



COMUNE DI PULSANO

Provincia di Taranto

Piano Urbanistico Generale

(Legge Regionale n° 20 del 27.Luglio.2001)

Settembre 2023	TAVOLA DI DETTAGLIO DELLA FASCIA COSTIERA
2	RELAZIONE

RESPONSABILE DEL PROCEDIMENTO
Geom. Pasquale D'Amato

PROGETTISTA
Dott. Arch. Giovanni Narracci

Collaboratrice
Geom. Alessandra Presicci

Restituzione Grafica
Geom. Carlo Narracci

INDICE

<u>1 – ANALISI DELLO STATO DI FATTO E OBIETTIVI</u>	<u>2</u>
<u>2 – CREDITI DI IMPOSTAZIONE DELLE TAVOLE DI DETTAGLIO</u>	<u>3</u>
<u>3 – DESCRIZIONE DEL PIANO</u>	<u>4</u>
3.1 – MOBILITÀ	4
3.2 – ZONA OMOGENEA BT (COMPLETAMENTO TURISTICO)	5
3.3 – ZONA OMOGENEA BTR (COMPLETAMENTO TURISTICO DI RECUPERO)	7
3.4 – ZONA OMOGENEA CT (ESPANSIONE TURISTICA)	8
3.5 – INFRASTRUTTURE PER IL TURISMO	11

1 – ANALISI DELLO STATO DI FATTO E OBIETTIVI

La fascia costiera del Comune di Pulsano si presenta come un vero e proprio agglomerato urbano che si sviluppa senza soluzione di continuità lungo la strada litoranea, diradandosi in maniera discontinua man mano che ci si addentra nel retroterra.

Vi risiedono stabilmente circa 3.000 abitanti mentre nel periodo estivo vi alloggiano oltre 18.000 persone cui si aggiungono i bagnanti provenienti dal centro urbano, da Taranto e da gran parte della provincia.

Le strutture per la ristorazione (bar e ristoranti) e buona parte delle strutture alberghiere sono aperte tutto l'anno e, soprattutto le prime, sono molto utilizzate nei fine settimana e nei giorni festivi.

Le attività di svago e, ovviamente di balneazione, si svolgono quasi tutte a ridosso della strada litoranea dove il Comune ha provveduto a individuare un minimo di servizi e parcheggi ma non certo sufficienti alle necessità.

L'entroterra, per la maggior parte a destinazione residenziale, è costituito da una edificazione, parzialmente servita da strade asfaltate e in genere strette e quasi del tutto priva di servizi.

Solo di recente è stato realizzato il collettore fognante lungo la litoranea ma manca ancora la rete.

Il nuovo depuratore comunale è in corso di costruzione.

Durante il periodo estivo il notevole affollamento lungo la litoranea provoca disagio sia ai residenti che agli esercizi pubblici.

Il traffico è notevole anche perché la litoranea è anche strada di collegamento dei comuni costieri.

Questo stato di cose rischia di portare, in assenza di intervento, a un maggiore degrado del tessuto urbano e della costa e quindi anche delle strutture turistico-alberghiere e di ristorazione esistenti.

Il tessuto edilizio interno comincia a mostrare già qualche segno di abbandono.

È quindi necessario un rapido intervento di riqualificazione e recupero complessivo che accresca la dotazione di servizi e infrastrutture e che riequilibri i pesi.

In linea generale è questo il primo obiettivo del P.U.G. che con la realizzazione delle Tavole di Dettaglio, realizza in sostanza il Piano Particolareggiato della intera fascia costiera.

Un secondo obiettivo, ancora più importante è quello di avviare un processo di trasformazione del turismo residenziale in turismo alberghiero.

Un terzo obiettivo, ancora più importante è quello di allungare la stagione turistica ai mesi primaverili ed autunnali.

Un quarto e non certo ultimo obiettivo è quello della massima tutela del litorale sia sabbioso che roccioso e della intera fascia a sud della litoranea, del patrimonio boschivo, del patrimonio archeologico.

2 – CREDITI DI IMPOSTAZIONE DELLE TAVOLE DI DETTAGLIO

In base alla analisi e agli obiettivi prima riportati i criteri di impostazione nella redazione del piano di dettaglio sono stati i seguenti.

