

VARIANTE ALLE NTA DEL PRIG DEL COMUNE DI GALLIPOLI

RELAZIONE TECNICA

Il Comune di Gallipoli è dotato di Piano Regolatore Generale approvato con Deliberazione della Giunta Regionale n. 1613 del 09.10.2007, non adeguato al PPTR ai sensi dell'articolo 97 delle NTA del Piano.

Con deliberazione di Giunta Comunale n.147 del 05/04/2019 si stabiliva di dare mandato alla Sezione SUE – Urbanistica ed Edilizia Pubblica Privata, di predisporre apposita VARIANTE al PRGC vigente, per l'individuazione e relativa disciplina regolamentare tecnica, di aree da destinare a parcheggi, specificatamente funzionali ed adeguati alle necessità dell'utenza delle strutture balneari, presenti lungo le litoranee nord e sud .

La delibera citata e la successiva determinazione Nr. 1389 del 03/06/2019 precisano che:

- il PRG non individua aree da destinare a parcheggi, specificatamente funzionali ed adeguati alle necessità dell'utenza delle strutture balneari, presenti lungo le litoranee nord e sud;
- negli anni recenti si è manifestata la necessità, scaturita da questioni legate alla sicurezza della fruizione della costa, di avviare una procedura di avviso esplorativo inteso ad acquisire la disponibilità di aree private da destinare all'uso di parcheggio pubblico, limitatamente al periodo 15 giugno - 15 settembre;
- è necessario predisporre apposita Variante al PRGC vigente, per l'individuazione di aree da destinare a parcheggi, specificatamente funzionali alle necessità dell'utenza delle strutture balneari, presenti lungo le litoranee nord e sud, dando mandato all'Ufficio tecnico di provvedere allo scopo.

Con determinazione 1389 del 3 giugno 2019 si è proceduto ad affidare l'incarico in questione allo Studio d'Ingegneria SIT&A con sede legale in Lecce alla via Cesare Battisti n. 58 e sede operativa in Bari alla via Orfeo Mazzitelli n. 264.

In data 31/01/2020 è stato sottoscritto disciplinare d'incarico tra Ing. Luisella Guerrieri, Dirigente del Settore 4 - Sviluppo del Territorio, Urbanistica, Ambiente, Edilizia ed Innovazione - del Comune di Gallipoli e l'Ing. Tommaso Farenga, legale rappresentante di SIT&A, per la redazione degli elaborati scritto-grafici necessari per l'avvio della variante suddetta ed in particolare:

1. Analisi dei dati inerenti le funzioni e le attività che necessitano di spazi a parcheggio anche temporaneo ed analisi del fabbisogno di posti auto in relazione alle presenze sia balneari che turistiche in generale, nonché dei dati relativi alle utenze delle attività individuate.

2. La redazione di un documento, costituito da tavole di analisi e da una relazione descrittiva, contenente il sistema delle conoscenze dell'area presa in esame, comprensivo almeno dei seguenti strati informativi:

- Le aree percorse dal fuoco per come risultanti dalle delibere comunali a partire
- Il sistema dei BP e degli UTC del PPTR approvato con delibera GR
- Il sistema della mobilità per come derivante dal PTCP vigente e dagli studi di settore e dai progetti realizzati, dai progetti approvati e finanziati e dai progetti in corso di realizzazione
- La classificazione urbanistica del territorio interessato per come risultante dallo strumento urbanistico vigente;
- La carte degli habitat per come risultante dai dati messi a disposizione dalla regione Puglia e dagli studi di settore redatti per il Piano del Parco.

3. La costruzione dei quadri interpretativi derivanti dal sistema delle conoscenze e definizione delle compatibilità del territorio interessato con la localizzazione di aree a parcheggio temporaneo.

4. La redazione di un documento contenente le prime indicazioni per la redazione delle NTA per la variante urbanistica di cui ai punti successivi.

