



Comune di
SAN MARCO IN LAMIS
Assessorato all'urbanistica

PIANO COMUNALE DEI TRATTURI

ai sensi della LEGGE REGIONALE 23 DICEMBRE 2003, n. 29
"Disciplina delle funzioni amministrative in materia di tratturi"



Titolo: **RELAZIONE TECNICA**

Consulenza

VEGA SAS

Relazione di Piano
Via Nicola Delli Carri, 48 - 71100 FOGGIA

Comune di S. Marco in Lamis

Arch. Maddalena Marciano

Responsabile Settore Urbanistico - LLPP

Gruppo di progettazione

ARCH. ANTONIO DEMAIO

ARCH. MADDALENA MARCIANO (UTC)

Elaborazione dati



VEGA sas

Via delli Carri, 48

71100 Foggia

Tel. Fax 0881.580038

e-mail: info@cartografiaonline.it

RELAZIONE GENERALE

PARTE PRIMA	6
LA STORIA	6
1.1 <i>Inquadramento generale</i>	6
1.2 <i>La transumanza e Montluber</i>	6
1.3 <i>I tratturi e le reintegre</i>	7
PARTE SECONDA	12
SAN MARCO IN LAMIS	12
2.1 <i>Tratturi e pellegrini</i>	12
2.2 <i>La rete dei santuari legati alla transumanza e la Via Sacra Langobardorum</i>	13
2.3 <i>la Via Sacra Langobardorum e sistema dei tratturi</i>	16
Parte TERZA	21
IL PIANO COMUNALE DEI TRATTURI	21
3.1 <i>Introduzione</i>	21
3.2 <i>Il regime di tutela</i>	21
3.3 <i>Il quadro dei vincoli</i>	23
3.3.1 <i>Decreti Ministeriali</i>	23
3.3.2 <i>Disposizioni Regionali</i>	24
3.4 <i>Classificazione delle aree tratturali</i>	27
3.5 <i>La rete dei tronchi armentizi nel territorio di San Marco in Lamis</i>	27
3.5.1 <i>Il Braccio Regio Nunziatella - Stignano (n. 10 Reintegra del1878)</i>	28
3.5.2 <i>Il Braccio Regio Cervaro - Campolato (n. 15 – Reintegra del 1877)</i>	28
3.5.3 <i>Il tratturello Foggia – Ciccalente (n. 48 - non reintegrato)</i>	29
3.5.4 <i>Il tratturello Foggia - Castiglione (n. 45 – non reintegrato)</i>	29
3.5.5 <i>Il tratturello Ponte di Brancia - Campolato (n. 47 – non reintegrato)</i>	29
3.5.6 <i>Il tratturello Pontenuovo - Campolato (n. 84 – non reintegrato)</i>	29
3.6 <i>Lo stato di fatto delle aree oggetto del Piano Comunale</i>	30
3.6.1 <i>Il Braccio Regio Nunziatella - Stignano (n. 10 Reintegra del1878)</i>	30
3.6.2 <i>Il Braccio Regio Cervaro - Campolato (n. 15 – Reintegra del 1877)</i>	30
3.6.3 <i>Il tratturello Foggia – Ciccalente (n. 48 - non reintegrato)</i>	30
3.6.4 <i>Il tratturello Foggia - Castiglione (n. 45 – non reintegrato)</i>	31
3.6.5 <i>Il tratturello Ponte di Brancia - Campolato (n. 47 – non reintegrato)</i>	31
3.6.6 <i>Il tratturello Pontenuovo - Campolato (n. 84 – non reintegrato)</i>	31
3.7 <i>Gli obiettivi generali e strategici del piano</i>	31
3.8 <i>Il Piano Struttura</i>	33
3.9 <i>Il Piano Normativo</i>	35
3.9.1 <i>Articolazione del Territorio Tratturale</i>	35
3.9.2 <i>Indirizzi di trasformabilità delle aree di PERTINENZA del Piano</i>	36
3.9.3 <i>Indirizzi di trasformabilità delle aree ANNESSE del Piano</i>	38
3.9.4 <i>Autorizzazione degli interventi</i>	38
3.10 <i>Il Piano Finanziario</i>	38
3.10.1 <i>Aree alienabili</i>	38
3.10.2 <i>Costo di alienazione</i>	39
3.10.3 <i>Procedura e norme di attuazione dell’alienazione</i>	39
3.10.4 <i>Reimpiego dei proventi derivanti dall’alienazione</i>	39
3.11 <i>Il Progetto di Piano</i>	39
3.11.1 <i>Gli interventi strategici</i>	39
3.11.2 <i>Descrizione degli interventi</i>	41
3.11.3 <i>Costo degli interventi</i>	41

Allegati

ELABORATI GRAFICI DI ANALISI

Tav. 1A INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La Puglia e la sua rete Tratturale

Tav. 2A INQUADRAMENTO TERRITORIALE

La provincia di Foggia e i Tratturi nel territorio di S. Marco in Lamis

Tav. 3A IL PUTT/P PUGLIA

La vincolistica paesaggistica nel territorio di S. Marco in Lamis – AMBITI TERRITORIALI ESTESI

Tav. 4A IL PUTT/P PUGLIA

La vincolistica paesaggistica nel territorio di San Marco in Lamis - AMBITI TERRITORIALI DISTINTI

Tav. 5A I TRONCHI ARMENTIZI

Uso del suolo demaniale

Tav. 6A I TRONCHI ARMENTIZI

Proprietà del suolo demaniale

Tav. 7A I TRONCHI ARMENTIZI

Stato di fatto e rapporto con la strumentazione urbanistica vigente

ELABORATI GRAFICI DI PROGETTO

Tav. 1P I TRONCHI ARMENTIZI

Le aree del Piano e il regime di tutela

Tav. 2P I TRONCHI ARMENTIZI

Tipologie di Alienazione

Tav. 3P I TRONCHI ARMENTIZI

Gli indirizzi e la zonizzazione del Piano

Tav. 4P IL PIANO DIRETTORE

Il progetto di riqualificazione e valorizzazione

PARTE PRIMA

LA STORIA

1.1 Inquadramento generale

La vitalità economica impressa alla parte meridionale della penisola dal sistema Svevo-Angioino viene man mano spegnendosi a partire dal dominio degli Aragonesi fino agli Spagnoli. In particolare il territorio pugliese, con lo spostamento del traffico commerciale dall'Adriatico al Tirreno, e poi dal Mediterraneo all'Atlantico, perde l'originario ruolo di ponte verso l'Oriente e si trova ad essere sempre più emarginato dai grandi circuiti marittimi e commerciali.

Inoltre, a peggiorare la situazione contribuì il ritorno offensivo della pirateria della potenza Turca che a partire dalla metà del XV secolo rese sempre più insicuri gli approdi costieri. Difatti, il mare, che sino a quel momento era stato veicolo privilegiato di scambi e di relazioni, si trasforma in un pericoloso elemento di fronte a cui non resta che chiudersi e difendersi.

Si costruiscono sistemi di torri sulle coste, di difesa e controllo ed alcuni approdi vengono minati, riducendo notevolmente gli scambi commerciali con gli altri porti del Mediterraneo.

La perdita dal punto di vista economico, di una posizione strategica sul mare ha concentrato le potenzialità produttive e nella pastorizia.

1.2 La transumanza e Montluber

Il fenomeno della transumanza, che ha inciso in modo determinante l'assetto fisico del nostro territorio, ha rappresentato, fin dai tempi più remoti una via obbligata per le greggi allevate nelle zone montane. A causa della presenza della neve nei mesi invernali, che impediva il pascolo degli erbaggi, i pastori erano costretti a cercare posti più caldi dove spostare i propri greggi di pecore.

L'istituzione della Regia Dogana, voluta da Alfonso V d'Aragona, figlio adottivo di Giovanna II regina di Napoli, impose che le aree adibite fino ad allora quasi esclusivamente a colture, andarono a perdere una grossa fetta della loro estensione territoriale, in favore della pastorizia.

In questo periodo si decise di incentivare e regolamentare, attraverso il perfezionamento della cosiddetta "*mena delle pecore*", un nuovo complesso costituito da una rete di tracciati denominati "*Tratturi*" di discrete dimensioni, **60 passi** corrispondenti a 111,60 m, ben organizzata e distribuita sul territorio fino alle zone più a Sud della provincia Barese, del Tarantino ed estese anche su una buona fetta del territorio Salentino, facilitando lo spostamento delle grandi gregge, ed agevolandone le soste, negli spazi denominati "*riposi*".

Con la nomina di *Francesco Montluber* a capo della Dogana, la sede operativa, dopo una fase iniziale nella città di Lucera, nel 1447, veniva collocata definitivamente nella città di Foggia. La presenza di questo sistema nelle casse del Regno delle Due Sicilie un congruo introito di

denaro, dimostrandosi il più valido supporto per lo sviluppo ed il sostentamento delle comunità locali, tanto che la sua “estinzione” è riconducibile al 1806.

Sfruttare il più favorevole clima Pugliese, assicurò la possibilità alle greggi provenienti dall’Abruzzo, Campania, Molise e Lucania, foraggio e acqua nei periodi più duri dell’anno, nei mesi invernali che vanno dalla fine dell’autunno alle più calde giornate primaverili, e per il Regno la possibilità per parecchi secoli di controllare, organizzare e tassare i movimenti sulla rete tratturale e gestirne il mercato dei prodotti che da esso ne deriva attraverso un sistema di Fiere locali. Era in queste occasioni che i capi in esubero ed i prodotti del latte che in questi mesi si erano lavorati, venivano venduti in queste che risultavano le più importanti e grandi fiere del contesto storico del meridione.

Ad incentivare la transumanza vi erano una serie di benefici di cui fruivano gli addetti ai lavori, quali: esenzione dai dazi di attraversamento sulle pertinenze di qualsiasi feudatario; ridotti costi di acquisto per le provviste alimentari e per il sale (allora di grande valore); delegazione di rappresentanti che esercitava la difesa dei loro interessi nei confronti “*dello Sovrano*”; il privilegio di sottrarsi alla giurisdizione ordinaria, esplicita diversamente dai feudatari e dallo Stato, per essere giudicati esclusivamente dal Tribunale della Dogana..

Dall’anno 1500 la Regia Dogana di Foggia, che ne aveva definito una propria struttura operativa, governata dalla supervisione di Montluber, fu in grado di quantificare, con meticolosità, le superfici da adibire a pascolo e quelle da impiegare per le coltivazioni stabilendo, inoltre, sia i percorsi per potervi pervenire (tratturi, tratturelli e tratturelli comunali e viottoli o bracci di collegamento) sia la configurazione delle locazioni stabili, delle poste, e dei riposi di sosta nel viaggio.

1.3 I tratturi e le reintegre

Il termine “*tratturo*” ,usato per la prima volta intorno al 1480, in epoca aragonese, deriva, probabilmente, da “*tractoria*”, con cui si denominava tra i Romani il privilegio di far uso di strade pubbliche. Scopo principale dei tratturi fu di servire al passaggio delle greggi che, con l’arrivo dell’autunno, dai monti venivano condotte a svernare nei ricchi pascoli del Tavoliere per poi ritornare, con l’approssimarsi della bella stagione, nei luoghi d’origine dando vita a quella periodica trasmigrazione del bestiame, per lo più ovino, che va sotto il nome di “*transumanza*”.

Consuetudine antichissima e diffusa fra tutti i popoli dell’area, alla transumanza erano interessate cinque Regioni dell’Italia meridionale: Abruzzo, Molise, Puglia, Campania e Lucania, sebbene la maggiore migrazione del bestiame si registrasse tra l’Abruzzo e il Tavoliere, con diramazioni ai monti del Matese, al Gargano, alla piana di Metaponto e del Salento.

I tratturi hanno rappresentato per secoli il solo mezzo di trasmissione di una cultura e di una civiltà pastorale che non trovano riscontro in nessun’altra parte d’Italia. anche se non si è in grado di stabilire quante e quali fossero nella più remota antichità le vie della transumanza.

Sull’esempio della “*mesta*” o “*meseta*” spagnola, anche nel Mezzogiorno d’Italia la pastorizia

venne sistematicamente organizzata e favorita con l'istituzione della "*Regia Dogana per la Mena delle pecore in Puglia*", voluta da Alfonso I d'Aragona, nel 1446.

L'accesso ai tratturi avveniva attraverso i "*pass*", posti all'inizio di ogni tratturo qui i "*locati*" (i pastori iscritti nei registri della Dogana) dovevano dichiarare ai "*cavallari*" il numero delle pecore possedute sulla base del quale poi si sarebbe pagata la "*fida*" (canone annuo per l'uso dei pascoli) e sarebbe stato attribuito il pascolo necessario, previo rilascio della "*passata*", l'autorizzazione che dava il diritto all'entrata nel tratta fissata per tutti il 15 ottobre.