- Il miglioramento della rete stradale interna esistente attraverso la realizzazione di allargamenti e tratti di collegamento al fine di facilitare la circolazione senza dovere necessariamente gravare sulla litoranea e sulla viabilità principale.
- Realizzazione e incremento di una viabilità principale a monte della litoranea e collegata con il centro urbano e la futura S.P. Taranto-Avetrana.
- Realizzazione di grandi parcheggi e strutture a servizio per il turismo lungo la viabilità principale a monte, con il fine di sgravare parte dei carichi e del traffico balneare dalla litoranea.
- Realizzazione di piste ciclabili e pedonali di collegamento tra il centro urbano e i grossi parcheggi a monte, con la fascia litoranea.
- Dotazione degli standard previsti dalla Legge (parcheggi, verde, attrezzature di interesse comune), e di alcuni grandi parchi pubblici.
- Rigorosa tutela e recupero della fascia litoranea compromessa tra la strada e il mare (con esclusione della zona Btr).
- Completamento dei lotti interclusi nelle zone di completamento Bt.
- Edificazione delle aree libere intercluse nel perimetro dell'edificato, secondo il disegno urbanistico imposto dal piano e realizzato con lo strumento della lottizzazione convenzionata per la esecuzione di strade, parcheggi e verde da parte dei lottizzanti.
- Incentivo volumetrico per la realizzazione o trasformazione del turismo residenziale in turismo alberghiero.
- Realizzazione di grosse infrastrutture di servizio per qualificare e allungare la stagione estiva.

3 – DESCRIZIONE DEL PIANO

3.1 – MOBILITÀ

La struttura portante del Piano è data dal sistema della mobilità, elemento fondamentale per la funzionalità del sistema urbano, la cui qualità prestazionale è fondamentale per gli obiettivi che il Piano si prefigge.

Il sistema della mobilità parte dal presupposto che si realizzi la Taranto – Avetrana a monte della fascia costiera in maniera tale da decongestionare al massimo la litoranea che dovrà diventare un viale, più pedonale che carrabile, a servizio delle persone che frequentano il litorale, pertanto il sistema prevede:

- Una viabilità principale;
- Una viabilità secondaria;
- Spazi di sosta e di scambio;
- Piste ciclabili e pedonali.

La viabilità principale è costituito da una serie di strade, in maggior parte esistenti e da potenziare e in parte di nuova realizzazione, che collegano la fascia costiera al centro urbano e alla viabilità a monte.

Inoltre, all'interno del tessuto edificato là dove è stato possibile, sono state previste strade principali di collegamento parallele e alternative alla litoranea.

Ciò ha comportato in taluni casi l'arretramento di recinzioni esistenti per l'allargamento della sezione stradale e in qualche raro caso la demolizione di fabbricati.

Tutte queste strade hanno una sezione di almeno 10,5 metri e sono costituiti da due marciapiedi laterali di 1,5 metri e due corsie di 3,75.

La maggior parte delle aree pubbliche è stata localizzata su questa viabilità.

Lungo la litoranea, tutti i lotti liberi, tranne rare eccezioni di piccoli lotti interclusi su tre lati sul lato nord, sono stati destinati a verde e a parcheggi pubblici.

A ridosso dell'isola amministrativa di Taranto la viabilità principale è stata concordata tra i due Comuni, sulla base delle scelte urbanistiche e infrastrutturali dei rispettivi Piani Costieri.

La viabilità secondaria è quella di collegamento interno alle maglie edificabili o da edificare.

Si è fatto in modo di allargare, là dove possibile, la sezione delle strade esistenti e di evitare le strade senza uscita.

Le strade di nuova realizzazione hanno di norma una sezione di almeno 8,00 metri e sono dotate di marciapiedi.

Come si è detto i parcheggi sono stati localizzati lungo la viabilità principale, con una certa frequenza, in maniera da eliminare del tutto la sosta delle auto sul bordo strada, specialmente per quanto riguarda la litoranea.

A monte del tessuto edificato soprattutto in corrispondenza delle zone maggiormente dotate di strutture turistiche, balneari e di svago, sono stati localizzati grandi parcheggi che, se dotati di servizio navetta di collegamento con la costa, potrebbero consentire almeno una parziale pedonalizzazione della stessa.

