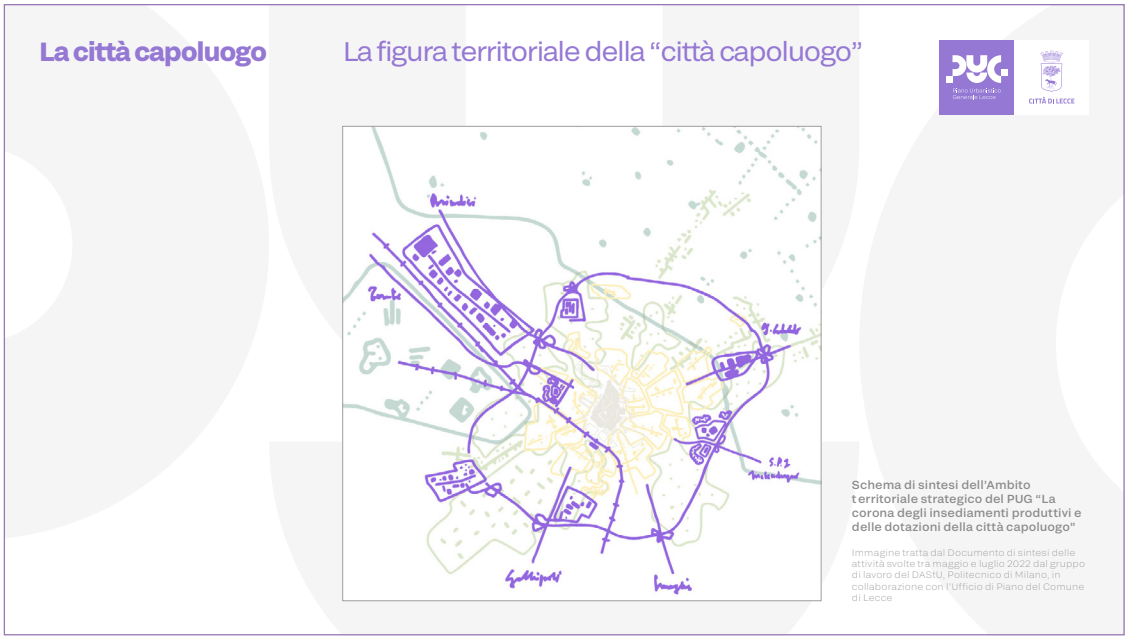
Sintesi degli interventi tecnici

→ Prof. Federico Zanfi

responsabile del gruppo di lavoro del DAStU - Politecnico di Milano e co-coordinatore scientifico

La figura territoriale della "città capoluogo"

Quando parliamo di 'città capoluogo', ci riferiamo a quelle parti della città di Lecce nelle quali sono presenti insediamenti produttivi, attività di servizio, attrezzature che hanno una valenza sovralocale, che rispondono a domande che non provengono solo dalla città, ma da un territorio più esteso, e che caratterizzano Lecce come capoluogo di provincia complementare e sinergico rispetto a Taranto e Brindisi.



Slide 1 →

La struttura principale della città capoluogo è costituita dalla ferrovia adriatica (che conduce verso Brindisi e Bari), lungo la quale è presente il grande aggregato industriale gestito dal consorzio ASI, e dalla tangenziale, dai suoi svincoli e dai suoi nodi, attorno ai quali si sono col tempo costruiti diversi insediamenti produttivi e di servizio.

La città capoluogo

I sei "Ambiti territoriali strategici" del PUG

La città verde

La città capoluogo

La campagna di Lecce

Il Grande Centro

Il mare di Lecce

I quartieri di Lecce



Schema di sintesi dei sei Ambiti territoriali strategici del PUG

Immagine tratta dal Documento di sintesi delle attività svolte tra maggio e luglio 2022 dal gruppo di lavoro del DASTU, Politecnico di Milano, in collaborazione con l'Ufficio di Piano del Comune di Lecce

Slide 2 →

La superficie territoriale occupata dalla città capoluogo, campita in colore viola, corrisponde a 6,5 km2, cioè il 2,7%del territorio comunale. Secondo i dati ISTAT 2011, in questa superficie si concentra circa il 20% degli addetti impiegati nella città di Lecce.

La città capoluogo

I numeri della "città capoluogo"
estensione e caratteristiche

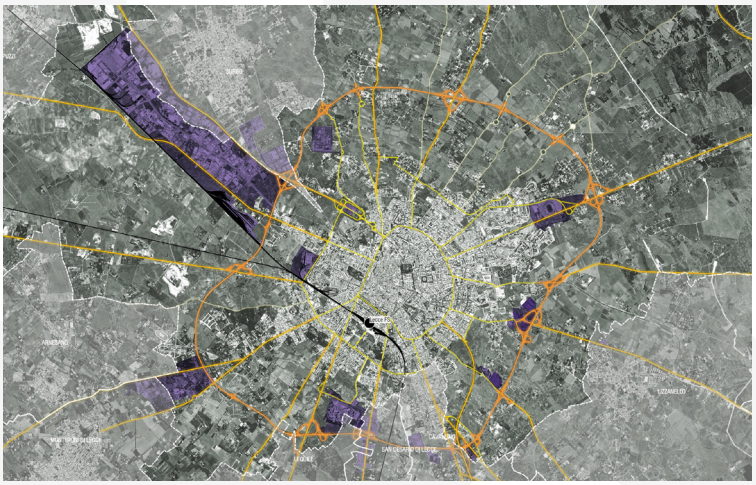
6,5 Km²
estensione
(2,7% del territorio comunale)

uso del suolo

72,8%
artificiale

17,9%
agricolo

9,3%
naturale



L'ambito territoriale strategico della "città capoluogo"
Elaborazione dell'Ufficio di Piano del Comune di Lecce

Slide 3 →

La città capoluogo

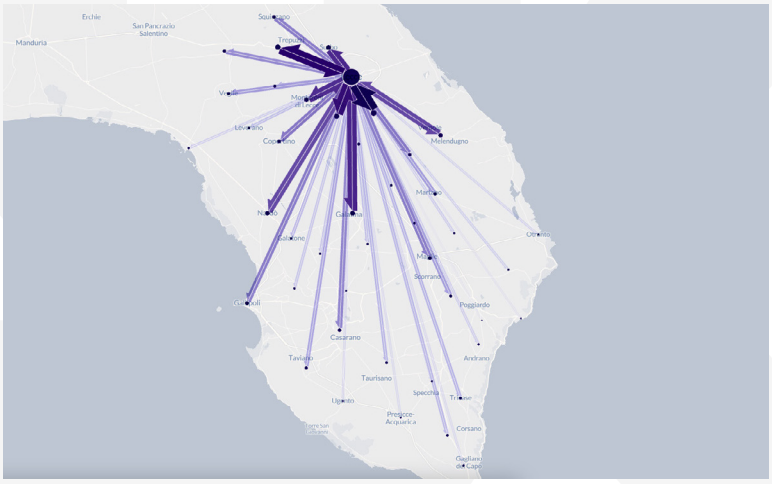
108.000
spostamenti quotidiani verso il capoluogo, di cui 91.000 dalla provincia
(ASSET Regione Puglia, 2019)

59,6%
per motivi di lavoro
(ASSET Regione Puglia, 2019)

82,7%
in automobile
(ASSET Regione Puglia, 2019)

circa 20%
degli addetti nella città di Lecce impiegati nelle aree dell'Ambito territoriale strategico "città capoluogo"
(Istat, 2011)

I numeri della "Città capoluogo":
flussi e addetti



Matrice origine-destinazione relativa alla provincia di Lecce
ASSET Regione Puglia, 2019

Slide 4 →

È inoltre interessante notare che, secondo i dati ASSET Regione Puglia 2019, ogni giorno la città di Lecce è raggiunta da circa 108.000 spostamenti, di cui 91.000 provengono dalla sua provincia. Circa il 60% di questi spostamenti avviene per motivi di lavoro, e l'82,7% avviene in automobile.

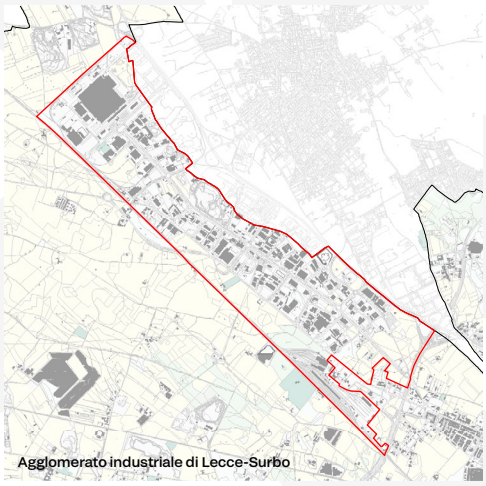




Nell’ambito della città capoluogo riconosciamo tre tipi di aree differenti.

La città capoluogo

Tipi di spazi della “città capoluogo”
1. *piattaforme produttive*



Agglomerato industriale di Lecce-Surbo



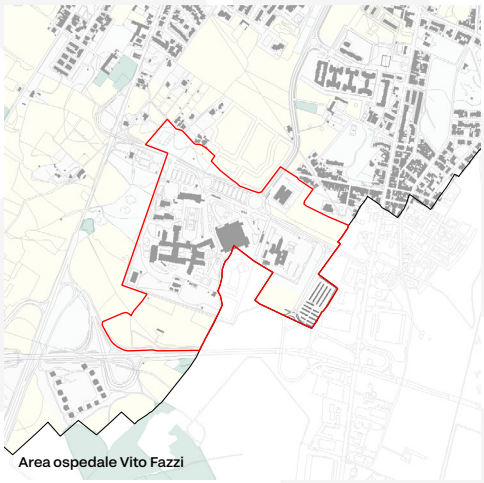
Fotografia di Agim Kercuku, 2022

Slide 5 →

1. L’agglomerato industriale di Lecce-Surbo, gestito dal consorzio ASI, che ospita attività di medie e grandi dimensioni, attività commerciali, logistiche e siti estrattivi. È servito da una ampia strada industriale agganciata all'anello della tangenziale ed è raccordata alla linea ferroviaria.

La città capoluogo

Tipi di spazi della "città capoluogo"
2. *impianti specializzati complessi*





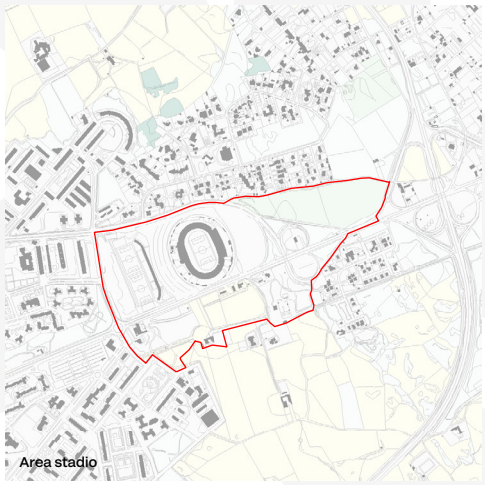
Bing Maps

Slide 6 →

2. Gli impianti specializzati complessi riguardanti attività specializzate di carattere sovra locale, come il Campus universitario di Ecotekne, l'area stadio, l'ospedale Vito Fazzi, la casa circondariale. Sono insediamenti ubicati ai limiti dell'urbanizzato. Sostanzialmente hanno ampi margini di contatto diretto con la campagna; quindi, sono a contatto con delle potenziali reti verdi. Sono agganciati all'anello della tangenziale, sono generalmente costituiti da edifici isolati di media/grande dimensione e da ampie superfici a parcheggio.

La città capoluogo

Tipi di spazi e paesaggi della "città capoluogo"
2. *impianti specializzati complessi*



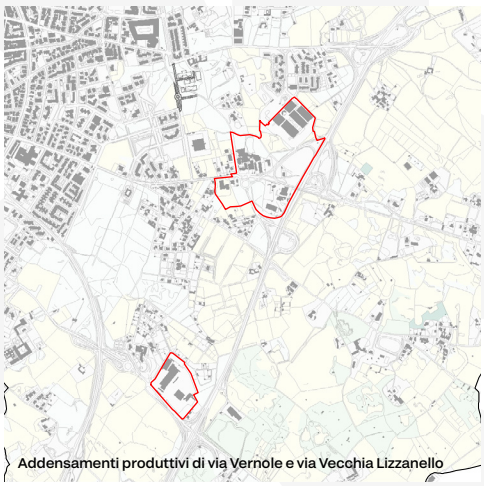


Fotografia di Agim Kercuku, 2022

Slide 7 →

La città capoluogo

Tipi di spazi della “città capoluogo”
3. *addensamenti produttivi*





Bing Maps

Slide 8 →

3. Gli addensamenti produttivi, che sono aree localizzate attorno ai nodi che si sviluppano lungo la tangenziale in corrispondenza degli svincoli con alcune delle principali strade radiali di accesso a Lecce. Sono insediamenti frammentati, privi di un impianto riconoscibile, che non hanno avuto una pianificazione unitaria.

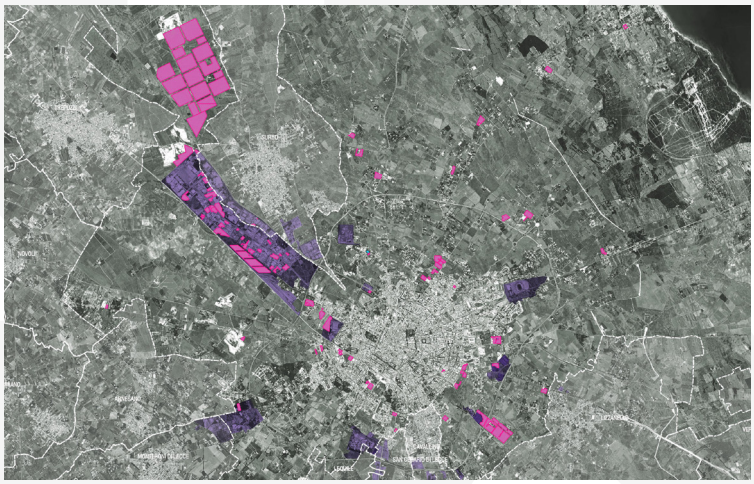


Esistono tre principali questioni aperte relative a questi spazi:

1. La gestione delle previsioni di Zone per insediamenti industriali, artigianali, commerciali e direzionali del PRG vigente e non attuate.