La rete tratturale era molto complessa, ma semplice allo stesso tempo: dai tronchi principali, i tratturi, che rappresentavano le direttrici della transumanza, si diramavano i "*tratturelli*", di minore estensione ed aventi, per lo più, funzioni di smistamento; da essi, infine, si distaccavano i cosiddetti "*bracci*", che collegavano più tratturelli. Adiacenti ai tratturi, in prossimità dei corsi d'acqua, si stendevano i "*riposi*", vaste piane erbose, dove le greggi potevano sostare fino a tre notti.

I tratturi principali erano 15, per una estensione complessiva di 1360 chilometri, di solito prendevano i nomi del paese di origine e destinazione, con il loro maggiore sviluppo in pianura in quanto era necessario immettere nei pascoli del Tavoliere le innumerevoli greggi provenienti dai monti, formando quattro grandi diramazioni. Tutti i tratturi erano larghi non meno di 60 passi napoletani, corrispondenti a 111,11 metri. Non essendo recintati, venivano delimitati lungo il percorso da termini lapidei su cui erano scolpite le lettere R.T. (Régio Tratturo).

Il tratturo più lungo era quello che collegava l'Aquila a Foggia (Km 243); il più corto era il tratturo S. Andrea-Biferno, di soli 27 chilometri. Gli altri tre importanti tratturi erano quelli che collegavano rispettivamente Foggia a Celano (Km 207), Candela a Pescasseroli (Km 211) e Lucera a Castel di Sangro (Km 127).

I tratturelli erano in tutto 60 ed erano larghi fino a 37 metri; i bracci, in numero di 11, avevano una larghezza di circa 10 passi napoletani (pari a 18,50 metri).

I riposi principali erano 8: il più esteso era quello soprannominato del Saccione, situato tra i fiumi Trigno, Biferno e Fortore; in seguito ne vennero aggiunti altri, cosiddetti "*particolari*", per distinguerli dai primi, riposi "*reali*" o "*principali*".

Fino all'epoca aragonese, la più "felice" per i pastori, i tratturi non furono sottoposti ad alcuna precisa regolamentazione, per cui niente e nessuno tutelava gli interessi dei pastori e controllava le usurpazioni perpetrate dai feudatari. Questi allargavano abusivamente i confini delle terre poste sotto la loro tutela a discapito delle aree destinate ai tratturi ed ai riposi, vietando il passaggio delle greggi su di esse, se non dietro pagamento di forti gabelle.

Con l'istituzione della Dogana la monarchia aragonese, sensibile alle numerose lagnanze dei pastori, ordinò che i tratturi fossero ampliati e tentò di arginare le usurpazioni dei baroni facendo loro pagare dal fisco una tassa per il passaggio delle greggi sulle loro terre.

Ma gli abusi non ebbero fine, sebbene nel corso dei secoli si procedesse più volte alla reintegra delle aree tratturali. Ogni reintegra consisteva nella misurazione, accompagnata o meno dalla redazione di piante, di parte o di tutti i territori tratturali del Tavoliere. Tale compito veniva affidato dalla Dogana a personale specializzato, gli "agrimensori" o "compassatori".

Scopo delle reintegre era, dunque, di recuperare quelle aree primitivamente occupate da tratturi o da riposi e poi abusivamente messe a coltura, trasformate in parchi, boschi, mezzane o su cui erano sorte costruzioni.

Ogni reintegra era preceduta da un bando, con cui si portavano a conoscenza i modi ed i tempi dell'operazione e si indicavano le pene da applicare ai trasgressori.

La prima generale reintegra che permise la misurazione di tutti i fondi del Tavoliere fu eseguita, per ordine del viceré Toledo, dal reggente Francesco Revertera, tra il 1548 ed il 1551, anche se riguardò solo marginalmente i tratturi, e di cui ne fissò la larghezza a non meno di 60 passi napoletani, pari a 111,11 metri.

Negli anni 1574-1576 fu effettuata una reintegra per ordine del Régio doganiere Fabrizio de Sangro, un'altra negli anni 1599 e 1600, per ordine dell'uditore della Dogana Lelio Ricciardi,. L'Uditore partecipò di persona alla ricognizione, verificando i tratturi di Celano e di Aquila, non anche quello di Pescasseroli.

Furono individuate le varie usurpazioni, ma non furono apposti i titoli lapidei, giacchè per ordine del viceré conte di Lemos tutta l'operazione venne sospesa e gli atti già formati trasmessi a Napoli, al Collaterale.

Nell'anno 1601 fu effettuata una nuova reintegra per ordine del presidente della regia Camera della Sommaria Pietro Antonio Mastrillo. Nei mesi di aprile e maggio 1601 venne completata la reintegra avviata dall'uditore Ricciardi e fu provveduto alla titolazione di tutti i tratturi, riportandoli all'antica misura di 60 trapassi.

A chiusura del proprio incarico il Mastrillo, con bando del 24 maggio, ordinò a tutte le autorità dei luoghi prossimi ai tratturi di vigilare sulla conservazione dei titoli di pietra e di impedire ogni occupazione dei tratturi, colpita non più con pene corporali, ma solo con sanzioni pecuniarie.

La reintegra eseguita negli anni 1611 e 1612 dal credenziere Gianluigi Corcione ed altri ufficiali della Dogana, per ordine del duca di Vietri, fu seguita, nell'anno 1645, da quella del reggente Fabio, Capece Galeota, duca della Regina, con la ricognizione e titolazioni della maggior parte dei tratturi dagli Abruzzi alla Puglia.

Per ordine sovrano del 23 dicembre 1649, nel 1651 fu diretta una nuova reintegra da Ettore Capececelatro, marchese di Torella e governatore doganale, con l'ausilio di numerosi collaboratori ed in seguito a tale operazione, ultimata nel 1656, furono disegnate per la prima volta, anche se in modo impreciso, le piante di diversi tratturi, ad opera dell'agrimensore Giuseppe di Falco.

Per ordine dell'imperatore Carlo VI, nel 1712 l'avvocato fiscale Alfonso Crivelli ed il credenzier Domenico Freda reintegrarono, tra l'altro, l'intero tratturo Aquila-Foggia, le cui piante furono disegnate dall'agrimensore Giacomo di Giacomo di Bisegna. La legge del 21 maggio 1806, istituendo la Giunta del Tavoliere, contemplava la cura dei tratturi e la loro reitegra. Quando alla Giunta subentrò il duca della Torre, amministratore generale del Tavoliere, questi affidò a vari ufficiali, l'operazione della reintegra iniziata nel dicembre 1809, che riguardò prima tutti i tratturi, tratturelli e riposi in territorio pugliese, con l'esclusione di quelli che da Candelaro conducevano nei demani del Gargano e San Giovanni Rotondo e poi, tra il 1810 e il 1812, dei tratturi abruzzesi.

Dopo il ritorno dei Borboni, l'amministrazione e la reintegra dei tratturi furono di competenza della Commissione istituita con reale rescritto del 29 novembre 1815.

La legge sul Tavoliere del 13 gennaio 1817 dedicò ai tratturi e alla loro reintegra gli articoli 53-57, mentre quella del 25 febbraio 1820, istitutiva di una seconda camera aggiunta al Consiglio d'Intendenza di Capitanata, attribuì a questa Camera le controversie riguardanti i tratturi ed anche l'incarico della reintegra.

Nel 1826, per il decreto del 9 ottobre, Nicola Santangelo, intendente di Capitanata e commissario civile del Re con i poteri dell'*alter ego*, ricevette l'incombenza di provvedere al più presto alla reintegra dei tratturi. Le relative operazioni durarono molti anni: il braccio di tratturale che collegava il tratturo Foggia-Cerignola con la tenuta di Tressanti fu reintegrato nel 1838 dall'incaricato Tommaso de Seriis; il tratturo che dal Ponte della Tittola portava a Palmori, in tenimento di Lucera, fu reintegrato addirittura nel 1843 dall'incaricato Pasquale Balestrieri.

Le piante dei tratturi reintegrati, per la maggior parte, furono disegnate dal geometra Michele Iannantuono e riunite in unico atlante di grande formato tutte quelle che si riferivano ad un solo tratturo.

Con decreto 14 dicembre 1858, n. 5439 si ebbe l'approvazione di un regolamento sui tratturi che conteneva nuove norme sulla loro amministrazione, accentrata a Foggia presso la Direzione del Tavoliere e l'Intendente di Capitanata. L'amministrazione unica dei tratturi cessò con la legge 26 febbraio 1865, n. 2163 ed il regolamento di esecuzione approvato con R.D. 23 marzo 1865, n. 2211, con cui ebbe fine il sistema del Tavoliere. Per l'art. 23 di quel regolamento la conservazione dei tratturi e dei riposi fu affidata alle Direzioni delle Tasse e del Demanio delle varie province interessate (Aquila, Teramo, Chieti, Foggia, Campobasso, Benevento, Avellino, Potenza, Bari, Lecce), ma gli effetti di questa disposizione non furono positivi.

Moltiplicatesi le occupazioni ed i disordini tratturali, già nel 1868 si cominciò a parlare della necessità di una nuova generale reintegra, ma le necessarie norme di esecuzione si ebbero solo nel 1875, con circolare del Ministero delle Finanze, in data 18 aprile. Le operazioni di reintegra, affidate all'amministrazione forestale (per cui si ebbe una Direzione di Reintegra dei

Regi tratturi presso l'Ispettorato Forestale di Foggia), cominciarono verso la fine del 1875 ed ebbero termine nel 1884. L'anno seguente l'Ispettorato Forestale trasmise all'Intendenza di Finanza di Foggia tutte le carte relative alla reintegra.

In seguito, i suoli dei tratturi continuarono ad essere usurpati e messi a coltura o occupati anche da centri abitati in espansione. Nel 1908 fu costituito il Commissariato per la reintegra dei tratturi, con il compito di procedere alla misurazione e, quindi, alla alienazione delle aree tratturali ancora disponibili, ad eccezione dei 4 tratturi più importanti.

Attualmente, la superficie tratturale a disposizione delle pochissime greggi transumanti che, ancora oggi, sebbene con mezzi meccanici, vengono a pascere nel Tavoliere risulta essere di circa 1500 ettari, per una lunghezza di circa 3000 chilometri.

PARTE SECONDA

SAN MARCO IN LAMIS

2.1 Tratturi e pellegrini

Le origini della città di San Marco in Lamis sono strettamente collegate alla storia del Convento di San Matteo, già monastero di S. Giovanni in Lamis. La città (il casale) risale con molta probabilità al X-XI sec. ad opera di pastori che erano riusciti a trovare rifugio tra le paludi (lammae) della zona per sfuggire alle incursioni dei saraceni. Il passaggio dei pellegrini longobardi, che si recavano lungo la "via sacra" al santuario di San Michele in Monte S. Angelo, ha lasciato nel luogo tracce e presenze, anche linguistiche, che si sono mantenute nei secoli successivi facendo incrementare la popolazione sammarchese. Fin qui la tradizione, ma le origini documentate risalgono al sec. XI e il nome di San Marco de Lama compare per la prima volta in un diploma del 1095 emanato dal normanno conte Enrico. Vive i suoi primi secoli all'ombra del monastero di San Giovanni in Lamis, di cui è dipendenza feudale, e comincia ad avere una vita più autonoma solo a partire dal 1578, allorché la sede della badia con tutti i suoi diritti viene trasferita dal monastero al casale, nel palazzo badiale (il trono), dove oggi ha sede il Comune. Nel Settecento si assiste ad un rapido e prodigioso sviluppo demografico ed edilizio che determina la trasformazione del casale tanto da essere proclamata città con regio diploma nel 1793. Nell'Ottocento sono da ricordare la presenza di un'attiva "vendita" carbonara, le lotte contadine per il possesso della terra, le complesse vicende del plebiscito unitario del 1860, il fenomeno del brigantaggio e le epidemie di colera del 1837, 1865, 1886: in quest'ultima occasione alla locale Associazione della Croce Rossa fu conferita la Medaglia d'oro da parte dell'allora Ministro dell'Interno Francesco Crispi. Il primo Novecento vede un ulteriore aumento della popolazione, un continuo sviluppo dell'agricoltura e dell'artigianato che si fa apprezzare per le raffinate lavorazioni in ferro, in legno e in oro. Attualmente assistiamo ad un'inversione di tendenza: il decremento demografico è correlato allo spopolamento delle campagne, all'abbandono delle attività artigianali, al fenomeno migratorio. Segnali positivi di ripresa si possono tuttavia intravedere nelle iniziative culturali e nello sviluppo del turismo, soprattutto religioso.

