



UN PIANO PER IL TERRITORIO · DAL 2009

Salento DinAmico

Dal Salento per l'Italia e per l'Europa

Dodici capitoli per rimettere in movimento un territorio: ridisegnare i confini, far crescere città vere dove oggi ci sono paesi separati, collegarle con una rete di trasporti che non esiste. Scritto nel 2009, riaperto alla discussione nel 2026.

Sommario

- | | |
|----|--|
| 01 | Come nasce l'idea |
| 02 | Premessa |
| 03 | Fase 1: Ristrutturazione della geografia politica territoriale |
| 04 | Fase 1.1: Una squadra di tecnici e politici per analizzare il territorio |
| 05 | Fase 1.2: Riassetto degli organi comunali nelle Unioni di Comuni |
| 06 | Fase 2: Da piccole comunità a grandi città |
| 07 | Fase 2.1: Nuovi centri urbani dentro il territorio delle Unioni |
| 08 | Fase 2.2: Il centro territoriale dei servizi civico-istituzionali |
| 09 | Fase 2.3: Trasformazione urbana delle nuove aree di aggregazione |
| 10 | Fase 3: Trasporto modulare |
| 11 | Fase 3.1: Una rete di trasporti pubblici fra le nuove città |
| 12 | Fase 3.2: I collegamenti fra le grandi città |

Come nasce l'idea

L'idea progettuale, nasce e si sviluppa nel tempo, da discussioni avvenute in varie occasioni con amici di diversa provenienza. Il progetto vuole dare risposta alle esigenze ben precise emerse dalle discussioni di giovani di età compresa tra 20 e 40 anni, universitari, laureandi, neo-laureati, ricercatori, assistenti universitari, sportivi provenienti da tutti i paesi della Regione Puglia e studenti erasmus, dell'Università del Salento, lavoratori, operai, liberi professionisti, imprenditori. Il Progetto viene sintetizzato e scritto nei primi mesi del 2009.

La visione

Il progetto tende a realizzare una visione territoriale cosmopolita all'avanguardia, al fine di debellare i dislivelli di un letargico sviluppo, che decelerava un incremento geografico nei settori politici, sociali, culturali, energetici, industriali, agricoli, turistici ed istituzionali.

Che cosa ne è stato, sedici anni dopo

Quello che avete letto fin qui è il testo del 2009, come fu scritto allora. Il documento venne messo

online con un forum sotto ogni capitolo, raccolse qualche discussione fra chi c'era, poi la vita andò avanti e il sito rimase fermo. Non fu una decisione: semplicemente nessuno lo riaprì più.

Nel frattempo una parte di quelle proposte è successa davvero, senza che nessuno le mettesse in fila. I comuni hanno cominciato a gestire insieme quello che ognuno faceva da sé, a partire dai rifiuti. Sono nate le prime comunità energetiche. Un bene abbandonato è diventato un luogo per la comunità. I cantieri del PNRR hanno portato a terra opere che nel 2009 erano solo righe in un documento come questo. Altre cose no: i confini dei comuni sono ancora quelli, e chi non ha l'auto si muove come allora.

Nel 2026 il piano è stato ripreso. I capitoli sono stati riscritti dove il tempo li aveva superati, e lasciati intatti dove avevano ancora ragione; il testo originale non è stato cancellato ma messo in una pagina sua, consultabile per intero. E la discussione è stata riaperta, perché un piano che nessuno discute è un documento morto.

Premessa

Il Salento è una terra che si muove poco. Non per mancanza di idee o di gente che le abbia: perché le cose che dovrebbero funzionare insieme funzionano ognuna per conto suo. Ogni paese ha il suo pezzo di servizi, la sua scuola, il suo campo sportivo, la sua discarica, e nessuno di questi pezzi parla con quello del paese accanto. Il risultato è che si spende molto per avere poco, e che chi ci vive lo sente ogni giorno: negli spostamenti, nella sanità, nel lavoro che non c'è.

Questo piano propone di ridisegnare il territorio come un insieme invece che come cento pezzi. Non è un'idea nuova né rivoluzionaria: è la constatazione che un'area di duecentomila persone può permettersi un ospedale vero, un'università, una rete di trasporti e una zona industriale, mentre venti paesi da diecimila abitanti l'uno non possono permettersi niente di tutto questo, e infatti non ce l'hanno.

Una terra a vocazione turistica, senza i servizi

Il Salento vive di turismo e non ha i servizi che il turismo richiede. Il caso più evidente è ancora quello di sempre: chi atterra a Brindisi e non ha noleggiato un'auto è praticamente fermo. Raggiungere Otranto, Gallipoli o Santa Maria di Leuca con i mezzi pubblici richiede tempo, coincidenze e pazienza, e in bassa stagione a volte non è possibile affatto.

Il problema però non riguarda solo chi viene in vacanza. Muoversi da un paese all'altro è difficile per chi ci abita: è come se fra un comune e il vicino ci fosse un confine invalicabile, come se le comunità fossero estranee fra loro, come se non fossero la

stessa storia. Nel 2009 lo scrivevamo come una previsione preoccupata; nel 2026 è ancora la fotografia esatta, e la misura di quanto sia vero è che a Gallipoli il sindacato dei pensionati ha dovuto chiedere al Comune gli autobus urbani gratuiti per chi ha più di 67 anni. Quando spostarsi diventa una questione di tariffa agevolata invece che di linee che passano, il problema non è il prezzo del biglietto.



Come se ci fosse un confine invalicabile

Una rete che unisca le comunità

La prima cosa che serve, quindi, è una rete di trasporto pubblico che colleghi le comunità. Non per comodità: perché due paesi collegati da una linea che passa ogni mezz'ora smettono di essere due mondi e diventano un posto solo. La gente si sposta, lavora dove c'è lavoro, studia dove c'è la scuola, e i servizi possono essere fatti bene una volta invece che male dieci.

C'è anche una ragione che ha a che fare con quello che questa terra è stata. Il Salento sta in mezzo al

Mediterraneo, e per secoli è stato un ponte fra le sponde: gente che arrivava, lingue che si mescolavano, mestieri che passavano da una riva all'altra. Una terra che si muove al proprio interno può tornare a essere un ponte. Una terra in cui non ci si sposta da un paese all'altro non lo sarà mai.



Il confronto di culture e la multietnicità di questa terra

L'impegno che serve

Su una cosa il testo del 2009 era netto, e vale la pena ripeterla: le infrastrutture da sole non bastano. Se si costruisce prima di aver deciso insieme che cosa serve, vengono fuori cattedrali nel deserto, e di quelle il Sud è pieno. Il cambiamento va fatto prima nella testa di chi abita i luoghi: capire che il proprio paese non è un'isola, e che rinunciare a un doppione non è perdere qualcosa ma smettere di pagarlo.