La città capoluogo Le questioni urbanistiche da affrontare

La gestione delle previsioni di **Zone per insediamenti industriali, artigianali, commerciali e direzionali** del PRG vigente e non attuate (ca. 370 ha)



Elaborazione Ufficio di Piano - Comune di Lecce

Slide 9 →

La città capoluogo Le questioni urbanistiche da affrontare

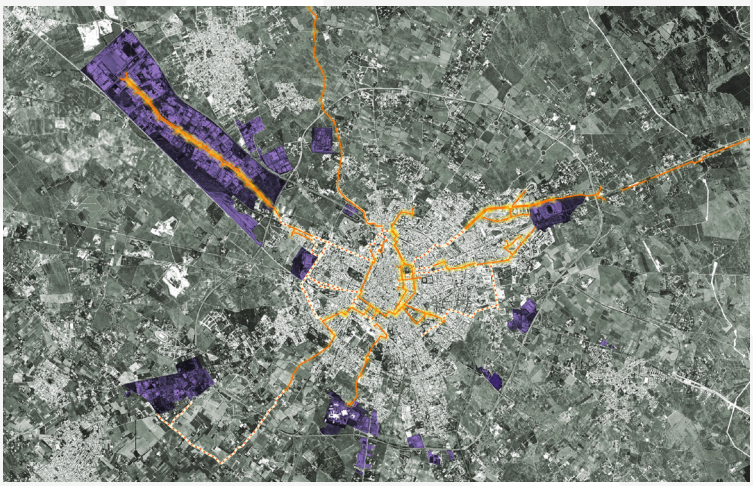
La gestione delle previsioni di **Zone per attrezzature e servizi di interesse generale** del PRG vigente e non attuate (ca. 1.100 ha)



Elaborazione Ufficio di Piano - Comune di Lecce

Slide 10 →

La città capoluogo Le questioni urbanistiche da affrontare



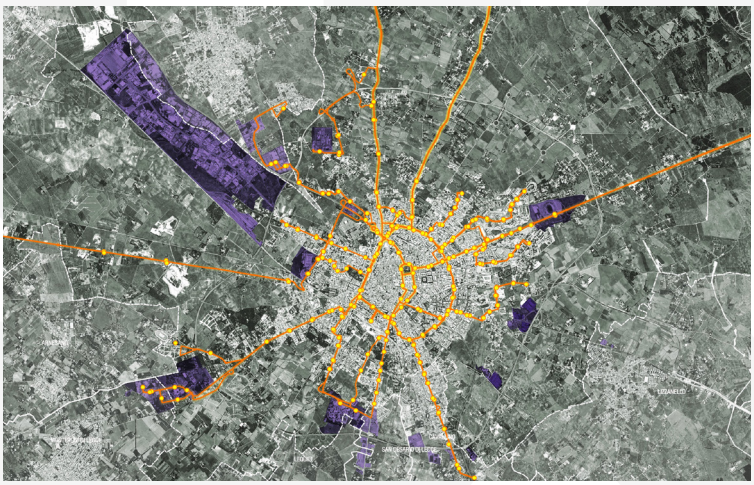
Accessibilità della "città capoluogo": **la rete ciclabile esistente e in fase di attuazione**

Elaborazione Ufficio di Piano - Comune di Lecce

Slide 11 →

2. L'accessibilità, dunque l'organizzazione di migliori collegamenti ciclabili e di trasporto pubblico locale.

La città capoluogo Le questioni urbanistiche da affrontare



Accessibilità della "città capoluogo": **la rete del trasporto pubblico locale esistente**

Elaborazione Ufficio di Piano - Comune di Lecce

Slide 12 →



3. Il nodo della qualità urbana: la scarsità di servizi per gli addetti, le estese superfici impermeabilizzate a parcheggio (che sono problematiche in termini di comfort termico e di drenaggio sostenibile delle acque meteoriche), il paesaggio stradale da riqualificare.

La città capoluogo

Le questioni urbanistiche da affrontare

Il nodo della qualità urbana: scarsità di servizi per gli addetti, estese superfici impermeabilizzate a parcheggio, paesaggio stradale da riqualificare







Google Streetview

Slide 13 →

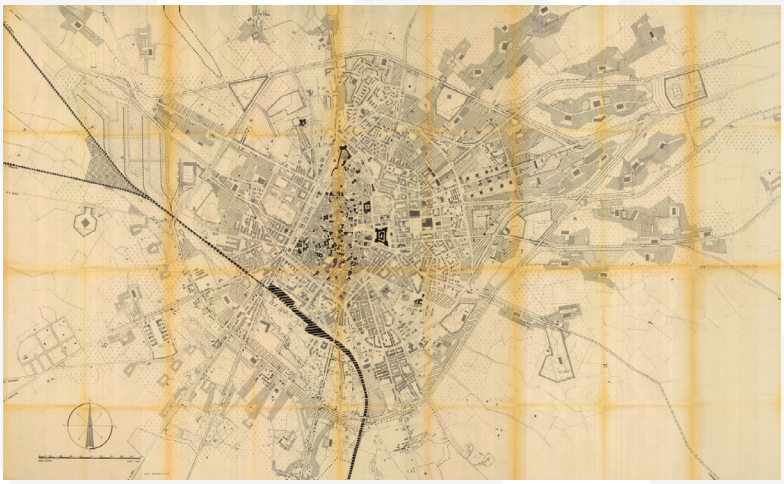
C'è poi un altro tema non meno importante che attiene alla di costruzione dell'immagine della città, che non riguarda solo le parti storiche, ma anche questi frammenti di città contemporanea che stanno proprio alle giunture tra il capoluogo e il suo hinterland, sono le 'porte' di ingresso alla città.

Faccio un passo indietro richiamando il PRG del 1960, che ha interpretato il tema del lavoro e delle nuove industrie inserendolo nel quadrante ovest, lungo la direttrice ferroviaria Lecce-Brindisi.

La città capoluogo

La visione per la "città capoluogo"

PRG 1960
le nuove industrie previste nel quadrante ovest, lungo la direttrice della ferrovia Lecce-Brindisi



PRG 1960, Pianta dell'aggregato urbano
Archivio storico Settore Pianificazione e sviluppo del territorio, Comune di Lecce

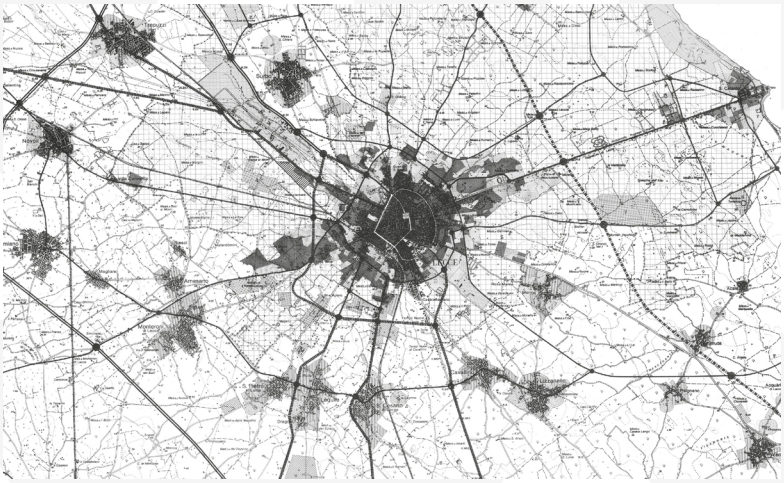
Slide 14 →

Mentre quello del 1989 ha cominciato a ragionare sull'assetto territoriale e su nuove attrezzature di valenza comprensoriale, proiettandole nel territorio esterno alla città, senza però riuscire a metterle a "sistema".

La città capoluogo

La visione per la "città capoluogo"

PRG 1989
le nuove attrezzature comprensoriali proiettate nel territorio esterno alla città, ma senza definire un "sistema"



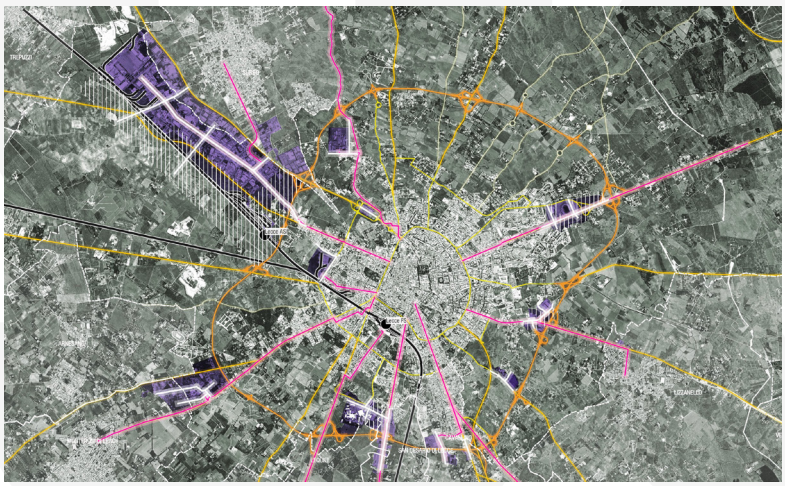
PRG 1989, Assetto territoriale
Archivio storico Settore Pianificazione e sviluppo del territorio, Comune di Lecce

Slide 15 →

La città capoluogo

La visione per la "città capoluogo"

Visione PUG 2023
riconoscere un "sistema implicito", definire una "immagine guida" per localizzare gli investimenti, le nuove funzioni e indirizzare la rigenerazione



Elaborazione Ufficio di Piano - Comune di Lecce

Slide 16 →

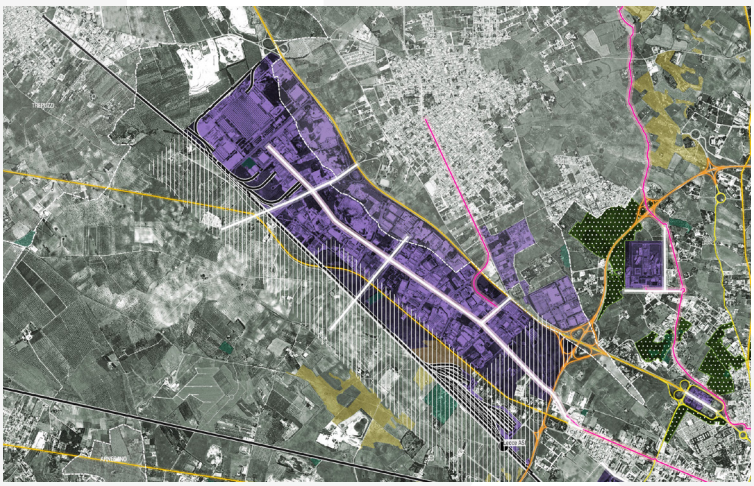
Quale è dunque la visione del PUG per la città capoluogo?

1. Anzitutto il PUG riconosce e formalizza il sistema 'implicito' che abbiamo descritto fino a qui. Si propone di costruire un'immagine che faccia da guida, da bussola per l'attivazione di alcune scelte strategiche, che aiuti a localizzare nuove funzioni per Lecce e che indirizzi i nuovi incentivi dedicati alla rigenerazione. Tale immagine potrà aiutare a razionalizzare e concentrare le previsioni residue del PRG vigente, e ad arricchire gli insediamenti esistenti mediante nuove funzioni e servizi. Per esempio, l'area stadio potrebbe irrobustirsi con la localizzazione del Parco della Giustizia, di una zona eventi, una zona fiera di cui la città ha bisogno per posizionarsi dal punto di vista turistico anche rispetto ad altri capoluoghi della provincia di Lecce.



La città capoluogo Esplorazioni progettuali

Razionalizzare le previsioni residue, migliorare la qualità urbana e l'accessibilità
Aggregato industriale di Lecce-Surbo



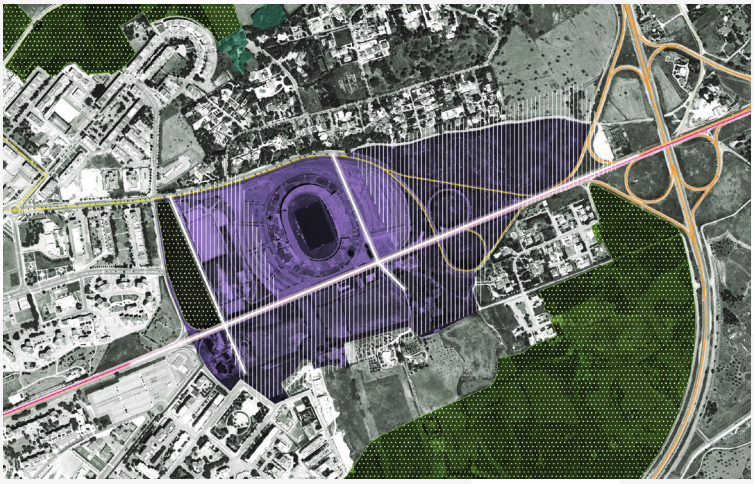
Elaborazione Ufficio di Piano - Comune di Lecce

Slide 17 →

2. In secondo luogo il PUG prevede il miglioramento dell'accessibilità pubblica di tale sistema, con particolare riferimento a dorsali ciclabili, al trasporto pubblico locale, agli scambi con la rete ferroviaria e le autolinee extraurbane esistenti.

La città capoluogo Esplorazioni progettuali

Arricchire gli insediamenti esistenti con nuove funzioni e servizi, compensare le nuove espansioni
Area multifunzionale Stadio



Elaborazione Ufficio di Piano - Comune di Lecce

Slide 18 →

3. In terzo luogo il PUG prevede il miglioramento del sistema sotto il profilo del comfort e della sostenibilità ambientale, con particolare riferimento alla definizione di ambiti per la realizzazione di opere a verde compensative, alberature e all'installazione di impianti per produzione di energia da fonti rinnovabili e per la gestione sostenibile delle acque piovane.

La città capoluogo

La visione per la "città capoluogo"

Razionalizzare e concentrare le previsioni residue, arricchire gli insediamenti esistenti con nuove funzioni e servizi
Addensamento produttivo di via Vernole



Elaborazione Ufficio di Piano - Comune di Lecce

Slide 19 →

La città capoluogo

La città per tutti

Guardare la città di oggi per immaginare quella di domani

Grazie per l'attenzione!



Fotografia di Davide Simoni

Slide 20 →



Consultazione

interventi dei cittadini e portatori di interessi

→ Roberto Guido

Lecce Pedala

Noi abbiamo preparato un breve documento che poi consegneremo al Comune di Lecce. La premessa è quella che è sotto gli occhi di tutti. La città è una città soffocata dalle auto, ci sono settantadue auto ogni cento residenti. Pensate che noi abbiamo quasi il record in Italia. Il rapporto dell'ecosistema urbano di Legambiente ci indica che i residenti si spostano per la gran parte con le proprie auto, quindi a questo poi si aggiunge la grande pressione che c'è dalla provincia che ogni giorno vede l'arrivo di migliaia di persone e purtroppo di auto.

Quel 18% che non si muove con le auto e che si muove con il treno o con gli autobus purtroppo sono solo e soltanto gli studenti. Quindi ci dobbiamo porre un problema molto serio di come rivedere la circolazione delle auto in città, la mobilità in città, perché la città è satura di auto.

Noi su questo abbiamo sviluppato nel corso del tempo già un confronto molto intenso con l'amministrazione, in particolare con l'assessorato alla mobilità. E diciamo che siamo abbastanza soddisfatti di quello che finora è stato fatto, perché anche se dal punto di vista della pianificazione ancora il Pums è da venire e il piano della mobilità ciclistica è ancora da scrivere, siamo in una fase ancora non esecutiva, però molto è stato fatto.

Noi abbiamo fatto una stima che finora nel tessuto urbano ci sono circa ventotto chilometri di piste ciclabili, e mi riferisco al tessuto urbano vero e proprio, escludendo anche l'area industriale dove ci sono altri chilometri di piste e il litorale ovviamente, quindi mi sto riferendo solamente al tessuto urbano vero e proprio. Però sono già previsti degli interventi che nei prossimi anni, a breve, integreranno questa rete con altri quindici chilometri prima e altri nove subito dopo che dovrebbero essere realizzati entro il 2023, siamo nella fase credo del già delle gare d'appalto e della cantierizzazione, entro il 2026 poi con il Pnrr dovrebbero essere realizzati altri nove chilometri. Quindi a breve avremo una rete di oltre cinquanta chilometri di piste ciclabili.

Noi dalla pianificazione ci aspettiamo che venga realizzata una vera e propria bicipolitana, una rete che sia in grado di servire tutti i quartieri. Le condizioni già ci sono, dalla pianificazione ci aspettiamo che siano completate le reti che già sono abbastanza definite, però crediamo che sia necessario da parte dell'amministrazione investire su quella che noi chiamiamo bicipolitana e dobbiamo investire molto anche sulla comunicazione, perché bisogna rovesciare il luogo comune secondo cui le piste iniziano e finiscono nel nulla. Non è più così e soprattutto non deve essere più così inteso dalle persone e dai cittadini che invece devono, attraverso un intervento di comunicazione molto puntuale, considerare le piste ciclabili una vera e propria

infrastruttura sicura. Il secondo punto è anche una richiesta: fare di Lecce una città a "trenta", che non significa porre un limite di velocità su tutte le strade ma prevedere veri e propri interventi urbanistici che concretizzino questo concetto trasformando la strada non in una distesa di asfalto, ma in un luogo di incontro per le persone.