Il sistema dei tratturi interessa il Comune di San Marco in Lamis per alcune caratteristiche che indiscutibilmente confermano la necessità della conservazione e salvaguardia di questo particolare bene culturale ed ambientale.

L'istituzione della *Dogana della Mena delle Pecore*, voluta da Ferdinando d'Aragona nel 1447, per quanto riguarda il Gargano, connette tra loro, e ne istituzionalizza alcuni momenti, l'ambito economico con quello sociale e religioso.

Come è noto, il Gargano viene definito *la Montagna dell'Angelo* per l'apparizione dell'Arcangelo Michele, che la leggenda, così come ci viene tramandata dal documento me-

santuario dell'Incoronata di Foggia il quale salda il percorso devoto della "Via Francesca" con le strade, altrettanto antiche, della transumanza."

Come già accennato, il santuario *michaelico* ha una parte importante anche nelle vicende della conquista normanna del Sud. La tradizione vuole che proprio un gruppo di Normanni in viaggio per la Terra Santa, durante la sosta a Monte Sant'Angelo, abbia incontrato Melo da Bari, il capo della rivolta antibizantina, e che in tale incontro sia nata l'accordo che ha portato gruppi di guerrieri nordici ad appoggiare prima le popolazioni locali e poi ad intraprendere una vera e propria conquista.

Ma, nel periodo normanno si registra anche l'affermazione di altri importanti santuari nell'area della Capitanata, come quello dell'Incoronata a Foggia voluto da San Guglielmo da Vercelli, fondatore anche del santuario di Montevergine, e di Santa Maria di Pulsano a Monte Sant'Angelo, fondato da San Giovanni da Matera: a tale proposito va evidenziato che i due religiosi, che sicuramente interpretano il movimento di riforma religiosa che, partito da Cluny, trova nei benedettini di Cava dei Tirreni dei fervidi sostenitori, si erano frequentati ed avevano condiviso modalità e finalità di un'azione di evangelizzazione che, secondo recenti studi, anticipa quella degli ordini mendicanti.

Ma riportiamo qualche altro brano dell'opera citata precedentemente che chiarisce meglio il rapporto tra santuari e transumanza:

Importanti dal punto di vista religioso sono state anche le vie della transumanza. Fino agli inizi del sec. XIX Foggia fu sede della Regia Dogana delle pecore, centro amministrativo della zona, comprendente quasi l'intera Capitanata, assegnata ai pascoli invernali delle greggi provenienti dall'Abruzzo. Ogni anno, agli inizi dell'autunno, una fiumana di uomini e pecore scendevano dalle fredde balze dell'Abruzzo. Loro meta erano le vaste pianure del Tavoliere che le piogge settembrine avevano ricoperto di manto verde. Le aride e deserte steppe della Capitanata si animavano di vita nuova da settembre a maggio. Centro religioso di tutta questa popolazione nomade era il santuario dell'Incoronata, presso Foggia. Ad esso confluivano i devoti pastori. Quando partivano, verso la metà di maggio, portavano con sé, struggente, l'immagine della Madonna nera seduta sull'albero nella so-



Incoronata di Foggia, statua lignea del 1777 di Paolo Saverio Di Zinno, custodita nella Biblioteca di San Matteo.

litaria chiesetta eretta nel bosco di antiche querce.

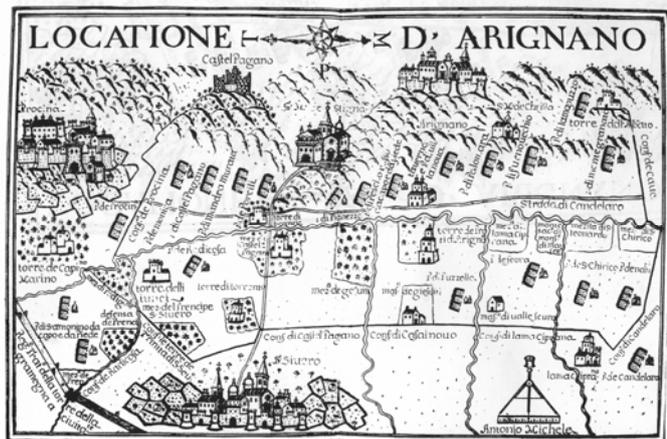
Pian piano il culto dell'Incoronata valicò i confini del Tavoliere e dovunque i pastori ponessero la loro residenza. Si venne a costruire un vero e proprio sistema di santuari dedicati alla Madonna Incoronata, tutti legati indissolubilmente ai percorsi della transumanza. I più lontani: in Abruzzo l'Incoronata di Pescasseroli al termine del tratturo che lega questa città a Foggia; l'Incoronata di Vasto nei pressi del tratturo regio; nella terra di Bari, l'Incoronata di Minervino Murge, al termine di un percorso costituito dal tratturo dell'Ofanto, su cui s'innestano il braccio e il tratturello fino a Minervino. In Capitanata sono diversi i santuari e le chiese dedicati all'Incoronata nati da specifiche esigenze devozionali dei pastori abruzzesi fra cui i più importanti sono quelli di Ascoli Satriano e di Apricina.

Ognuno di questi Santuari è tuttora, in qualche modo, affiliato al primo santuario dedicato all'Incoronata di Foggia. Nonostante, infatti, ciascuno di essi soddisfi alla richiesta devozionale delle singole zone, pur tuttavia anche oggi dalle stesse zone continuano a partire numerosi pellegrinaggi alla volta di Foggia, si ripetono usi religiosi e devozioni proprie del santuario foggiano.

2.3 la Via Sacra Langobardorum e sistema dei tratturi

Come già accennato, il tracciato della *Via Sacra dei Longobardi* era organizzato in modo tale da consentire ai pellegrini di percorrerla a tappe che permettessero anche il riposo: ogni tappa era scandita da santuari, che avevano anche la funzione di veri e propri “ostelli”, per dirla con un termine attuale.

Nel territorio di San Marco in Lamis vi sono ben due santuari che svolgevano, e con i dovuti adeguamenti svolgono ancora, la funzione di accoglienza dei pellegrini in cammino verso la Montagna dell'Angelo. Si tratta dei due conventi francescani di S. Maria di Stignano e S. Matteo. Anzi, l'abitato stesso di San Marco in



Lamis è sorto proprio come dipendenza feudale dell'abbazia *nullius* di San Giovanni de Lama , o in Lamis, corrispondente all'attuale Convento di San Matteo, fondata dai benedettini e di cui la prima notizia certa è documentata da un atto, datato 1095, di un Catapano bizantino.

La coincidenza dei percorsi dei pellegrini con il tracciato dei tratturi viene attestato già nel 1576 dalle note di viaggio di un predicatore domenicano, Serafino Razzi, che partito da Penne si spinge sino a Bari.

In uno spostamento da Lanciano a Vasto così annota:

Alli 21 di maggio in lunedì, levati di buon'hora e detta messa partimmo da Lanciano, e [passammo] al VI miglio il fiume del Sangro, sopra il ponte di legno, fabbricato per lo passo della Dogana a bestiami che ritornano di Puglia.

E ancora:

Il giovedì a' 27 di settembre, detta messa, e fatta collazione partimmo dalla Porcina, et al IX miglio, nell'entrata del Monte Santo Angelo, trovammo Santa Maria di Stignano, divozione che ottanta anni sono si scoperse: e sessanta che fu data a i padri Zoccolanti. I quali usano a tutti i viandanti che qui arrivano la charità, se però la chieggono e la vogliono. E ci narrò il Vicario di detto luogo, come una botte di vino, solita durare un mese, per i meriti della gloriosa Vergine, dandone a i devoti peregrini era durata due mesi.

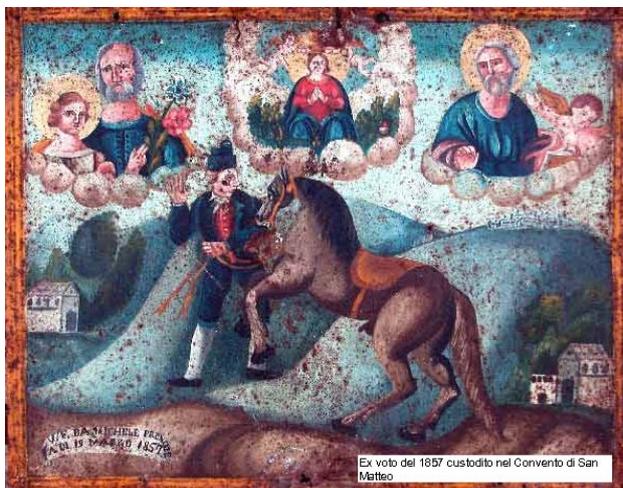


Da Stignano, beuto che avemmo un poco ancora noi, partimmo, et salendo per quella valle trovammo al III miglio San Marcuccio, Terra piccola e murata, abbondante di pomi, e di castagne. E più alto un altro miglio trovammo San Matteo: Badia del Signor Giovan Vincenzo Caraffa, cavaliere di Malta, e priore d'Ungheria, ove sono liberati gli Indimoniati, e coloro che sono morsi da i cani arrabbiati sono sanati. E cinque altre miglia più avanti, trovammo San Giovanni, Terra posta alle radici del monte più interno di Santo Angelo, verso oriente. Ove fummo alloggiati ... Abonda questa Terra singolarmente di mandorle...

Il venerdì mattina a' 28 di settembre 1576 levando di buon'hora e camminando da San Giovanni dodici miglia, per una valle, e per colline, giungemmo in compagnia di molti altri pellegrini, dopo una terribile salita fatta nell'ultimo, alla desiderata città di Santo Angelo.

Come si vede, il percorso di devozione descritto dal religioso ha molti tratti in comune con i tratturi e con le locazioni della Dogana della Mena delle Pecore.

Infatti, compare la locazione di Procina, il braccio o tratturello che porta a Stignano, il cui santuario è ben indicato, con un disegno, nella tavola della locazione di Ariignano redatta dai fratelli Michele nel loro *Atlante delle Locazioni*; allo stesso modo, anche se non menzionata, compare la locazione di Cave, in territorio di San Giovanni Roton-



do, in quanto per Campolato, che è luogo obbligato per i pellegrini che si recano a Monte Sant'Angelo, passava un altro *tratturello* che si spingeva fino a Vieste. Per raggiungere la *locazione* di Cave, il cui nome probabilmente deriva dal fatto che l'Abbazia di Cava dei Tirreni aveva dei possedimenti nel territorio tra San Giovanni Rotondo e Monte Sant'Angelo, vi era un altro braccio che aggirava il promontorio, nella parte oggi coincidente con la Pedegarganica, e che, pertanto, interessava anche il territorio di San Marco in Lamis nella parte che si protende verso Foggia (località Lamapuzza e Ciccallento).

Il percorso lungo le valli di Stignano e dello Starale è stato fissato anche nei "rituali" di pellegrinaggio (cfr. ad esempio quello di Ripabottoni di recente pubblicato) e viene seguito ancora dalle "compagnie" che si muovono a piedi, come quella di Vasto che giunge a San Marco il 1 maggio e sosta la notte nel convento di San Matteo.

Recentemente, un noto studioso di storia delle tradizioni popolari, Giovanni Battista Bronzini, ha affacciato la suggestiva ipotesi di un legame tra la tradizione più importante di San Marco in Lamis, la processione delle *fracchie* del venerdì santo, ed un'analoga tradizione, quella delle *farchie*, ancora viva a Fara Filiorum Petri, nel cuore dell'Abruzzo della transumanza e della pastorizia: in ambedue i casi si tratta di riti legati al simbolismo del fuoco. Ma, anche altri elementi di cultura materiale, nonché linguistici, attestano lo scambio tra le popolazioni garganiche, molisane ed abruzzesi.

San Marco in Lamis, inoltre, fino a qualche anno addietro organizzava una delle più importanti "fiere" di bestiame del Gargano e della Capitanata in occasione della festa del santo patrono, il 25 aprile. Ma anche il 21 settembre, in occasione della ricorrenza di San Matteo, altra importante festa cittadina, si teneva una "fiera", non meno importante dell'altra.

In queste occasioni, oltre a mediatori e "sensali" per la contrattazione di affari che riguardavano direttamente l'acquisto di animali, accorrevano anche numerosi artigiani, non solo della zona, ma anche dell'intera Puglia e di regioni limitrofe, per esporre finimenti di cavalli, attrezzi agricoli di vario genere, recipienti in rame di notevole pregio e fattura, utensili per la campagna e tanti altri prodotti che servivano nei campi e nelle case dei contadini e dei pastori.