Con una visione d'insieme le risorse smettono di essere sprecate in doppioni fra paesi vicini: due piscine mezze vuote a otto chilometri di distanza, tre uffici che fanno la stessa pratica, quattro discariche piccole invece di un impianto che funziona. Ogni area territoriale avrebbe quello che le serve davvero e che oggi non ha: la propria linea di trasporto, il proprio presidio sanitario, le proprie

scuole superiori, il proprio nucleo per l'energia, la zona industriale, gli spazi per i ragazzi, le aree agricole e quelle da lasciare stare.

Nel 2009 questa era solo una proposta. Da allora una parte è successa davvero, dalla porta di servizio. I comuni hanno cominciato a gestire insieme la raccolta dei rifiuti attraverso gli ARO, gli ambiti territoriali che oggi fanno per molti paesi quello che ognuno faceva per sé. La Regione Puglia ha aperto la strada alle comunità energetiche rinnovabili, che sono esattamente il «nucleo energetico» che questo testo immaginava quando ancora non esisteva la parola. E i cantieri del PNRR hanno messo a terra opere che nel 2009 erano righe in un documento come questo. Nessuno di questi passi è nato da questo piano: sono nati perché erano la cosa sensata da fare, ed è la conferma migliore che si potesse avere.

Che cosa cambierebbe

Uno sviluppo che riguarda tutto il territorio invece che le solite tre o quattro località crea lavoro dove oggi non ce n'è, e lo crea tutto l'anno invece che tre mesi d'estate. È il problema che questa terra si porta dietro da decenni, e la ragione per cui chi cresce qui spesso se ne va: non perché manchi la voglia, ma perché manca il posto dove metterla.

Serve l'impegno di molti, e serve tempo. Ma quello che manca non sono i soldi né le competenze: nel Salento ci sono tecnici, amministratori capaci e gente che è tornata dopo aver lavorato altrove. Manca la decisione di guardare a questo territorio come a una cosa sola. Nel 2009 lo scrivevamo sperando che qualcuno la prendesse. Sedici anni dopo il testo è ancora qui, e la discussione sotto ogni capitolo è aperta a chi vuole dire che si sbaglia.

Fase 1: Ristrutturazione della geografia politica territoriale

Ogni piano che riguarda un territorio comincia sempre dallo stesso errore: si decide dove mettere le cose prima di aver capito com'è fatto il posto in cui si mettono. Il risultato lo conosciamo, ed è scritto nella premessa: opere che nascono dove non servono, servizi ripetuti a dieci chilometri di distanza, e paesi confinanti che si comportano come se fossero due Stati.

Per questo il piano non parte dai lavori. Parte da due cose che costano poco e cambiano tutto: sapere, e riordinare.

Prima sapere

Il primo passo mette insieme una squadra di tecnici e di politici che studi il territorio area per area: le distanze reali, chi ci abita, che cosa ci si produce, quali vocazioni ha ciascun luogo e quali gli mancano. Il piano indica come interlocutore naturale l'Università del Salento, perché è la risorsa di formazione e di ricerca già presente qui, e perché uno studio fatto da fuori non conosce le distanze che contano.

Non è un passaggio burocratico: è quello che decide tutti gli altri. Ogni scelta delle fasi successive,

dove far nascere un centro, dove concentrare i servizi, dove far passare una linea, si regge su questo studio. Se lo studio è sbagliato, sono sbagliate anche le opere che ne discendono, e le opere costano.

Poi riordinare

Il secondo passo riguarda le Unioni di Comuni, che in Puglia esistono già. L'intuizione era giusta, ma sono state disegnate leggendo male la geografia: comuni accorpati per vicinanza politica invece che per distanza reale, unioni troppo piccole per reggere un servizio e troppo grandi per essere raggiunte.

Il piano propone di rifarle sul risultato dello studio, tenendo insieme tre cose: le distanze in chilometri, il numero complessivo di abitanti e le caratteristiche del comune capofila. La misura indicata è fra i venticinquemila e i quarantamila abitanti: sotto non si sostiene un ospedale né una linea di trasporto, sopra si torna a essere lontani.

Fatto questo, il territorio non è ancora cambiato di un metro. Ma per la prima volta si sa che cosa c'è, e chi decide. Da qui in poi si può costruire.

Fase 1.1: Una squadra di tecnici e politici per analizzare il territorio

Questa è la fase che decide tutte le altre. Prima di scegliere dove mettere un ospedale, una scuola o una linea di trasporto, bisogna sapere com'è fatto davvero il posto in cui si mettono.

Il lavoro lo fa una squadra di tecnici e di amministratori, insieme all'Università del Salento: è la risorsa di ricerca e di formazione che il territorio ha già, e uno studio commissionato fuori non conosce le distanze che contano qui.

E insieme a chi è andato via e poi è tornato. Questa parte non c'era nel 2009: l'ha proposta una risposta arrivata nel forum nel 2020, ed è giusta. I giovani professionisti che si sono formati fuori regione e hanno scelto di rientrare fanno due cose insieme: come si lavora altrove e come funziona qui. Sono gli unici a saperle entrambe. È una competenza che nessuno studio esterno può portare, e che di solito resta inutilizzata perché nessuno pensa a chiamarli.

Che cosa si studia, area per area: le distanze reali fra i paesi, non quelle sulla carta; quante persone ci vivono e come stanno cambiando; che cosa ci si produce; che vocazione ha ciascun luogo, perché un posto di mare, uno agricolo e uno di passaggio non hanno bisogno delle stesse cose.

E soprattutto che cosa si ripete. Qui ci sono comuni confinanti i cui centri abitati distano poche centinaia di metri, e che mantengono ciascuno la propria copia della stessa cosa: il campo sportivo e il palazzetto, la biblioteca, la sala polivalente, il centro per gli anziani, l'isola ecologica, la zona artigianale, gli sportelli comunali. Anche il mercato settimanale e le sagre finiscono spesso negli stessi giorni, uno contro l'altro.

Quasi mai è distrazione: è competizione. Nessuna amministrazione vuole essere quella che «ha perso» il palazzetto, e così due paesi che potrebbero averne uno buono ne hanno due mezzi vuoti. E il costo vero non è costruirli: sono le due bollette, le due manutenzioni, i due contratti di gestione che arrivano ogni anno, per sempre, su bilanci che non li reggono. È la ragione per cui strutture nuove restano chiuse metà dell'anno.

