Senato della Repubblica XVI LEGISLATURA

N. 2983

DISEGNO DI LEGGE

d'iniziativa del senatore PAPANIA

COMUNICATO ALLA PRESIDENZA IL 19 OTTOBRE 2011

Disciplina urbanistica di «aree attrezzate multifunzionali *plein air*» a vocazione turistica

TIPOGRAFIA DEL SENATO (135)

ONOREVOLI SENATORI. – Parecchie città grandi e piccole delle varie regioni d'Italia, fra le quali tutti i più importanti centri d'arte (Firenze, Vicenza, Arezzo, Lucca, Perugia, Bergamo, Torino, Ferrara, Siena, Bologna, Mantova, Pavia, piuttosto che Orvieto, Gradara, San Marino, Rimini, Sirmione, Montevarchi, Fano, ecc.), anche su sollecitazione delle varie associazioni di camperisti, si sono andate dotando negli ultimi anni di parcheggi attrezzati per autocaravan, seguendo le norme del contenute nel nuovo codice della strada di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285.

Tale scelta ha favorito lo sviluppo del turismo camperistico soprattutto in alcune regioni italiane o in alcuni comprensori territoriali (o in alcuni comuni), mentre altre regioni o altre zone d'Italia hanno preferito non adottare alcun provvedimento in materia, evitando di realizzare infrastrutture in grado di accogliere (e quindi di disciplinare) quei flussi di turismo sempre più importanti legati ai veicoli ricreazionali, e magari lamentandosi a posteriori delle «invasioni del loro territorio da parte di camper».

Proprio perché il fenomeno è in grandissima espansione, appare utile che invece tutti i comuni, soprattutto quelli che puntano allo sviluppo economico del proprio territorio attraverso il turismo, abbiano una chiara visione da un lato del quadro normativo di riferimento del «fenomeno camper», e dall'altro dei benefíci che possono derivare dalla realizzazione, con costi modestissimi, di infrastrutture utili ad attirare proprio il turismo camperistico.

Al riguardo va ricordato in particolare l'articolo 185 del predetto codice, che fissa alcuni punti cardine sulla circolazione e sulla sosta dei veicoli ricreazionali (*camper,* autocaravan, *motorhome* e simili a norma di legge sono denominati «autocaravan»):

– stabilisce infatti che gli autocaravan ai fini della circolazione stradale in genere e agli effetti dei divieti e limitazioni previsti sono soggetti alla stessa disciplina prevista per gli altri veicoli, e che la sosta, dove consentita, sulla sede stradale non costituisce campeggio, attendamento o simili se l'autoveicolo non poggia sul suolo salvo che con le ruote, non emette deflussi propri, salvo quelli del propulsore meccanico, e non occupa comunque la sede stradale in misura eccedente l'ingombro proprio dell'autoveicolo medesimo;

– prevede che i campeggi e le aree attrezzate riservate alla sosta e al parcheggio di autocaravan siano dotate di impianti igienico-sanitari atti ad accogliere i residui organici e le acque chiare e luride raccolti negli appositi impianti interni di detti veicoli;

– prevede altresì l'istituzione da parte dei comuni di aree attrezzate nell'ambito dei rispettivi territori con apposito segnale stradale.

Com'è evidente, tali norme sono state applicate solo parzialmente o sono state del tutto disattese.

Il tutto in un momento storico in cui i vantaggi del turismo «*plein air*» sono visibili a tutti.

A differenza del turismo «urbanizzato» (alberghi e altre strutture similari), il turismo del *plein air*, in quanto turismo della mobilità, risulta più duttile nei confronti delle varie realtà topografiche, urbanistiche, sociali, culturali ed economiche, e il suo impatto sulle realtà locali è di conseguenza limitatis-

simo. Spesso non servono nemmeno varianti a piani regolatori né tanto meno licenze edilizie, soprattutto quando è possibile trasformare un parcheggio già esistente (o parte di esso) in un parcheggio attrezzato, come meglio oltre precisato.

