

# CONSORZIO FRA ENTI LOCALI PER LA REALIZZAZIONE DELL'AREA ATTREZZATA DEL BASSO POLESINE

ai sensi dell'art. 2 della L.R. n. 33 del 22-4-77

## COMUNE DI ADRIA - COMUNE DI LOREO

# AREA INDUSTRIALE ATTREZZATA



Viso IL PRESIDENTE

# PIANO DELLE AREE DA DESTINARE A INSEDIAMENTI PRODUTTIVI

ai sensi dell'art. 27 della legge 22-10-71 n. 865

- A RELAZIONE GENERALE
- B RELAZIONE FINANZIARIA
- C NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE
- D ELENCO DITTE DA ESPROPRIARE
- 1 ESTRATTO PRG - COMUNI DI ADRIA E LOREO Scala 1:5000
- 2 STATO DI FATTO - RETE STRADALE Scala 1:2500
- 3 STATO DI FATTO - RETI TECNOLOGICHE  
RETI ACQUE BIANCHE E NERE - RETE ACQUEDOTTO Scala 1:2500
- 4 STATO DI FATTO - RETI TECNOLOGICHE  
ILLUMINAZIONE PUBBLICA - RETE F.M. - TELEFONIA E METANO Scala 1:2500
- 5 STATO DI FATTO - RETE STRADALE  
INSERIMENTO NUOVE INFRASTRUTTURE DI PROGETTO Scala 1:2500
- 6 PROGETTO - ZONIZZAZIONE Scala 1:2500
- 7 PROGETTO - RETI TECNOLOGICHE  
RETI ACQUE BIANCHE E NERE - RETE ACQUEDOTTO Scala 1:2500
- 8 PROGETTO - RETI TECNOLOGICHE  
ILLUMINAZIONE PUBBLICA - RETE F.M. - TELEFONIA E METANO Scala 1:2500
- 9 PLANIMETRIA CATASTALE Scala 1:2500



ARCH. ING. M. BARATTELLA  
FEBBRAIO 2003



ARCH. ING. G. BERGANTON



ARCH. G. MASSARENTE

## 1) INQUADRAMENTO GENERALE

Con l'approvazione della Legge n°33 del 22 aprile 1977 "Interventi a favore dei Consorzi tra Enti Locali per la realizzazione dei punti di cui all'Art. 27 della Legge 22 ottobre 1971 n°865" prese avvio la fase operativa per la realizzazione dell'Area Industriale Attrezzata del Basso Polesine. La Legge, raccogliendo le indicazioni emerse dal lungo dibattito che ne precedette la formulazione, attribuisce i compiti di attuazione e di gestione dell'Area Attrezzata ad un Consorzio da costituirsi fra tutti i Comuni del Comprensorio n°52 di cui alla Legge Regionale 9 giugno 1975 n°80 e fra Comuni del Comprensorio n°49 (n.d.r. ora rispettivamente Comprensori n°49 e n°46), mentre il compito di coordinatore tecnico operativo venne assegnato al Consorzio per lo sviluppo economicosociale del Polesine.

Il Consorzio Polesano, dal canto suo già precedentemente all'approvazione della Legge di cui peraltro ne era stato uno dei promotori, aveva iniziato uno studio sulle condizioni economiche e sociali di una vasta area comprendente quei comuni che, per ragioni logistiche, si riteneva avrebbero costituito un potenziale bacino di manodopera per la futura Area Attrezzata, a prescindere quindi dalla loro successiva partecipazione o meno al Consorzio di gestione della stessa Area Attrezzata.

L'Area di indagine individuata comprendeva tutti i Comuni dell'ex Comprensorio 52 (Adria, Ariano nel Polesine, Contarina, Corbola, Donada, Loreo, Papozze, Pettorazza, Porto Tolle, Rosolina, Taglio di Po), quelli dell'ex Comprensorio n°49 (Cavarzere, Chioggia, Cona ed inoltre i Comuni di Gavello e Villanova Marchesananevano al Comprensorio n°51).