Questo è il dato che lo studio deve mettere nero su bianco, comune per comune: non per fare l'elenco degli sprechi, ma perché è la mappa di quello che l'Unione può fare bene una volta sola.

Se questo studio è sbagliato, sono sbagliate tutte le opere che ne discendono. E le opere costano.

Fase 1.2: Riassetto degli organi comunali nelle Unioni di Comuni

Le Unioni di Comuni in Puglia esistono già, e l'intuizione di chi le ha volute era giusta: da soli, i comuni piccoli non reggono i servizi che servono alle persone.

Il difetto non è nell'idea, è nel disegno. Sono state costruite leggendo male la geografia: comuni messi insieme per vicinanza politica invece che per distanza reale, unioni troppo piccole per sostenere un ospedale o una linea di trasporto, e altre così larghe da tornare irraggiungibili.

E c'è una cosa che nel 2009 non potevamo vedere: il territorio si è aggregato lo stesso, ma in altre forme. Oggi lo stesso comune appartiene a cinque o sei geografie diverse, ciascuna con i suoi confini. Patù, per fare un esempio verificabile, sta insieme:

- all'Unione dei Comuni Terra di Leuca, che ha attivato il minibus a chiamata;
- all'ARO 8, che raccoglie i rifiuti con altri otto comuni;
- al GAL Capo Santa Maria di Leuca, che con ventidue comuni programma lo sviluppo rurale e turistico;
- a un Ambito territoriale sociale, che gestisce i servizi alla persona;
- a un distretto socio-sanitario della ASL.

Cinque perimetri, cinque tavoli, cinque elenchi di comuni che non coincidono. Il problema di oggi non è che manchi l'aggregazione: è che ce ne sono cinque e nessuna le tiene insieme.

E non tutte queste forme lavorano allo stesso modo. In certi territori è l'Unione ad aver fatto le cose; in altri è un GAL, o un ARO, o un Ambito,

mentre l'Unione è rimasta sulla carta. Non è una gara fra forme giuridiche da vincere una volta per tutte: si guarda territorio per territorio, e si potenzia chi lì sta lavorando meglio. Se funziona l'Unione si rafforza l'Unione; se funziona il GAL si rafforza il GAL.

Perciò il piano, oggi, chiede una cosa diversa da quella che chiedeva nel 2009: non «rifate le Unioni», ma date potere a chi ha dimostrato di saper fare. Il riordino parte dallo studio della fase 1.1 e da una domanda sola: «qui, chi ha già prodotto valore?» A quell'ente si assegnano competenze e risorse, qualunque veste giuridica abbia.

Una parola sola, per non appesantire. Da qui in avanti questo piano continua a dire «l'Unione», perché nella maggior parte dei casi lo è davvero ed è il nome che le persone riconoscono. Ma vale per l'ente che in quel territorio governa l'area, qualunque forma abbia: dove a fare le cose è stato un GAL, un ARO o un Ambito, tutto quello che segue vale per lui.

E il valore non lo dicono i numeri. I numeri sono quasi sempre buoni: fondi impegnati, percentuali di spesa, opere rendicontate. Ma sono numeri sulla carta, e misurano se una procedura è stata chiusa, non se un territorio è cambiato. Il riscontro vero è più semplice da vedere e più difficile da fabbricare: quel servizio le persone lo usano? esiste ancora dopo che il finanziamento è finito? chi ci vive sa dire che cosa è cambiato?

La prova che i numeri non bastano si legge nella fase 2.3: la Masseria Tagliatelle, restaurata benissimo e consegnata nel 2017, aveva tutti i numeri a posto, e per sei anni non è servita a nessuno.

E lo stesso vale per gli enti: esistere non basta. Sul territorio ce ne sono che hanno competenze e risorse da decenni senza che nessuno sappia dire che cosa abbiano cambiato, e altri che le persone non saprebbero nemmeno nominare. Non è a loro che si danno altre competenze, e non serve fare nomi: si guarda chi ha prodotto, e si parte da lì.

Va tenuto presente anche che le forme cambiano. Strumenti che sembravano il futuro sono stati assorbiti da altri nel giro di una programmazione: congelare oggi un elenco di enti sarebbe ripetere l'errore del 2009, quando scrivemmo «Unioni di Comuni» perché erano la novità del momento.

Perciò l'elenco di chi merita potere non si costruisce leggendo un registro: si costruisce chiedendolo a chi il territorio lo abita. È esattamente il lavoro della fase 1.1, ed è la ragione per cui viene prima di tutto il resto.

E te lo stiamo chiedendo sul serio. Nel tuo territorio quale ente ha fatto le cose? Un'Unione, un GAL, un consorzio, un'associazione, un ambito: scrivilo nella discussione qui sotto, con che cosa ha realiz-

zato. Quello che arriva viene valutato e, se regge, entra nel piano. Questo elenco non è chiuso, ed è giusto che a completarlo sia chi vive quei posti.

Restano le tre misure su cui costruire i perimetri: le distanze in chilometri, il numero complessivo di abitanti e le caratteristiche del comune capofila.

Sulla dimensione, però, cambia una cosa: si indica un minimo, non un massimo. Nel 2009 scrivevamo «fra i venticinquemila e i quarantamila abitanti». Il minimo serve, ed è la ragione di tutto: sotto una certa soglia un servizio non si sostiene. Il massimo invece è stato smentito dai fatti: il trasporto a chiamata di Terra di Leuca serve sedici comuni e centotrentacinquemila abitanti, e funziona; il GAL Capo Santa Maria di Leuca ne mette insieme ventidue. Un tetto rigido escluderebbe proprio le esperienze che stanno riuscendo.

È la condizione perché i comuni smettano di essere dieci amministrazioni che si dividono le stesse cose, e comincino a comportarsi come un territorio solo.

Fase 2: Da piccole comunità a grandi città

Una Unione di Comuni, sulla carta, è già una città: trentamila abitanti, un territorio continuo, una storia comune. Nei fatti non lo è, perché continua a comportarsi come dieci paesi che si dividono le stesse cose in dieci copie più piccole. Dieci municipi, dieci uffici, dieci consigli, e nessun luogo che sia il centro di qualcosa.

Questa fase prende quella città che esiste solo sulla carta e le dà un corpo. Sono tre passaggi, e vanno in quest'ordine.