Il fatto, poi, di essere uno dei centri di scambio, nel settore agricolo e zootecnico, più rinomati del Gargano, rende conto anche della numerosa presenza, fino a non molto tempo fa a San Marco in Lamis, di artigiani che svolgevano mestieri oggi quasi del tutto scomparsi: *lu zucare* (il funaio), *lu mastrerasce* (maestro d'ascia), *lu vardare* (il sellaio), *lu scardalane* (lo scardassatore), *lu ferrare* (il fabbro che eserci-



Largo Piano. 21 settembre 1940: ultima imponente manifestazione fieristica di bestiame realizzata per la festa di San Matteo.

[1940]

tava anche la mascalcia) e tanti altri, più o meno legati all'allevamento di ovini e bovini.

Tra i tanti mestieri scomparsi, vi era anche quello dell'*ammaceratore*, del costruttore di *maccere* (muri a secco) e di *pagghiare* (costruzioni elementari, che a dispetto del nome non erano di paglia ma di pietra). Si tratta di dimore agricole costruite, come accennato, interamente in pietra, senza l'uso di malta.

Lo studioso e geografo Osvaldo Baldacci, nella zona tra San Marco in Lamis e Rignano Garganico, ha registrato *pagghiare* particolari per pastori; riportiamo la sua descrizione anche per dare un'idea di cosa fossero:

si tratta di una massiccia costruzione con muro a secco dello spessore di 1 m, che delimita un vano rettangolare lungo m 3,50 e largo m 2,25. L'interno presenta un tetto con due falde a contrasto. E' caratteristica, e mi sembra significativa di questa architettura, l'asimmetria delle falde: dal lato di quella più breve, e che forse riceve una spinta maggiore, è una maceria di rincalzo alta circa settanta centimetri. Lungo il lato della porta, rivolta a oriente, è il focolare; nel lato opposto sono due nicchie. Il vano riceve luce dall'esterno mediante due buchi di circa 30 cm di diametro, che all'occorrenza possono facilmente essere ostruiti. Al di sopra la copertura appare ampiamente ellissoidica con chianche, sulle qual è stato collocato del terriccio intessuto spontaneamente dalle radici di feltro erbaceo, attivo anche durante la stagione siccitosa.

Questo tipo di dimora era utilizzata anche dai pastori transumanti ed era affiancata dalla *parata* o dalla *mandra*, cinte per ovini, e caprini soprattutto, che venivano chiamate



anche *posta*, *iacce* o *scaraiacce*. Tra queste recinzioni vi erano anche dei piccoli corridoi che servivano per la mungitura, oltre ad altri locali per la lavorazione dei prodotti caseari.

Come si vede, il territorio e la storia di San Marco in Lamis offrono spunti molto interessanti per giustificare la salvaguardia e la valorizzazione della civiltà della transumanza.

Bibliografia

- Antonio e Nunzio Michele, *Atlante delle locazioni della Dogana delle pecore di Foggia*, s.d., Capone Editore
- Dora Musto, *La Regia Dogana della Mena delle Pecore di Puglia*, in "Quaderni della Rassegna degli Archivi di Stato", n. 28 (Roma, 1964)
- Mario Villani ofm, Giuseppe Soccio, *Le Vie e la Memoria dei Padri Santuari e percorsi devoti in Capitanata*, Amministrazione Provinciale di Foggia, 2000

- Pasquale Di Cicco, *La dogana delle pecore di Foggia*, Foggia, Ciampoli, 1971
- P. Doroteo Forte, *Il Santuario di San Matteo in Capitanata*, Bari, Favia, 1978
- Serafino Razzi, *Viaggi in Abruzzo (inedito del sec. XVI a cura di Benedetto Carderi)*, L'Aquila, L. U. Japadre Editore, 1968
- Giorgio Otranto, *Il "Liber de apparitione" e il culto di San Michele sul Gargano nella documentazione liturgica altomedievale*
- Pasquale Soccio, Tommaso Nardella, *Stignano*, Bari, Editoriale Adda, 1975
- P. Mario Villani, *Il penoso e stancoso viaggio dei sette giorni. Rituale dei pellegrini di Ripabottoni*, Bari, Paolo Malagrino Editore, 2002
- Michele Ceddia, *Come eravamo. Mestieri a San Marco in Lamis tra società contadina e boom economico*, a cura di R. Fino e G. Soccio, San Marco in Lamis, QSedizioni, 2001
- Michele La Riccia, *Pagghiare*, San Marco in Lamis, QSedizioni, 2006.

PARTE TERZA

IL PIANO COMUNALE DEI TRATTURI

3.1 Introduzione

La lenta ed inesorabile decadenza del sistema che condusse lo Stato ad estromettere, a piu' riprese, dalla rete dei tratturi porzioni consistenti di terreno alienandoli ai privati, (la cosiddetta sdemanializzazione che si inseriva in una procedura di "liquidazione conciliativa", a seguito della quale tutti i suoli originariamente facenti parte del demanio armentizio e ritenuti non piu' necessari o utilizzabili per i bisogni dell'industria armentizia furono "declassificati" per essere legittimamente ceduti ai privati), portò come conseguenza occupazioni improprie e diffuse usurpazioni con complesse e laboriose operazioni di reintegra. Questa situazione venne sanata alla fine degli anni '70, quando il Ministero dei Beni Culturali e Ambientali affermò a presidio delle valenze archeologiche, storiche e culturali *la rete tratturale della Regione del Molise*. Con il D.M del 22.12.1983 finalmente tale tutela veniva estesa anche alla Puglia e alle altre Régioni, ma ormai la progressiva decadenza del sistema di percorsi armentizi era giunta ad un punto tale che la lunga vicenda sulla definizione dell'assetto vincolistico non trova alcun riscontro né nella pianificazione urbanistica comunale, né nella coscienza cittadina, che non riconosce a quei territori particolari valenze culturali, identitarie o antropiche.

La stessa documentazione dell'Archivio della Dogana di Foggia, presenta delle lacune informative circa lo stato del territorio nelle varie epoche, che sebbene ci fossero state diverse reintegre nel 1489, 1492, 1508, 1516, 1533, e nel 1548, in cui si evidenziavano usurpazioni commesse ai danni delle terre a pascolo da parte dei massari di campo, queste non erano descrittive e molto spesso corredate da disegni poco attendibili. Infatti, fino al 1650 - anno della "reintegra Capecelatro" tutte le reintegre furono descrittive e non corredate da planimetrie. Successivamente, e fino a tutto l'ottocento, la gran parte delle reintegre fu dotata di un'ampia parte grafica. Infatti, a differenza degli altri Regi Tratturi, il tratturo regioi Pescasseroli-Candela non venne interessato dalla Reintegra del Capecelatro, ma bensì da successive reintegre caratterizzate da ricche relazioni descrittive e corredate da precise planimetrie dei confini con l'identificazione degli usurpatori dell'areatratturale. A titolo di esempio - e con specifico riferimento al territorio di San Marco in Lamis - si ritiene, dunque, utile qui analizzare la reintegra del 1875, realizzata a norma di una circolare del Ministero delle Finanze del 18 Marzo 1875.

3.2 Il regime di tutela

I dati forniti dalla cartografia storica sono travasati nelle scelte del presente Piano Comunale e pervadono, ad ogni livello, il dettaglio della progettazione - insieme alle informazioni rinvenienti dal quadro di riferimento storico. Pertanto, l'intreccio fra progetto e storia è inestricabile e dà senso e spessore alle scelte d'intervento, creando una corretta azione di governo delle trasformazioni territoriali.

Già nella sovrapposizione degli strumenti urbanistici territoriali a diversa scala, i Tratturi non sono stati mai considerati “invarianti di assetto” del territorio, nè sono mai emersi dubbi sulla titolarità delle aree e sui vincoli. Solo negli ultimi anni si è fatta strada una nuova consapevolezza tendente a inserire le aree tratturali nel “quadro dei valori territoriali condivisi” con l’obiettivo di integrare la loro valorizzazione e fruizione con le dinamiche dello sviluppo territoriali. Così in questo contesto “l’adempimento facoltativo” previsto dal Decreto del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali del 20.03.1980 per la redazione del Piano Quadro Tratturi, è divenuto realtà obbligatoria con la Legge Regionale n. 29 del 23.12.2003, “è fatto obbligo ai Comuni, nel cui ambito territoriale ricadono tratturi, tratturelli, bracci e riposi, di redigere il piano comunale dei tratturi, anche ai fini del piano quadro di cui al decreto del ministro 23 dicembre 1983, entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge”. In particolare, il piano, nel rispetto della continuità comunale e intercomunale dei percorsi tratturali, deve individuare e perimetrare:

a) i tronchi armentizi che conservano l’originaria consistenza o che possono essere alla stessa reintegrati, nonché la loro destinazione in ordine alle possibilità di fruizione turistico-culturale;

b) i tronchi armentizi idonei a soddisfare riconosciute esigenze di carattere pubblico, con particolare riguardo a quella di strada ordinaria;

c) i tronchi armentizi che hanno subito permanenti alterazioni, anche di natura edilizia.

E’ stato, però, necessario passare attraverso una lenta e complessa operazione di ricostruzione della memoria e dell’identità intorno alle labili testimonianze del passato per consentire al Comune di decidere il più giusto equilibrio tra conservazione, riqualificazione e trasformazione delle aree territoriali connessi alla civiltà della transumanza.

La redazione del PCT si è trasformata in una difficile operazione di costruzione di nuovi rapporti tra i vari strumenti di pianificazione, tra pianificazione paesistica Regionale, pianificazione comunale. Questo tentativo di rendere il PCT collaborante con tutti gli altri strumenti pianificatori, ci ha obbligati a risolvere problemi di incomunicabilità e conflittualità tra diversi enti a vario titolo preposti alla tutela dei Tratturi, mediante un processo di copianificazione e concertazione che ha consentito di superare faticose incertezze e “querelle” giuridiche al fine di costruire un terreno di incontro interdisciplinare. In questo modo il processo di ricognizione e delimitazione del territorio tratturale, della precisa individuazione del bene vincolato direttamente e del suo intorno, degli spazi per le fruizioni visuali, per la tutela della sua vulnerabilità ambientale si è trasformata in un’occasione di iniziative di riscoperta, fruizione e valorizzazione di quei luoghi ma soprattutto in una opportunità per regolamentarne l’uso.

3.3 Il quadro dei vincoli

3.3.1 Decreti Ministeriali

Decreto del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali del 15.6.1976

Il D.M. dichiara che *“tutti i suoli di proprietà dello Stato siti nell’ambito della Regione Molise ed appartenenti alla rete dei Tratturi, alle loro diramazioni minori e ad ogni altra pertinenza, quali risultano dalla documentazione giacente presso il commissariato per la reintegra dei Tratturi di Foggia, sono sottoposti a tutte le disposizioni contenute nella legge 1.6.1939 n.1089 sulla tutela delle cose di notevole interesse storico, artistico e archeologico”*. In particolare il Decreto si basa sulla considerazione del **“notevole interesse per l’archeologia, per la storia politica, militare economica e culturale”** attribuito alla rete dei tratturi, quale diretta testimonianza di strade formatesi in epoca protostorica in relazione a forme di produzione legate alla pastorizia e perdurate nell’uso ininterrotto attraverso ogni successivo svolgimento storico. Tale rete, rappresenta il più imponente monumento della storia economica e sociale di quei territori interessati dalle migrazioni stagionali degli armenti, tra pascoli montani e pascoli di pianura, le quali hanno reso in epoche remote interdipendente e complementare l’economia dell’Appennino abruzzese-molisano a quello delle pianure Appule.

Successivamente considerata la estensione geografica e la rilevanza urbanistica del sistema tratturale si rese necessaria una progressiva estensione e approfondimento del regime di tutela, secondo i seguenti essenziali altri Decreti:

Decreto del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali del 20.3.1980

Il D.M. stabilisce che:

- Art.1. *“I suoli siti nell’ambito della Regione Molise appartenente alla rete dei Tratturi, di proprietà di altri Enti, oltrechè dello Stato, sono sottoposti a tutte le disposizioni contenute nella legge 1.6.1939 n.108 “ ; che “Gli interventi che non comportino una permanente alterazione del suolo e del tracciato tratturale sono autorizzati dalla locale Soprintendenza archeologica... Per le opere di interesse pubblico, in caso di provata necessità, la locale soprintendenza può autorizzare attraversamenti del tracciato tratturale purché non compromettano la fisionomia generale del paesaggio tratturale; può inoltre autorizzare allineamenti al margine del tracciato tratturale limitatamente a palificazioni per condotte elettriche, telefoniche e similari”;*
- Art.2. *“Per gli interventi che comportino una permanente alterazione del suolo e del tracciato tratturale il Soprintendente riferirà con dettagliata relazione al Ministero che esprimerà il proprio avviso in merito”;*
- Art.4. Il quale prevede che *“i comuni che alla data del 15 giugno 1976 avevano subito un’espansione che ha determinato una occupazione di fatto di suolo tratturale hanno facoltà di presentare un PIANO QUADRO-TRATTURO unitatamente ad aree tratturali già impegnate in misura prevalente da interventi edilizi. Questo dovrà prevedere la perimetrazione definitiva delle predette aree e il loro utilizzo secondo la normativa vigente per i perimetri urbani”*.