Una prima ipotesi di dimensionamento dell'A.I.A. effettuata in quegli anni ha indicato la possibilità di insediare nell'area all'incirca 4000 addetti su un totale di circa 5300 considerati come reperibili, così da liberare le rimanenti quote alle attività di servizio indispensabili "allo stesso finanziamento dell'Area Attrezzata e che

sarebbero state localizzate altrove”.

Si giunse così a prevedere un dimensionamento indicativo di circa 300 ha di superficie, ritenendo che si dovessero escludere quelle industrie che avessero presentato una media di addetti per ettaro inferiore a 10/15 unità.

Era stata infatti scartata la possibilità di insediare nell'Area Industriale Attrezzata industrie di base, sia perché avrebbero comportato un esagerato consumo di territorio, accompagnato da un elevato costo di impianto sia per evitare inutili doppioni di altre aree industriali situate nelle vicinanze, come Venezia, Ravenna, Ferrara e Mantova dove si riscontrava una elevata concentrazione di industrie chimiche di base.

La vicinanza di questi poli industriali aveva indotto i promotori dell'A.I.A. di indirizzare la scelta delle tipologie produttive da insediare verso quei settori industriali vocati a costituire un momento di integrazione fra queste aree produttive e l'area in progetto.

Un'integrazione, questa, che avrebbe trovato una sicura agevolazione nella numerosa serie di infrastrutture di collegamento già esistenti o in via di realizzazione con tre diverse modalità di trasporto: su rotaia con la Rovigo-Chioggia, su gomma attraverso la transpolesana e la Romea Comunale, l'idrovia Fissero-Tartaro-Canalbianco-Po di Levante.

La presenza dell'Idrovia, soprattutto, era stata ritenuta elemento determinante nella scelta localizzata dell'Area Industriale.

Nella progettazione dell'area erano stati tenuti in considerazione i seguenti elementi e requisiti:

- 2) numero di addetti non inferiore alle 10/15 unità per ettaro;
- 3) integrazione dell'economia agricola della zona con le nuove attività insediabili;
- 4) l'utilizzazione da parte delle attività produttive da insediare della modalità di trasporto idroviario e delle strutture portuali previste.

Per quanto riguarda le condizioni demografiche dell'Area, l'indagine confermò in quegli anni quanto era già stato messo in risalto in più occasioni e cioè come le nostre zone avessero subito in quest'ultimo dopoguerra un massiccio processo di esodo di popolazione nel periodo 1951-1975.

Un fenomeno migratorio, quindi, di gravi proporzioni che non fu imputato alle

calamità naturali, quale la disastrosa alluvione alla quale è andato soggetto il Polesine nel 1951, quanto piuttosto alla cronica incapacità di quel comprensorio di fornire un reddito adeguato e tale da soddisfare le esigenze di una vita civile a tutta la popolazione residente.

Il Consorzio fra gli Enti locali per la realizzazione dell'Area Industriale Attrezzata del Basso Polesine predispose un Piano delle aree da destinare a Insediamenti Produttivi che fu approvato, dopo lunghe controversie, dibattiti e ricorsi, con Deliberazione della Giunta Regionale n.1504 del 15.03.1988. Il Piano risulta essere in scadenza definitiva il 15 marzo 2003, dopo aver ottenuto in questi ultimi anni due proroghe dalla Regione Veneto.

Il Piano in questione era caratterizzato dai seguenti dati dimensionali, come risultano sintetizzati nel voto regionale a suo tempo approvato:

SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL P.I.P.	= mq.	2.300.336	100%
a) superficie complessiva dei lotti (D1 - D2)	= mq.	1.432.630	62,3%
b) superficie a standards (parcheggi o verde pubblico attrezzati) (S1 - S2 - S3)	= mq.	276.093	12%
c) superficie attrezzature collettive (AC2)	= mq.	182.800	7,8%
d) superficie attrezzature portuali	= mq.	29.250	1,25%
e) superficie darsena pubblica	= mq.	13.500	0,6%
f) superficie darsena in autonomia funzionale	= mq.	20.550	0,9%
g) superficie depuratore	= mq.	3.250	0,15%
h) superficie strada, ferrovia, svincoli, canali e fasce di rispetto	= mq.	342.263	15%

Successivamente con delibera n.28 dell'Assemblea Consorziale A.I.A, in data 21.12.1991, fu adottata una Variante interna riguardante la trasformazione di alcune aree senza variazione dei dati dimensionali complessivi e del perimetro generale.