In data 11.09.2020 con deliberazione GC 231 si approvava un atto di indirizzo per la definizione della variante urbanistica per la individuazione delle aree da destinare a parcheggio a servizio delle attività presenti nel tratto costiero con la quale è stato stabilito di:

- ribadire che il percorso amministrativo che ha avuto inizio con le deliberazioni commissariali 46/2016 e 71/2016 e che è stato ripreso annualmente fino al 2020 per l'istituzione di parcheggi temporanei estivi ha avuto valenza per un periodo di tempo definito e limitato in esecuzione dell'Accordo per la sicurezza integrata e per lo sviluppo del territorio del Comune di Gallipoli sottoscritto in data 28 maggio 2016, non ha comportato variante urbanistica delle aree interessate, nè ha preconstituito diritti per i proprietari dei terreni interessati;
- ribadire che tale procedura deve necessariamente essere sostituita da un procedimento organico e strutturato di individuazione di aree che acquisiscano, attraverso le ordinarie procedure urbanistiche e di valutazione ambientale, la qualifica di parcheggi pubblici e/o ad uso pubblico a servizio delle attività presenti nel tratto costiero del comune di Gallipoli;
- ribadire che le procedure straordinarie di individuazione di parcheggi temporanei non potranno essere replicate per il 2021 e pertanto di dare indirizzo alla dirigente del settore 4 affinché l'iter amministrativo di competenza comunale per la variante al PRGC inerente tale individuazione venga completato entro il 31 dicembre 2020;
- specificare che tale procedimento deve essere incardinato anche nella variante generale di adeguamento del PRG al PPTR in fase di completamento.

La variante generale di adeguamento del PRG al PPTR è ancora in fase di verifica e completamento, anche in conseguenza del fatto che si sta definendo con gli uffici regionali competenti la procedura prevista per la individuazione delle aree escluse di cui all'art. 142 comma 2 del D.Lgs. 42/2004.

Nelle more della conclusione di tale procedimento non è possibile procedere alla redazione di una variante del PRG limitata alla individuazione del sistema dei parcheggi a servizio delle attività balneari.

Si ritiene, a tale proposito, che solo in seguito al completamento del complesso iter di verifica della compatibilità paesaggistica del PRG e solo a seguito delle analisi generali che precedono la redazione di un nuovo strumento urbanistico, si potrà eventualmente proporre una diversa e permanente distribuzione del sistema delle aree a parcheggio necessarie a garantire una fruizione ordinata, sostenibile e razionale della fascia costiera.

Per garantire un contesto di compatibilità ambientale al sistema dei parcheggi a servizio delle attività presenti sul litorale, si è però riattivato l'iter di approvazione del Piano Territoriale del Parco Naturale Regionale "Isola di S. Andrea e litorale di Punta Pizzo", fermo dal 2014. Il Piano è stato adottato nuovamente con deliberazione CC 19 del 16.03.2021 con l'inserimento di 3 tavole contenenti l'aggiornamento al marzo 2021 del Sistema della mobilità, con specifico riferimento alle aree a parcheggio situate nell'area del Parco ed una relazione che individua la compatibilità delle aree a parcheggio individuate con le misure di conservazione degli habitat presenti.

L'avviso di deposito della delibera di adozione del Piano è stato pubblicato sul BURP del 25 marzo 2021 in data ed è ora in corso il procedimento di verifica preliminare del sistema della mobilità di cui sopra, da parte della competente struttura regionale, richiesto con nota prot. 16411 del 25.03.2021.

In data 30.03.2021 prot. 17001 lo studio di ingegneria SIT&A ha consegnato gli elaborati costituenti lo "Studio per l'individuazione delle aree suscettibili di utilizzazione quali aree parcheggio".

La relazione generale dello studio di cui al punto precedente riporta "il presente studio che non può certamente rappresentare uno strumento di variante al PRG.....presenta comunque degli elaborati di analisi e di proposta che rappresentano un utile riferimento per le scelte da compiersi con il futuro Piano in variante". La tavola 9 allegata allo studio riporta inoltre la compatibilità ambientale e le aree ritenute compatibili con l'utilizzazione a parcheggio, quelle suscettibili di utilizzazione a parcheggio a condizione e quelle non suscettibili di utilizzazione a parcheggio.

Alla luce degli studi predisposti, delle analisi condotte e delle conclusioni degli stessi, nonché della distribuzione delle aree ritenute compatibili con l'utilizzazione a parcheggio, si è potuto rilevare che la maggior parte delle aree utilizzabili dagli utenti delle strutture balneari e dai frequentatori delle spiagge libere sono collocate in aree classificate E dallo strumento urbanistico vigente.