È ovvio che precise strategie devono indirizzare anche il *plein air* per non lasciare questa forma di turismo, al pari delle altre, disorganizzata, episodica, sconnessa rispetto ai contesti di riferimento: se infatti sono illegittime le eventuali ordinanze emesse localmente da alcuni sindaci per limitare la circolazione o la sosta dei veicoli ricreazionali, è altrettanto vero che i camperisti in alcune occasioni non sono, né come singoli, né come eventuale «categoria», immuni da atteggiamenti in contrasto con la legge o con la coscienza civica in generale. È il caso degli assembramenti e delle «invasioni» in piena estate lungo le coste, è il caso di un non sempre corretto utilizzo degli spazi di parcheggio nelle aree urbane mediante il posizionamento all'esterno di tavoli e sedie, è il caso, per quanto sempre più isolato, degli scarichi selvaggi (fatto questo non giustificabile neanche dall'assenza di una rete capillare di presidi ecologici sul territorio).

Ma è bene sapere che il turismo camperistico ha una movimentazione continua in tutto l'arco dell'anno e punta strutturalmente alla conoscenza approfondita del territorio, sia dal punto di vista monumentale e storico che da quello naturalistico e ambientale; spesso viene attirato anche dai cosiddetti «giacimenti gastronomici» legati alle produzioni agricole locali (vini, formaggi, olio, dolci, ecc.) e alle produzioni artigianali tipiche proprio del territorio, mettendo così in moto sia direttamente che indirettamente un volano economico continuo e variegato, assai diverso dal turismo organizzato, troppe volte istintivamente correlato a una politica del «mordi e fuggi».

Tutto questo, che comporta un atteggiamento attento e approfondito nella visita di un territorio da parte dei camperisti (o della maggior parte di essi), consente di parlare di turismo «responsabile» ed «eco-compatibile».

DISEGNO DI LEGGE

Art. 1.

1. Le amministrazioni comunali possono istituire sul territorio aree attrezzate multifunzionali *plein air*, di seguito denominate «aree, attrezzate», al fine di promuovere e sviluppare un turismo itinerante di carattere temporaneo e ciclico.

Art. 2.

1. L'amministrazione comunale definisce la disciplina urbanistica delle aree attrezzate tramite la formazione di una variante allo strumento urbanistico generale che ha per oggetto la previsione di una zona territoriale omogenea F di interesse generale da attrezzare per accogliere anche le funzioni di un turismo *plein air*.

Art. 3.

1. Gli elaborati tecnici che costituiscono la variante urbanistica di cui all'articolo 2 sono i seguenti:

a) relazione illustrativa;
b) cartografia e foto-documentazione;
c) norme tecniche di attuazione.

Art. 4.

1. La realizzazione illustrativa di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *a)*, si compone di una illustrazione del quadro conoscitivo e di un esame degli aspetti previsionali.

2. La parte della relazione che attiene alle conoscenze deve, in linea di massima, contenere l'analisi delle seguenti questioni:

a) individuazione delle funzioni realmente necessarie tra quelle idonee per la zona urbanistica in questione e la rilevazione articolata dei fabbisogni esistenti nonché dei relativi bacini di utenza. In particolare la destinazione dell'area per la sosta temporanea di veicoli autosufficienti comporta la rilevazione e l'esame dei flussi e di circoli turistici che determinano la necessità di detta attrezzatura;

b) eventuale presenza di vincoli sovraordinati e di ulteriori condizionamenti che determinano la necessità che l'area sia disciplinata in modo tale da renderla ambientalmente compatibile e funzionalmente efficiente. È il caso in cui l'area si trovi, ad esempio, all'interno di aree protette (dove la previsione è ammessa nel rispetto dei limiti), o entro le fasce di rispetto stradale, così come previsto dal nuovo codice della strada, di cui al decreto legislativo 30 aprile 1992, n. 285, o in stretta relazione con un centro storico o con edifici di interesse storico-monumentale da salvaguardare;