Naturalmente per fare questo c'è anche bisogno della costituzione di un vero e proprio ufficio della bicicletta per coordinare tutti gli interventi. L'ultimo capitolo è quello delle connessioni con l'hinterland: credo che sia molto importante assicurare le connessioni ciclabili con l'hinterland. Io mi riferisco ovviamente alla rete dei comuni che circondano la città e che oggi sono tagliati fuori da una vera e propria barriera che è quella della tangenziale che impedisce l'utilizzo della rete di strade secondarie e rurali che invece i ciclisti spesso usano.

Questo è molto importante anche sotto il profilo turistico, perché se il cicloturismo, come è vero, come indicano le diverse indagini e diversi studi, è il futuro del turismo sostenibile, è anche vero che dobbiamo cercare di aprire dei veri e propri ingressi, dei raggi verdi che possano entrare dalla provincia verso la città, cercando di fare in modo di non essere respingenti verso chi poi attraverso quelle che saranno le ciclovie di interesse nazionale, come la ciclovia dell'acquedotto pugliese da una parte e la ciclovia adriatica dall'altra, che portano i flussi del cicloturismo verso il Salento.

Noi crediamo che questa necessità di aprire questi corridoi verdi sia indispensabile sia dal punto di vista della mobilità fra i comuni, delle connessioni tra i comuni, sia dal punto di vista del cicloturismo.

La risposta del Sindaco

La relazione di introduttiva di Federico Zanfi ha posto il tema della connessione tra la città capoluogo e i Comuni della corona urbana, che è un tema fondamentale in termini di mobilità ciclistica, ma anche in termini di collegamento del trasporto pubblico locale. L'amministrazione comunale nel 2018 si è fatta promotrice di un protocollo d'intesa insieme ai Comuni dell'hinterland per sostenere la necessità di un finanziamento dei servizi minimi sovracomunali, che al momento non siamo riusciti a ottenere, ma che è elemento assolutamente strategico per rafforzare anche la vocazione di un comune capoluogo e farsi carico di tutti quei movimenti in entrata e in uscita che ogni giorno caratterizzano la nostra città. L'altro tema: la connessione delle ciclabilità sovracomunale può essere una delle possibili

declinazioni del nuovo Por 2021-2027 perché noi siamo naturalmente pronti a intercettare tutti i finanziamenti di area urbana, ma i collegamenti da e per San Cesario, Cavallino, Lizzanello, Merine, Vernole o lo facciamo attraverso il coordinamento della Provincia come ente sovracomunale, oppure potremmo prevedere forme di premialità dei comuni capaci di stabilire connessioni di area vasta.

→ Nico Barletti

Architetto

Mi devo complimentare perché ho letto le oltre trecento pagine del documento di sintesi delle attività svolte dall'ufficio del piano con la consulenza del politecnico di Milano e devo dire che emerge un dato fondamentale. Per la verità mi ritornano in mente certe indicazioni del Pptr, il piano paesaggistico territoriale regionale, col quale ho notato una somiglianza di approccio. Sostanzialmente viene fuori da queste da questi due interventi, quello attuale di prima ipotesi di indirizzi, di assetti, di configurazioni. Il professore faceva riferimento anche alle forme perché le forme della città sono poi quelle che si traducono nei comportamenti, nelle funzioni.



Per esempio c'è un elaborato fondamentale che è lo studio sul patto città-campagna e questo anche se poi viene un po' limitato dalla realizzazione delle tangenziali, però si vede che nelle prime ipotesi, nelle prime immagini, nelle prime figure progettuali, che è un principio correttamente attuato. Perché sostanzialmente questo modo di vedere l'urbanistica rappresenta un modo completamente nuovo rispetto a quello di una volta basato sui dati, sulle superfici, sugli indici, non sulle qualità ma soprattutto sulle quantità; ma soprattutto sulla mancanza di un'idea di città e questo ha causato la mancata realizzazione di molta parte degli interventi, e l'abbiamo visto in maniera molto chiara dalle rappresentazioni, dalle slide proiettate, soprattutto sul versante dei servizi.

Perché la tradizionale forma dell'urbanistica si basava sull'utilizzo fondiario, dal punto di vista soprattutto abitativo, meno dal punto di

vista terziario, completamente disancorati da una definizione, un'idea di territorio. Perché il territorio, così come lo leggiamo oggi, così come appare da queste formulazioni e così come appariva dal Pptr, il territorio non è soltanto un dato fisico misurabile, di metri quadrati, di indici, di rapporti. E non è nemmeno soltanto la comunità insediata, cioè i residenti, il numero dei residenti, la quantità degli occupati, le percentuali, i rapporti socio-economici sostanzialmente che sono tutti rilevabili attraverso sia i censimenti che le interpretazioni dei censimenti, approfondimenti e censimenti. Ma il territorio e il suo paesaggio sono costituiti dall'insieme del patrimonio fisico, sociale e culturale.

Quindi è chiaro che gli interventi di pianificazione generale devono riuscire a produrre una valorizzazione del paesaggio attraverso il recupero delle frammentazioni o perlomeno di quelle frammentazioni che sono disgregative e che poi rappresentano visibilmente la crisi del dell'urbanistica finora. Ci auguriamo che appunto sia superabile e superata e rappresentano il depauperamento del territorio che attraverso questa frammentazione, le strade, per esempio, le strade vengono tracciate, venivano tracciate, lasciando dei relitti.

Questi relitti sono l'addensamento oggi del degrado, sono discariche praticamente abusive. Quindi è chiaro che dobbiamo cercare di raggiungere, di ottenere una riconoscibilità, una ricomposizione, una coesione territoriale, perché la coesione territoriale induce la coesione sociale ed economica. Se c'è una frattura fra queste forme di coesione alla fine non si va avanti, o perlomeno si va avanti malissimo. Un'ultima osservazione sulle figure, sugli ambiti, sui contesti, per usare le terminologie correnti.

Questi contesti, queste figure hanno dei limiti, dei confini invalicabili? Oppure, come ho visto e come mi sembra che si voglia fare, hanno dei bordi? Il concetto di bordo significa che c'è una permeabilità in entrata e in uscita, il che consente di recuperare all'interno della città le valenze agricole del paesaggio e di esprimere all'esterno le valenze organizzate della città. Quindi questo è un elemento fondamentale, l'altro elemento fondamentale, a cui faceva riferimento nell'ultimo commento Carlo, è quello del rapporto con i comuni contermini.

E certamente questo rapporto può andare e non può probabilmente che essere quello di offrire degli attrattori, degli attrattori che però poi sono elementi di ordine all'interno delle funzioni. Perché? Perché indubbiamente l'anello, concepito in una maniera se vogliamo un po' arcaica, non me ne vogliano i progettisti, comunque è così, è vallo di Adriano, un muro pressoché impenetrabile se non attraverso dei fori, delle aste, che sono quelle delle principali reti dell'armatura territoriale, della viabilità. Ma sostanzialmente quindi noi dobbiamo restituire valore, priorità al valore d'uso, al lavoro creativo e alla funzione sociale della proprietà.

Mi sembra che questi primi elaborati promettono bene, come metodo ci siamo. Sicuramente dovremmo intensificare quelle forme di raccordo con soprattutto con i comuni contermini, cioè con quelli che confinano direttamente coi limiti del demanio

comunale, e capire in che maniera anche questi si stanno muovendo, che livello di pianificazione generale hanno. Alcuni hanno gli strumenti già approvati abbastanza di recente, altri manco per niente. Però c'è questa necessità di confrontarsi con la Lecce dei comuni contermini per rendere più concreto e possibile lo sviluppo di una città armonica.

La risposta del Sindaco

Mi collego all'ultimo suo passaggio: naturalmente ci siamo incaricati di coinvolgere le amministrazioni contermini per condividere strategie di pianificazione in corso, in modo da dare coerenza. Ovviamente è un dialogo intrapreso, non è semplicissimo. Ci vogliono anche fortissime determinazioni e motivazioni. Il Comune di Lecce è pronto a fare la sua parte ma naturalmente da solo non può tutto quindi in questo senso rinnovo l'appello e rinnovo l'impegno a coinvolgere ancora di più i sindaci e in alcuni casi in questo caso commissari, perché ci sono anche comuni commissariati in questa fase, per lavorare in questa direzione.

→ Giovanni Seclì

Cittadino

Due questioni io penso che nel nuovo Pug debbano essere centrali, che sono già state evocate poi nel dibattito "Sine putimu" di alcuni anni fa. Perché insomma questo dibattito reitera il coinvolgimento sociale, il coinvolgimento cittadino. I due principali problemi sono quello dei non-luoghi e quello del riuso. I non luoghi cosa sono? E quindi sarebbe centrale un nuovo Pug eliminasse la nascita di non-luoghi o focalizzasse la necessità, appunto, di eliminare quelli presenti. I non-luoghi a Lecce, come in genere sono i non-luoghi, sono quelle aree degradate, quelle aree anonime, quelle aree in cui non ci si può identificare.

Per esempio la staffa, il caseggiato di via Ungaro, il piazzale dello stadio, tre non-luoghi che dovrebbero essere appunto trasformati anche a prescindere dalla realizzazione del Pug, che sarà tra quanti anni? Dovrebbero essere trasformate già adesso, d'altronde l'architetto ha parlato appunto di una impermeabilizzazione della superficie cittadina

che è un'altra criticità. E quindi quando parliamo di impermeabilizzazione parliamo di consumo del suolo.

Noi abbiamo trasformato il piazzale dello stadio da un luogo alberato in un luogo totalmente asfaltato. Possiamo ritrasformarlo in un luogo vivibile, ponendo dei filari di alberi in modo che d'estate si parcheggi sotto gli alberi e ridare ossigeno alla città? Possiamo in via Ungaro, dove ci sono ventiquattro palazzine senza un filo d'erba, possiamo già ora creare degli spazi verdi, coinvolgendo i cittadini e così via? Per quanto riguarda poi il consumo del suolo: noi ci troviamo per esempio nella zona industriale con dei capannoni abbandonati, quindi andrebbe fatto pure un censimento con l'Asi delle strutture abbandonate, e una prospettiva di ampliamento, io sapevo di un chilometro quadrato, qui si è detto addirittura due chilometri quadrati e mezzo. Insomma siamo al livello di schizofrenia, cioè si aumentano i capannoni e le strutture abbandonate, inutilizzate, e aumentiamo il consumo del suolo nella zona industriale.

Quindi un piano dovrebbe dire: basta censire quello che c'è e riutilizzare quello che c'è. Per quanto riguarda il riutilizzo poi, sempre toccando con mano qualche situazione concreta della nostra città, abbiamo alcune strutture pubbliche che chiederebbero appunto di essere valorizzate e non sappiamo perché non lo sono. Abbiamo per esempio due edifici scolastici: viale San Sabino, un edificio per la scuola elementare credo che sia, abbiamo un lotto che è rimasto su via Vecchia Copertino, fra l'istituto Columella il nuovo e l'istituto Pellegrino, il nuovo.

Abbiamo un'incompiuta di circa 3.500-4.000 metri quadrati di superficie edificata, cioè a livello di superficie disponibile, diciamo. Ecco, è rimasto incompiuto per una diatriba fra Comune e Provincia. La Provincia, a noi che abbiamo sollevato la questione, tempo fa ha risposto dicendo che è un compito e un onere del Comune completare o comunque eliminare quella situazione di abbandono e di degrado e completare l'edificio. Allora ci troviamo di fronte a due situazioni in cui il riuso per evitare il degrado si impone immediatamente.

E però non sempre, caro Carlo, caro sindaco, il riuso c'è stato. Per esempio quando il progetto qualità dell'abitare in via Flumendosa è stato approvato, da quanto abbiamo capito lì sono state previste 60 nuove abitazioni, invece di incominciare a riutilizzare tutte quelle abbandonate nella nell'area di Santa Rosa, nel rione Santa Rosa. E quindi dobbiamo avere una certa coerenza, insomma, fra quello che diciamo e quello che facciamo adesso.

Perché il riuso, ripeto, è un acronimo poi utilizzato anche da un'associazione di architetti a livello nazionale, si impone come strettamente collegato al non consumo di altro suolo agricolo e comunque alla valorizzazione delle strutture esistenti, altrimenti diventano degrado sociale e degrado urbano. L'ultima cosa e chiudo: il riuso, per esempio, si imporrebbe anche - e per fortuna c'è stato lo stop - per la caserma dei vigili del fuoco.

Tempo fa si è detto: vogliamo la caserma dei vigili del fuoco nuova, vogliamo la questura

nuova, vogliamo il tribunale nuovo. Sembra che vada bene per la questura? Però ci poniamo pure il problema: quando noi creeremo la nuova cittadella della giustizia, cosa ne sarà del palazzo attuale di giustizia? Diventerà un non-luogo? Diventerà abbandonato, come lo è il Parlangeli adesso? Non sarebbe forse più utile pensare di creare una cittadella della giustizia laddove c'è il tribunale, utilizzando altri spazi vicini?

Anche perché in questo modo non si svuota la vivibilità della città, noi spostiamo tutto verso la periferia e la città resta vuota, resta piena di pub, resta piena di locali di amenità, ma non resta piena di locali di vivibilità, di creatività e di socialità. Per cui per fortuna la nuova caserma dei vigili del fuoco sembra che si sia bloccata, però dobbiamo ripensare anche a queste situazioni. Non sempre "vogliamo qualcosa di nuovo" significa vogliamo qualcosa che è utile per la città.

La risposta del Sindaco

Io dico sempre che la pianificazione è uno strumento di definizione di orizzonte di futuro. Naturalmente, giustamente si richiama anche alla coerente gestione dell'esistente. Qualcuno individua delle discrasie o delle contraddizioni. Sul riuso e sul recupero cito soltanto due episodi: noi abbiamo proposto il riuso dell'ex Galateo, abbiamo proposto il riuso dell'ex Cimarrusti per portare lì case dello studente nella città storica. Il tema della edilizia residenziale pubblica, degli alloggi popolari è un tema importante, se non si potenziano le opportunità per chi vive nella fascia della marginalità noi non rispondiamo a un bisogno urgente e non sempre lo si può fare attraverso il recupero dell'esistente. Stiamo attenti a banalizzare queste questioni che sono delicatissime.

→ Antonio Maruccia

Procuratore Generale

Complimenti al professore per la sua introduzione e il compiacimento per questa iniziativa, avevo visto la prima, non ho partecipato ma è un bel momento, lo dico da cittadino e anche da magistrato, vedere la città discutere di queste questioni. Una brevissima comunicazione: noi siamo tra i responsabili dell'assedio di Lecce, non soltanto da parte della provincia, da parte del distretto, perché la giustizia si esercita qui, la corte d'appello. E quindi giornalmente una parte di quel flusso di cui parlava il professore all'inizio è determinato dalla nostra attività da un lato e dall'altro ovviamente



noi abbiamo la necessità di esercitare la funzione e di offrire un servizio ai cittadini in luoghi che siano consoni, perché la soluzione attuale è sinceramente inaccettabile. Via Brenta, sono appartamenti che avevano altre destinazioni, le udienze si fanno nel sottoscala e quindi avevamo questa necessità. Io mi sono dato questo carico di porre la questione prima agli interlocutori del mondo della giustizia, agli avvocati principalmente, ai sindacati del personale la questione abbiamo cominciato a porla e poi c'era un elemento che ci consentiva di realizzare rapidamente, di porre rapidamente al centro la questione di un'edilizia giudiziaria adeguata ai tempi e che era quella di avere un luogo, un terreno, sul quale non ci potessero essere polemiche, problemi, discussioni, eccetera, che era quel terreno confiscato alle mafie che era sulla direttrice Lecce-Torre Chianca e quindi abbiamo cominciato a muovere lì le questioni e sulla base di quel progetto siamo riusciti a smuovere il ministero, a mettere anche il Comune e le altre istituzioni locali di fronte al problema che fino a quel momento non era stato posto. Siamo andati avanti.