Per conciliare l'esigenza di utilizzazione temporanea dell'area litoranea con la necessità di non modificare in maniera permanente la destinazione urbanistica della stessa, in attesa delle valutazioni e delle verifiche che solo all'interno di un iter complesso e generale di revisione dello strumento urbanistico potrebbero trovare giustificazione, si ritiene che il procedimento da adottare per consentire una utilizzazione controllata delle aree litoranee adibite ad oggi anche spontaneamente a parcheggio, sia quello che prevede una variante normativa delle NTA delle zone E che consenta di utilizzare tali aree in alcuni periodi dell'anno senza trasformare irreversibilmente le caratteristiche agricole ed ambientali di tali zone.

La variante in questione e le regole d'uso del territorio che ne deriveranno potranno garantire regole certe per la tutela delle aree agricole, nelle more di una eventuale variante generale connessa all'adeguamento del PRG al PPTR, nonché fornire agli enti competenti strumenti certi ai fini della verifica delle modalità di utilizzazione delle aree adibite a parcheggio temporaneo.

Tale variante avrà validità fino all'approvazione della variante generale di adeguamento del PRG di Gallipoli al PPTR.

Alla luce delle considerazioni sopra esposte, si propone una variante all'articolo 74 delle NTA del PRG vigente, la cui validità dovrà essere limitata al periodo precedente all'approvazione dell'adeguamento del PRG al PPTR della Regione Puglia.

Le zone E dello strumento urbanistico generale comprendono le aree del territorio comunale destinate al mantenimento ed allo sviluppo della attività e produzione agricola, nonché alla conservazione e alla tutela dell'ambiente.

Su tali zone non sono consentiti interventi che risultino in contrasto con tale finalità o, in generale, con i caratteri ambientali del territorio agricolo e costiero o che alterino l'equilibrio ecologico.

La possibilità di introdurre una variante a tali norme per la localizzazione temporanea di aree a parcheggio deve quindi risultare compatibile con l'obiettivo di non modificare in maniera irreversibile lo spazio naturale, mantenendone i caratteri ambientali e di consentire il recupero della funzione agricola e/o di quella di conservazione della natura anche negli spazi già da tempo non coltivati o utilizzati per funzioni differenti.

In primo luogo è importante stabilire che la modifica proposta per le NTA delle zone agricole dovrà essere limitata alla fascia di larghezza pari a 1200 metri a partire dal confine della linea di costa, cioè all'area meno utilizzata per le pratiche agricole tradizionali e maggiormente connessa alle attività di fruizione costiera.

Per il raggiungimento di tale obiettivo si ritiene che, in accordo con l'articolo 74 delle NTA vigenti, sia importante stabilire che ogni intervento di trasformazione o di ristrutturazione dell'ambiente agricolo preveda il miglioramento delle condizioni idrogeologiche del terreno e l'incremento del patrimonio arboreo, con l'utilizzazione delle essenze locali.

Il mantenimento di tali caratteristiche è strettamente dipendente, in primo luogo, dalla possibilità che qualunque attività o intervento sull'area sia di natura reversibile. Analizzando quanto contenuto nella relazione "Studio Ecologico Vegetazionale delle aree a parcheggio" nel Parco Naturale regionale Isola di S.Andrea a e Litorale di Punta Pizzo" redatta dal dott. Leonardo Beccarisi e da Maurizio Manna nel luglio 2020 (elaborato confluito nel Piano Territoriale del Parco adottato a marzo 2021) si sono ricavate alcune prescrizioni da inserire nella modifica alle NTA.

In relazione allo studio i fattori da tenere in considerazione per l'elaborazione di norme compatibili con gli obiettivi dichiarati sono:

- l'età del parcheggio: vecchi parcheggi hanno terreni costipati e potrebbero risultare contaminati da idrocarburi
- l'artificializzazione del substrato che può condizionare la capacità di drenaggio del suolo, la disponibilità di ossigeno e la permeabilità per le radici delle piante
- il rischio che la piantumazione di specie estranee al contesto naturale alteri la composizione delle specie della comunità ecologica di riferimento
- il mantenimento o l'inserimento all'interno di aree parcheggio di *patch* di habitat naturali
- la gestione della superficie soggetta a calpestio
- la gestione della superficie perimetrale.