Decreto del Ministero dei Beni Culturali e Ambientali del 22.12.1983

Il D.M del 1983 modifica e integra i due precedenti decreti ritenendo “*necessario assicurare la tutela integrale dei Tratturi in quanto tali beni hanno una continuità geografica oltre che storica e culturale*”, stabilisce che “*Oltre i singoli Tratturi siti nell’ambito della Regione Molise, anche quelli del Territorio della Regione Abruzzo, della Regione Puglia e della Regione Basilicata, appartenenti alla rete dei Tratturi, di proprietà dello Stato e di altri Enti, sono sottoposti a tutte le disposizioni contenute nella legge 1.6.1939 n. 1089 (...)*”

- Art. 1. “*Gli interventi di qualsiasi natura sul suolo tratturale, sono soggetti alle disposizioni previste nel D.M. 20.3.1980*”;
- Art. 2. Si ricorda che quest’ultimo Decreto estende anche a tutte le Regioni interessate dalla rete tratturale quanto disposto per il Molise dal D.M. 20.3.1980;
- Art. 4. Il quale prevede “*la facoltà per i Comuni di presentare un PIANO QUADRO TRATTURO limitatamente ad aree tratturali già impegnate da interventi edilizi*”.

3.3.2 Disposizioni Regionali

Piano Urbanistico Territoriale Tematico – Paesaggio (Delibera di G.R. n. 1748 del 15/12/2000)

Con l’entrata in vigore del P.U.T.T./Paesaggio è stata affermata la rilevanza paesistica della rete tratturale estesa oltre che alla larghezza impegnata dal vincolo archeologico diretto anche alle aree confinanti. Tale estensione ulteriore del regime di tutela, deciso dalla Regione Puglia sulla base di una ricognizione necessariamente approssimativa del territorio Regionale, è comunque suscettibile di revisione da parte dell’Amministrazione comunale in fase di adeguamento del PRG al P.U.T.T. attraverso un riconoscimento dettagliato del territorio tratturale e delle aree contermini. L’iter di tale operazione di adeguamento del PRG previsto dagli artt. 5.06 e 5.07 delle NTA del PUTT prevede un processo di individuazione e delimitazione del territorio tratturale, della sua precisa suddivisione in base al bene direttamente vincolato e alle aree di contorno necessarie per la tutela delle visuali e della vulnerabilità del luogo.

Il sistema tratturale è disciplinato da un complesso apparato di norme definito dalle Norme Tecniche di Attuazione del P.U.T.T./P della Regione Puglia.

In particolare il P.U.T.T. riconosce tra gli elementi strutturanti il territorio, il “*sistema della stratificazione storica dell’organizzazione insediativa*”, il quale distingue tra i suoi componenti i “*Percorsi della transumanza e tratturi*” (art.3.04). Il PUTT chiarisce con elencazioni e rappresentazioni cartografiche indicative (gli atlanti) la semplice localizzazione dei percorsi tratturali inserendoli tra i “*Vincoli e segnalazioni architettonici- archeologici*” della serie n. 5 degli atlanti. In particolare per quanto riguarda le “*definizioni*” assunte dal PUTT/PBA, i percorsi armentizi sono inseriti nell’ambito delle “*zone archeologiche*” (art. 3.15), in quanto si tratta di “*... beni culturali archeologici vincolati ai sensi della legge 1089/39...*”.

Per quanto riguarda le "prescrizioni di base" del PUTT in riferimento alle zone archeologiche prevedono un duplice regime di tutela relativo a:

a) **Area di pertinenza**

Essa è costituita dall'area direttamente impegnata dal bene archeologico; viene perimetrata in sede di formazione dei sottopiani e degli strumenti urbanistici generali, in loro assenza si assume la indicazione di Piano riportata sulla cartografia dello strumento urbanistico generale;

b) **Area annessa**

E' costituita dall'area contermina all'intero contorno dell'area di pertinenza, che viene dimensionata in funzione della natura e significatività del rapporto esistente tra il bene archeologico ed il suo intorno espresso in termini sia ambientali (vulnerabilità da insediamento e da dissesto), sia di contiguità che di integrazione delle forme d'uso e di fruizione visiva; essa viene perimetrata in sede di formazione dei sottopiani e degli strumenti urbanistici generali, in loro assenza si ritiene formata da una fascia della larghezza costante di **cento metri**;

Alle **aree di pertinenza** dei percorsi tratturali sono applicabili gli indirizzi di tutela degli "*ambiti territoriali estesi*" di valore eccezionale "**A**" (art. 2.02 punto 1.1), in essi devono essere perseguiti obiettivi di salvaguardia e valorizzazione paesaggistico-ambientale attraverso la conservazione e valorizzazione dell'assetto attuale, recupero delle situazioni compromesse attraverso la eliminazione dei detrattori e rispettate le direttive di tutela di cui al punto 4.1 dell'art.3.05.

Alle **aree annesse** sono applicabili gli indirizzi di tutela degli "*ambiti territoriali estesi*" di valore distinguibile "**C**" (art. 2.02 punto 1.3), in essi devono essere perseguiti obiettivi di salvaguardia e valorizzazione dell'assetto attuale se qualificato, trasformazione dell'assetto attuale, se compromesso, per il ripristino e l'ulteriore qualificazione; trasformazione dell'assetto attuale che sia compatibile con la qualificazione paesaggistica e rispettate le direttive di tutela di cui al punto 4.2 dell'art.3.05.

LEGGE REGIONALE 23 DICEMBRE 2003, n. 29 "Disciplina delle funzioni amministrative in materia di tratturi"

Con l'entrata in vigore della suddetta legge regionale i tratturi, in quanto monumento della storia economica e sociale del territorio pugliese interessato dalle migrazioni stagionali degli armenti e in quanto testimonianza archeologica di insediamenti di varia epoca, vengono conservati al demanio armentizio regionale di cui all'articolo 1 della Legge Regionale del 9 Giugno 1980, n. 67 e costituiscono il "*Parco dei tratturi della Puglia*".

Ai sensi della presente legge i Comuni hanno l'obbligo, nel cui ambito territoriale ricadono tratturi, tratturelli, bracci e riposi, di redigere il piano comunale dei tratturi, anche ai fini del piano quadro di cui al decreto del ministro 23 dicembre 1983, entro e non oltre un anno dalla data di entrata in vigore della presente legge.

Il piano, nel rispetto della continuità comunale e intercomunale dei percorsi tratturali, deve individuare e perimetrare:

a) i tronchi armentizi che conservano l'originaria consistenza o che possono essere alla stessa reintegrati, nonché la loro destinazione in ordine alle possibilità di fruizione turistico-culturale;

b) i tronchi armentizi idonei a soddisfare riconosciute esigenze di carattere pubblico, con particolare riguardo a quella di strada ordinaria;

c) i tronchi armentizi che hanno subito permanenti alterazioni, anche di natura edilizia.

Il Piano Comunale dei Tratturi (PCT) ha valenza di Piano urbano esecutivo (PUE) ai sensi della vigente normativa Regionale in materia urbanistica, anche in variante allo strumento urbanistico generale vigente (PRG), inoltre apporta le necessarie modificazioni al PUTT-P, così come previste dagli articoli 5.06 e 5.07 dello stesso PUTT-P, rilevando il livello di interazione con gli altri ambiti territoriali distinti.

Il PCT definisce una regolamentazione appropriata in funzione di due ordini di interesse:

1) Per le aree tratturali di interesse archeologico

I tronchi tratturali di cui all'articolo 2, comma 2, lettera a), sottoposti a vincolo di inedificabilità assoluta, sono conservati e tutelati dalla Regione Puglia, che ne promuove la valorizzazione anche per mezzo di forme indirette di gestione.

2) Per le aree tratturali prive di interesse archeologico

I tronchi tratturali di cui all'articolo 2, comma 2, lettere b) e c), a domanda, previa delibera di Giunta Regionale di autorizzazione e sdemanializzazione, sono rispettivamente alienati:

a) a favore degli enti locali con il vincolo permanente di destinazione;

b) a favore del soggetto utilizzatore, comunque possessore alla data di entrata in vigore della presente legge.

Il prezzo della vendita è così stabilito:

a) per i suoli urbanisticamente tipizzati agricoli, dal valore di esproprio, relativamente al fondo non migliorato, determinato dalla Commissione Provinciale di cui alla legge 22 ottobre 1971, n. 865 e successive modifiche e integrazioni;

b) per i suoli tipizzati diversamente dalla lettera a), dal valore stabilito dalla Commissione Regionale di valutazione già operante e istituita ex articolo 10 della Legge Regionale 15 febbraio 1985, n. 5, avuto riguardo della loro destinazione urbanistica.

c) Gli immobili liberi ovvero per i quali non sia stata avanzata istanza di acquisto da parte degli attuali utilizzatori sono alienati secondo le procedure dell'articolo 27 della legge regionale 26 aprile 1995, n. 27, fatto salvo il diritto di esercizio della prelazione prevista dalla normativa vigente in materia.

La vendita dei beni oggetto della presente legge, comunque, s'intende fatta a corpo e non a misura e fatte salve le servitù costituite.

Per l'attuazione del PCT, la Giunta Regionale, per lo svolgimento delle funzioni tecniche e amministrative connesse alla presente legge, ha istituito, ai sensi della Legge Regionale del 4

febbraio 1997, n.7, quale struttura incardinata nell'Assessorato agli affari generali - Settore demanio e patrimonio, l'Ufficio demanio armentizio, fissandone la sede in Foggia, così come previsto dall'articolo 3 della l.r. 67/1980. Quest'Ufficio demanio armentizio avrà competenza sull'istruttoria dei Piani Comunali dei Tratturi, sull'istruttoria delle procedure di autorizzazione e di alienazione e sulla vigilanza e la tutela dei Parco al pari dei soggetti di cui all'articolo 7 della l.r. 67/1980.

3.4 Classificazione delle aree tratturali

Come già chiarito dalla suddetta legge regionale il PCT deve individuare e perimetrare definitivamente le aree tratturali secondo le seguenti tipologie:

a) *i tronchi armentizi che conservano l'originaria consistenza o che possono essere alla stessa reintegrati, nonché la loro destinazione in ordine alle possibilità di fruizione turistico-culturale;*

b) *i tronchi armentizi idonei a soddisfare riconosciute esigenze di carattere pubblico, con particolare riguardo a quella di strada ordinaria;*

c) *i tronchi armentizi che hanno subito permanenti alterazioni, anche di natura edilizia.*

3.5 La rete dei tronchi armentizi nel territorio di San Marco in Lamis

Il sistema dei tratturi interessa il Comune di San Marco in Lamis per alcune caratteristiche che indiscutibilmente confermano la necessità della conservazione e salvaguardia di questo particolare bene culturale ed ambientale.

L'istituzione della Dogana della Mena delle Pecore, voluta da Ferdinando d'Aragona nel 1447, per quanto riguarda il Gargano, connette tra loro, e ne istituzionalizza alcuni momenti, l'ambito economico con quello sociale e religioso.

Come è noto, il Gargano viene definito la Montagna dell'Angelo per l'apparizione dell'Arcangelo Michele, che la leggenda, così come ci viene tramandata dal documento medievale meglio noto come *Apparizio*, vuole abbia manifestato la scelta di un luogo a lui consacrato attraverso la vicenda del toro rinvenuto nella celebre grotta e la successiva apparizione al vescovo sipontino Lorenzo. L'intreccio tra la rete tratturale e quella sacra della via Francigena, viene attestato già nel 1576 dalle note di viaggio di un predicatore domenicano, Serafino Razzi, che partito da Penne si spinge sino a Bari.

In questo percorso di devozione descritto dal religioso ha molti tratti in comune con i tratturi e con le locazioni della Dogana della Mena delle Pecore.

Infatti, compare la locazione di *Procina, il braccio o tratturello* che porta a Stignano, il cui santuario è ben indicato, con un disegno, nella tavola della locazione di Arignano redatta dai fratelli Michele nel loro Atlante delle Locazioni; allo stesso modo, anche se non menzionata, compare la locazione di Cave, in territorio di San Giovanni Rotondo, in quanto per Campolato, che è luogo obbligato per i pellegrini che si recano a Monte Sant'Angelo, passava un altro tratturello che si spingeva fino a Vieste. Per raggiungere la locazione di Cave

vi era un altro braccio che aggirava il promontorio, nella parte oggi coincidente con la Pedegarganica, e che, pertanto, interessava anche il territorio di San Marco in Lamis nella parte che si protende verso Foggia (località Lamapuzza e Ciccallento).