c) caratteristiche ambientali dell'area prescelta da definire sia in termini ampi, facendo riferimento al contesto paesaggistico-storico-ambientale in cui l'area è inserita, e sia in modo puntuale, descrivendo il suo specifico assetto vegetazionale, geo-morfologico ed idraulico;

d) caratteristiche infrastrutturali dell'area in oggetto facendo particolare riferimento alla disponibilità di urbanizzazioni primarie quali la fognatura, l'acquedotto, la rete di distribuzione energetica, nonché al grado di accessibilità che presenta l'area in quanto una buona accessibilità costituisce requisito fondamentale. In particolare, la destinazione ad area di parcheggio temporaneo per veicoli autosufficienti comporta che essa sia integrata nei circuiti turistici, e preferibilmente prossima ai punti di maggiore attrattiva, e

che sia servita da mezzi pubblici di trasporto collettivo, al fine di consentire l'intermodalità tra mezzi turistici e mezzi urbani. A questo proposito può essere utile che la relazione faccia riferimento agli studi del piano del traffico di competenza comunale e a quelli del piano di bacino della mobilità di competenza provinciale.

3. Gli elementi progettuali sono trattati dalla relazione illustrativa tramite la definizione del quadro degli obiettivi perseguiti che hanno orientato le determinazioni qualitative delle funzioni prescelte nonché le loro caratteristiche quantitative.

4. La valutazione della fattibilità idro-geolito-morfologica, derivante dalla interpretazione della carta della pericolosità dei suoli e della carta della fattibilità dell'intervento, rappresenta un ulteriore elemento tecnico da analizzare.

5. La relazione illustrativa deve illustrare gli aspetti gestionali e di regolamentazione d'uso che disciplinano le modalità di fruizione dell'area attrezzata.

Art. 5.

1. Gli elaborati grafici e cartografici di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *b)*, attengono sia agli aspetti conoscitivi che agli elementi previsionali.

2. Per quanto attiene la conoscenza, è necessario che siano rappresentati i «bacini di utenza» serviti dalla zona prevista nonché i circuiti turistici e più in generale gli itinerari che relazionano la zona in questione con la rete stradale, tramite una cartografia in scala adeguata (ad esempio 1:25.000), facendo esplicito riferimento al piano di bacino della mobilità di competenza provinciale.

3. Ulteriori dati conoscitivi sono rappresentati dalla individuazione cartografica delle urbanizzazioni esistenti di servizio all'area prescelta con evidenziate le loro caratteristiche di funzionamento, tramite una cartografia

in scala non inferiore ad 1:10.000, dalle indagini idro-geolito-morfologiche che devono essere sintetizzate nella carta della pericolosità dei suoli (cartografia in scala 1:5.000), dalla rappresentazione cartografica (in scala adeguata) delle peculiarità vegetazionali eventualmente esistenti e di altri elementi fisici significativi, dalla segnalazione cartografica (in scala adeguata) della eventuale presenza di vincoli sovraordinati e da un estratto della zonizzazione dello strumento urbanistico generale vigente (foglio intero).

4. Il quadro conoscitivo è completato da una documentazione fotografica dello stato di fatto dell'area, ovvero da un *videotape*, nonché dalla eventuale compilazione di specifiche schede relative alle principali caratteristiche delle opere di urbanizzazione esistenti di servizio all'area in questione.

5. Per quanto riguarda gli elementi progettuali, è necessario che sia redatta, in scala non inferiore a 1:5.000, la carta della fattibilità dell'intervento nonché la carta della zonizzazione variata, nella stessa scala della cartografia del piano regolatore regionale vigente, ed ogni altro elaborato grafico che consenta di definire gli interventi necessari per adeguare le infrastrutture e le opere di urbanizzazione di servizio all'area in questione, per realizzare eventuali strutture all'interno dell'area (servizi igienici pubblici, cabina telefonica, edicola, punto di informazione turistica, piccolo ristoro) per allestire l'area con elementi di pavimentazione di arredo e vegetazioni. Può rilevarsi opportuno elaborare uno schema grafico della mobilità interna all'area (accesso, circolazione interna, uscita) prefigurando le diverse soluzioni organizzative che corrispondono al variare delle funzioni.