Ulteriori modifiche interne furono apportate avvalendosi sempre del disposto dell'art.8 della Legge 167, con tre Varianti approvate rispettivamente con Delibere dell'Assemblea Consorziale n.9 del 27/04/1996, n.16 del 10/05/1997 e, successivamente, contestualmente all'approvazione del progetto preliminare del 3°

lotto del progetto esecutivo del 2° stralcio dei lavori di urbanizzazione dell'A.I.A., con delibera n.8 del 10/06/1998.

Con Delibere dell'Assemblea Consorziale n. 19 dell'1/09/2000 e n. 15 del 16/05/2001 sono state infine approvate le Varianti n.4 e n.5 che hanno comportato, per la prima, una modifica del tracciato stradale e la riprogettazione del piazzale di servizio al raccordo ferroviario, per la seconda unicamente una modifica normativa di adeguamento al nuovo PRG.

Successivamente con delibera della Assemblea Consorziale n.19 del 20/12/2001 veniva approvata la Variante n.6 necessaria per adattare la conformazione delle aree alle nuove esigenze delle imprese produttive che si stavano insediando nell'area.

Un'ultima variante, la n.7, approvata con Delibera della Assemblea Consorziale n. 21 del 30/09/2002, fu resa necessaria per consentire la realizzazione del 5° lotto dei lavori e il corrispondente collegamento alla viabilità esistente, prima della realizzazione del 4° lotto che necessitava di una procedura espropriativa più lunga.

## 2) DESCRIZIONE DELL'AREA

L'Area Attrezzata ricopre una superficie territoriale complessiva di circa 292 ettari e ricade, parte nel Comune di Adria e parte nel Comune di Loreo.

Delimitata a sud e ad est dell'Idrovia Tartaro Fissero Canalbianco PO di Levante – Canale di Valle, ad ovest dell'Adigetto, a nord della strada provinciale per Rovigo, essa è divisa in tre grandi settori (due a sud ed uno a nord-ovest) dal sistema viario costituito da tre assi che si incrociano perpendicolarmente tra loro: il primo parallelo alla strada provinciale, comprende la diramazione ferroviaria, proveniente dalla stazione di Cavanella, ed una strada di servizio interno; il secondo è delimitato invece dalla strada che, a sud, oltrepassa il canale navigabile conducendo a Cavanella Po e che, a nord, si innesta nella strada provinciale che collega Rovigo e Adria con la statale Romea. Quest'area è delimitata prevalentemente dagli insediamenti produttivi della Società Caffaro e dal nuovo Autodromo.

I punti di incontro tra questo asse trasversale, l'attuale strada provinciale, la strada

di servizio interno e l'autodromo con il suo sistema dei parcheggi, sono regolati da tre grandi snodi che permettono lo smistamento dei veicoli a movimento continuo, evitando così incroci pericolosi.

Nella superficie complessiva dell'Area Attrezzata non rientra, sebbene situata nel suo interno, l'area della centrale Enel della superficie di circa 7,7 ettari in quanto mantiene una propria autonomia funzionale dal momento che funziona come centrale di smistamento della energia elettrica prodotta a Porto Tolle e serve quindi anche utenze esterne all'Area Attrezzata.

Come pure risulta essere esterno all'Area Attrezzata il recentissimo impianto dell'Autodromo che occupa un'area di circa 32,73 ettari. In questo quadrante, non direttamente interessato dal PIP si sono inoltre insediate le attività produttive del CIRS ed è stata urbanizzata un'area per attività produttive dal Consorzio di Sviluppo di Rovigo.

Rimane un'ultima area residua in località Smergoncino che è classificata nel PRG in vigore come Corte Rurale e che potrà ospitare attrezzature ricettive, anche a servizio del vicino Autodromo.