Con questi cenni storici si mette in evidenza l'importanza e l'uso che i tracciati tratturali che avevano negli spostamenti delle genti e dei greggi. Oggi, a causa del decadimento del regime di uso introdotto con le leggi sulla sdemializzazione delle stesse aree, nel corso degli anni 30, ha reso difficile il lavoro di ricostruzione della consistenza storico geografica degli armenti nel tenimento di San Marco in Lamis.

Tuttavia la scarsa documentazione planimetrica ha reso necessario, per la redazione del presente studio, le seguenti operazioni:

- recupero della cartografia storica disponibile presso l'archivio di stato;
- effettuare diversi sopralluoghi per valutare le reali condizioni di conservazione e di uso delle aree facenti parte sia dei due Bracci Regi Tratturi che dei Tratturelli presenti nel tenimento di San Marco in Lamis;
- eseguire una serie di rilievi fotografici capaci di evidenziare i caratteri rilevanti dei percorsi e gli elementi di disturbo che ne svisano l'immagine.

Solo così è stato possibile ricostruire il quadro conoscitivo della rete tratturale locale come descritta nella planimetria in scala 1/500.000 fornita dall'Ufficio del Demanio di Foggia.

3.5.1 Il Braccio Regio Nunziatella - Stignano (n. 10 Reintegra del 1878)

Lunghezza complessiva: km 40,325

Tenimento di San Marco in Lamis: Km 2,5

Larghezza: 111 mt

Il ruolo di questo Regio Braccio fu quello di collegare il Tratturo Foggia - Celano al Foggia – l'Aquila spingendosi fino al massiccio centrale del Gargano lungo la valle che collega il convento di Stignano al santuario di San Michele di Monte Sant'angelo. In particolare, congiungendosi nei pressi del convento di Stignano, con la cosiddetta Via Sacra Langobardorum, consentiva di poter trasferire le greggi provenienti dall'Abruzzo, attraverso il Celano - Foggia, verso il cuore del Gargano, l'attuale Parco Nazionale del Gargano.

3.5.2 Il Braccio Regio Cervaro - Campolato (n. 15 – Reintegra del 1877)

Lunghezza complessiva: km 18,853

Tenimento di San Marco in Lamis: Km 0,470

Larghezza: 111 mt

Anche il ruolo di questo Braccio Regio era quello di collegare i tenimenti di pianura dei 5 Reali siti al Gargano, ossia collegava il Tratturo Foggia – Ofanto al Tratturo Foggia – Campolato, che lo intercettava in località Masseria candelaro, omonima del Torrente che scorre lungo le pendici del Gargano. A differenza del Braccio precedente, la sua presenza sul territorio è abbastanza tangibile e ben conservata grazie alle politiche di sviluppo delle infrastrutture di

rete che concentravano i loro tracciati lungo queste aree demaniali. Così vediamo che lungo questo tratturo oltre a trovare una massiccia presenza di infrastrutture lineari come strade, acquedotti e gasdotti, anche l'aeroporto Amendola occupa gran parte del tracciato che attraversa tale area da est ad ovest.

3.5.3 Il tratturello Foggia – Ciccalente (n. 48 - non reintegrato)

Lunghezza complessiva: km 13,820

Tenimento di San Marco in Lamis: Km 5,150

Larghezza di fatto: 18,50 mt

Anch'esso, originariamente largo 10 passi (18,50 metri), oggi è stato occupato completamente dalla strada provinciale n. 26 che collega il centro abitato di San Marco in Lamis a Foggia. A differenza degli altri tronchi armentizi, aveva un ruolo secondario, ossia quello di smistamento delle greggi tra le relative poste e locazioni di quella parte del tavoliere.

3.5.4 Il tratturello Foggia - Castiglione (n. 45 – non reintegrato)

Lunghezza complessiva: km 11,450

Tenimento di San Marco in Lamis: Km 1,700

Larghezza normale: 18,50 mt

Larghezza di fatto: 6-14 mt

Posto a sud dei confini del territorio comunale di San Marco in Lamis, oggi è ricalcato da una strada comunale che collega Foggia al tratturo Cervaro – Candelaro attraversando un importante posta detta di Castiglione. In pratica veniva usato per gli spostamenti dei greggi dalla città di Foggia a ad una serie di importanti poste localizzate nella bassa valle del Candelaro.

3.5.5 Il tratturello Ponte di Brancia - Campolato (n. 47 – non reintegrato)

Lunghezza complessiva: km 20,583

Tenimento di San Marco in Lamis: Km 5,841

Larghezza normale: 27,50 mt

Larghezza di fatto: 7-16mt

Anche se di piccole dimensioni, questo tratturello ha avuto un ruolo importante per lo smistamento delle greggi provenienti da nord dapprima lungo il Tratturo Foggia – Celano e dopo lungo il Braccio Nunziatella – Stignano che, innestandosi su quest'ultimo in prossimità del torrente Candelaro in località Torre di Brancia , proseguiva lungo le pendici del Gargano, ricalcando in parte quella che, in tempi romani era denominata la via Litoranea, fino a raggiungere l'altro tratturo che collegava Foggia a Campolato, in località Cave. Oggi questo tratturello è occupato dalla sede viaria della SP 28 che collega la stazione di San Marco in Lamis alla strada provinciale per San Giovanni Rotondo.

3.5.6 Il tratturello Pontenuovo - Campolato (n. 84 – non reintegrato)

Lunghezza complessiva: km 16,674

Tenimento di San Marco in Lamis: Km 6,810

Larghezza normale: 18,50 mt

A differenza degli altri tratturelli che abbiamo su descritto, questo regio armentizio ha avuto il semplice ruolo di collegare alcuni possedimenti di poca importanza dal punto di vista dei pascoli, ma molto significativi per la produzione dell'olio di oliva. Infatti attraversava i tenimenti di alcune importanti Masserie Baronali come Paglicci, Calderoso ed altre localizzate su questo primo scalino geologico del Gargano.

3.6 Lo stato di fatto delle aree oggetto del Piano Comunale

3.6.1 Il Braccio Regio Nunziatella - Stignano (n. 10 Reintegra del 1878)

Come già descritto in precedenza, questo Braccio attraversava trasversalmente la parte nord del tavoliere delle puglie, collegando il Tratturo regio Foggia – Celano al Gargano. Partendo da quest'ultimo, nella parte iniziale del tracciato, in prossimità del convento, il tratturo presenta pochi segni riconoscibili in parte caratterizzato dalla presenza nel proprio sedime della strada statale 272. Dopo questa parte iniziale caratterizzata da bosco cespugliato, il tratturo scende lungo la valle per dirigersi verso il torrente Candelaro che lo attraversa in località di Brancia, per poi proseguire verso ovest nei tenimenti di Apricena, San Severo, Torremaggiore, San Paolo di Civitate per terminare innestandosi, in tenimento di Castelnuovo, sul tratturo Foggia – Celano.

Per quanto riguarda lo stato dei luoghi, a tutt'oggi il Braccio viene per la maggior parte utilizzato sia per coltivazioni intensive che estensive. La proprietà demaniale dell'area tratturale, secondo alcuni decreti di sdemanializzazione emanati negli anni '30, venne in parte venduta a privati, lasciando come area di sedime una parte dell'area armentizia da destinare a Terre Salde, una larghezza pari a 20 mt per la lunghezza delle aree cedute. Dopo la seconda guerra mondiale, l'opera di sdemanializzazione venne bloccata e tutt'ora le aree armentizie non ancora cedute (vedasi tavola n. 5) sono rimaste in proprietà demaniale a gestione regionale. Una parte, infine, del Braccio interessa marginalmente l'area PIP del centro abitato, attualmente pianificata come aree per attività artigianali, ed inserita, nella pianificazione regionale del PUTT/P, come "Territorio Costruito" a seguito dell'approvazione dalle Regione ai primi adempimenti al PUTT/P art. 1.03 delle NTA.

3.6.2 Il Braccio Regio Cervaro - Campolato (n. 15 – Reintegra del 1877)

Il tracciato è stato individuato come coincidente con la strada provinciale n. 76 che collega la Masseria Candelaro in prossimità dell'omonimo torrente ai tenimenti di Orta Nova, in prossimità del Santuario dell'Incoronata, estendendosi nel territorio comunale di San Marco in Lamis, per soli 470 mt..

3.6.3 Il tratturello Foggia – Cicalente (n. 48 - non reintegrato)

Il tronco armentizio individuato interessa la parte a Sud del territorio comunale, interseca una serie di strade rurali ed insieme a queste ultime consente l'accessibilità ai fondi agricoli adiacenti. In

riferimento agli allineamenti delle coltivazioni e delle particelle catastali si può affermare che il tracciato sostanzialmente conserva ancora il suo andamento originale, conservando solo parte della sua originaria larghezza pari a 18,50, attualmente occupata dalla sede viaria. L'uso del suolo del territorio intorno a questa unità è caratterizzato dalla presenza esclusiva di ambiti agricoli con coltivazioni miste intensive/estensive.

3.6.4 Il tratturello Foggia - Castiglione (n. 45 – non reintegrato)

Il tracciato è stato individuato come coincidente con la strada comunale che collega Foggia alla Masseria Castiglione e si estende nel territorio comunale, per circa Km. 1,7.

Come per quello precedente, questo tronco armentizio interseca una serie di strade rurali ed insieme a queste ultime consente l'accessibilità ai fondi agricoli adiacenti, con coltivazioni miste intensive/estensive.

3.6.5 Il tratturello Ponte di Brancia - Campolato (n. 47 – non reintegrato)

Il tracciato è stato individuato come coincidente con la strada provinciale n. 28 che collega la stazione di San Marco in Lamis alla strada provinciale per San Giovanni Rotondo e si estende, nel territorio comunale, per circa Km. 5,8.

Il tronco armentizio individuato interessa la parte a sud del territorio comunale, ricalcando in parte l'antico tracciato romano della via Litoranea. Oggi a causa delle opere di bonifica del Candelaro avvenute negli anni 30, tale tracciato è stato rettificato delineando l'attuale strada provinciale, quindi anche quest'ultima ha parzialmente interessato il tracciato tratturale. Tuttavia in riferimento agli allineamenti delle coltivazioni e delle particelle catastali si può affermare che il tracciato sostanzialmente conserva ancora il suo andamento originale, conservando solo parte della sua originaria larghezza pari a 27,50, attualmente occupata dalla sede viaria. L'uso del suolo del territorio intorno a questa unità è caratterizzato dalla presenza esclusiva di ambiti agricoli con coltivazioni estensive.

3.6.6 Il tratturello Pontenuovo - Campolato (n. 84 – non reintegrato)

Come già descritto in precedenza, l'importanza del tratturello era legata alla presenza dominante delle masserie baronali localizzate sul primo gradone del Gargano. Oggi con la perdita di ruolo delle Masserie, alcune parti di questo tratturello è scomparso lasciando posto alla naturalità dei luoghi che in questa parte del Gargano sono particolarmente suggestivi.

3.7 Gli obiettivi generali e strategici del piano

Il PCT del Comune di San Marco in Lamis è il risultato di una pianificazione avviata a partire dalle indicazioni della L.R. n. 29 del 23 dicembre 2003 e resa coerente con le indicazioni del PUTT mediante l'introduzione della specifica disciplina paesistica nella strumentazione urbanistica generale vigente. Lo studio, ha indagato sulla totalità dei percorsi armentizi ricadenti nel territorio di San Marco in Lamis individuando un regime disciplinare per tutte

le aree di pertinenza dei tronchi armentizi le localizza, li perimetra e definisce gli indizi di salvaguardia.

Nel suo complesso i tracciati tratturali sono caratterizzati da un andamento orografico pressoché pianeggiante e le aree circostanti i Régi tratturi spesso sono state profondamente compromesse da trasformazioni viarie ed elilizie. D'altro canto, sfruttando la proprietà demaniale delle aree tratturali sono state realizzate urbanizzazioni primarie quali strade, canali, manufatti, elettrodotti, acquedotti. Lungo il percorso inoltre sorgono edifici e infrastrutture di interesse pubblico ed edifici privati che il Piano Comunale individua come elementi di valorizzazione e mitigazione dell'impatto. Ovviamente sono state individuate non solo le aree ricadenti nell'area compromessa da infrastrutture viarie, ma anche quelle ricadenti nelle zone agricole, in modo da non isolare dal contesto il bene da tutelare, ma anzi valorizzarlo nella sua qualità intrinseca della continuità tanto da definire specifiche strategie di promozione ambientale e paesaggistica.