Un luogo che faccia da centro

Il primo passaggio è una scelta politica, e tocca alle istituzioni dell'Unione: individuare l'area che può funzionare da centro. Non è necessariamente il paese più grande, ed è questo il punto delicato: è il luogo più raggiungibile da tutti gli altri. Un centro scelto per prestigio invece che per distanza resta un centro sulla carta, come l'Unione che lo ha scelto.

I servizi in un posto solo, e chi decide

Il secondo passaggio concentra lì i servizi che oggi si ripetono frammentati in ogni municipio, e insieme ai servizi sposta i poteri: le decisioni che oggi appartengono ai singoli comuni passano all'esecutivo dell'Unione, eletto con il sistema proporzionale già in uso nelle città. Ogni comune

mantiene un esecutivo interno, proporzionato ai suoi abitanti, con un bilancio proprio per le opere di prima necessità e il pronto intervento.

È la parte del piano che chiede di più, perché chiede a chi amministra oggi di rinunciare a qualcosa. Ma è anche quella che produce il risparmio: polizia urbana, trasporti, scuole, servizi sanitari, raccolta e smaltimento dei rifiuti, depuratori, centrali energetiche e pianificazione urbanistica smettono di esistere in dieci esemplari incompleti e diventano un esemplare che funziona.

Le aree di mezzo

Il terzo passaggio riguarda lo spazio fra un paese e l'altro, che oggi è terra di nessuno. Diventa il luogo dove le comunità si incontrano davvero: impianti sportivi, piazze, parchi e piste ciclabili da una parte; zone industriali, artigianali e commerciali dall'altra, ciascuna nel suo spazio invece che un poco ovunque. Insieme a questo, il recupero degli edifici storici da destinare a biblioteche, centri culturali e sale per gli eventi.

Il criterio è sempre lo stesso: concentrare invece che spargere. Non per efficienza contabile, ma perché le persone si incontrano dove c'è qualcosa, e da nessuna parte se ogni paese ha la sua copia mezza vuota della stessa cosa.

Fase 2.1: Nuovi centri urbani dentro il territorio delle Unioni

Il criterio è già stato detto: il centro è il luogo più raggiungibile, non il paese più grande. Qui conta come si applica, perché è il passaggio in cui una scelta giusta sulla carta diventa una scelta sbagliata nei fatti.

Raggiungibile si misura in minuti, non in chilometri. Due paesi a otto chilometri possono essere a dieci minuti o a trentacinque, secondo che ci sia una strada o un giro largo. E si misura quando le persone si spostano davvero: una mattina feriale di novembre, non un pomeriggio d'agosto. Metà delle decisioni sbagliate nasce da una distanza letta su una mappa.

Il posto giusto quasi sempre si vede già. Non serve inventarlo: c'è un paese dove la gente dei dintorni va comunque, per la scuola superiore, per il medico, per la spesa grossa, per il treno. Quelle abitudini valgono più di qualunque calcolo, perché dicono dove il territorio ha già deciso di andare.

Il criterio si fissa prima dei nomi. È il punto delicato dell'intera fase: finché si ragiona su parametri, la discussione è tecnica; appena i nomi dei paesi sono sul tavolo, ogni criterio diventa un'arma per sostenere il proprio. Scriverlo prima è l'unico modo perché la decisione non la prenda il campanile.

E c'è una decisione altrui che vincola questa. Mentre l'Unione sceglie il proprio centro, la Regione sta decidendo dove collocare la Casa della Comunità della stessa area: il presidio dove i servizi socio-sanitari stanno in un luogo solo. Sono due scelte con lo stesso criterio, prese da due tavoli che spesso non si parlano. Se il centro dei servizi comunali nasce in un paese e il presidio sanitario in quello accanto, si è perso il senso di entrambi. Prima di scegliere, bisogna sapere dove sta andando l'altro.

Fase 2.2: Il centro territoriale dei servizi civico-istituzionali

Scelti i centri, si concentrano lì i servizi che oggi esistono in dieci copie più piccole, e insieme ai servizi si spostano i poteri.

Chi decide. Le competenze che oggi appartengono ai singoli comuni passano all'esecutivo dell'Unione, eletto con lo stesso sistema proporzionale già in uso nelle città. Ogni comune mantiene un proprio esecutivo interno, proporzionato ai suoi abitanti, con un bilancio per le opere di prima necessità e il pronto intervento: nessun paese resta senza chi risponde di quello che succede in casa sua.

Che cosa si concentra. Polizia urbana e forze dell'ordine; uffici giudiziari di prossimità; trasporti urbani; scuole; servizi socio-sanitari; nettezza urbana, smaltimento dei rifiuti e depuratori; centrali energetiche e fonti rinnovabili; pianificazione urbanistica. Oggi ognuna di queste cose esiste dieci volte e nessuna volta per intero.

Perché è la parte difficile. Questo passaggio chiede a chi amministra oggi di rinunciare a qualcosa, ed è la ragione per cui piani come questo di solito si fermano qui. Ma è anche l'unico punto in cui il risparmio è reale: non si tagliano servizi, si smette di pagarne dieci versioni incomplete per averne una che funziona.

Su un punto il tempo ha già dato ragione al piano: le comunità energetiche rinnovabili, che dal 2021 la legge italiana permette di costituire, sono esattamente il «nucleo energetico» d'area che qui si immaginava: un'unione di comuni che produce e condivide la propria energia. Nel 2009 era una proposta, oggi è uno strumento che esiste.

Una distinzione che il piano del 2009 non faceva, e che serve. Non tutti questi enti sono la stessa cosa. Unioni, ARO, Ambiti sociali e GAL sono espressione dei comuni: nascono dal basso, e a loro le competenze si possono trasferire. Le ASL, invece, gestiscono la sanità territoriale per conto della Regione: il potere ce l'hanno già per legge, e i distretti socio-sanitari sono una loro articolazione, non un ente dei sindaci.

La differenza cambia una richiesta del piano. Qui sopra i «servizi socio-sanitari» sono elencati fra quelli da portare all'Unione: quelli non sono competenza comunale, e chiederne il trasferimento fa perdere credibilità davanti a chi amministra. La parola giusta non è trasferimento, è coordinamento: un'Unione che organizza il trasporto e decide dove concentrare i servizi deve sedersi con l'ASL che decide dove stanno gli ambulatori, altrimenti si costruisce una rete che porta le persone dove la sanità non c'è.

E il coordinamento non è un ripiego: dall'altra parte del tavolo c'è chi sta facendo la stessa cosa. Il decreto del 2022 sull'assistenza territoriale ha ridisegnato la sanità di prossimità attorno alle Case della Comunità: presidi aperti tutti i giorni, dove i servizi socio-sanitari di un'area stanno in un luogo solo, con gli Ospedali di Comunità, le centrali operative e l'infermiere di comunità. Oltre milletrecento Case sono finanziate dal PNRR.