Infine sono stati individuati due assi pedonali-ciclabili di collegamento tra il centro urbano e gli anzidetti spazi di scambio, e la costa: uno in corrispondenza del canale Trigna ed un altro lungo via Bosco Cagione intorno al parco territoriale Le Cannedde.

In definitiva quindi il Piano tende a determinare un sistema di mobilità che pur permettendo una agevole circonvallazione degli automezzi per raggiungere le residenze e le strutture turistico alberghiere e balneari, non sia invasivo e lasci le parti più pregiate del territorio, la fascia litoranea, alle persone, contribuendo così a una maggiore qualificazione della stessa sia in termini paesaggistici che di inquinamento atmosferico.

3.2 – ZONA OMOGENEA Bt (Completamento Turistico)

Questa zona è costituita da 11 maglie di tessuto urbano già edificato della estensione di 2.364.429 mq, per la maggior parte con tessuto stradale già definito e dotato in parte di urbanizzazioni primarie.

All'interno di queste maglie i soli lotti non ancora edificati sono quelli interclusi, che costituiscono solo il 6,3% della superficie territoriale delle zone per una superficie fondiaria residua di 148.827 mq.

Il Piano intende incoraggiare la realizzazione di strutture alberghiere e la trasformazione della edilizia residenziale esistente con un incentivo volumetrico, legato alla stipula di un atto notarile di sottomissione e pena la Sospensione della abitabilità in caso di inadempienza.

Nella tabella seguente sono riportati i dati di ogni singola maglia.

Gli standard urbanistici sono stati individuati per lo più lungo la viabilità principale al fine di una più agevole fruizione e utilità degli stessi.

Là dove è stato possibile, anche in corrispondenza di aree archeologiche, sono stati individuati consistenti spazi a parchi o a verde pubblico.

ZONA OMOGENEA Bt

MAGLIA	Sup. Territoriale	Mc (i.f.t. 0,4)	Posti Letto (60 mc)	Standards (12 mq)	Standard P.P.	Sup. Fond. Residua
1	156.707	62.683	1.045	12.537	36.103	20.749
2	167.912	67.165	1.119	13.433	40.919	4.183
3	10.000	4.000	67	800	-	-
4	8.140	3.256	54	651	-	702
5	284.440	113.776	1.896	22.755	6.673	24.894
6	329.596	131.838	2197	26.368	21.954	23.082
7	232.047	92.819	1547	18.564	27.280	10.893
8	242.323	96.929	1615	19.386	5.924	10.055
9	289.764	115.906	1932	23.181	43.278	11.721
10	37.500	15.000	250	3.000	6.500	-
11	606.000	242.400	4040	48.480	42.614	42.548
TOTALE	2.364.429	945.772	15.763	189.154	231.245	148.827

3.3 – ZONA OMOGENEA Btr (Completamento Turistico Di Recupero)

Questa zona è costituita da due maglie una a sud della litoranea, tra le insenature La Fontana e Montedarena, della estensione di 87.340 mq; l'altro a nord della litoranea, su entrambi i lati di via Montedarena, sino all'altezza della 3^a traversa, della estensione di 149.487mq;

Sono due zone di una edificazione vecchia, molto compatta e di qualità scadente.

Anche il tessuto urbano è di scarsa qualità.

La prima maglia sarà oggetto di un Piano di Recupero e non contiene alcun lotto libero.

La dotazione di standard a verde e parcheggi è stato ottenuto su di un'ampia zona prospiciente il seno Montedarena.

La seconda maglia contiene solo cinque lotti interclusi non edificati della superficie complessiva di 3.553mq.

La dotazione di standard è al di sotto della dotazione di legge ma viene compensata dalla maggiore disponibilità delle zone limitrofe.

Il Piano intende incentivare la demolizione e ricostruzione di interi isolati con lo strumento del Piano di Ristrutturazione Urbanistica e un incentivo volumetrico per la trasformazione da residenziale in alberghiero, con le stesse modalità delle zone Bt.

Il Piano non ha inteso individuare le sottomaglie da sottoporre a P.R.U. al fine di lasciare la maggiore elasticità possibile alla iniziativa privata.

