

**LEGAMBIENTE**

CIRCOLO DI MOLFETTA

*Nino Balducci*

Molfetta, 23 gennaio 2013

24 GEN. 2013

Il Dirigente Sett. LL.PP.  
Ing. Carlo Galimberti

COMUNE DI MOLFETTA	
PROTOCOLLO GENERALE	
23 GEN. 2013	
PROT. N.	5797
CAT.	CLASS. FASC.

Al Sig. Commissario  
Città di Molfetta**Oggetto: Osservazioni alla variante al Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) del comparto 18.**

La variante al Piano Urbanistico Esecutivo (PUE) del comparto 18, adottata dal Consiglio Comunale (C.C.) della città di Molfetta con deliberazione n. 43 del 22.10.2012, **costituisce di fatto variante sostanziale al PRGC vigente.**

In particolare, già il PUE approvato conteneva:

- il trasferimento di volumetria di 2527,52 m<sup>3</sup> dal comparto B3 su via Terlizzi al comparto 18 e lo spostamento inverso di 1004 m<sup>3</sup> dal comparto 18 al B3;
- la deroga sull'altezza massima dei fabbricati nelle B3 (H= 19 m) per 1.40 m, in applicazione del 5° comma dell'art. 7 delle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) del PRGC.

Rispetto alle varianti sopra indicate la nuova pianificazione esecutiva presenta ulteriori variazioni che in questa sede si contestano.

Si richiama l'attenzione sulla considerazione che aree, infrastrutture e fabbricati previsti nel PUE del comparto 18 e zona omogenea B3 si sovrappongono ad aree a diversa pericolosità idraulica, perimetrate nel Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dall'Autorità di Bacino (AdB) della Puglia nella deliberazione della Giunta Regionale del 20.4.2009.

È proprio ciò che ha indotto il Consorzio dei proprietari del comparto a proporre una variante al PUE che definisse una diversa localizzazione dei fabbricati, con l'obiettivo di liberare le aree a diversa pericolosità idraulica del PAI dalla soggezione di interventi di qualsiasi natura.

1. Il PUE è strumento attuativo del PRGC e, come tale, non può sostituirvisi. La variazione di zonizzazione dell'area destinata a verde pubblico dal PRGC, nell'appendice ovest della maglia D del comparto 18 per complessivi 3917 m<sup>2</sup>, per destinarla in gran parte ad area fondiaria (edifici D10, D11, D12) per 3736 m<sup>2</sup> e il resto ad ampliamento delle strade esistenti per 181 m<sup>2</sup>, incide di fatto sui criteri formatori del PRGC. Tale previsione, in quella zona di confine con l'edificato, secondo quanto previsto dall'art. 19 delle NTA del PRGC, era diretta a riequilibrare gli standard carenti di verde pubblico dei quartieri già esistenti. La nuova zonizzazione vanifica questo obiettivo.
2. La localizzazione dei servizi di comparto e di alcune aree a standard è confinata, marginale e di difficile accesso, impedito qual è dalla presenza dell'asse ferroviario e dall'innesto nel cavalcavia dell'asse a scorrimento veloce (in contrasto con quanto previsto dall'art.5 delle NTA del PRGC ).  
Il comparto 18 è inserito, in modo contorto, in una più ampia zona già edificata, particolarmente congestionata di abitazioni, con una forte carenza di servizi e standard, una precaria viabilità interna e con difficile collegamento alla viabilità esterna. La progettazione del comparto 18 aveva lo scopo non solo di esprimere la vocazione edificatoria di suoli e vecchi opifici rimasti inclusi nel tessuto edilizio, quanto soprattutto di razionalizzare la viabilità e compensare la carenza di standard, inducendo pertanto un processo di riqualificazione urbana (art. 33.3 delle NTA del PRGC) . Il progetto di variante non solo non ottempera a tali propositi, ma determina ulteriori

effetti di congestionamento delle aree con aumento del carico urbanistico. Inoltre non risolve la endemica carenza di standard all'interno del "lotto 10" del precedente PRG.

3. Occorre altresì verificare che le aree della Lama Martina, destinate dal PRGC a Parco Urbano, e quelle individuate dall'autorità di bacino come aree inondabili non siano conteggiate come aree a standard di comparto, in quanto, essendo il verde di comparto verde attrezzato, non sarebbe possibile realizzarlo in tale allocazione.
4. La viabilità di accesso alla maglia D del comparto 18 andrebbe rivista in considerazione della presenza di un'area già esistente (di piattaforma ecologica) attrezzata a deposito e lavaggio di cassonetti per rifiuti urbani e finanziata con fondi regionali e comunali per complessivi € 115.000,00.
5. E' dato constatare nelle risultanze della Conferenza di Servizi, convocata il 29.12.2011 e il 7.5.2012, e in particolare nella seconda seduta che sono stati posti a carico dell'Amministrazione e dei proprietari impegni di contenuto generico e indeterminato, la cui attuazione è rimessa alla volontà delle stesse parti, anche rispetto ai tempi di realizzazione. In particolare:
  - l'A.C. si impegna a provvedere ad adeguare il tracciato dell'opera di mitigazione prevista per la Lama Martina (un'opera di mitigazione della pericolosità idraulica prevista dall'A.C. a protezione dei territori costruiti interessati dalla lama suddetta). Trattasi del canale diversivo di piena della Lama Martina, al momento in corso di progettazione da parte del Comune;
  - il Consorzio dei proprietari si impegna ad adeguare la sistemazione urbanistica del PUE al nuovo tracciato;
  - il Consorzio dei proprietari, qualora la RFI dovesse ritenere accettabili i parcheggi di superficie ubicati in prossimità della linea ferroviaria con il ruolo di "parcheggi di scambio" a servizio della Stazione Ferroviaria, si impegna ad eliminare tutti i parcheggi rientranti nella fascia di 20 m dalla rotaia più vicina.
6. La relazione geologica allegata al piano, datata 2006 non è stata aggiornata in relazione alle mutate volumetrie ricadenti nelle diverse maglie. Inoltre le verifiche effettuate sulla maglia D, realizzate in posizione baricentrica, non tengono conto della prevista edificazione di un fabbricato di cinque piani, oltre due interrati, proprio sul ciglio di scarpata della lama, edificazione vietata dalle NTA del Piano Urbanistico Territoriale Tematico/paesaggio (PUTT/p) sia sconsigliata dalle vigenti NTA del PRGC (all'art. 33.3).
7. Si osserva che l'intervento proposto in variante al PUE del comparto 18 richiede il ricorso al procedimento di **variante al PRGC**, non trattandosi semplicemente di un intervento necessario alla soluzione del problema della distanza degli edifici dall'asse ferroviario e dall'impianto di trasformazione dell'energia elettrica.
8. L'interazione con la lama Martina, e con le aree inondabili previste dal PAI, rende oltremodo necessario il ricorso alla VAS.

Cosimo R. Sallustio

Presidente