Non ci siamo legati a questa idea, pur riconoscendo l'altissimo valore simbolico di realizzare il nuovo palazzo di giustizia su un terreno confiscato alle organizzazioni criminali, che non è venuto meno. Ma questa cultura era la cultura di dare comunque una risposta di efficienza, nel momento in cui anche dal punto di vista urbanistico e altro, non mi sposto su terreni che non che non mi competono, sono cominciate alcune osservazioni anche da parte di ambienti sulla proficuità di questa individuazione, noi ci siamo riposti il problema, intanto abbiamo avviato.

Il Comune ha fatto questa offerta, tra l'altro l'idea di realizzarla sulla via per Torre Chianca rispondeva anche a questa apertura della città verso le marine, verso il mare, ma insomma era un'idea così, di persone che non si occupano professionalmente di questa materia.

Il Comune da ultimo ha offerto quest'area vicino allo stadio, che prima ho individuato, quell'area triangolare che è molto grande e molto più ampia di quella che noi avevamo previsto e la conferenza permanente che è l'organismo che raccoglie gli avvocati, i magistrati, gli addetti al settore, ha aderito con convinzione a questa proposta e noi siamo impegnati perché il ministero, che ha già stanziato 70 milioni sull'iniziale progetto della cittadella si chiamava allora, e il ministero ha questo progetto delle cittadelle, ha già stanziato 70 milioni che non sono sufficienti e quindi siamo tutti impegnati adesso, aspettiamo le decisioni del ministero che deve trovare il finanziamento per realizzare la nuova per realizzare la nuova sede. Noi ci auguriamo in questo spazio che a noi va bene perché è già servito, vengono da Taranto e Brindisi senza attraversare la città.

Quando abbiamo pensato e abbiamo dato al nostro tecnico, al nostro Rspp che è l'ingegnere Morciano, l'incarico di fare un'idea di massima e l'idea, che era anche il nostro progetto, in vent'anni si recuperano i soldi che si spendono per realizzare il

nuovo palazzo di giustizia, il parco della giustizia, come è stato opportunamente detto. E l'altra questione era che il palazzo che adesso è occupato su viale Michele De Pietro, quello è un palazzo del Comune e quindi la previsione è che quel palazzo che è del Comune sarebbe ritornato all'uso comunale per intero e quindi non sarebbe rimasto inutilizzato.

Anzi, uno degli aspetti positivi di questa idea era che ci sarebbe stato questo utilizzo. È tutto lì, quindi noi continuiamo, ancora ovviamente non sappiamo che cosa deciderà il ministero perché anche l'idea che si trovino nella stessa sede degli altri contenitori da unire a quelli che attualmente sono occupati per realizzare subito, perché anche questo va detto, mentre quell'idea del nuovo parco della giustizia dicono taluni la vedrebbero i nostri nipoti, questa della soluzione dell'utilizzo degli immobili esistenti con altri contenitori, che poi sarebbe un'idea realizzabile presto e bene perché la spesa sarebbe evidentemente molto più bassa e potrebbe essere fatta subito.

Non spetta a noi questa decisione, spetta al ministro, al ministero insieme al Comune, perché anche quando noi abbiamo pensato alla realizzazione del parco della giustizia abbiamo pensato ad una cosa che doveva confrontarsi con il Comune, confrontarsi con la comunità. Carlo Salvemini mi è testimone che ogni passaggio che noi abbiamo fatto è stato un passaggio di dire: le idee del nuovo palazzo di giustizia come possono andare avanti? Nell'ambito delle idee che la città e abbiamo imposto anche ai nostri, ai tecnici del ministero e del demanio di confrontarsi sempre con l'ufficio tecnico del Comune e quindi con la comunità di Lecce.



→ Luigino Sergio

Coordinamento nazionale della fusione di comuni

Siccome il mio intervento supera i cinque minuti, vado al sunto e consegno l'intervento al tavolo dei relatori. Quello che io dico è che innanzitutto parlo a nome di Fccm, che è il coordinamento nazionale della fusione di comuni e porto il saluto del suo presidente Barbieri. E dico che questo tema ha molta attinenza con la programmazione urbanistica di una città e di un territorio. Ho letto ovviamente le 334 pagine, Nico Barletti diceva più di trecento, devo dire che esprimono un'ottima idea di fondo anche dal punto di vista della sinergia tra l'istituto di ricerca con l'università e l'ufficio di piano comunale. Quello che io aggiungerei a quanto detto è uno sforzo ulteriore che può fare il Comune di Lecce, che è la città capoluogo, a ragionare in tema di costruzione non del proprio Pug del comune di Lecce, ma di una città che opera all'interno di un'area metropolitana e che potrebbe aspirare

a diventare anche un domani città metropolitana. Esattamente come si sta sforzando di fare Nardella a Firenze, che sta aggregando nove comuni, come ha fatto già Pescara, Pescara dal primo gennaio 2024 non esisterà più come città, esisterà la grande Pescara, 119.000 abitanti, fusasi con Spoltore, 20.000 abitanti, Montesilvano, 53.000 abitanti, come sta facendo Lecco. Quindi la visione ormai è una visione d'area vasta, non basata solo sui protocolli, ma su strumenti importanti che l'ordinamento giuridico pone. A partire dal 1990 e dunque l'idea che può essere ancora sviluppata, il sindaco parlava delle difficoltà di interloquire ovviamente con altri stakeholder, usiamo questi termini. Ma se vi è un protocollo di intesa tra Lecce, Brindisi e Taranto, tra la provincia di Lecce, Brindisi e Taranto e l'università, non può non esserci un discorso preventivo strutturale con i comuni della cintura della città capoluogo, che sono credo tredici, compreso Torchiarolo in provincia di Brindisi.

Quindi questo è uno sforzo che occorre necessariamente compiere, a mio avviso, con tutte le difficoltà del caso. Perché i sindaci vengono invitati, vengono, non vengono, ma questo è uno sforzo perché Lecce, a mio avviso e a nostro avviso, va al di là dei confini della città. Noi pensiamo, Roberto Guido parlava di bicipolitana, noi da tempo abbiamo coniato un termine Lecce città kalopolitana, cioè una città importante, una città bella, kalos, e al contempo che aspiri a diventare entità metropolitana.

→ Stefania Bianco

Fridays for future Lecce



Io sono qui a nome di Fridays for future Lecce, che è un movimento globale di valenza locale. Noi chiediamo giustizia climatica e che vengano ovviamente prese misure ambientali e climatiche in tutto il mondo, a partire appunto dai comuni.

Quindi vi ringraziamo per averci invitati e invitate e ci chiediamo: cosa ci facciamo in un incontro sulla città capoluogo? In realtà quello che noi chiediamo è che l'aspetto climatico, ambientale, sia trasversale a tutto, perché noi questa sera abbiamo tanto sentito parlare di industrie, di sviluppo. Insomma tanti grandi aspetti economici che porteranno sicuramente un benessere più o meno subito e che però andranno a favorire tutti quei processi come ad esempio desertificazione, aumento della temperatura e collasso ecosistemico che si andrà via via insomma sempre più verificando, incrementando.

Quindi noi non vogliamo essere un oggetto di greenwashing, ma siamo qui anche per chiedere che ci siano determinate impronte ambientali e climatiche che siano trasversali a tutto, nel Pug soprattutto, ad esempio un focus assoluto sul consumo del suolo che immagino un po' tutti

sappiamo, in provincia di Lecce soprattutto, risulta essere uno tra i più alti in Italia e anche il fattore desertificazione a Lecce, in provincia di Lecce, è tra i più alti d'Italia, anche post Xylella.

Quindi che ci sia effettivamente un focus sulla linea rinaturalizzazione, rimboschimento e così via. Lecce città capoluogo anche come Lecce città che ha bisogno di energia. Quindi quanta energia e come produciamo questa energia deve essere importante, appunto. Quindi chiediamo anche che ci sia effettivamente un disegno dietro questa energia che deve essere prodotta. Ultimi due punti sui quali ci soffermiamo: l'importanza dello sharing e della concessione, perché è un modo chiaro e palese per ridurre i consumi energetici e materiali.

E ovviamente anche che in tutta la programmazione del Pug ci siano persone dietro effettivamente consce, consapevoli e che abbiano ovviamente una grande base ambientale ed ecosistemica. Grazie mille.

La risposta del Sindaco

Fridays for future, siete intervenuti oggi, sareste potuti intervenire nei precedenti, o nei successivi perché i temi che ponete sono, come dire, un filo rosso che lega il futuro della città. Oggi le città o sono sostenibili o non sono, o si pongono il tema del riscaldamento globale o non badano a se stesse e quindi i grandi pilastri su cui si costruisce una città verde sono: l'elettrificazione dei trasporti, l'investimento sulle rinnovabili e il potenziamento delle aree verdi. Sono proprio gli architravi, il telaio delle città nuove sono queste, oltre naturalmente all'investimento sull'economia circolare e sul recupero e il riuso che sono fondamentali.

→ Nicola Delle Donne

Presidente Confindustria Lecce

Direi che indubbiamente il ragionamento fatto dal professore è interessante, chiaramente è un primo passo. Nel senso che noi come sistema imprenditoriale abbiamo la necessità di capire meglio, naturalmente.

Perché poi al di là di questo momento pubblico, giustamente, abbiamo bisogno di un momento tecnico per capire in che direzione in realtà questa amministrazione vuole



andare, auspichiamo che sia una direzione di ricucitura del sistema cittadino, ma non solo del sistema cittadino, perché qui, ad onor del vero, io devo dare ragione a Luigino Sergio, perché in realtà Lecce dovrebbe immaginarsi non più come la città capoluogo, ma come la Città metropolitana, perché naturalmente deve avere, ha questo ruolo, a mio avviso, di ricucitura del sistema territoriale che in qualche maniera è rimasto sconnesso.

Ovviamente il ragionamento è interessante, o meglio i primi cenni sono interessanti, mi piacerebbe però, come Confindustria, avere la possibilità di leggere le trecento pagine che ha letto Nico Barletti, perché di questo noi non sappiamo ancora ad oggi assolutamente nulla. Quindi Carlo, vi prego di coinvolgerci, ti prego di darcele, noi ti preghiamo. Intendiamoci, non è polemica, ci mancherebbe proprio. L'ultimo dei miei pensieri è quello di fare polemica su un tema così importante.

Chiaramente, siccome riteniamo di essere gli stakeholder cosiddetti, poi i fruitori e gli attori principali di quello che potrà essere lo sviluppo futuro della città. Perché questo tema del Pug comunque è uno strumento che si utilizzerà per i prossimi trent'anni nella migliore delle ipotesi, se non quaranta, quindi non discutiamo solo del nostro futuro.

Discutiamo del futuro dei nostri figli in realtà e dei nostri eredi in un momento in cui il Paese, o meglio il mondo, sta vivendo una transizione epocale. La transizione ecologica, quella vera. E in un momento in cui la classe imprenditoriale ha la necessità di connettersi e di mettersi a disposizione della pubblica amministrazione affinché si possa costruire un progetto di futuro, ripeto, metropolitano, che porti ad utilizzare al meglio le risorse che non solo il Paese, ma l'Unione Europea metterà a disposizione per farlo e che potranno essere volano di sviluppo per tutti noi, per le nostre aziende, per i nostri cittadini, per i nostri collaboratori, per tutti coloro che a vario titolo sono attori del territorio.

A questo punto io credo che dobbiamo un po' superare gli steccati ideologici e cercare tutti insieme di evitare quelle battaglie di posizione su chi pretende più piste ciclabili, su chi pretende maggiori parcheggi. Noi abbiamo la necessità di fare, di costruire insieme una città che deve mettere intorno al tavolo tecnico le migliori risorse disponibili del territorio, affinché tutti insieme si comincia ad immaginare un futuro territoriale in grado di dare finalmente sviluppo ma di interconnettere quel sistema cittadino, quel sistema territoriale che possa far vedere in questo una straordinaria opportunità. Per cui noi ci siamo, riteneteci a vostra disposizione come Confindustria e naturalmente ci auspichiamo di iniziare un sistema di confronto molto pragmatico e soprattutto che superi i concetti del passato. Grazie.

→ Carlo Cascione

Salento BiciTour

Sarò molto veloce e forse un po' antipatico. Vedendo qui ho avuto quest'immagine: mi sembrava come se nella Detroit dei primi del novecento le persone che andavano a discutere del piano della città, quando Ford stava inventando la vulcanizzazione della gomma e portandola in pratica, le persone che andavano all'incontro erano tutte a cavallo.



Ecco, perché io venendo qui ho visto moltissime macchine e sei o sette biciclette. Ho avuto un po' questa immagine di questo piano, di questa città che sta programmando il suo futuro - Carlo ha poi in qualche modo corretto questo - senza pensare che il motore a scoppio è superato e anche in qualche modo la materializzazione del lavoro si sta superando.

Noi oggi abbiamo ottantamila persone che arrivano a Lecce in macchina ogni giorno. Questa è una cosa che non tra vent'anni, probabilmente tra cinque anni non sarà più così. Allora io credo che dobbiamo cambiare davvero il paradigma di pensiero rispetto a questo.

E quindi non sono battaglie di posizione il dire "vogliamo più queste ciclabili", basta farsi un giro a Stoccolma, Copenaghen per vedere che questo è già presente. Noi ci dobbiamo solo arrivare. Abbiamo circa, come sapete, novantamila morti l'anno, morti premature per l'inquinamento, quante ne vogliamo ancora? Grazie.

La risposta del Sindaco

Mi permetto di dirvi che i temi che affrontiamo, che sono appunto specifici, sono inseriti all'interno di una lettura sistemica del piano urbanistico attraverso dei punti chiave.

Non hanno il compito di dare risposta a tutte le questioni perché, come dicevo prima, c'è un telaio che sostiene la pianificazione urbanistica, che richiama le questioni che ha appena ribadito Carlo, ma anche la precedente rappresentante di Fridays for Future. Sono le invarianti di un piano urbanistico, chiamiamole così.

Il tema dell'investimento sull'elettrificazione dei trasporti, incentivazione del trasporto pubblico locale, riduzione del traffico veicolare, investimento sulla mobilità dolce, sono questioni che le attraversano quando parleremo anche del rapporto con la campagna, con il mare di Lecce, stanno dentro le strategie di fondo.

Poi ci sono incontri specifici come questo che affrontano il tema del ruolo del Comune capoluogo. Luigino, l'altra volta non so se c'eri, ricordammo un dato decisivo, che molti a Lecce non conoscono. Noi siamo già una città metropolitana per estensione, 241 chilometri quadrati, più grande di Milano, di Firenze, Torino, di Napoli, di Palermo, di Bari e di Barcellona. Siamo una città media per popolazione residente. Questo determina delle difficoltà: come gestisci 241 chilometri quadrati con le entrate di una città media?

È fondamentale questa vicenda. Detto questo, il comune capoluogo vuole anche essere il comune attrattore di nuovi investimenti, vuole essere il Comune che non perde le occasioni di interloquire con gli scenari che si aprono in una regione come la Puglia, che vede fortissimi player interessati a utilizzare le condizioni di contesto favorevoli che qui trovano in termini di capitale umano, in termini di infrastrutturazione logistica in termini di condizioni anche sociali, climatiche e meteorologiche di particolare interesse.

→ Francesco Marti

Consigliere di Amministrazione dell'Asi

Qui in una platea di urbanisti, di specialisti, un povero avvocato potrebbe sembrare fuori luogo. Quindi, come ha detto il sindaco, intervengo come vicepresidente dell'Asi e delegato per l'area industriale di Lecce-Surbo.

Con il professore e con il suo staff abbiamo interloquito, abbiamo fatto un incontro un po' di tempo fa. Speriamo di poterne fare altri più frequentemente se vogliamo andare diretti all'obiettivo. Io sono solo preoccupato, professore, nella sua presentazione, laddove ha indicato l'asta dell'area industriale attuale e poi ha successivamente indicato quella che è prevista come secondo agglomerato, la sua opinione è che



occuperebbe una volumetria esagerata, e mi pare abbia detto dobbiamo ripensarla o qualcosa del genere. Su questo io sono molto preoccupato, dico la verità, voglio dire preoccupato costruttivamente, perché il lavoro che state facendo è onestamente fantastico.