Questi approfondimenti conoscitivi hanno condotto ad una articolazione in zone delle aree tratturali tanto da costituire il nucleo centrale del processo di pianificazione e salvaguardia dei tronchi armentizi nel territorio di San Marco in Lamis. Con essa si tenta una ricomposizione delle differenti situazioni e dei caratteri archeologici-paesaggistici dei territori tratturali che vengono sintetizzati, delimitati cartograficamente e normati. E' evidente che dopo l'approvazione risulterà *più efficace* il sistema dei vincoli in quanto la localizzazione, la perimetrazione e la grafizzazione delle aree tratturali consente un maggior controllo del territorio sia nella fase di pianificazione generale, che in quella di attuazione della strumentazione urbanistica vigente.

Il PCT viene redatto proprio con la precisa missione di costituire un **ambito di tutela attiva** del territorio comunale interessato dai Tratturi, missione declinata secondo una serie di obiettivi strategici da perseguire con *azioni e limitazioni* definite dalle norme del PCT. Gli obiettivi riguardano, da una parte la conservazione dell'integrità, il miglioramento della visitabilità e della leggibilità dei tracciati tratturali, da ottenere attraverso il recupero delle residue testimonianze e dall'altra un riuso compatibile del sedime tratturale ottenuto attraverso funzioni di potenziamento del sistema del verde e dei percorsi pedonali e ludici. Gli interventi previsti dalle norme hanno un grado di definizione diversificato, alcuni di questi sono precisati in dettaglio e quindi hanno una operatività immediata, altri affidano alla elaborazione dei piani attuativi previsti dalla strumentazione urbanistica generale vigente, la definizione di dettaglio e quindi il loro grado di operatività e fattibilità. Risulta, quindi, un processo di pianificazione diviso in più momenti, da una parte il Piano Comunale dei Tratturi a cui spetta la definizione generale della forma del territorio tratturale, la sua delimitazione e la sua articolazione interna, dall'altra una serie di piani di attuativi (coerenti con lo strumento urbanistico generale vigente e con le azioni e limitazioni del PCT), diversi per struttura e ambito di intervento, a cui spetta la definizione di dettaglio.

Sotto il profilo procedurale il PCT ha valenza di Piano urbano esecutivo (PUE) ai sensi della vigente normativa Régionale in materia urbanistica, anche in variante allo strumento urbanistico generale vigente (PRG). Inoltre, apporta le necessarie modificazioni al PUTT-P, così come previste dagli articoli 5.06 e 5.07 dello stesso PUTT-P, rilevando il livello di interazione con gli altri ambiti territoriali distinti.

3.8 Il Piano Struttura

Il progetto del territorio tratturale deve interpretare in un sistema unico le esigenze dell'insediamento antropizzato e dell'ambiente, conservando le relazioni tra i vari elementi del paesaggio e del sistema insediativi-infrastrutturale. Questa impostazione implica che le strategie di utilizzazione delle risorse del territorio tratturale devono garantire la permanenza dei valori ambientali, la valutazione del loro grado di trasformabilità, le misure per la loro conservazione. L'impianto progettuale è schematicamente riassumibile nel modo seguente:

Direttive del progetto:

- Costituzione di un ambito territoriale di tutela attiva dei Tronchi Armentizi;

Obiettivi:

- conservazione dell'integrità delle residue testimonianze;
- miglioramento della visibilità dei tracciati dei tronchi armentizi ed in particolare del Braccio Régio Nunziatella - Stignano;
- definizione ad un uso compatibile del sedime tratturale.

Azioni:

- realizzazione di un Museo della civiltà della transumanza;
- costituzione di un sistema di percorsi pedonali e ludici;
- rafforzamento del sistema extraurbano del verde attrezzato;
- punti informativi
- ottimizzazione dell'accessibilità

Pianificazione

- creazione di fasce di rispetto;
- divieti di modificazione degli assetti orografici attuali;
- controllo e recupero degli interventi edilizi;
- individuazione di un'area a servizi pubblici integrati per il traffico
- inserimento di un'area multifunzionale
- realizzazione di piste ciclabili
- pianificazione di nuova viabilità lenta (bici o cavallo)

La possibilità di conservare le labili testimonianze del tracciato tratturale passa inevitabilmente attraverso la loro *visibilità e leggibilità*. Attualmente i segni sottili sul territorio che rendevano leggibile il tracciato tratturale (*elementi lapidei, muri a secco, il fiume d'erba in alcuni periodi dell'anno, ecc.*) oggi sono spariti, nascosti a causa dell'uso agricolo ed invasività delle infra-

strutture stradali. Per questo il PCT sottolinea la necessità di rendere “visibile” il patrimonio tratturale, utilizzando essenze arboree di alto fusto e termini lapidei (*totem realizzati in pietra sbazzata*); le prime per marcare i bordi del Braccio Régio e segnalarne la consistenza, gli altri per definire l'andamento e i confini legittimi di proprietà del tracciato tratturale. Inoltre si utilizzano essenze arboree di medio fusto (*per creare zone d'ombra e per mascherare i detrattori delle qualità ambientali*) e arbusti di essenze mediterranee (*siepi e cespugli per perimetrare i percorsi ciclabili e pedonali*). Le essenze arboree previste nel PCT (*cipressi, pini, tigli, alloro, rosmarino*), resistono bene all'inquinamento; (*si ricorda che buona parte del tracciato tratturale coincide con le attuali infrastrutture viarie*) potranno essere modificate a seguito delle progettazioni particolareggiate, sulla base di considerazioni specifiche e con il contributo di esperti botanici.

Altro problema del PCT è quello di rendere praticabile l'intero tracciato tratturale per una fruizione ludica attraverso un sistema di percorsi pedonali e ciclabili. Per questo motivo il PCT propone la realizzazione di percorsi informativi (*un gazebo informativo che diventi un punto di riferimento per i fruitori dei tracciati tratturali e pannelli informativi didattici contenenti indicazioni, ricostruzioni grafiche essenziali per comunicare con i visitatori*) integrati con il Museo della **Storia dei Tratturi** dove si potranno prevedere opere d'arte, arredi urbani e giochi per bambini che in vario modo fanno riferimento alla transumanza. Per i percorsi saranno previste pavimentazioni in acciottolato di fiume posati in opera secondo le usanze locali e saranno delimitati da siepi e da essenze arboree di medio fusto per garantire zone d'ombra nel periodo estivo. Lungo gli stessi percorsi saranno garantite le zone di sosta costituite da un'area acciottolata a forma di piazza, da sedili in pietra, attrezzate con contenitori porta rifiuti e fontane di acqua potabile dove i fruitori potranno rinfrescarsi e riposarsi.

Nelle aree del percorso tratturale non interessate da interventi di “*arredo urbano*”, il PCT prevede:

- a) Per le aree definite dal piano zone agricole di salvaguardia culturale (E1), verranno utilizzate a coltivazione esclusivamente agricole con la possibilità di riqualificare, ampliare e/o ristrutturare manufatti pertinenti all'attività agricola. Quindi sono esclusi nuove costruzioni anche se pertinenti all'attività agricola. In questo modo i tracciati tratturali potranno conservare la loro identità perduta nel tempo;
- b) Nelle aree interstiziali della fascia tratturale occupata dalle principali infrastrutture stradali e ferroviarie, verranno realizzate delle aree di sosta e informative collegate da una pista ciclabile ad anello, che partendo dal centro cittadino di San Marco in Lamis si snoda lungo il Braccio Regio ed altri Tratturelli, passa per il centro urbano di Stornara per poi ritornare al punto di partenza;

3.9 Il Piano Normativo

3.9.1 Articolazione del Territorio Tratturale

Secondo quanto proposto dalla normativa di riferimento sui **Tratturi** il Piano Comunale definisce il perimetro dei *territori tratturali* e la loro articolazione interna in *ZTO* ciascuna delle quali possiede un diverso grado di trasformabilità, di godimento e tutela.

La perimetrazione dei Territori Tratturali e delle relative Pertinenze regolamentate dal presente PCT sono state individuate e perimetrate secondo le seguenti categorie:

- a) **aree di pertinenza**, costituite dalle aree direttamente impegnate dai beni sottoposti a vincolo archeologico; esse coincidono con le proprietà Demaniali dello Stato, della Regione Puglia e del Comune di San Marco in Lamis. Le aree di pertinenza sono state precisamente localizzate e perimetrate su mappe catastali per le quali risultano avere una larghezza variabile che va dai 18,50 dei Tratturelli Foggia – Ciccalente, Pontenuovo - Campolato e Foggia - Castiglione, dei 27,50 mt del Tratturello Ponte di Brancia - Campolato, ai 111mt dei Bracci Regi Nunziatella – Stignano e Cervaro – Candelaro..
- b) **aree annesse**, costituite dalle aree contermini all'intero contorno dell'aree di pertinenza, avente una dimensione costante pari a mt 100.

AREE DI PERTINENZA

All'interno delle suddette aree è stata effettuata una classificazione in regime di quanto disposto dalla Legge Regionale n. 29/2003 art. 2, individuando le seguenti Zone Territoriali Omogenee:

Braccio Regio Nunziatella - Stignano (n. 10)

Categorie	ID ZTO	DENOMINAZIONE DELLA ZONA
A	TS	TERRE SALDE
	E1	ZONA AGRICOLA DI RISPETTO CULTURALE
	E2	ZONA AGRICOLA DI RISPETTO AMBIENTALE
B	STR	AREA STRADALE
C	F	ATTREZZATURE INTERESSE GENERALE
	D	ATTIVITA' ARTIGIANALE ESISTENTE

Braccio Regio Cervaro - Campolato (n. 15)

Categorie	ID ZTO	DENOMINAZIONE DELLA ZONA
A	TS	TERRE SALDE
	E1	ZONA AGRICOLA DI RISPETTO CULTURALE
B	STR	AREA STRADALE

Tratturelli Foggia – Ciccalente (48), Pontenuovo – Campolato (84), Foggia – Castiglione (45) e Ponte di Brancia – Campolato (47)

Le aree di pertinenza dei tratturelli sopra indicati, non essendo mai stati reintegrati al demanio armentizio, seguono come andamento spesso con quelle indicate in catasto alla proprietà del

demanio comunale - ramo strade- e pertanto sono state perimetrate in sede di elaborazione del piano ed in funzione di specifiche esigenze valorizzative.

Categorie	ID ZTO	DENOMINAZIONE DELLA ZONA
A	TS	TERRE SALDE
B	STR	AREA STRADALE

AREE ANNESSE

Per queste aree il piano detta un regime pianificatorio che deriva sostanzialmente dallo stato di fatto dei luoghi e dallo stato pianificatorio comunale a seguito dei primi adempimenti al PUTT/P definiti come "Territori Costruiti", in particolare per la ZTO della strumentazione urbanistica vigente (D) interessata dal regio armentizio. Per quanto concerne le direttive di tutela di cui all'art. 3.15 punto 4.2 delle NTA del PUTTP, il PCT, che ha valenza di un Piano Esecutivo ed apporta le modifiche così come previste dagli articoli 5.06 e 5.07 del PUTTP, annulla tali direttive e deroghe la disciplina delle rispettive aree alle NTA del PCT.