Per tenere conto dei fattori elencati ed evitare il depauperamento o la perdita delle caratteristiche agro-ambientali dei suoli si propongono quindi le seguenti normative d'uso:

- l'utilizzazione a parcheggio di un suolo agricolo deve rimanere temporaneo, con un periodo di utilizzo massimo di 120 giorni/anno ed una continuità nel tempo non superiore a cinque anni. Superato tale periodo è necessario garantire un anno di fermo dell'attività da destinare alla rigenerazione del terreno e, negli spazi in cui questa pratica è compatibile, all'aratura dello stesso anche per il miglioramento delle condizioni di permeabilità del suolo.
- negli anni di esercizio dell'attività il terreno dovrà essere mantenuto con il suo fondo naturale, senza alcuna compattazione o aggiunta di materiali estranei e senza arature.
- esclusivamente all'inizio di ogni stagione di attività il terreno dovrà essere sottoposto a sfalcio manuale o meccanico della vegetazione erbacea presente, per la gestione della superficie soggetta a calpestio.
- nelle aree utilizzate deve essere vietato l'utilizzo di prodotti chimici o di pratiche di diserbo chimico.
- per aree a parcheggio di maggiori dimensioni il perimetro esterno dell'area dovrà essere piantumato in maniera permanente, per una larghezza almeno pari ad 1 metro, con macchia a ginepro.
- nelle aree interne al perimetro del parco naturale regionale ed in quelle contenute nella ZSC/ZPS è vietato l'utilizzo a parcheggio su aree caratterizzate dalla presenza di habitat comunitari e di interesse prioritario, in particolare quelli censiti dalla Regione Puglia (DGR 2442/2018) e quelli individuati ai sensi della direttiva 92/43/CEE dagli studi sugli habitat predisposti a cura dell'Ente Parco.

- nelle aree interne al perimetro del parco naturale regionale ed in quelle contenute nella ZSC/ZPS una superficie non inferiore al 20% della superficie complessiva di ogni area a parcheggio dovrà obbligatoriamente essere destinata alla ricostruzione di patch di habitat naturali, secondo le indicazioni delle NTA del Piano Territoriale adottato con deliberazione CC 19/2021.
- nelle aree interne al perimetro del parco naturale regionale la gestione della superficie perimetrale dovrà essere realizzata secondo le modalità contenute nelle specifiche NTA del Piano del Parco.

Il Regolamento Regionale 9 ottobre 2013, n. 18 “Regolamento di attuazione della legge regionale 14 dicembre 2012, n. 44 (Disciplina regionale in materia di valutazione ambientale strategica), concernente piani e programmi urbanistici comunali”, contiene all'articolo 7, comma 7.2: “Per i seguenti piani urbanistici comunali si ritengono assolti gli adempimenti in materia di VAS, fatto salvo il rispetto delle specifiche condizioni contenute in ciascun punto, in esito alla conclusione della procedura disciplinata al comma 7.4: “modifiche ai piani urbanistici comunali generali che non comportano incremento del dimensionamento insediativo globale, degli indici di fabbricabilità territoriale o di comparto o dei rapporti di copertura (o dei corrispondenti parametri disciplinati dal piano urbanistico comunale), non trasformano in edificabili aree a destinazione agricola (comunque definite negli strumenti urbanistici comunali), e non determinano una diminuzione delle dotazioni di spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi.

La variazione normativa al PRG vigente introdotta con la modifica all'articolo 74 delle NTA, per come configurata, non comporta incremento del dimensionamento insediativo globale, degli indici di fabbricabilità territoriale o di comparto o dei rapporti di copertura (o dei corrispondenti parametri disciplinati dal piano urbanistico comunale), non trasforma in edificabili aree a destinazione agricola (comunque definite negli strumenti urbanistici comunali), e non determina una diminuzione delle dotazioni di spazi pubblici o riservati alle attività collettive, a verde pubblico o a parcheggi.