Il modello è hub e spoke: una Casa principale, completa, e articolazioni più piccole nei centri minori. Cioè: si concentra dove ha senso concentrare, e si resta vicini dove serve essere vicini. È il dise-

gno di questo capitolo, scritto tredici anni dopo, da un'altra parte, per un altro settore.

E c'è il numero. La Casa della Comunità principale è prevista una ogni quarantamila-cinquantamila abitanti. Il piano del 2009 indicava per le Unioni venticinquemila-quarantamila. Nessuno dei due ha copiato l'altro: è la dimensione a cui un servizio serio comincia a reggersi, e due ragionamenti indipendenti ci sono arrivati.

Perciò la richiesta giusta non è «date la sanità all'Unione»: è che l'Unione e la ASL disegnino sulla stessa mappa. Se la Casa della Comunità nasce dove non arriva il trasporto pubblico, o se la rete porta le persone dove il presidio non c'è, si spendono due volte i soldi per non risolvere niente.

Su un servizio, intanto, è già successo davvero. La raccolta dei rifiuti è competenza comunale, e la Puglia ha imposto ai comuni di organizzarla per Ambiti di Raccolta Ottimale: non più ogni paese col proprio appalto, ma un servizio unico d'area, con una gara sola e un unico interlocutore. È il trasferimento che questo capitolo chiede, fatto per legge regionale, su una materia sola.

E un ambito è andato oltre: l'ARO 7 della provincia di Lecce si sta dotando di un'azienda pubblica propria invece di appaltare a un'impresa esterna. Cioè la seconda metà di quello che scrivevamo qui: il servizio non si fa soltanto insieme, resta del territorio, con i suoi mezzi, i suoi dipendenti, e gli utili che non escono. Nessuno l'ha chiamato «il piano del 2009», ma la strada è quella, e dimostra che su una competenza per volta la cosa è già possibile con le leggi che ci sono.

Fase 2.3: Trasformazione urbana delle nuove aree di aggregazione

Una volta formato il governo dell'Unione, tocca a lui decidere dove far nascere i luoghi di incontro. Lo spazio da usare è quello fra un paese e l'altro, che oggi è terra di nessuno: né dell'uno né dell'altro, e quindi di nessuno dei due.

Quattro destinazioni, ciascuna nel suo spazio invece che un poco ovunque:

- **Sport e tempo libero:** impianti sportivi, piazze, parchi, piste ciclabili, locali, cinema, spazi per i grandi eventi.
- **Industria:** trasformazione dei prodotti della terra e del mare, terracotta e oggettistica, produzione di mobili.
- **Artigianato:** autofficine, carrozzerie, autolavaggi, tappezzerie, marmerie, gommisti, infissi, vetrerie, metalmeccanica, panifici, caseifici.
- **Commercio:** centro commerciale, ingrosso, mobilifici, concessionarie, mercato ittico, centro ortofrutticolo.

A questo si aggiunge il recupero degli edifici storici, da destinare a sale per ricevimenti e congressi, centri culturali, biblioteche, mediateche, spazi di intrattenimento.

Perché proprio le aree di mezzo. Non è un ripiego per mancanza di spazio: è l'unico posto che non appartiene a nessuno dei due paesi, e quindi può appartenere a entrambi. Un impianto costruito dentro un paese resta «di quel paese», e il paese accanto ne rivuole uno suo, che è come nascono le due copie mezze vuote. In mezzo, invece, chi ci va non sta andando a casa di qualcun altro.

E qui c'è il rischio da nominare subito, perché è quello che ha rovinato mezzo secolo di opere pub-

bliche: un luogo d'incontro dove non si arriva non è un luogo d'incontro, è un parcheggio in aperta campagna. Se ci si può andare solo in automobile, ne restano fuori i ragazzi, gli anziani e chiunque un'auto non ce l'abbia, cioè proprio le persone per cui quei posti si costruiscono. Per questo la fase 3 non è un capitolo separato: è la condizione perché questo funzioni. Un'area di aggregazione si sceglie insieme alla linea che ci passa, non prima.

E prima di costruire nuovo si guarda che cosa c'è già. Nel 2009 questo passaggio si immaginava fatto di edifici da alzare; oggi il territorio è pieno di volumi vuoti (capannoni dismessi, scuole accorpate, stazioni, masserie), e il suolo libero è una risorsa che non torna. La regola più semplice è anche la più efficace: si costruisce nuovo solo quando si è verificato che non c'è nulla da riusare. Il recupero della Masseria Tagliatelle a Lecce, dove un edificio del Cinquecento è diventato uno spazio di comunità, dimostra che si può, e dimostra anche l'altra metà della cosa: ha cominciato a servire quando è arrivato chi la usa, non quando è finito il cantiere.

E le aree di mezzo, intanto, hanno cominciato a essere percorse. Nella Terra d'Arneo si lavora da anni a una rete di ciclovie che attraversa la campagna fra i paesi, legando masserie, marine e centri storici lungo strade rurali che c'erano già. È il contrario di un'opera: non si costruisce niente, si rende percorribile quello che c'è. Ed è la prova più economica di tutto questo capitolo: lo spazio fra due paesi smette di essere un vuoto nel momento esatto in cui qualcuno ci passa.

Il criterio è sempre lo stesso: concentrare invece che spargere. Non per far quadrare i conti, ma perché le persone si incontrano dove c'è qualcosa,

e non si incontrano da nessuna parte se ogni paese ha la sua copia mezza vuota della stessa cosa.

Fase 3: Trasporto modulare

Le prime due fasi hanno riordinato i confini e costruito i centri. Restano inutili se per andare da un posto all'altro serve ancora un'automobile per ciascuno.

È il punto in cui il piano torna a dove era partito. La premessa raccontava un turista che atterra a Brindisi e non riesce a raggiungere il Salento, e cittadini che si muovono fra due comuni vicini come se attraversassero un confine. Tutto quello che viene prima serve a rendere possibile questa fase; questa fase serve a rendere vero tutto quello che viene prima.

Dentro ogni città

Il primo livello è interno: ogni Unione si dota di un trasporto pubblico adatto al suo territorio, urbano ed extraurbano, che colleghi i luoghi costruiti nella fase 2. Monorotaia di superficie, tram, autobus, mezzi elettrici, servizi navetta: la scelta dipende dalle distanze e dalla forma del posto, e non deve essere la stessa dappertutto.