Riassumendo, queste aree esterne al PIP, che sviluppano una superficie complessiva di Ha 70.17.82, comprendono:

A) Centrale Enel	Ha	07.70.36
B) Area Caffaro	Ha	16.66.01
C) Area CIRS	Ha	02.87.30
D) Area produttiva Colafonda	Ha	06.05.88
E) Corte rurale Smergoncino	Ha	04.15.00
F) Autodromo	Ha	<u>32.73.27</u>
	TOTALE	Ha 70.17.82

L'area interessata dal PIP pertanto misura, detratte le aree di Ha 70.17.82 elencate in precedenza, una superficie di Ha 222.27.30.

Le aree interne al Piano Insediamenti Produttivi sono state riprogettate tenendo conto delle esperienze maturate dal Consorzio AIA in questi anni, anche alla luce dei recenti sviluppi che hanno reso molto appetibile l'insediamento di attività produttive in questa zona.

Nel settore sud-est è posizionata la superficie fondiaria dei lotti per insediamenti

produttivi D1 – D2 – D3 (ettari 169,66), oltre alle aree per standard e quelle per le attrezzature portuali. La parte riservata ai lotti per insediamenti è delimitata a sud dall'Idrovia, lungo la quale le imprese potranno organizzare autonomamente il carico scarico delle merci con banchine di attracco di uso privato.

Nel parte estrema ad est è prevista infine una banchina pubblica con un'adeguata area per attrezzature portuali, utilizzabile sia dalle industrie esterne all'area attrezzata, sia quelle interne, il cui lotto però non presenti un fronte sul canale e che per il tipo di scambi usuali non debbano ricorrere sovente alla via d'acqua.

Per quanto riguarda la suddivisione dei lotti si è preferito al momento delineare solo uno schema organizzativo di massima, in quanto si ritiene più opportuno attendere le eventuali richieste delle singole ditte interessate per una definitiva ripartizione dell'area. Comunque il lotto minimo da assegnare non deve essere inferiore a 10.000 mq. In modo da evitare la localizzazione di imprese di piccole dimensioni.

### 3) OPERE A RETE

La struttura planimetrica stradale risulta nel suo insieme chiara, semplice ed organica e rispondente al principio dei minimi percorsi.

La sezione trasversale delle strade ha una larghezza di ml. 7,00 oltre alle due banchine asfaltate di ml. 1,25 ciascuna e due cigli di ml. 1,50/1,75. Il fondo stradale sarà costituito da uno strato stabilizzato calcareo dello spessore medio di cm.40, con sovrastante binder e tappeto di usura.

La strada dorsale, longitudinale, mantiene invece una larghezza di ml.13,00 e viene progettata in prosecuzione della parte già realizzata.

Per la rete fognante si è adottato il sistema separato, che prevede due reti, una per lo smaltimento delle acque pluviali e delle acque di risulta dei processi produttivi, ed una per il convogliamento delle acque nere al depuratore.

La rete di raccolta delle acque nere sarà preferibilmente costruita con tubazioni in PVC PN10, aventi sezione minima di 250 mm. e poste lungo le banchine laterali delle strade. Per il lavaggio delle condotte di raccolta delle acque nere dovranno essere previsti pozzetti di cacciata muniti di sifone automatico posti nei punti

strategici. Dovranno inoltre essere previsti pozzetti di ispezione, con dimensioni tali da consentire le operazioni di espurgo in tutti i punti di innesto e di incrocio di due reti.

L'impianto di illuminazione stradale, con relative linee di alimentazione da collegare al quadro elettrico, sarà alimentato da un sistema trifase in B/T.

I pali di sostegno dei corpi illuminanti saranno del tipo conico con stelo diritto, in lamiera di acciaio zincato a caldo, con sezione circolare aventi diametro in sommità di mm.60, diametro di base mm.168 e altezza totale di ml.10,80.

La rete idrica sarà progettata su indicazione del Consorzio Acquedotto "Medio Delta - Po" e sarà costituita da tubazioni in PVC PN 16 rispondenti alle norme UNI e alla circolare del Ministero della Sanità, di dimensioni variabili da DN 50 a DN 160.