Mi chiedo però perché c'è questa idea di limitare, posto che comunque il primo agglomerato è saturo, è vero, ci sono dei capannoni abbandonati, qualcosa da recuperare, non abbiamo la capacità finanziaria per poterlo fare e quindi speriamo anche in un intervento legislativo che ci consenta di attingere fondi per poter rientrare in possesso dei lotti inutilizzati, ma che comunque sono sparsi e non rappresentano quella che è la domanda, come diceva il sindaco, che di recente viene, soprattutto perché gli ultimi insediamenti sono di alta qualità.

Abbiamo insediato Gelesis, stiamo insediando quindi tecnologie avanzate, farmaceutica e anche aziende di logistica importanti. Lecce è diventata attrattiva anche per investimenti importantissimi, anche internazionali, che non abbiamo potuto soddisfare proprio perché non c'è adesso l'infrastrutturazione della seconda area industriale. Allora mi domando: posto che quella, per quanto possa assorbire moltissima volumetria, sicuramente non sottrae comunque spazi ad altri investimenti nel resto della città.

E che benefici invece porterebbe realizzare quella seconda area industriale? Insediamenti, distretti specialistici molto importanti, quindi anche economicamente un Pil in forte crescita per il territorio, entrate anche per il Comune non indifferenti, un ritorno di ragazzi che lavorano all'estero e che con aziende specializzate possono rientrare e lavorare qui da noi.

E quindi onestamente dobbiamo un attimo, penso, riappropriarci di un dibattito per ragionare su questa cosa. Volevo capire che orientamento avete perché ero appunto preoccupato da questa la sua affermazione e poi ricordare che comunque non è neanche facile, perché quello dal punto di vista urbanistico è già esistente, noi come Asi siamo peraltro sovraordinati, quindi senza un confronto con il consorzio diventa molto difficile poter, in tempi ragionevoli compatibili con quello dello strumento urbanistico, intervenire in maniera in maniera proficua. Grazie.

La risposta del Sindaco

Mi assumo il compito di dare un chiarimento a Francesco Marti, perché probabilmente nell'illustrazione del professore Zanfi si è introdotto un

possibile misunderstanding. La città conferma le previsioni di espansione della sua zona industriale al fine di cogliere le opportunità di nuovi investimenti.

Semplicemente ragiona sulla migliore scelta di localizzazione rispetto alla previsione urbanistica degli anni settanta e ottanta che prevedeva l'Asi 2 lungo l'asse viario Lecce-Brindisi, ma verso nord, lontano. Oggi attualmente inutilizzata, non sviluppata questa qui, eccola lì, che oggi è sulla carta, non c'è niente, quando invece l'obiettivo che vorremmo porci è quello di ribaltare le previsioni di espansione riportandole lungo l'asse della area industriale 1, sfruttando l'infrastrutturazione esistente e soprattutto la linea ferrata, che è un elemento imprescindibile rispetto alle logistiche di nuova attrattività, in ragione anche degli investimenti che la Regione Puglia ha ottenuto per la riattivazione dell'interporto. Se noi confermassimo questa previsione rischieremmo di vanificare il valore aggiunto che oggi l'area industriale ha e ancor più avrà in futuro con lo sviluppo della linea ferroviaria.

Quindi sostanzialmente non si tratta di comprimere le previsioni di espansione, ma di localizzarle sfruttando le economie di scala e di infrastruttura oggi presente sull'area. Stiamo parlando di un'area industriale che ancora lì non c'è.

→ Alessandro Stella

Udu Lecce

Io intervengo a nome di Udu Lecce. Si è parlato questa sera di Lecce città metropolitana, Lecce città turistica, Lecce città lavorativa. Io vi aggiungo un altro termine che è Lecce città universitaria. Sin da quando si è aperto questo tema, noi, in qualità di sindacato studentesco presente all'interno dell'ateneo leccese, abbiamo lavorato accanto all'amministrazione e accanto alle varie organizzazioni per rendere Lecce una città vivibile da ogni studente, ogni studentessa e per portare in avanti più in alto il nome di Lecce come città universitaria. Sappiamo però bene che il nostro concetto di Lecce città universitaria è ben distante da quella che è la realtà attuale.

Ci riteniamo però soddisfatti di quello che è stato l'accordo con l'Università del Salento per la costruzione della pista ciclabile che collega tutte le sedi universitarie, per poi anche collegare il campus universitario Ecotekne, attraverso i fondi del Pnrr.

Ci auguriamo che possa terminare il prima possibile, anche perché in termini di trasporto e di ecosostenibilità è sicuramente un passo in avanti. Quello che però manca all'interno della nostra città è un luogo che possa essere un punto di riferimento per studenti e studentesse che non si sentono integrati all'interno del contesto cittadino e molte volte preferiscono emigrare verso altri poli o non trasferirsi nella città o andare verso altre sedi universitarie che sono molto più servite, quindi manca anche uno spazio di aggregazione per quelle che sono le attività extracurricolari perché se ad esempio un gruppo di studenti volesse organizzare un evento culturale, un evento, anche un incontro politico di qualsiasi genere, lo dovrebbe fare all'interno dell'università rispettando l'orario accademico, il che renderebbe estremamente difficile il coinvolgimento della comunità studentesca in questi eventi.

I giovani e gli studenti sono un tesoro fondamentale per questa città dal punto di vista culturale, dal punto di vista sociale, anche dal punto di vista economico perché risiedono nella città per la maggior parte dei loro giorni universitari e qui investono le loro risorse.

Le iniziative che portano avanti associazioni giovanili come la nostra riempiono piazze, riempiono locali, per cui anche la maggior parte delle associazioni presenti sul territorio leccese vivono del lavoro volontario di giovani studenti e studentesse. Per cui manca il collegamento stabile che dia la possibilità alla comunità studentesca di sentirsi apprezzata e parte fondamentale della città. Nonostante ciò crediamo anche che la città possa fornire spazi di coworking o anche delle aule studio che possano fare il turno il turno serale, come ci sono altre città universitarie quali Catania, Torino, Milano, Roma.

Inoltre un'altra cosa che mi preme sottolineare prima di chiudere il mio intervento è sottolineare il protocollo di intesa che c'è stato tra Udu Lecce e Fillea Cgil Lecce, con la quale abbiamo presentato all'amministrazione comunale prima e poi alla Commissione Urbanistica, una mozione per il recupero di spazi inutilizzati o confiscati, per renderli disponibili ad attività di coworking oppure per attività ludiche. Il nostro impegno in qualità di Udu Lecce accanto all'amministrazione, accanto alle organizzazioni rimane, per rendere Lecce una città universitaria, non solo una città con una sede universitaria. Al lavoro, allo studio, alla lotta.

→ Maria Mancarella

Garante dei diritti delle persone private della libertà personale

Sono veramente contenta che oggi la parola istituto penitenziario, la parola carcere, sia finalmente è venuta fuori. Il carcere non è una escrescenza di una città, non è un luogo in cui si riversa, cioè di fatto lo è, ma è quello per cui lavoriamo, che non è una sorta di pattumiera sociale, è un pezzo della città. Il carcere di Lecce, come molti istituti penitenziari è stato - in quegli anni quella era la tendenza - costruito fuori dalla città proprio per marcare in qualche modo la differenza tra chi sta al di là delle mura e chi sta dentro le mura. In alcune città il carcere è riuscito a mantenere la sua collocazione intraurbana, con una serie di conseguenze positive che possiamo immaginare.
Il carcere è un luogo dove il risparmio energetico si fa da sempre perché non c'è riscaldamento, perché mancano molte dei servizi essenziali che per molti di noi sono la normalità.

Il carcere però è un pezzo della città, non solo della città, della provincia, perché nel carcere lavorano migliaia di persone che vanno e vengono e che soffrono per esempio del disagio di non avere mezzi pubblici adeguati. Gli studenti che fanno il tirocinio con me, che io seguo, a volte sono costretta ad andare a prenderli perché se devono aspettare il pullman che arrivi stanno lì mezz'ora al caldo l'estate e al freddo l'inverno ad aspettare.

Quindi la mia è una petizione di mettere un po' più il carcere al centro, all'attenzione, come un pezzo importante della città, che ha bisogno quindi di collegamenti, che ha bisogno non solo di collegamenti urbani, ma anche extraurbani. Pensate che la ferrovia è abbastanza vicina, la superstrada è abbastanza vicina, però poi di fatto bisogna fare tutta una serie di giri notevoli. Questo perché chi ha pensato gli svincoli e le uscite non ha minimamente tenuto conto del carcere. Al carcere arrivano familiari da quasi tutta l'Italia, in particolare dall'Italia meridionale, dalla Campania, dalla Calabria, quindi soffrono ancora di più della mancanza e della carenza di servizi di trasporto sud-sud che sappiamo sono tragicomici e portano a situazioni terribili.



Cosa può fare la città capoluogo per il carcere? Intanto ricordarsi che esiste e già è stata una cosa bellissima che questa amministrazione si è ricordata che il carcere esiste e per la prima volta ha istituito la figura del garante, quindi già questa è una cosa importante. Però è importante andare avanti.

Tra i punti interrogativi che io ho letto sulla presentazione c'è scritto cosa fare delle tante ex manifatture? Per esempio chi lavora nel

carcere, chi vive l'esperienza del carcere, sa che ci sono tantissimi detenuti che potrebbero uscire ma che non sanno dove andare e che quindi non si fanno uscire perché non c'è un luogo, non c'è un'accoglienza fuori dal carcere. Quindi un sistema di cohousing nella rivalutazione, nel riuso del Galateo. So che c'è in progetto la costituzione di alcuni appartamenti di cohousing ma quella realizzazione la vedo un po' lontana e spero di sbagliarmi naturalmente.

Quindi questa è un'altra cosa che la città può fare per il carcere, la cosa più importante di tutte è quella di non dimenticarsi, di non dimenticarsi non solo dei detenuti, ma anche delle persone che ci lavorano, di un'istituzione - come una collega l'ha definita - un'istituzione reietta, un'istituzione rifiutata, messa ai margini, che invece deve tornare ad essere un pezzo della città.

→ Valentino Nicolì

Presidente ANCE



Sono il presidente dell'Ance, quindi rappresento i costruttori. Ovviamente devo vincere un pregiudizio, che è quello che ci vede quelli delle mani sulla città, Francesco Rosi di un po' di anni fa. Stavamo aspettando questo momento, questa questa fase di consultazione, perché veramente noi ci sentiamo parte di un sistema, ma non semplicemente come portatori di interessi.

Qualcuno pensa che i nostri interessi siano soltanto il retino sulla mappa e ragioniamo solo in termini di indici di fabbricabilità e volumi da poter costruire. Io vorrei veramente fare un tentativo di fugare questo preconcetto. Noi abbiamo un interesse principe su tutti e cioè realizzare un'edilizia di qualità ma in una città di qualità. Per noi fa differenza operare in una città.

Io ho visto prima i dati del professore, mi complimento per l'esaustività della relazione. Io ho visto i dati. Beh, mi sembra di capire che è una città che durante il giorno si raddoppia di popolazione, questa popolazione per l'80% arriva in auto. Io ho una sede a Venezia, in Veneto non voglio dire che si è invertito questo rapporto, ma sicuramente forse è un fifty-fifty, per cui per noi operare in una città che tenda, che abbia come obiettivo vincere queste criticità, perché noi le consideriamo delle criticità enormi.

La città sappiamo è questa. Per noi per noi fa la differenza. Per noi capire in che città ci dobbiamo muovere, in che città dobbiamo realizzare, in che città dobbiamo costruire, investire, investire risorse, capitali, creare un mercato. Beh, per noi fa la differenza. Noi

in questa fase siamo veramente all'ascolto e vogliamo approfondire il tema in tutti gli aspetti e tutte le sfaccettature.

E colgo l'invito del sindaco, poi in una fase successiva a poter avere la possibilità di tavoli specifici con dei focus particolari. Noi stiamo già lavorando per formulare delle idee che possano rappresentare un contributo a quella che sarà la città del futuro, perché sarà la città anche dei nostri figli e dei nostri nipoti.

Quindi, Sindaco, noi sicuramente coglieremo la sua apertura e successivamente, le altre giornate sono temi molto, molto interessanti. Grazie ancora.

→ Ludovico Mordos

Link Lecce



Anche noi interveniamo appunto come sindacato universitario per ridare anche spazio e centralità alla discussione su Lecce città universitaria. Ci tengo a fare un piccolo passaggio chiaramente su quelli che sono i pilastri, ma sarà sintetico, che già si citavano prima, appunto la necessità di ripensare la città in relazione alla sostenibilità che pone inevitabilmente il tema della sostenibilità e dell'ecosostenibilità come i pilastri di del Pug in questo percorso partecipato.

Sicuramente ciò che ci teniamo a sottolineare sono alcuni dati rispetto ai dati del periodo post pandemico che ci restituisce in questo senso. Noi pochi giorni fa abbiamo avuto una riunione anche in università con il manager della mobilità che ci ha restituito dei dati. I dati sul trasporto pubblico sono spaventosi. Attualmente gli studenti universitari hanno sottoscritto solamente 690 abbonamenti a fronte dei 7.000 del 2019.

Questo ci restituisce l'impegno ai soggetti sociali, ai sindacati, alle istituzioni politiche, l'impegno di assumere un ruolo importante, quello di voler effettivamente interpretare quasi delle misure shock. Forse è arrivato il momento di tornare a parlare di mobilità gratuita per gli studenti e le studentesse universitarie e parlare di questi temi non è parlare di temi che hanno un posizionamento politico. Le battaglie sulla ecosostenibilità e sulla sostenibilità, non sono le battaglie dei radical chic, non sono le battaglie dei compagni.

Dovrebbero essere le battaglie delle istituzioni politiche, le battaglie degli industriali, di tutti i soggetti sociali. Perché abbiamo vissuto una pandemia che ci ha limitato a trecentosessanta gradi e in futuro nessuno ci dirà che tra cinque, tra dieci anni, vivremo un'emergenza climatica che inevitabilmente andrà a modificare il sistema produttivo

della nostra società in maniera irrecuperabile. Quindi dobbiamo iniziare già a pensare a questo tema ed effettivamente a riportarlo alla centralità. La pandemia, appunto, ci restituisce questi dati sul trasporto pubblico. Io ci tengo anche a fare un passaggio su quelle che sono le proposte che avanziamo come sindacato studentesco da un'analisi dei bisogni che abbiamo fatto.

La prima cosa è stata quella di visitare il sito del Pug Lecce che ci poneva davanti a una serie di scelte, ci diceva scegli tre tra le proposte elencate in ordine di priorità, beh, sicuramente sono risultate tutte interessantissime. Ci esprimiamo rispetto a quelle che sono le esigenze degli studenti e delle studentesse universitarie. Quindi sicuramente anche in ottica poi di quello che sarà il percorso che vedrà il Comune come soggetto in forma partecipata con Sgm, l'aggiunta e l'investimento di nuovi chilometraggi nella rimodulazione delle tratte, quindi una rimodulazione delle tratte anche per l'accesso ai servizi sanitari di chi vive nei quartieri residenziali universitari. Santa Rosa e San Pio vivono questo tipo di disagio. Se vogliamo limitarci a Santa Rosa e San Pio, ormai i quartieri univrsitari non sono più solo Santa Rosa e San Pio.