ZONA OMOGENEA Btr

MAGLIA	Sup. Territoriale	Mc(*) (i.f.t. 0,60)	Posti Letto (60 mc)	Standards (12 mq)	Standard P.P.	Sup. Fond. Residua
1	87.340	52.404	873	10.481	13.721	-
2	149.487	89.692	1495	17.938	3.835	3.553
TOTALE	236.827	142.096	2.368	28.419	17.556	3.553

(*) Ai soli fini del conteggio delle aree a standard è riportato l'i.f.t. corrispondente all'i.f.t. di 1,5 Mc/mq del P.d.F..-

3.4 – ZONA OMOGENEA Ct (Espansione Turistica)

Questa zona omogenea è costituita da 35 maglie (la maglia n. 25 è stata soppressa a seguito delle osservazioni accolte) della estensione territoriale complessiva di 839.233mq. Mediamente ogni maglia è poco più di due ettari lordi.

Sono aree quasi del tutto prive di costruzioni, all'interno del tessuto edificato della fascia costiera e per lo più già tipizzate di completamento o di espansione nel precedente strumento urbanistico.

La edificazione di queste maglie, le cui opere di urbanizzazione saranno a totale carico dei proprietari, rappresenta la insostituibile continuità urbanistica della rete viaria e secondaria e dei servizi, anche di rete.

L'intervento privato consentirà quindi di realizzare opere, soprattutto stradali, che il Comune da solo non riuscirebbe a realizzare per ragioni di costi, in assenza degli oneri rinvenienti dalla edificazione.

La loro non attuazione lascerebbe all'interno del tessuto urbano vuoti incolti e abbandonati abbassando la qualità urbanistica dell'intero agglomerato urbano.

Né il Comune sarebbe in grado di procedere alla loro acquisizione e destinazione pubblica, anche in considerazione del periodo temporale imposto dalla Legge al regime vincolistico delle aree destinate a pubblici servizi.

E' stata quindi una scelta del P.U.G. quella di prevedere sì un aumento insediativo, doveroso nel caso di aree edificabili già nel precedente P.d.F., ma per utilizzare di fatto queste maglie per qualificare l'intera fascia costiera, con la loro viabilità, qualità edilizia dovuta a lotti di grandi dimensioni e soprattutto con la dotazione di servizi.

In taluni casi queste maglie svolgono un ruolo urbano di nodi distributivi e organizzativi della edificazione circostante.

Per queste ragioni vi è la possibilità per il Comune, del resto previsto dalla legge, di procedere in taluni casi, in assenza della iniziativa privata, alla cosiddetta lottizzazione d'ufficio, cioè esproprio e realizzazione delle maglia.

I lotti, come si è detto, sono di grandi dimensioni, soprattutto nei luoghi di particolare interesse (paesaggistico, viario, presenza di parchi o di servizi importanti), al fine di incentivare la edificazione alberghiera degli stessi.

All'interno della maglia n° 14, l'area dell'attuale depuratore, di proprietà comunale, è stata destinata a terziario con l'obiettivo che dal ricavato della sua cessione e/o utilizzo si possano realizzare altri servizi.

Nella tabella che segue sono riportati i dati di ogni singola maglia.

Le maglie si attuano con lo strumento del Piano di Lottizzazione Convenzionata.

La sistemazione urbanistica prevista dal P.U.G. è vincolante.

Dalla attuazione della maglia possono essere escluse le costruzioni realizzate con regolare Concessione Edilizia o per le quali sia stata rilasciata la C.E. in sanatoria alla data di presentazione dell'istanza.