Il piano aggiunge una condizione che non è tecnica: questi servizi vanno affidati a imprese che ri-

siedono nell'Unione. Una rete di trasporti è un impegno di decenni, e diventa lavoro stabile per i giovani del posto invece che una voce di spesa che esce dal territorio.

Fra una città e l'altra

Il secondo livello lega i centri fra loro con una rete ferroviaria che si appoggia anche a quella esistente, e che rende autosufficienti tanto chi ci abita quanto chi viene a visitare questa terra. È anche il modo per affrontare due questioni che il piano nomina apertamente: l'inquinamento, e le vittime del sabato sera.

Nell'attesa che tutto questo si realizzi, resta una cosa da fare subito, e non può aspettare le altre fasi: mettere in sicurezza le strade provinciali, dove gli incidenti sono innumerevoli, molti causati da barriere e da alberi piantati sul ciglio.

Che cosa resta alla fine

Completato il programma si arriva al passaggio conclusivo del piano: le province, che a quel punto non amministrano più niente che le Unioni non amministrino meglio, possono essere eliminate.

Fase 3.1: Una rete di trasporti pubblici fra le nuove città

Costruite le città, restano inutili se per andare da un posto all'altro serve ancora un'automobile per ciascuno.

Ogni Unione si dota di una propria rete di trasporto pubblico, urbana ed extraurbana, che colleghi i luoghi nati nella fase 2. La forma dipende dal territorio, e non deve essere la stessa dappertutto: metropolitana leggera di superficie, tram, autobus, mezzi elettrici, servizi navetta. Su distanze e conformazioni diverse funzionano cose diverse.

Il piano aggiunge una condizione che non è tecnica: questi servizi vanno affidati a imprese che risiedono nell'Unione. Una rete di trasporti è un impegno che dura decenni, ed è la differenza fra una voce di spesa che esce dal territorio e lavoro stabile per i giovani che ci vivono.

E questa fase, qui vicino, ha smesso di essere una proposta. L'Unione dei Comuni Terra di Leuca (sedici comuni, Patù compreso) ha attivato un minibus a chiamata: si prenota dall'app o dal call center e si va da fermata a fermata. Nelle prime ventiquattr'ore si sono iscritte più di trecento persone: la domanda c'era, mancava il servizio.

E ha insegnato una cosa che nel 2009 non potevamo sapere. Noi immaginavamo linee, perché il trasporto pubblico allora era quello; qui invece si è visto che sui piccoli centri la chiamata funziona meglio della linea fissa. Un autobus che passa vuoto sei volte al giorno costa e non serve; lo stesso mezzo che parte quando qualcuno lo chiama serve e costa meno. Perciò oggi la rete dell'Unione si disegna in due pezzi: poche linee forti dove i numeri ci sono, chiamata dove non ci sono, ed è il

modo per non lasciare fuori il paese da mille abitanti, che con le linee fisse resta sempre fuori.

E mentre scriviamo, lo stesso ragionamento arriva da un'altra parte. A Gallipoli lo SPI CGIL ha proposto al Comune il trasporto urbano gratuito per chi ha più di 67 anni, con un argomento che vale la pena leggere due volte: si può fare sfruttando i posti già vuoti sugli autobus che circolano comunque, senza costi aggiuntivi per il bilancio. È il ragionamento di questo piano applicato al trasporto: un mezzo che parte mezzo vuoto ha già pagato l'autista, il carburante e l'assicurazione, chi sale in più non costa quasi nulla, e ogni persona che sale è un'automobile che non parte.

Ma quella proposta dice anche, senza volerlo, dov'è il problema che questo capitolo affronta: si può rendere gratuito soltanto un servizio che esiste. Gallipoli il bus urbano ce l'ha; il paese da tremila abitanti no, e per chi ci vive la gratuità sarebbe uno sconto su una cosa che non passa. Per questo la gratuità e la rete non sono due discorsi separati: la prima riempie le corse, la seconda le fa esistere, e nell'ordine sbagliato non funziona né l'una né l'altra.

La visione che viene: il nodo, non il mezzo

Nel 2009 questo capitolo elencava mezzi, perché il problema di allora era che non ce n'erano. Oggi il pezzo che manca non è il mezzo: è il primo e l'ultimo chilometro: da casa alla fermata, e dalla fermata al posto dove uno stava andando. È lì che la rete si perde le persone, ed è lì che oggi esistono strumenti che nel 2009 non c'erano.

Le colonnine di ricarica. Nei paesi la ricarica pubblica è quasi assente, ed è la ragione vera per cui l'auto elettrica resta un mezzo da città: non perché non arrivi fin qui, ma perché chi non ha un box con la presa non se la può permettere come unica automobile. Le colonnine non sono un servizio a sé: sono una parte del nodo, insieme alla fermata e al parcheggio.

L'auto che si prende con l'app, e la lezione di Milano. Il modello di cui parliamo esiste da più di dieci anni nelle grandi città, e proprio adesso sta arretrando: a Milano Zity ha chiuso nel dicembre 2025, e dal gennaio 2026 Enjoy ha abbandonato il "prendi e lascia dove vuoi", passando a postazioni fisse presso le stazioni di servizio, gli aeroporti e le stazioni ferroviarie. Se quel modello non regge dove la densità è massima, non lo si propone tal quale a un paese di tremila abitanti. Ma la direzione in cui si sono spostati è esattamente la nostra: auto ferme in un punto, legate ai nodi di trasporto. Qui la forma sensata è pubblica: due o tre auto dell'Unione al nodo, prenotabili dall'app, che di giorno servono i servizi sociali e la sera restano ai cittadini. Un mezzo che sta fermo venti ore al giorno è un mezzo pagato tre volte.

Le bici a pedalata assistita. Cambiano i numeri più di quanto sembri: i sette chilometri fra due paesi, con una bici normale, sono una scelta sportiva che fanno in pochi; con l'assistita sono venti minuti alla portata di chiunque, compreso chi ha sessant'anni e chi arriva al lavoro senza doversi cambiare. Qui non ci sono salite: l'assistita toglie gli ultimi due alibi, la distanza e il vento.

I monopattini, per onestà, sono un'altra cosa: sulle provinciali non hanno senso e sarebbero pericolosi. Il loro posto è dentro i centri della fase 2, per gli spostamenti brevi, non fra un paese e l'altro.