Nell'ultimo anno con la crescita della domanda, delle iscrizioni anche all'interno di Unisalento, con l'apertura di nuovi corsi di laurea, gli studenti e le studentesse vivono anche quartiere stadio, vivono una serie di quartieri che effettivamente ancora non sono collegati con il campus universitario o anche nei punti strategici diciamo urbani, quindi la rimodulazione, per esempio delle tratte R8, R11 che portano verso i servizi sanitari, ma ancora una rimodulazione delle tratte nei servizi di punta verso il polo extraurbano, quindi sull'S13 che purtroppo negli orari di punta la mattina o durante l'orario di pranzo, insomma negli orari in cui sono più frequentate non risultano sufficienti e non stimolano lo studente o la studentessa a usufruire del trasporto pubblico.

Ed è quello l'impegno che dobbiamo avere come soggetti sociali, come istituzioni, riportare la centralità della mobilità sostenibile nel trasporto pubblico, ancora l'elettrificazione del trasporto pubblico che si nominava prima in ottica sempre di ecosostenibilità. Sul tema degli spazi sicuramente una grande cosa che da tempo immaginiamo anche noi internamente alla nostra associazione è una ricognizione di quelli che sono gli spazi in disuso sul piano comunale che potrebbero aprire a tantissime alternative.

Non possono essere solo spazi di aule studio, spazi di coworking, possono essere anche spazi che avvicinano quelle persone che vivono un disagio economico e sociale molto più accentuato nelle periferie. Pensiamo alle attività di mutualismo, quante cose si potrebbero fare con il coinvolgimento delle associazioni del terzo settore con i soggetti sociali. Quindi lancio un'idea: anche il doposcuola sociale, ad esempio, una tra le attività di mutualismo che effettivamente hanno poi risvolti. Concludo, perché capisco che il tempo è abbastanza limitato, poi avremo modo di portare una serie di proposte all'amministrazione comunale. Concludo con un piccolissimo passaggio sulla residenzialità universitaria: il Comune di Lecce, Adisu, Regione, stanno facendo tanto anche in ottica di investimento verso nuovi stabili. Ci tengo a sottolineare una

cosa a nome del sindacato che rappresento: bene che nascono le nuove residenze, ma le residenze devono essere affiancate da una serie di servizi che attualmente, anche già in alcune residenze esistenti, non esistono. Abbiamo la necessità di sbloccare determinati lavori. Abbiamo i Salesiani che sono attualmente bloccati su un piano sia di restauro che di ampliamento sui parcheggi delle Knos che permetterebbero un più ampio numero appunto sulla residenzialità. Abbiamo la necessità di avviare un discorso con i soggetti sociali e con chi rappresenta le categorie sull'abitare e su quelle che sono le politiche dell'abitare, sul canone che deve essere discusso in ambito comunale anche tramite il coinvolgimento delle parti.

Perché Lecce è diventata una vera e propria città universitaria, ma deve rispondere a una serie di cose che sono anche i servizi che devono essere messi a disposizione e anche la possibilità di abitare Lecce perché quest'anno è stato veramente difficile.

→ Rocco Belmonte

Cittadino

Io lavoro alla zona industriale da più di vent'anni e quindi quando ho iniziato a lavorare nella zona industriale ho avuto la sensazione che fosse una zona un po' emarginata, emarginata forse è troppo, va bene, ma non considerata, non le è stata data la giusta considerazione per una città come Lecce. In realtà la zona industriale personalmente penso sia il polmone economico di Lecce.

Ogni giorno lavorano decine di migliaia di persone della zona industriale e quindi sicuramente è un qualcosa di importante per Lecce. Ci sono ogni giorno centinaia di persone che vengono per la zona industriale di Lecce, parlo di gente non che ci lavora ma di passaggio. Quindi dei manager, dei clienti, dei fornitori, eccetera. E quindi mi fa piacere che il professore abbia posto anche questa attenzione sull'immagine della zona industriale di Lecce. Proprio perché in effetti, se ci pensiamo, buona parte di queste persone, di queste centinaia di persone che arrivano a Lecce, la prima cosa che vedono è la zona industriale di Lecce. Quindi anche da questo punto di vista il Pug, riconsiderare questo aspetto diventa fondamentale. In questi anni ho accompagnato personalmente imprenditori dall'aeroporto di Brindisi alla zona industriale di Lecce per tante situazioni e quindi il fatto che diventa anche più attrattiva in tutti i sensi può portare anche ad uno sviluppo economico anche della stessa città.

Quindi io mi auguro che con queste scelte strategiche, con questa progettazione che si sta attuando, che è molto importante perché sarà poi la Lecce di domani, mi auguro che tutte le istituzioni, ho visto che c'era anche il vicepresidente dell'Asi, si possa raggiungere tutti insieme un qualcosa che possa dare uno sviluppo che diventa più attrattivo e quindi di conseguenza anche un benessere culturale, sociale ed economico per questa città.



contributi istituzionali e tecnici

→ Fernando Moschettini

Delegato Provincia di Lecce

Porto intanto i saluti del Presidente della Provincia di Lecce Stefano Minerva. Vi dico che questi momenti per noi sono importanti, sia perché siamo chiamati da un ruolo istituzionale, vale a dire la Legge Regionale 20 stabilisce che i Pug comunali debbano conseguire il parere di compatibilità con il Ptcp, piano territoriale di coordinamento provinciale. Ma in realtà nel momento in cui un comune decide di intraprendere la strada di un Pug è per noi un momento di soddisfazione, perché è una delle strade da principe attraverso cui si attua il Ptcp. Il Ptcp non è uno strumento come il Pptr, come altri strumenti conformativi alla proprietà, non può stabilire delle prescrizioni direttamente vincolanti per i cittadini, ma attraverso il Pug si attua e gran parte degli indirizzi, degli scenari presenti nel Ptcp abbiamo avuto il piacere di vederli riproposti in tanti strumenti regionali.

Io oggi ascoltavo un sacco di richieste, di iniziative, tutte legittimissime, però forse poi mi chiedevano ma non è che stiamo chiedendo alla pianificazione urbanistica anche quello che non può fare? Perché molte delle cose che sono state dette sono delle cose molto interessanti, però dobbiamo sempre tener presente, e correttamente il professore quando ha illustrato il tema ad esempio della mobilità, ha richiamato al piano urbano della mobilità sostenibile perché alcune cose non è detto che se non si fanno in un determinato quartiere, perché il piano ha mal pianificato... torniamo ad esempio il discorso delle piste ciclabili, banalizziamolo, se una strada non ha le caratteristiche tali da ospitare una pista ciclabile io ritengo sia opportuno non farla piuttosto che fare un tratto pericolosissimo e poi il giorno dopo le persone verranno falcidiate.

Allora che cosa significa? Non è che si può pretendere che nel Pug si faccia uno studio accuratissimo della mobilità per vedere dove è possibile fare o non fare la pista. L'importante è che il Pug contenga degli indirizzi per dire: si auspica il discorso relativo alle piste ciclabili, cioè ad aumentare la dotazione, ma è chiaro che questo va fatto dove si può, dove non si può anche lo stesso riuso a parole sembra semplice. Io ho anche l'onere di lavorare per l'edilizia sismica provinciale, il 50% e 50%, reimpiegare un fabbricato concepito con tecniche costruttive vecchie e adeguarlo all'attuale, a parte il costo che a volte è più del doppio del costruire il fabbricato ex novo, ma a volte diventa proprio impossibile se compenetrato con altri edifici di altre proprietà. Sono faccende che vanno affrontate.

Ma non è che si può pretendere che si faccia una ricognizione così dettagliata all'interno del Pug e si dica: questo fabbricato è recuperabile, questo no, questo sì. Sono sempre norme di indirizzo. Io ad esempio ho molto apprezzato, la prima volta che ci siamo visti il professore, abbiamo fatto una lunga chiacchierata e le cose di cui

abbiamo parlato non erano appunto le cubature, gli edifici, quanto dobbiamo costruire. Io penso che ormai questo discorso di pura anacronistica, ancorché diciamo a livello di verifica regionale spesso il servizio urbanistica sottolinea il mancato rispetto delle cubature, per cui conferenze dei servizi.

Oggi il 90% dei piani è sovradimensionato. Significa che per il livello che c'è ormai diciamo di natalità quasi tutti i piani sono sovradimensionati, per cui pensare nuove ipotesi insediative già di per sé, oltre a non essere conveniente per l'amministrazione, non è conveniente per i cittadini, perché poi fanno i conti con la fiscalità. Per cui quando abbiamo fatto questa chiacchierata il primo strato informativo che il professore mi ha chiesto del Ptcp sono stati i pozzi. Che c'entrano i pozzi con il Pug? È una cosa invece fondamentale.

Parlando dei rischi ambientali io sono stato invitato dalla commissaria a Otranto a fare un piccolo incontro sui rischi ambientali. Uno dei rischi principali che questa provincia ha è quello della desertificazione dovuta a uno smodato prelievo di acqua dalla falda. Allora oggi quando si definisce la possibilità di edificare in zona agricola e tutti spingono affinché si aumenti la cubatura sono tutti abituati a ragionare, a pensare esclusivamente allo scatolotto che si va a realizzare. In realtà poi dovremmo pensare ma poi questo scatolotto come viene alimentato idricamente, come si alimenta con l'energia, dove va a scaricare i reflui? Sono tutte problematiche che nei vecchi piani regolatori, nei Pdf vecchi non venivano affatto affrontate.

Oggi al Pug questo glielo si chiede in prima persona, lo prevede il Drag, però l'approccio corretto è che si dà maggiore coerenza a quel percorso logico che dovrebbe interessare tutte le pianificazioni, quadri conoscitivi, quadri interpretativi e progetto di piano. E quanto più riusciamo a rendere trasparente questo percorso e soprattutto, concepibile anche ai non addetti ai lavori, tanto più le norme contenute all'interno del Pug sono facilmente accettate e non vissute come forma di vessazione. Ad esempio noi ci troviamo molto spesso persone in ufficio che ci dicono ma io posso sopraelevare la costruzione perché me lo dice il Pug e poi arrivate voi dell'edilizia sismica e ci dite di no. Ecco, questo concetto andrebbe ben spiegato.

Quando il diritto a costruire, che è sacrosanto, va a scontrarsi con questioni che attengono alla pubblica sicurezza o anche alla sicurezza della stessa persona, il diritto a costruire come lo concepivano un tempo, la cubatura, la volumetria, viene meno per forza. Oggi fare questo esame a livello di Pug, onde non illudere le persone, è molto meglio. Su questi aspetti bisogna concentrarsi, sull'aspetto legato ai problemi della salinizzazione, ai problemi dell'inquinamento, ai problemi dell'assenza di verde. Io l'unica cosa che posso dire è che nella mia carriera ormai ventennale, sono nato con la 20 del 2001, in tutte le conferenze che ho visto gli sforzi maggiori più originali che ho visto, poi per tradurre questo non è questa la fase ancora. Alcuni mi sono anche piaciuti, tipo ad esempio un meccanismo di permesso di costruire a punti, come diciamo a scuola, per cui uno al di là di quanto può costruire, se soddisfa alcune delle norme dell'abitare sostenibile, le prime gli servono per poter avere il permesso, ciò

che di più realizza gli consente di avere o un piccolo bonus volumetrico nelle zone in cui questo è ammissibile, oppure gli permette di ridurre gli oneri di urbanizzazione, che pure è giusto. Così si grava almeno sul sistema fognario, a proposito di impermeabilizzazione, più si disimpermeabilizza più si guadagna, più si tende a realizzare una casa che assorbe meno energia più si guadagna.

Queste sono cose che possono essere affrontate all'interno del piano, però anche discorsi legati all'impatto diretto del Pug sull'economia. Io penso che sia sempre e comunque indiretto nel senso che uno scalo a Surbo, come diceva bene l'assessore Delli Noci, può funzionare se c'è una politica economica che lo regge. Oggi riqualificare quello scalo senza porsi se poi c'è qualcuno che lo prenderà in gestione è praticamente... anche le stesse aree Asi con la con la vecchia pianificazione del passato... Noi, lasciando perdere quella di Lecce che è forse l'unica piena, abbiamo delle aree presenti sulla carta ormai dal 1984, Tricase, Specchia, Miggiano, eccetera.

Ora, abbiamo esagerato quando sono state concepite? Può essere che ci sia qualcos'altro, che cos'è stata la mancanza di infrastrutturazione? Non si è pensato prima a infrastrutturarle. E una politica che non ha premiato chi investiva in quelle aree, non ha premiato affatto. Attrarre gli investitori significa creare le condizioni con un Pug, ma poi la materiale scelta l'investitore la fa se ci sono le condizioni economiche per poterla fare e non possiamo scaricare tutto questo su un Pug. Non sarebbe corretto.

→ Alessandro Delli Noci

Assessore allo Sviluppo Economico Regione Puglia

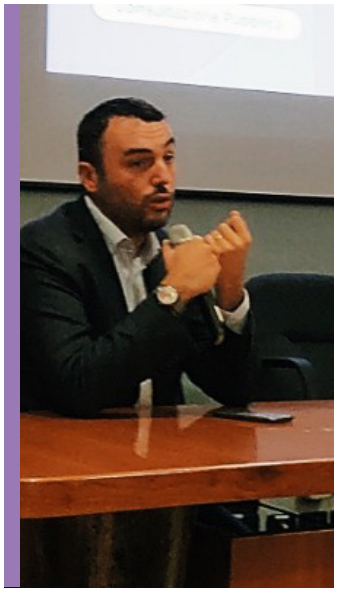
Parto dalla risposta all'ultimo l'ultimo intervento. Secondo me per rispetto a più o meno quindici anni fa, qualcosa in più forse, in cui facevo io il rappresentante degli studenti e mi occupavo di questo, gli spazi ora ci sono, molti più di prima. Serve semplicemente provare a riattivare quella connessione tale per cui l'università sia riappropri dello spazio pubblico, facendo sì che riprenda la convenzione rispetto ad alcuni spazi esistenti.

Quando io avviai una cooperativa si chiamava Lecce città universitaria e gestiva uno spazio che si chiamava Officine Cantelmo e socia della cooperativa era l'Università del Salento, poi l'università scelta di uscire dalla cooperativa. Ma tra i compiti per cui era all'interno della cooperativa ero quella di generare il ponte con la e favorire quel collante.

Oggi di spazi forse ce ne sono tantissimi, quello che manca, e mi fa piacere che ci sia stato questo intervento, è quel fermento sempre più giovanile che si appropri di quegli spazi e lo dico veramente cercando di buttare uno stimolo perché quando presi in gestione quello spazio io avevo venticinque anni e oggi manca quel fermento che si appropri di tanti spazi che ci sono e purtroppo troppe gare per la gestione di spazi pubblici vanno deserte.

Questo significa che l'amministrazione deve indubbiamente rivedere alcuni passaggi per facilitare la gestione di spazi, perché è molto complicata, ci vuole responsabilità. Gli spazi di coworking oggi non mancano, ad esempio Molo 12 è aperto h24, quindi garantisce questo. Ne servono molti di più perché la città sta evolvendo, servono i servizi. Secondo me serve sederci attorno a un tavolo e credo che ci sia la totale mia disponibilità come assessorato, come politiche giovanili, anche a mettere risorse per vedere come riuscire a generare queste attivazioni così come stiamo facendo con la rete galattica insieme al Comune per capire se c'è qualcosa che non va e da correggere, ma credo che l'ultima cosa che manca in questo momento è lo spazio.

Dopo l'ultimo chiarimento io credo di dover fare alcuni piccoli suggerimenti. Immaginerete che qualcosa l'ho già detta a Carlo, penso che non utilizziamo questo spazio pubblico per parlarci, ma credo che Lecce debba avere l'ambizione a non essere solo capoluogo di provincia, ma deve riuscire a entrare in un sistema di connessioni regionali e non può non ragionare dello sviluppo urbano, non solo con i comuni limitrofi, come giustamente ha detto Luigino, ma non può non ragionare di questa partita insieme a Bari città, Brindisi città e Taranto città, perché lo sviluppo industriale dei prossimi anni è strettamente connesso ai luoghi della logistica e i luoghi della logistica sono i porti e gli aeroporti e non possiamo non immaginare le nostre interconnessioni e servizi rispetto allo sviluppo dei prossimi anni che va in questa direzione.