ZONA OMOGENEA Ct

MAGLIA	Sup. Territoriale	Mc (i.f.t. 0,4)	Posti Letto (60 mc)	Standards (19 mq)	Standard P.P.	Sup. Fond. Edificata	Sup. Fond. Residua
1	13.756	5.502	92	1.742	1.883	2.489	8.597
2	13.400	5.360	89	1.697	1.780	-	7.948
3	14.100	5.640	94	1.786	1.366	-	9.631
4	15.840	6.336	106	2.006	2.150	-	11.183
5	41.100	16.440	274	5.206	5.475	3.718	23.997
6	38.858	15.543	259	4.922	5.280	5.019	21.076
7	21.005	8.402	140	2.661	2.999	1.608	11.799
8	7.790	3.116	52	987	1.016	-	6.113
9	12.140	4.856	81	1.538	1.750	-	8.507
10	55.100	22.040	367	6.979	7.383	8.280	30.013
11	43.120	17.248	287	5.462	9.209	1.654	24.117
12	30.000	12.000	200	3.800	4.140	1.783	15.886
13	34.720	13.888	231	4.398	5.948	-	24.231
14	36.800	14.720	245	4.661	5.259	4.659	16.245
15	8.016	3.206	53	1.015	2.213	-	3.758
16	18.678	7.471	125	2.366	2.908	-	12.628
17	12.311	4.924	82	1.559	2.693	834	13.764
18	9.030	3.612	60	1.144	1.425	-	6.048
19	24.455	9.782	163	3.098	4.618	-	15.452
20	24.600	9.840	164	3.116	2.585	613	14.429
21	12.167	4.867	81	1.541	1.600	-	9.839
22	64.515	25.806	430	8.172	7.342	6.651	37.514
23	10.824	4.330	72	1.371	5.437	-	2.375
24	22.019	8.808	147	2.789	2.982	5.330	10.364
25	-	-	-	-	-	-	-
26	12.281	4.912	82	1.556	2.017	-	9.272
27	8.544	3.418	57	1.082	1.109	-	7.058
28	23.890	9.556	159	3.026	4.043	-	17.216
29	21.055	8.422	140	2.667	2.789	-	15.224
30	13.466	5.386	90	1.706	1.700	-	8.995
31	47.390	18.956	316	6.003	6.197	-	28.479
32	14.937	5.975	100	1.892	2.185	3.000	11.937
33	12.031	4.812	80	1.524	1.089	8.821	-
34	33.325	13.330	222	4.221	4.743	-	24.921
35	24.853	9.941	166	3.148	4.305	2.925	13.477
36	43.107	17.243	287	5.460	7.202	10.098	29.174
	839.223	335.689	5.595	106.302	126.820	67.482	511.267

3.5 – INFRASTRUTTURE PER IL TURISMO

Come si è detto obiettivo del Piano è quello di incrementare l'offerta alberghiera è allungare la stagione turistica ai mesi primaverili e autunnali.

Ciò è possibile, naturalmente, offrendo attività complementari ma anche alternative alla balneazione.

La prima è sicuramente quella della nautica da diporto.

Essa presenta un arco variegato di domanda:

- Utenza locale, cioè residenti che custodiscono la barca presso la propria casa o turisti che arrivano con la piccola barca a seguito;
- Utenza non residente che acquista o affitta il posto barca sia di piccole che di grandi dimensioni;
- Utenza interessata a lunga permanenza che acquista o affitta il posto barca unitamente ai posti letto a terra;
- Necessità di approdi di sosta e rifornimento per la navigazione da diporto lungo il Mediterraneo.

A questo arco variegato di domanda il P.U.G. cerca di dare risposta con due porticcioli, uno per piccoli e uno per i grandi natanti.

La seconda grossa infrastruttura, funzionale agli obiettivi già citati dal Piano, è il campo da Golf professionale a 18 buche, collocato metà in territorio di Pulsano e metà in territorio di Taranto della estensione complessiva di altri 60 ettari.

Come è noto una tale struttura richiama utenti dal nord Europa e dal nord America, in un arco che, date le nostre temperature copre quasi tutto l'anno.

Altro elemento importante è costituito dal patrimonio paesaggistico e culturale che, insieme alle altre infrastrutture contribuisce a mantenere alta la qualità turistica.

Il Piano prevede tre grandi parchi archeologici, un parco territoriale, due grandi parchi urbani oltre a una grande quantità di aree a verde pubblico e per attrezzature sportive.

Si aggiunga infine che l'intero litorale, con le sue dune, le aree a verde, gli accessi al mare e anch'esso un grande parco naturalistico, individuato come zona Fc, e sottoposto a tutela, come riportato nella relazione generale del P.U.G. e nelle Norme Tecniche di Attuazione.

Infine, a monte della fascia edificata e lungo gli incroci della viabilità principale, il P.U.G. individua particolari zone F di servizio al turismo al fine di localizzare attrezzature di svago che decongestionino dal traffico, dai rumori ecc. la litoranea.