E non è una previsione: da qualche parte è già un servizio. Il caso che ci somiglia di più non è americano, è tedesco: nell'Assia, nel distretto di Offenbach, circolano navette senza conducente che si prenotano a chiamata, nate espressamente per le

zone dove l'autobus di linea passa poche volte al giorno, con l'obiettivo dichiarato di integrarle col trasporto a chiamata entro il 2030 nelle aree rurali. È il minibus di Terra di Leuca con dieci anni in più. In Italia il primo mezzo pubblico su cui si può salire senza conducente circola a Torino, e a giugno di quest'anno diciotto Stati europei hanno firmato insieme l'impegno ad aprire aree di sperimentazione, mettendo al centro proprio il trasporto pubblico.

La scala, intanto, la stanno facendo altrove. Negli Stati Uniti si viaggia sull'ordine del mezzo milione di corse pagate a settimana su una decina di città, con l'obiettivo di raddoppiare entro fine anno e arrivare oltre le venti città. In Cina il servizio è attivo in una ventina di città e ha superato i cento milioni di corse; ma il dato che conta per noi è un altro: a Wuhan il conto torna per veicolo. Cioè non è più una dimostrazione pagata dagli investitori, è un servizio che si sostiene.

Detto onestamente: quelle sono metropoli, e noi non abbiamo la loro densità. Copiarle sarebbe l'errore del car sharing. Ma è da lì che scende il prezzo di ogni pezzo: i sensori, il software, i mezzi. Ed è per questo che la domanda giusta oggi non è «quando arriva da noi», è «che cosa dobbiamo aver già fatto quando arriva». La risposta sta tutta nel paragrafo qui sopra: il nodo, la fermata, l'abitudine a prenotare un mezzo dal telefono. Nessuna di quelle tre cose ha bisogno della guida autonoma per esistere adesso, e senza quelle tre cose, la guida autonoma qui non troverebbe niente a cui attaccarsi.

E qui sta il punto che tiene insieme tutto. Nessuna di queste cose funziona da sola, sparsa: cinque servizi con cinque app diverse sono cinque gadget. Funzionano se convergono in un nodo per ogni centro della fase 2: dove si fermano i minibus, dove stanno le bici e le auto condivise, dove si ricarica, e dove una prenotazione sola tiene insieme tutto il viaggio. La differenza fra una rete e una collezione di mezzi è tutta lì.

Fase 3.2: I collegamenti fra le grandi città

Per completare l'opera e legare fra loro i centri delle Unioni serve una rete ferroviaria, che si appoggi anche a quella che esiste già. È quello che rende autosufficienti tanto chi ci abita quanto chi viene a visitare questa terra: il turista che atterra a Brindisi, e che oggi resta fermo lì, deve poter arrivare fin dove vuole senza noleggiare un'automobile.

Un pezzo di questo esiste già, ma solo d'estate. Salento in Bus collega nella stagione le marine e i centri con corse dedicate, e proprio i suoi limiti dicono che cosa manca: funziona tre mesi l'anno, è pensato per chi va al mare e non per chi va a lavorare o a scuola, e non si aggancia agli orari dei treni. Serve il turista, che è la metà giusta del ragionamento; l'altra metà, la persona che ci vive tutto l'anno, resta a piedi da ottobre.

Vale però come dimostrazione: il collegamento fra comuni diversi si può fare, i mezzi ci sono, il servizio funziona. Quello che manca non è la tecnica, è la decisione di considerarlo un servizio ordinario invece di un'iniziativa stagionale.

E c'è una terza via che nel 2009 non avevamo considerato: il mare. Qui parlavamo di ferrovia e di strade, cioè delle due cose che si costruiscono. Ma questa è una penisola con due coste e una fila di paesi affacciati: Otranto, Castro, Tricase Porto, Leuca, Gallipoli, Porto Cesareo, e i porticcioli in mezzo, e il mare è l'unica strada che non va costruita, non va asfaltata e non va messa in sicurezza. I porti ci sono già: quello che manca non è l'opera, è la linea.

Oggi via mare si fanno escursioni: si paga un biglietto turistico, si parte alle dieci e si torna nel po-

meriggio. Un collegamento è un'altra cosa: orari fissi, scali brevi, e soprattutto lo stesso biglietto del minibus e dell'autobus. È così che funziona dove funziona: a Copenaghen e ad Amburgo i traghetti sono gestiti dalla stessa azienda della metropolitana e stanno dentro il medesimo abbonamento: nessuno li chiama gita, sono trasporto pubblico che passa sull'acqua. Se invece resta un biglietto a parte venduto ai villeggianti, il mare resta un'escursione per sempre.

Due cose vanno dette con franchezza, perché è la differenza fra una proposta seria e una cartolina. La prima: il mare non è affidabile tutto l'anno, con il vento e le mareggiate la corsa salta, e i porticcioli piccoli hanno ricoveri e fondali limitati. Quindi è una linea stagionale e complementare, che affianca la rete di terra nei mesi in cui la litoranea è bloccata dal traffico; chi la promette come servizio quotidiano d'inverno sta vendendo un'illusione. La seconda: serve che ai porti si arrivi. Un molo dove si può andare solo in automobile ripete esattamente l'errore delle aree di aggregazione: il porto è un nodo come la fermata, e vale quanto la coincidenza che ha.

In compenso ha un vantaggio che nessun altro pezzo di questo capitolo possiede: si può provare in una stagione. Non servono espropri, gallerie né decenni: servono un'imbarcazione, tre scali, un orario e l'accordo perché quel biglietto valga anche sull'autobus. È la cosa più veloce da sperimentare di tutto il piano, e la più facile da chiudere se non funziona.

Una rete di mezzi pubblici affronta anche due questioni che il piano nomina apertamente. La prima

è l'inquinamento. La seconda sono i ragazzi che muoiono sulle strade il sabato sera: se per tornare a casa esiste un mezzo pubblico, quel viaggio smette di essere obbligatoriamente in automobile.

E c'è una cosa che non può aspettare le altre fasi. Le nostre strade provinciali sono diventate luogo di incidenti innumerevoli, molti causati dalle barriere stradali e dagli alberi piantati sul ciglio. Metterle in sicurezza è l'azione da compiere subito, mentre tutto il resto si realizza.

Completato il programma si arriva al passaggio conclusivo. Nel 2009 lo scrivevamo come «eliminazione delle province». Da allora una parte è già successa: nel 2014 le province sono state svuotate delle loro competenze e trasformate in enti di secondo livello, che i cittadini non eleggono più. Non sono state cancellate, ma non sono più quello che erano, e per la ragione che dicevamo qui: quando un territorio si organizza per unioni, quel livello non amministra più niente che le Unioni non amministrino meglio.