Art. 6.

1. L'apparato normativo della variante urbanistica di cui all'articolo 2 deve contenere la disciplina relativa agli aspetti idro-geolito-

morfologici e vegetazionali dell'area considerata, agli interventi relativi alle infrastrutture, alle urbanizzazioni ed agli impianti tecnologici ed all'allestimento ed arredo della zona in questione, al processo di attuazione, gestione e controllo degli interventi stessi.

2. Alla variante deve essere allegato, quale utile elemento di confronto un estratto delle norme tecniche del vigente strumento urbanistico generale che sono oggetto di modifica.

3. La disciplina urbanistica deve dettagliare i seguenti aspetti:

a) con riferimento agli interventi di adeguamento delle infrastrutture e delle opere di urbanizzazione e degli impianti tecnologici devono essere disciplinati tutti gli interventi, interni ed esterni all'area, che, caso per caso, si rendono necessari per consentire un efficace funzionamento dell'area in questione. È necessario che l'area prescelta abbia caratteristiche tali da rendere agevole l'atterraggio e il decollo di elicotteri con particolare considerazione dei venti dominanti;

b) con riferimento alle opere di allestimento e di arredo:

1) l'area deve avere una pavimentazione permeabile e devono essere previste canalette, pozzetti ed ogni altra opera necessaria a garantire una corretta regimazione idraulica;

2) la delimitazione dell'area deve essere schermata con siepi sempre verdi costituite da essenze autoctone. All'interno dell'area devono essere previsti adeguati spazi verdi;

3) l'area deve avere un sistema di illuminazione notturna ed un idoneo sistema antincendio;

4) l'impianto di smaltimento igienico-sanitario previsto a servizio dei veicoli autosufficienti deve essere realizzato come previsto all'articolo 378 del regolamento di cui al decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495, e successive modificazioni, ed il relativo pozzetto di adduzione deve essere autopulente e carrabile di prima

categoria. Inoltre devono essere posizionati idonei contenitori per la raccolta differenziata dei rifiuti solidi;

5) l'ingresso e l'uscita dell'area deve essere regolamentato ed avere un dispositivo di controllo.

Art. 7.

1. Con riferimento alla eventuale necessità di nuove strutture interne all'area attrezzata, devono essere disciplinate le seguenti realizzazioni, che possono essere centralizzate in un unico edificio:

a) servizi igienici;
b) erogatori d'acqua;
c) edicola;
d) cabina telefonica;
e) punto di informazione turistica.

2. L'eventuale servizio di piccolo ristoro può essere esercitato utilizzando strutture ambulanti e comunque non permanenti.

Art. 8.

1. Le norme tecniche di attuazione di cui all'articolo 3, comma 1, lettera *c)*, disciplinano anche gli aspetti gestionali e di controllo definendo i contenuti essenziali del regolamento che l'amministrazione comunale può definire con atto successivo.

2. Nel regolamento di cui al comma 1 sono, tra l'altro, definiti:

a) le modalità per eseguire la per la periodica pulitura dell'area;

b) il sistema tariffario e le eventuali esenzioni.

Art. 9.

1. La gestione dell'area attrezzata è affidata dall'amministrazione comunale ai privati.

Art. 10.

1. Le norme tecniche prevedono l'obbligo di stipulare tra l'amministrazione comunale e il gestore una convenzione in cui sia definito il rapporto fra pubblico e privato e siano chiaramente fissate le modalità con cui le funzioni previste si esplicano, con particolare riferimento alle eventuali esigenze della protezione civile derivanti da eventi calamitosi inattesi. Tra l'altro la suddetta convenzione deve fissare sia il canone annuo che deve essere corrisposto all'amministrazione comunale, nel caso di area pubblica affidata in gestione a privati, e sia l'equo indennizzo da corrispondere al gestore o al proprietario nel caso di occupazione di urgenza dell'area per pubblica necessità da parte della protezione civile.

€ 1,00