Questo è il senso della rivitalizzazione dello scalo merci di Surbo, cioè lo scalo merci di Surbo oggi ha senso, perché c'è una rivisitazione del sistema industriale che pone al centro la logistica.

Ma ha senso se noi riusciamo a fare, e quindi metto questo suggerimento al tavolo, un piano logistico della città come hub non solo rispetto ai flussi in entrata e quindi a stabilire delle regole rispetto al carico e scarico merci nel centro storico e nelle aree centrali, ma anche nelle aree periferiche, ma anche stabilire una connessione e centralità logistica rispetto ai comuni della provincia, tale da dare un senso allo scalo logistico che oggi è chiuso perché fuori mercato.

E avere uno scalo logistico che è connesso con il porto di Brindisi, con il porto di Bari, serve per fare cosa? Per generare una politica di attrazione e investimenti. Però per far questo, ed è la domanda che ho fatto privatamente a Rita e a Carlo e che pongo alla base, secondo me di un piano urbanistico generale. Lecce vuole essere una città industriale?

E per essere una città industriale non basta immaginare un'area di insediamento industriale, poi capiamo dove, non basta dire: "la facciamo qui" o "la facciamo lì" o la facciamo vicino allo scalo merci.

Ma qual è la politica tributaria e di incentivazione, oltre che di internazionalizzazione, di attrazione e investimenti che rende anche una burocrazia agevole tale da dire: "noi abbiamo un'area nuova industriale" o "ne abbiamo bisogno"? Perché se non costruiamo una politica di attrazione investimenti, non ha senso parlare del nuovo insediamento industriale. E allora può aver senso il ragionamento di Seclì che dice: "partiamo dal riuso". Ma quel ragionamento è asettico nella misura in cui i pochi spazi a disposizione sono prettamente abbandonati, di piccola dimensione, fuori scala, che non sono di interesse oggi rispetto a possibili insediamenti. E non si possono fare se non si conoscono, come ne ha parlato anche Francesco, le economie degli attuali sistemi di gestione industriale delle Asi, che non sono in grado di fare quella politica di acquisto di quei terreni da un punto di vista economico tale da poter immaginare una nuova attrazione di investimenti.

E quindi io pongo questa tematica in una città che deve discutere di questa possibilità e quindi di costruire le condizioni tali da, attorno ai pivot principali che sono gli attuali insediati, alcuni con un carattere internazionale, di come costruire delle politiche anche di filiera, tali da avvicinare dei possibili loro fornitori che attraverso una migliore logistica e attraverso il sistema di incentivazione regionale o delle zone economiche speciali possono far questo. Ma serve una politica cittadina di sviluppo economico, oltre che di urbanistica e tributaria che va in questa direzione ed è un mestiere complicato, ma che secondo me ha senso mettere nella discussione. Chiudo dando un'informazione utile in questo contesto che è legata allo scalo merci, dando un aggiornamento. Mediaticamente è già uscita la notizia ma la cosa che siamo riusciti a fare è che abbiamo inserito in una delle ultime delibere Cipe prima della caduta del governo Draghi, la riqualificazione dello scalo merci di Surbo con l'allungamento del binario e la riqualificazione dello scalo attuale. Perché quello scalo è stato messo più volte al mercato ma non ha trovato un soggetto imprenditoriale che volesse acquistarlo perché lo Stato, attraverso le Ferrovie dello Stato ha giudicato non economicamente sostenibile la gestione dello stesso. Ma la rivisitazione attuale della logistica, che è diventata un mestiere a parte e non quindi una filiera d'azienda e quindi non l'ultima parte dell'azienda, impone una rivisitazione anche dal piccolo al grande del tema della logistica.

E quello scalo ha un senso se si costruisce un sistema, su cui secondo me il comune Lecce deve essere capofila, della generazione del chilometro zero della gestione logistica del resto della provincia. Che significa? Che noi non abbiamo un grande tessuto imprenditoriale tale da costruire dei container che vanno che quindi rendono economicamente sostenibile. Ma dobbiamo costruire quella sommatoria e costruire quella sommatoria ne costruisce le condizioni tali da aprire quello scalo. E quello scalo costruisce un interesse pubblico della città per immaginare il tema dell'area industriale, questa sperimentazione è probabile che venga già anticipata

prima della realizzazione e poi dell'investimento. Su questo stiamo provando a lavorare ridisegnando il tema dell'attrazione degli insediamenti industriali e quindi dell'attrazione degli investimenti industriali in una scala più internazionale con la nuova programmazione regionale su cui stiamo lavorando in queste settimane. Spero di aver posto alcuni interrogativi utili.

→ Claudio Stefanazzi

Senatore della Repubblica Italiana



Due considerazioni mi sono venute ascoltando i vari interventi. Intanto evidentemente il metodo è un metodo molto, diciamo straordinario perché aprire la città a questa consultazione, fare in modo che la città si appropri del percorso che arriva allo strumento urbanistico è un'iniziativa virtuosa, che peraltro abbiamo avuto modo di sperimentare con risultati secondo me estremamente interessanti, anche nel percorso che ha portato a individuare la destinazione del Galateo, che non è soltanto una risposta, un vuoto urbano, ma è un percorso di pianificazione molto più ampio di quello che si può immaginare.

E credo che sia veramente l'embrione di come questa amministrazione ha voluto impostare la sua pianificazione. Però io faccio insomma una mozione d'ordine se mi consentite: la scelta che l'Unione Europea ha fatto in questi ultimi due anni e che abbiamo avuto modo di verificare leggendo il Pnrr, quella di mettere al centro della programmazione le città è una scelta che richiede, anche con un orizzonte temporale molto ristretto, che le città, soprattutto quelle che come Lecce ambiscono a giocare un ruolo che vada al di là appunto della sua dimensione territoriale e quindi, come è stato detto, si pongano l'obiettivo di diventare delle vere e proprie città metropolitane.

Queste città devono avere un'identità chiara, il piano urbanistico è il passaggio più importante che consente alla città di Lecce di assumere un'identità chiara e quindi di essere in grado di proporre, nei prossimi anni intensi di programmazione, la sua idea. Non solo, ripeto, relativamente al territorio di Lecce, ma alle aree urbane vicine a Lecce, anche perché Lecce avrà, come altre città, il compito di programmare anche per le aree vicine. Io ho avuto modo, ho avuto la fortuna di confrontarmi negli ultimi mesi con una società che si chiama Airbnb, che credo che tutti voi abbiate in qualche modo utilizzato.

E ho scoperto con grande sorpresa che la Puglia, in particolare il Salento, hanno per i cosiddetti nomadi digitali una grande attrattività, cioè per coloro che si muovono e

che individuano un'area con criteri diversi da quelli attraverso i quali si individuava un'area verso cui muovere la propria attività lavorativa nel passato, il Salento è molto interessante. Però sapete qual è il limite fondamentale che gli algoritmi e le statistiche di Airbnb hanno individuato nel Salento e nelle città che sono state coinvolte da questo approfondimento?

La mancanza di un'idea, di un concetto di programmazione, di pianificazione, che consentiva, che consente a persone che vengono da tutto il mondo non solo di immedesimarsi nell'ambiente, nel cibo, nella cultura, ma anche proprio un'idea di gestione degli spazi urbani. Quindi quello che vi dico è che dobbiamo tutti, io da cittadino leccese, sforzarci di portare a compimento questo risultato in un arco temporale davvero ristretto, perché l'orizzonte di programmazione inizia alla fine del 2023 e noi dobbiamo essere in grado di cogliere questa sfida in maniera decisa, chiara, lanciando al territorio, ai cittadini e a coloro che considerano Lecce attrattiva, ma rispetto ai quali bisogna fare in modo che Lecce diventi definitivamente attrattiva, un'idea definitiva, appunto, dello sviluppo di questa città.

→ Loredana Capone

Presidente del Consiglio Regione Puglia

Il piano urbanistico generale è indispensabile nella nostra città. La città lo aspetta da troppo tempo, da troppo tempo e tanti guai sono intervenuti nel frattempo che si facesse, a partire dalle Marine, perché laddove non c'è una programmazione urbanistica generale che regola i cittadini spesso fanno da sé e fanno da sé spesso anche con abusi e le nostre marine non ce l'avevano un piano nella maggior parte dei casi, tranne una piccola fascia.

Quindi è indispensabile questo piano se vogliamo rivedere la nostra città anche all'ottica di nuovi bisogni. Ed è fondamentalissimo che ogni cittadino si senta protagonista del piano. Il piano che c'era, peraltro, era dimensionato su standard notevolmente elevati di servizi che non sono stati realizzati. Per cui Lecce vive questa contraddizione e la vive in maniera forte, fortissima, di avere una grande previsione di aree servizi, di zone F, e di non avere i servizi.

Ne manca il 71%, ma quei servizi incidono sulla qualità della vita delle persone. Ecco perché il nuovo piano non può non tenere conto anche di questi nuovi bisogni che si sono generati anche oltre quel piano che comunque non è stato realizzato, soprattutto nei servizi. Vedete quante contraddizioni, la realizzazione di costruzioni che non rispondevano alle previsioni del piano in aree che non erano previste e che quindi hanno determinato un'urbanizzazione assolutamente non conforme alle regole che ci si era dati, la realizzazione di spazi ancora auspicati ma non realizzati.

E tutto questo è aggravato dal fatto che spesso si utilizzano degli stereotipi che non sono conformi ai veri bisogni. Cito un esempio per tutti: l'edilizia sociale e l'edilizia scolastica. Parto dell'edilizia scolastica. Che cosa si dice in genere rispetto all'edilizia scolastica? È diminuita la natalità, quindi non servono scuole, non servono nuove scuole. Io vorrei che chi dice questa cosa si facesse una passeggiata negli istituti scolastici salentini e leccesi in particolare.

Facciamola insieme per vedere che da noi ci sono ancora classi pollaio, per vedere che molte scuole non sono assolutamente idonee ad ospitare i ragazzi, per vedere che Lecce è piena di succursali in locali che sono assolutamente inidonei ad ospitare le scuole e per vedere che peraltro quelle scuole non sono adatte ai nuovi bisogni, bisogni di una povertà che si incrementa, di famiglie spesso monoreddito, che hanno difficoltà anche con le tante crisi che ci sono state, da quella del 2008 fino a quella pandemica, a poter mandare i propri figli nel pomeriggio agli impianti sportivi e quindi necessiterebbero di scuole con impianti dotati, come avviene in tutte le altre parti del mondo e in tante parti del nord Italia. Servono quindi nuove scuole per evitare che ci siano trenta ragazzi in ogni classe, per evitare che ci siano ragazzi in aree che non sono idonee, per evitare soprattutto che ci siano scuole non adatte ai bisogni del tempo e non adatte all'economia del tempo.

Sapete che cosa vuol dire per una famiglia avere la possibilità di lasciare i ragazzi a scuola fino alle sei e mezzo, facendo fare loro tutte le attività sportive? Quanto incide questo sull'economia di una famiglia? Quanto incide questo sulla possibilità di una giovane coppia di pensare di avere più figli? Trecento, trecentocinquanta euro al mese costa mandare un figlio a fare attività sportiva. Se ci fossero gli impianti sportivi nelle scuole questo non succederebbe. La stessa cosa vale per l'edilizia sociale.

Ci sono meno coppie che si sposano, ma è diminuito il bisogno di edilizia sociale? Non è assolutamente diminuito. Basta guardare le graduatorie delle case popolari e su questo, Rita, credo che tu sei in trincea. Le graduatorie delle case popolari assolutamente insoddisfatte, con centinaia di famiglie che attendono. Serve edilizia sociale. Serve probabilmente una nuova edilizia sociale che sia funzionale ai nuovi bisogni, dotata di servizi, dotata di parchi intorno.

Serve, è indispensabile. Lecce non può non pensarsi come una moderna città che non pensa soltanto ai muri, ma pensa alla qualità della vita delle persone che la abitano. Nel corso di questi anni tanto è cambiato nella città, possiamo dirlo. Abbiamo lavorato insieme con la Regione, abbiamo ristrutturato praticamente tutti i monumenti della città, abbiamo creato nuovi contenitori culturali, ristrutturato quelli che c'erano, Lecce è diventata davvero una città vivibile finalmente tutto l'anno. Lecce è frequentata finalmente anche d'estate, prima era deserta, ve lo ricorderete, la gente andava tutta al mare, oggi no. Oggi è più attrattiva persino delle località marine.

Si è internazionalizzata, abbiamo finanziato le strutture ricettive, abbiamo fatto piani attraverso i quali le strutture ricettive hanno migliorato le loro performance, sono ormai diventate luogo di un turismo di lusso. Qui a Lecce sono aumentati moltissimo i b&b,



l'attività ricettiva si è non solo potenziata dal punto di vista numerico, ma ha potenziato la propria qualità.

Allora che cosa serve? Che cosa ci chiedono questi turisti per avere uno sviluppo che non è solo industriale a Lecce e lo sappiamo, io non aggiungo altro a quanto è stato detto sulla zona industriale, perché voglio ridurre il tempo del mio intervento, avrei tanto da dire sulle attività economiche nuove, sulla zona industriale. Condivido quello che ha detto il sindaco però sulla necessità di realizzare quella fascia di zona industriale, non ampliare ma potenziare i servizi anche di quella fascia. E ovviamente sapete che siamo impegnati tutti sulla realizzazione di un hub di interporto che possa servire effettivamente ad un'economia però che si colleghi alla sostenibilità di un interporto. Diversamente, lo citavo prima, realizzeremo un'altra situazione come quella di Melissano, dove sono state realizzate opere che non servono a nessuno, che modificano inutilmente il territorio perché non c'è una capienza economica tale da poterle gestire ed utilizzare.

Quindi se tutto questo è vero, se abbiamo oggi anche una dimensione della città che con i poli culturali attrae non solo economia, ma attrae tutta una fascia di Comuni che risponde alla provincia di Lecce e non solo alla provincia di Lecce, allora possiamo pensare ad un polo metropolitano nuovo, ma il polo metropolitano nuovo - e qui lo dobbiamo verificare e probabilmente in tutti gli altri incontri che si faranno - richiede anche la verifica della agibilità dell'essere città metropolitana. Ho sentito la proposta di Luigino, oggi ci sono quattordici città metropolitane in Italia, sono tante, ma sono in realtà poche. Sono i grandi centri urbani, molto diversi da Lecce, la più vicina a noi è la città metropolitana di Bari. La città metropolitana è diversa dalla Provincia. La Provincia ha un ruolo di coordinamento.

La città metropolitana si sostituisce alla Provincia perché cura direttamente la possibilità di gestire direttamente dalla città metropolitana i servizi. Quindi è una città ma si occupa di più comuni. Allora se noi siamo pronti ad un'attività di questo genere la dobbiamo verificare prima che si faccia il piano regolatore, perché il nuovo piano urbanistico deve tenere conto di quella visione e deve realizzare poi le attività in relazione a quella visione, se effettivamente Lecce può assumersi questo ruolo. E lo dobbiamo vedere con le categorie economiche e produttive, con le categorie culturali, con le associazioni, lo dobbiamo vedere insomma con tutta la città. Importantissimo - e chiudo - il ruolo che in questi anni è emerso per il verde urbano e per i parchi. Anche i parchi, come i servizi, erano veramente rari in questa città.

Abbiamo realizzato, con l'aiuto della Regione, nel comune cinque parchi urbani, uno mi auguro che possa essere aperto presto. Abbiamo utilizzato vari modi, vari strumenti di finanziamento per poterli realizzare. Ma non basta la sola idea del parco, è indispensabile che questo verde sia diffuso, che i cittadini si approprino di questo verde. Tanto è stato fatto ma il piano urbanistico generale non può non tenere conto

che quei servizi sono essenziali. E se siamo sempre così indietro nella qualità della vita dei cittadini nonostante la nostra città sia bellissima a giudizio di tutti, anche con l'aiuto di quei contenitori culturali, allora è proprio indispensabile che finalmente si ripensino quelle zone F e le si pensi in relazione a ciò che serve effettivamente per i cittadini. Quindi questo è il mio augurio, questo è il mio auspicio.