Braccio Regio Nunziatella - Stignano (n. 10)

ID ZTO	DENOMINAZIONE DELLA ZONA
E	ZONA AGRICOLA NORMALE
STR	AREA STRADALE
F	ATTREZZATURE INTERESSE GENERALE
D	ATTIVITA' ARTIGIANALE ESISTENTE

Braccio Regio Cervaro - Campolato (n. 15)

ID ZTO	DENOMINAZIONE DELLA ZONA
E	ZONA AGRICOLA NORMALE
STR	AREA STRADALE

Tratturelli Foggia – Ciccalente (48), Pontenuovo – Campolato (84), Foggia – Castiglione (45) e Ponte di Brancia – Campolato (47)

ID ZTO	DENOMINAZIONE DELLA ZONA
E	ZONA AGRICOLA NORMALE

3.9.2 Indirizzi di trasformabilità delle aree di PERTINENZA del Piano

CATEGORIA A (art. 2 L.R. 29/2003)

Interventi autorizzabili

Piani e/o progetti e interventi che, sulla base di specificazioni di dettaglio, evidenzino particolare considerazione per la tutela del bene archeologico e per l'assetto ambientale dei luoghi, e comportino le sole seguenti trasformazioni:

1. Mantenimento e ristrutturazione di manufatti edilizi ed attrezzature per attività connesse al

bene archeologico (sorveglianza, protezione, ricerca scientifica, attività culturali e del tempo libero);

2. Costruzione di nuovi manufatti a tale destinazione sono ammesse (in conformità delle prescrizioni urbanistiche comunali) se localizzate in modo da evitare compromissioni alla tutela e valorizzazione delle testimonianze;

2. Infrastrutture a rete fuori terra e interrato, se posizione e disposizione planimetrica non compromettano la tutela e la valorizzazione del bene archeologico;

3. Attraversamenti carrabili e/o pedonali per raggiungere le proprietà private.

Interventi non autorizzabili

Piani e/o progetti e interventi comportanti:

1. Ogni trasformazione del sito, ad eccezione delle attività inerenti lo studio, la valorizzazione del bene archeologico e la normale utilizzazione agricola dei terreni;

2. Escavazioni ed estrazioni di materiali;

3. Discarica di rifiuti e di materiali di ogni tipo;

4. L'apposizione di cartelli e manufatti pubblicitari di qualunque natura e scopo, con esclusione della segnaletica stradale di cui alla normativa vigente e di quella informativa prevista dal PCT;

CATEGORIA B (art. 2 L.R. 29/2003)

Interventi autorizzabili

Piani e/o progetti e interventi comportanti:

1. Infrastrutture a rete fuori terra e interrato, se posizione e disposizione planimetrica non compromettano la tutela e la valorizzazione del bene archeologico;

2. Attraversamenti carrabili e/o pedonali per raggiungere le proprietà private.

Interventi non autorizzabili

Piani e/o progetti e interventi comportanti:

1. Costruzione di manufatti di qualsiasi genere con esclusione di quelli adibiti e complementari alla viabilità stradale;

2. Discarica di rifiuti e di materiali di ogni tipo;

3. Qualsiasi occupazione temporanea e deposito di materiali, incluse complementari alla viabilità stradale;

CATEGORIA C (art. 2 L.R. 29/2003)

Interventi autorizzabili

Piani e/o progetti e interventi comportanti:

1. Ristrutturazione di manufatti edilizi esistenti connessi all'attività presente all'approvazione del presente piano, secondo le specifiche delle ZTO contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione;

2. Costruzione di nuovi manufatti in conformità delle prescrizioni urbanistiche comunali nonché

secondo le specifiche delle ZTO contenute nelle Norme Tecniche di Attuazione;

2. Infrastrutture a rete fuori terra e interrato, limitate all'area di intervento e/o alla stessa Zona Territoriale Omogenea.;
3. Attraversamenti carrabili e/o pedonali per raggiungere le proprietà private.

Interventi non autorizzabili

1. Discarica di rifiuti e di materiali di ogni tipo;
2. Qualsiasi occupazioni temporanea e deposito di materiali, incluse quelle complementari alla viabilità stradale.

3.9.3 Indirizzi di trasformabilità delle aree ANNESSE del Piano

Per quel che riguarda queste aree, gli indirizzi del PUTT/P art.3.15.3 (Regime di Tutela), prescrivono sostanzialmente di effettuare, lungo il contorno delle aree di pertinenza, una verifica della necessità di individuare una idonea fascia di territorio da sottoporre ad un idoneo regime di tutela. La conferenza di servizio di chiusura per l'approvazione del PCT ha emerso la necessità di **ridimensionare il suddetto il vincolo di Tutela alla inedificabilità ex-novo proposto dal PUTT/P (pari a 100 mt)**, per portarlo a mt 20 rafforzando i regimi di tutela individuati per l'area di pertinenza a garanzia della conservazione e valorizzazione, nonché di integrazione nelle forme d'uso e della fruizione visiva delle stesse aree di pertinenza.

3.9.4 Autorizzazione degli interventi

Gli interventi autorizzabili non debbono comportare alterazioni dell'equilibrio e delle caratteristiche ambientali e paesaggistiche dei luoghi in particolare dovranno essere eseguiti secondo quanto previsto dalle N.T.A. allegate al presente piano e ai sensi dell'art. 23 della Legge Regionale n.20/2001 ossia sono sottoposti ad autorizzazione paesaggistica.

In qualunque momento il Sindaco può sospendere gli interventi che comportino rischi pubblici, alterazione all'ambiente e al paesaggio tratturale o che risultino contrarie al pubblico decoro. In questi casi sarà ordinato il ripristino, ricostruendo lo stato preesistente all'intervento.

3.10 Il Piano Finanziario

3.10.1 Aree alienabili

Le aree di Piano dei tronchi tratturali proposte per l'alienazione, di cui all' articolo 2, comma 2, lettere b) e c), della L. R. n. 29/2003, previa delibera di Giunta regionale di autorizzazione e sdemanializzazione, sono:

Categorie	ID ZTO	DENOMINAZIONE DELLA ZONA
M	STR	AREA STRADALE
C	F	ATTREZZATURE INTERESSE GENERALE
	D	ATTIVITA' ARTIGIANALE ESISTENTE

Il resto delle aree non incluse nell'elenco non sono inalienabili in quanto destinate alla valorizzazione del patrimonio armentizio.

3.10.2 Costo di alienazione

Il prezzo della vendita è così stabilito:

- a) per i suoli urbanisticamente tipizzati agricoli, dal valore di esproprio, relativamente al fondo non migliorato, determinato dalla Commissione provinciale di cui alla legge 22 ottobre 1971, n. 865 e successive modifiche e integrazioni;
- b) per i suoli tipizzati diversamente dalla lettera a), dal valore stabilito dalla Commissione regionale di valutazione già operante e istituita ex articolo 10 della legge regionale 15 febbraio 1985, n. 5, avuto riguardo della loro destinazione urbanistica.
- c) per gli immobili liberi ovvero per i quali non sia stata avanzata istanza di acquisto da parte degli attuali utilizzatori sono alienati secondo le procedure dell'articolo 27 della legge regionale 26 aprile 1995, n. 27, fatto salvo il diritto di esercizio della prelazione prevista dalla normativa vigente in materia.

3.10.3 Procedura e norme di attuazione dell'alienazione

La Giunta regionale, per lo svolgimento delle funzioni tecniche e amministrative connesse alla presente legge, provvede a istituire, ai sensi della legge regionale 4 febbraio 1997, n.7, quale struttura incardinata nell'Assessorato agli affari generali - Settore demanio e patrimonio, **l'Ufficio demanio armentizio**, fissandone la sede in **Foggia**, così come previsto dall'articolo 3 della l.r. 67/1980.

L'Ufficio demanio armentizio avrà competenza sull'istruttoria dei piani comunali dei tratturi, sull'istruttoria delle procedure di autorizzazione e di alienazione e sulla vigilanza e la tutela del Parco al pari dei soggetti di cui all'articolo 7 della l.r. 67/1980.

3.10.4 Reimpiego dei proventi derivanti dall'alienazione

I proventi derivanti dall'alienazione dei tratturi sono impiegati:

- a) per il 30 per cento ai fini di cui all' articolo 30, comma 2, della l.r. 27/1995;
- b) per il 60 per cento ai fini della conservazione e la valorizzazione del patrimonio immobiliare regionale e, in particolare, degli stessi tratturi;
- c) per il 10 per cento ai fini della copertura degli oneri derivanti dall'eventuale reintegra dei tratturi da inserire nel Parco e dalla gestione del Parco medesimo.

3.11 Il Progetto di Piano

3.11.1 Gli interventi strategici

Il sistema dei tratturi interessa il Comune di San Marco in Lamis per alcune caratteristiche che indiscutibilmente confermano la necessità della conservazione e salvaguardia di questo particolare bene culturale ed ambientale.

L'istituzione della Dogana della Mena delle Pecore, voluta da Ferdinando d'Aragona nel 1447, per quanto riguarda il Gargano, connette tra loro, e ne istituzionalizza alcuni momenti, l'ambito

economico con quello sociale e religioso.

Da sempre gli intrecci tra sistema dei santuari e la transumanza e, quindi, tra percorsi dei pellegrini ed i tratturi, hanno caratterizzato il promontorio garganico, ed in particolare il territorio di San Marco in Lamis, in rapporto alla sua vocazione religiosa ed al suo legame con le dinamiche di trasformazione economica e sociale nel tempo.

In questo contesto sicuramente il Braccio Regio Nunziatella – Stignano ha avuto il duplice ruolo di percorso viario per l'attraversamento di greggi e di pellegrini che raggiungevano rispettivamente le poste del Gargano ed i Santuari di Stignano, San Matteo e S. Angelo. Da ciò nasce, quindi, l'esigenza di valorizzazione dell'area tratturale, nei limiti delle condizioni giuridiche attuali in cui veste l'attuale percorso, finalizzata soprattutto al ripristino delle aree da adibire a **camminamento lento**, tipico delle aree utilizzate dalle greggi e dai pellegrini. Quindi, si propongono interventi specifici come la realizzazione di un percorso attrezzato da utilizzare come camminamento e/o pista ciclabile da collegare a tutti gli interventi già proposti in altre sedi circa la valorizzazione dei percorsi dei pellegrini lungo la Via Sacra Langobardorum. In particolare si propone:

- la realizzazione lungo la SS272, che ha sostituito la funzione del regio tratturo, di una fascia attrezzata di una minima larghezza pari a mt 2, da utilizzare come camminamento lento e/o pista ciclabile;
- un gazebo informativo in un'area adiacente alla SS272 individuata nella piano come zona F in località Jancuglia, a cui dare la funzione di cippo terminale del tratturo ed innesto della Via Sacra Langobardorum, porta d'ingresso al percorso religioso ed in particolare al Gargano quale Parco Nazionale.
- una segnaletica e cartellonistica informativa finalizzata all'individuazione planimetrica e visiva del tracciato tratturale.
- Il completamento delle opere di depurazione localizzate nella zona F di piano al fine di una loro piena funzionalità, delocalizzando il viale armentizio a margine dell'area interessata attraverso interventi di rinaturalizzazione e ripristino del sentiero di collegamento agli altri percorsi.

A corredo dei suddetti interventi e non meno importanti, il Piano propone la riqualificazione delle aree tratturali date in concessione a privati, attraverso interventi edilizi tali da asseverare la pubblica utilità e pubblici servizi.

Per quanto riguarda l'altro Braccio Regio Cervaro – Campolato, gli interventi proposti saranno finalizzati alla realizzazione ed al ripristino della piena funzionalità storica del tratturo. Quindi l'ipotesi di intervento deve mirare a collegare l'attuale area naturale di Bosco Incoronata al promontorio del Gargano attraverso l'istituzione di una pista ciclabile e/o carrabile da utilizzare per gli spostamenti tra queste due aree naturali strategiche, nello spirito e nelle finalità del Parco Regionale dei Tratturi che la Regione Puglia ha inteso istituire con questa specifica normativa.

Infine per i tratturelli, che buona parte sono stati ripresi dalle attuali strade provinciali e/o comu-

nali, si propone essenzialmente , ai fini del Parco dei Tratturi, la localizzazione in alcuni punti significativi di segnaletica informativa del bene armentizio.

3.11.2 Descrizione degli interventi

Una descrizione sommaria degli interventi ritenuti strategici ha come obiettivo quello di definire in linea generale i benefici economici indotti dalla loro realizzazione.

Terminale del Tratturo

La realizzazione di un punto informativo alla fine del tracciato tratturale, nonché all'inizio della valle si Stignano quale coincidenza ideale con la Via Sacra Langobardorum, permetterebbe al visitatore di essere informato e documentato rispetto al tracciato che ha percorso e di quello ancora da percorrere verso i santuari.

Recupero dell'ex-Biblioteca

La rifunzionalizzazione della struttura comunale denominata "ex-Biblioteca" già avviata dal Parco Nazionale del Gargano attraverso l'istituzione di un Centro Visite della Transumanza, comporterà una significativa valorizzazione della storia armentizia esaltando i connotati legati agli intrecci con i pellegrinaggi religiosi.

Realizzazione di pista pedonale e/o ciclabile

L'intervento proposto si inserisce tra quelle attività di fruizione e di accessibilità necessarie nel tratto interessato dal Braccio armentizio. In effetti la realizzazione di questa pista, in parte adiacente alla SS272, risolverebbe l'annoso problema di collegamento della stretta valle con gli altri percorsi localizzati in zone più libere e pianeggianti.

3.11.3 Costo degli interventi

L'individuazione dei costi di intervento nel caso degli interventi di restauro architettonico e strutturale, senza un'analisi dello stato di fatto, appare abbastanza ardua. Pertanto nell'analisi dei costi ci si è basati al calcolo sommario delle opere da realizzarsi attraverso dei parametri di costo complessivo, pubblicato semestralmente dall'autorità delle opere pubbliche.

Tipo di opera	Dimensione		Costo unitario	TOTALE
	Q.tà	UM		
Gazebo informativo	150.000	a corpo	1	€ 150.000,00
Segnaletica	150	cad	800	€ 120.000,00
Pista Ciclabile	4.000	mt	20	€ 80.000,00
TOTALE COMPLESSIVO				€ 350.000,00