La visione che viene: la strada che parla, e quello che ci passa dentro

Il 2009 finiva qui. Oggi il capitolo ha un seguito, e comincia da una coincidenza che vale un capitolo intero: abbiamo appena detto che le provinciali vanno messe in sicurezza subito. Ecco perché conta adesso.

Le strade connesse. Dal 2018 l'Italia ha un decreto sulle «smart road» che autorizza la sperimentazione delle strade intelligenti e dei veicoli a guida autonoma (aggiornato nel 2020 per i mezzi senza volante né pedali), e l'ANAS ha un programma da circa un miliardo per portare la tecnologia su tremila chilometri. Ma sono strade dell'ANAS: le nostre provinciali non stanno in quel piano. E quando si mette mano a una strada per rifare le barriere, si scava una volta sola: posare i cavidotti, la fibra e i sensori mentre il cantiere è già aperto costa una frazione di rifarlo dopo. La strada connessa non è un'opera in più da chiedere: è una decisione da

prendere prima di riasfaltare. Se la si prende dopo, si paga due volte.

La guida autonoma non serve per il gusto di togliere il volante. Serve perché il costo di una corsa smette di dipendere dall'autista: è la sola ragione per cui diventa sostenibile servire il paese da mille abitanti alle dieci di sera, che è esattamente la persona che questo piano non vuole lasciare a casa. Non è cosa da domani mattina, ed è in sperimentazione in mezza Europa, ma è la direzione della cosa che chiedevamo nel 2009.

L'intelligenza artificiale è il pezzo che governa il tutto, e si capisce meglio guardando il minibus a chiamata della fase precedente: oggi è un centralino con un'app. Con l'AI diventa una rete che impara: accorpa le chiamate che vanno nella stessa direzione, si accorge che il martedì alle otto quindici persone chiedono lo stesso tragitto e ci mette una corsa fissa, e la toglie quando smettono di chiederla. Cioè il servizio si riscrive da solo sulla domanda vera, cosa che nessun piano di linee disegnato a tavolino è mai riuscito a fare, e la ragione per cui gli orari degli autobus, da noi, sembrano scritti per nessuno.

Il 5G e il 6G, in questo capitolo, non c'entrano con la velocità dei video. Contano per una cosa sola: il tempo di risposta. Perché due veicoli si parlino fra loro e con la strada, il ritardo si misura in millesimi di secondo. Il 5G lo fa già dove c'è copertura; il 6G, di cui il calendario è stato fissato nel 2026 con le specifiche chiuse nel 2029 e le prime reti attorno al 2030, nasce con dentro anche la capacità della rete di riconoscere ciò che le si muove intorno. Per noi la sigla è secondaria: quello che conta è che la copertura nelle campagne è l'infrastruttura di tutto il resto, e oggi nelle nostre campagne non c'è. Un territorio che chiede strade connesse deve chiedere prima il segnale.

I droni, infine, con un chiarimento onesto: non risolvono la mobilità, risolvono la logistica. Non portano persone; portano le cose che oggi obbligano una persona a farsi quaranta chilometri in automobile: il farmaco quando la farmacia del paese ha chiuso, il referto, il campione da conse-

gnare al laboratorio. In Italia il quadro si sta formando adesso: la prima area regolata per il volo dei droni è nata in provincia di Chieti, e un medicinale è già arrivato dall'ospedale di Avezzano alla farmacia di un paese a novecento metri di quota. Lì l'ostacolo è la montagna, qui è la dispersione, ma il problema è lo stesso, e ogni consegna che arriva da sola è un'automobile in meno sulla provinciale.

E qui il confronto col mondo è impietoso, ma utile. A Shenzhen le consegne con drone non sono una sperimentazione: sono più di trecento rotte con quasi cinquecento punti di atterraggio, e l'operatore principale ha ottenuto una licenza per volare ventiquattr'ore su ventiquattro. In Italia, nello stesso momento, ogni volo si autorizza uno per uno. Il divario non è tecnologico (i droni sono gli stessi), è di regole, e le regole si stanno scrivendo adesso: il quadro europeo per lo spazio aereo a

bassa quota è in costruzione proprio in questi mesi.

Il che, per un territorio come il nostro, significa una cosa sola e molto pratica: quando quelle regole saranno scritte, ci sarà chi ha già le rotte mappate e chi comincerà a pensarci. Mappare i percorsi fra gli ospedali, le farmacie rimaste e i paesi che ne sono senza non costa quasi niente, non richiede permessi, e si può fare quest'anno.

Dove porta tutto questo. Nel 2009 la fase 3 si chiudeva con una domanda sull'assetto: chi amministra. Oggi se ne aggiunge una tecnica, e ha una scadenza vera: non "che mezzi mettiamo" ma "di che cosa dev'essere fatta la strada". È una risposta che si dà una volta sola, nel momento in cui la strada si riapre. Le nostre provinciali si riapriranno per essere messe in sicurezza. È quella l'occasione, e non tornerà per trent'anni.

Licenza e paternità

CHI HA SCRITTO QUESTO PIANO

Il testo è stato scritto nei primi mesi del 2009 da un gruppo di cittadini salentini fra i venti e i quarant'anni: universitari, laureandi, ricercatori, sportivi, lavoratori, operai, liberi professionisti e imprenditori. Non era e non è un documento di un ente pubblico né di un partito: è una proposta di cittadini.

Nel 2026 il piano è stato ripreso, riscritto dove il tempo lo aveva superato e rimesso online da GiaNet Media di Giannetta Francesco, che ne cura la revisione. Dove un capitolo contiene un'aggiunta che parla del presente, il testo lo dichiara.

COME SI PUÒ USARE

Questo testo è pubblicato con licenza Creative Commons Attribuzione - Condividi allo stesso modo 4.0 Internazionale (CC BY-SA 4.0). Puoi copiarlo, adattarlo e ridistribuirlo, anche per scopi professionali, a due condizioni: citare gli autori e distribuire il risultato con la stessa licenza.

Citazione minima: *Salento DinAmico. Un piano per il territorio*, gruppo di cittadini salentini, 2009; revisione a cura di GiaNet Media, 2026. Licenza CC BY-SA 4.0.

CHE COSA LA LICENZA NON COPRE

Le fotografie e le illustrazioni hanno licenze proprie. Il marchio «Salento DinAmico», il logo e i segni grafici del progetto non sono sotto CC BY-SA. I messaggi scritti nel forum restano di chi li ha scritti.

IL TESTO DEL 2009

L'originale non è stato cancellato: si legge per intero online, e ogni capitolo rimanda alla propria versione di allora.