Ho cercato di fare quello che ho potuto nel corso di questi anni, ma continueremo ad essere vicini all'amministrazione comunale nel momento in cui avrà da destinare ai cittadini non solo della città di Lecce, ma a tutti quelli che vi orbitano, che orbitano intorno alla città, servizi migliori e più efficienti e quindi una qualità della vita migliore.

→ Anna Grazia Maraschio

Assessora all'Urbanistica Regione Puglia

Una constatazione: possiamo dire che la città è cresciuta, è un dato di fatto. Lecce ha assunto ormai nel corso degli anni una centralità a livello nazionale e non solo nazionale per appunto la capacità che abbiamo avuto e che ha avuto questa città, di proporsi, di farsi vedere, di farsi conoscere e far conoscere la propria storia e le proprie bellezze.

Oggi era importante, è stato detto un po' da tutti, partire con questa che è la pianificazione più importante per la città ed è per questo che vi ringraziamo. E poi il percorso partecipativo non è secondario, è centrale e questo è un fattore importantissimo, perché soltanto - è stato detto anche in altri interventi - attraverso soltanto non il racconto, ma l'ascolto, quello che è stato fatto stasera e sarà fatto ancora, l'ascolto, la partecipazione e soprattutto il recepimento del punto di vista, della visione della città, quello che il sidnaco si è impegnato a fare.



Questi saranno momenti di partecipazione che non finiscono nella serata in cui vengono realizzati e svolti.

Perché il tema è questo: che città capoluogo vogliamo essere? Oggi abbiamo affrontato, avete posto dei temi interessantissimi, molto interessanti. Il punto di vista degli studenti, dei ragazzi, dei giovani, perché la città è loro, come di coloro i quali hanno partecipato, e così come la visione di una città che deve tener conto anche delle parti che non vorrebbe vedere, la presenza del carcere e di chi ci abita. Io ho apprezzato molto questa visione, quindi soltanto in questo modo, con la partecipazione e quindi con un'analisi approfondita di ciò che è la città, si può su questo costruire lo sviluppo.

E questo sarà fatto perché - diceva il rappresentante Ance - noi vogliamo edilizia di qualità. Io aggiungerei una cosa, è questa la visione della città che è emersa: edilizia di qualità per tutti, perché Lecce è una città inclusiva. Il lavoro che si sta facendo, quello di mettere l'attenzione sulle periferie di questa città, che non sono soltanto periferie urbane, quindi per evitare che le periferie urbane siano periferie sociali, già si sta facendo. E quindi noi vogliamo l'edilizia, e la visione che emerge è edilizia di qualità, per tutti. Perché noi nella ricostruzione, nella rivisitazione della città dobbiamo tener conto dei bisogni di tutti, perché nessuno resti indietro.

Perché quello che si sta verificando in alcune città è che si realizzano molti interventi però c'è una richiesta di abitazioni, quindi perché c'è un problema di edilizia. Lecce non sarà questo, il Pug di questa città sarà dimensionato perché ci sarà un'attenzione e uno sguardo attento a questo.

Del resto quello che ha richiamato Claudio prima, quel progetto che non è un fatto soltanto isolato, è proprio un'idea della città che vogliamo, quello della riqualificazione di una parte della città che è l'ex Galateo. Lì si realizzerà esattamente questo, una riqualificazione ambientale, una rigenerazione urbana, ma lì si realizzerà il cohousing e sarà un'edilizia sociale. All'interno quindi ci sarà una ricucitura di parti di città. Questo sarà secondo me proprio quasi l'esempio della città che vogliamo, una città sostenibile, come è stato detto dal rappresentante degli studenti, inclusiva, quindi con un'attenzione, quella che noi poniamo quotidianamente ai temi della sostenibilità ambientale, sociale ed economica, perché questo sarà uno strumento che consentirà alla città di crescere e quindi lo sviluppo che noi vogliamo per Lecce.

→ Rita Miglietta

Assessora all'Urbanistica Comune di Lecce

Cogliamo l'occasione per rafforzare un po' la presentazione che abbiamo fatto all'inizio e per riprendere alcuni passaggi che abbiamo ascoltato anche in molti interventi. Tra tutti il tema dell'accessibilità a queste aree, lo facciamo in una forma molto sintetica e anche il tema della sostenibilità di queste aree, soprattutto relativamente a questa nuova sfida che abbiamo, che è quella di creare anche nuove infrastrutture energetiche.

E siccome erano interventi che abbiamo ascoltato sotto più profili, allora magari, professore Zanfi, se vuole aiutarci a comprendere meglio come dentro la città capoluogo entrano in gioco anche queste variabili.

→ Federico Zanfi

Responsabile del gruppo di lavoro del DAStU - Politecnico di Milano e co-coordinatore scientifico

Un chiarimento veramente molto breve che riguarda lo stile, se vogliamo, lo stile col quale l'ufficio di piano ha lavorato, lavorerà, lo stile col quale vi abbiamo raccontato, la settimana scorsa e oggi, le cose che avete sentito e col quale vi racconteremo. Spesso quando si presenta un piano urbanistico si usa un gergo, diciamo corrente, mainstream, nel quale le parole rigenerazione, sostenibilità, sono utilizzate oltremodo, fino quasi a perdere il senso di queste parole.

Voglio rassicurare, sono per noi un dato acquisito. Abbiamo cercato di fare un'operazione, che invece non sempre si fa, che è quella di spazializzare questi concetti e di provare a fare passare in questi momenti di comunicazione ampia il fatto che l'urbanistica non è una cosa astrusa, non è necessariamente una cosa complicata, ma può essere un fatto di cose comprensibili. Prima un intervento ha proprio detto: è importante che si capisca.

E per farlo crediamo che il procedere per figure, figure spaziali, figure che guidino l'immaginario sia fondamentale. Ora la figura che abbiamo provato a farvi vedere questa sera è evidentemente la base per un cantiere politico che non riguarda Lecce. Riguarda Lecce e una serie di comuni e gli strumenti andranno trovati. Però è quella figura che impegna gli amministratori a collaborare, a parlarsi e a pensare a delle superstrade ciclabili o delle linee di collegamento intercomunale. La stessa cosa vale un po' per l'aspetto energetico, che un po' è stato richiamato.

Crediamo che non sia solo un fatto di come produciamo l'energia, e quindi il tema delle rinnovabili, ma di quanta riusciremo a consumarne in misura minore rispetto a oggi. È un tema di efficienza, è un tema di diminuzione della domanda. È un tema di sufficiency e questa è una città che oggi domanda molta energia e che non dovrà solo occuparsi di installare impianti di energia rinnovabile per diminuire il proprio impatto, ma dovrà anche lavorare su una sua efficienza interna.

Solo un chiarimento su questo stile, sul registro. Non ci avete sentito e non ci sentirete affermare grandi obiettivi che dal nostro punto di vista sono assolutamente dati per acquisiti. Sono l'orizzonte necessario del lavoro. La transizione socio-ecologica è l'orizzonte imprescindibile di questo lavoro. Facciamo un lavoro un po' diverso: proviamo a dire come questi principi cadono a terra.

→ Michele Emiliano

Presidente della Regione Puglia

Sono molto affascinato, perché in realtà l'urbanistica passa quasi obbligatoriamente legata alla pianificazione.

Ma l'urbanistica esisteva anche prima della pianificazione, quando con una conoscenza così approfondita del luogo da abitare si realizzava la definizione delle città quasi in maniera istintiva, in una comunione tra tecnici, politici e abitanti che poi ha determinato anche alcuni capolavori, che si chiama urbanistica spontanea, che però certe volte ha fatto meglio di pianificazioni che hanno devastato il modo di abitare, hanno prodotto crimine, io ne so qualche cosa perché le periferie infinite delle pianificazioni postbelliche sono state devastanti in tutte le città italiane, eppure spesso le firme sotto quelle pianificazioni erano importantissime. Quindi l'atto che state svolgendo è insostituibile, cioè quello di riannodare l'anima e il desiderio di una città che si deve poi esprimere attraverso la sua identità, la pianificazione è questa. Se Lecce è Lecce è perché qualcuno qualche anno fa l'ha pianificata e l'ha fatta così bella che io vorrei istituire un premio per i sindaci che non fanno un cacchio, quelli che lasciano stare il mondo come sta, perché ero a Tricase qualche tempo fa, la guardavo perduto nella bellezza di Tricase, effettivamente sembrava che non fosse accaduto nulla per secoli e io ho detto: qua bisogna prendere i nomi dei sindaci che non hanno fatto niente e l'hanno lasciata così, perché evidentemente avevano capito, avevano fatto quell'atto politico di identificazione.



Ora come si fa un atto politico sulla modernizzazione? Con, con un grande sforzo che stasera è cominciato, parlare con le persone, partire dal basso, disegnare, anche dentro se stessi perché questo è un atto che è indispensabile al sindaco, è indispensabile l'assessore, indispensabile ai tecnici, perché è un lavoro che io ho fatto. Anzi, stasera ho un'idea perfida: siccome due città che sono in concorrenza su tutto hanno praticamente i piani urbanistici generali che stanno lì, stanno appaiati, la città a cui faccio riferimento è Bari, che ancora non ha finito pure lei la procedura. La perfidia sta che adesso staremo a vedere chi delle due finisce prima.

Così se proprio dobbiamo fare un po' di campanilismo lo facciamo sulle cose essenziali, non sulle cose non essenziali. Bisogna che questo processo, fermo restando che la pianificazione ringraziando Dio non è un atto senza ritorno, cioè la pianificazione è un atto che poi consente, piano piano di stratificare le decisioni. Vi anticipo che siccome ho fatto una registrazione a una televisione locale, e non avevano voglia di venire fino qua, mi hanno costretto a fare una dichiarazione.

Ho detto: ma io non sono ancora andato lì, quindi come facciamo? Siccome sinceramente non volevo interferire nella pianificazione urbanistica della città, però una cosa l'ho detta, e forse anche questa è facile da decodificare con la mia storia personale, è chiaro che l'idea di una città, di Lecce, che si apre al mare è una cosa che mi fa impazzire.

Chissà se io la vedrò mai ma comunque mi farebbe piacere cominciarla a immaginare attraverso voi perché vedo che c'è proprio una giornata dedicata a febbraio, spero di essere in grado di venire anche quella sera e quindi vi faccio i miei auguri. Non so se concepiremo un concorso a premi per le città che definiscono i Pug. Sto man mano aumentando il livello di perfidia, se per esempio ci fossero delle premialità, dei finanziamenti ulteriori per chi finisce in fretta. Perché insomma questa legge è del 2001. Ora è chiaro che l'atto del forzare la mano non è neanche facile, perché come fai a forzare la mano a un atto politico del genere? Non è certo un atto che si presta ad un commissariamento, quindi l'unica cosa che puoi determinare è una forte volontà dal basso di andare a chiudere che va interpretata senza paura. Io capisco che non decidere per un certo tipo di politici è la cosa più bella del mondo, cioè io non faccio nulla, gestisco, sistemo, e poi ci pensa chi viene dopo. Così è facile.

Invece vedo che il sindaco di Lecce ha scelto la strada più tosta, non avevo dubbi, che è quella di provare ad approvare questo Pug entro la fine di questo mandato.

→ Carlo Salvemini

Sindaco di Lecce

Prima di congedarci volevo ringraziarvi per l'attenzione che avete espresso anche durante questo incontro. Il tema che abbiamo trattato è molto importante, molto ambizioso e sfidante. L'orizzonte di una Lecce capoluogo, oltre agli aspetti che abbiamo declinato, è fortemente connesso alla scia lungo la quale ci stiamo muovendo con la programmazione del piano nazionale di ripresa e resilienza e con il contratto istituzionale di sviluppo.

Il Pug in qualche modo già legge 120 milioni di investimenti: sul mare e nella città, che rigenera e valorizza; Potenzia gli hub della mobilità, riqualifica i 24 chilometri di costa, interviene sulla qualità dell'abitare, potenzia le infrastrutture del welfare, potenzia le aree verdi. Quindi il PUG deve essere, come giustamente ci diceva Michele Emiliano, il detonatore di questa potenza già installata nella città di Lecce. Questi 120 milioni oggi, che diventeranno qualcosa di più, potranno avere un effetto moltiplicatore con il Por 2021-2027.

Quindi predisporsi al 2024 con una pianificazione di area vasta, ovvero con il piano urbanistico generale che assume il piano comunale delle coste, il piano urbano della mobilità sostenibile, il piano sociale di zona, significa avere l'armatura che ci consente di affrontare i venti che spireranno, perché noi affronteremo passaggi importanti nel nostro paese.

Noi siamo dentro congiunture economiche, sociali e ambientali complicate. Affrontarle con la piena consapevolezza di una guida pubblica del governo del territorio, che assume, come diceva Federico, come imprescindibili le questioni della sostenibilità economica, sociale, ambientale, (intesa come energetica e climatica), è un investimento che facciamo su noi stessi.

I Pug non sono medaglie che ci si appende al petto. Poi certo, se si prevedono delle fiches per i primi che lo approveranno, io sono straordinariamente contento, ma sono, come diceva anche Loredana, garanzie sulla qualità dello spazio pubblico e sui servizi di interesse collettivo.

Una città che ha un deficit del 73% delle aree standard, cioè delle aree pubbliche non realizzate nella vecchia pianificazione, è una città che soffre, è una città che non guarda a chi ha più bisogno.

Perché gli spazi pubblici non sono soltanto luoghi che definiscono un'idea di comunità e rafforzano i legami, ma sono gli ambiti urbani più necessari per chi ha meno. Perché chi ha di più in qualche modo rimedia all'assenza dei parchi, delle aree verdi, delle aree sportive, alle assenze dei trasporti pubblici e dei servizi dei parcheggi. Ce la fa. È chi ha meno che ha più necessità della città pubblica. Ed ecco perché i piani urbanistici restano una fondamentale infrastruttura politica. Sono faticosi? Sì. A volte sono inutilmente ambiziosi? Sì, ma come diceva Federico, e come la politica dovrebbe ricordarsi di fare più spesso, non basta e non serve dire cosa si vuole essere. Serve dire cosa si fa, e noi con il piano urbanistico intendiamo dire cosa facciamo. Alla prossima.



Sintesi interazioni mappa

→ Sintesi delle interazioni tra i cittadini e la mappa fisica tematica presente all'incontro

La mappa interattiva, come in tutti gli incontri, dà un po' la dimensione fisica, non è ancora una mappa progettuale, ma una mappa che definisce un po' l'ambito in cui si sta intervenendo. Cosa è emerso? È emerso che nonostante non parlassimo di verde, di Città verde, ci sono diverse bandiere e bandierine che dicono che accanto a questi poli, a questi grandi poli sovralocali ci deve essere il verde e che questi poli sovralocali possono interagire con il verde.

Altra cosa molto importante che si diceva è: perché anche sull'idea di Koreja, perché non si può integrare nella zona industriale o negli insediamenti produttivi cultura, arte, creatività? Quindi non pensare solo a una produzione industriale. Molte bandierine sono, come da previsione, come immaginavamo, incidono sull'area dello stadio immaginandola come un'area non solo per uno stadio, quindi molte bandierine dicono: non solo stadio, ma una grande area sportiva e di eventi.

L'università, l'hanno detto prima molto bene i sindacati: c'è una forte richiesta di mobilità e per la mobilità in generale si avverte come urgente la conclusione della nuova stazione per sbloccare tutti questi sistemi di connessioni fisiche che sono stati immaginati.

PUG

Piano Urbanistico
Generale Lecce

CITTÀ DI LECCE

COMUNE
DI LECCE

design della comunicazione **pazlab** & **muta**