Le reti telefoniche saranno posate secondo le indicazioni e prescrizioni della Società Telecom, con l'utilizzo di tubazioni in PVC corrugato a protezione dei cavi nonché con la fornitura e posa di pozzetti di ispezione e derivazione tipo P6 e P8 con relativi coperchi in ghisa.

La rete del gas metano verrà eseguita dalla ditta erogatrice "Ergas" pertanto tutte le disposizioni per le caratteristiche, le dimensioni e le qualità dei materiali saranno stabilite dall'ente stesso.

#### 4) DIMENSIONAMENTO DEL PIANO E VERIFICA DEGLI STANDARD

La superficie del nuovo PIP risulta essere di mq. 2.222.730 di poco inferiore a quella del precedente PIP in scadenza che misurava una superficie complessiva totale di mq. 2.300.336.

Il Piano è caratterizzato dalle seguenti zone, individuate nella Tav.6 - Zonizzazione:

1)	D1	AREE PRODUTTIVE DA COMPLETARE	MQ.	604.161	27,19%
2)	D2	AREE PRODUTTIVE DI NUOVO IMPIANTO	MQ.	942.764	42,41%
3)	D3	AREE PER ATTIVITA' RICETTIVE TURISTICHE E PER IL TEMPO LIBETO	MQ.	122.660	5,52%
4)	VP	VERDE PRIMARIO	MQ.	70.108	3,15%
5)	VA	VERDE ATTREZZATO	MQ.	22.847	1,03%

6)	P	PARCHEGGI	MQ.	75.282	3,39%
7)		ATTREZZATURE PORTUALI	MQ.	32.000	1,44%
8)		BANCHINA PUBBLICA	MQ.	24.163	1,09%
9)		BANCHINA IN A/F	MQ.	26.989	1,21%
10)		ATTREZZATURA TECNOLOGICHE	MQ.	11.788	0,53%
11)		FASCE DI RISPETTO STRADALE E FLUV.	MQ.	77.408	3,48%
12)		RETE STRADALE	MQ.	173.642	7,81%
13)		RACCORDO FERROVIARIO	<u>MQ.</u>	<u>38.918</u>	<u>1,75%</u>
		SUPERFICIE TOTALE	MQ.	2.222.730	100%

Ai fini della verifica degli standard le aree che compongono il Piano sono così ricomposte:

A)	AREE PRODUTTIVE D1 - D2 - D3 + banchine in A/F	MQ.	1.696.574	76,34%
B)	AREE DI URBANIZZAZIONE PRIMARIA			
	Verde primario	mq.	70.108	
	Parcheggi	mq.	75.282	
	Rete stradale	mq.	173.642	
	Raccordo ferroviario	<u>mq.</u>	<u>38.918</u>	
		mq.	357.950	MQ. 357.950 16,10%
C)	AREE DI URBANIZZAZIONE SECONDARIA			
	Verde attrezzato	mq.	22.847	
	Attrezzature portuali	mq.	32.000	
	Banchina pubblica	mq.	24.163	
	Attrezzature tecnologiche	<u>mq.</u>	<u>11.798</u>	
		mq.	90.808	MQ. 90.808 4,08%
D)	FASCE DI RISPETTO STRADALE E FLUVIALE	<u>MQ.</u>	<u>77.408</u>	<u>3,48%</u>
	SUPERFICIE TOTALE	MQ.	2.222.730	100%

#### VERIFICA STANDARD ART. 25 L.R. 61/1985

Standard primari	mq.	357.959	16,10% > 10%
Standard secondari	mq.	90.808	4,08% = 4,00% minimo

VERIFICA STANDARD ART.5 punto 1 D.M. 1444/1968

Verde pubblico B1 +C1	mq.	92.955	
Parcheggi B2	mq.	75.282	
Attrezzature tecnologiche	mq.	11.798	
Attrezzature portuali	mq.	32.000	
Banchina pubblica	<u>mq.</u>	<u>24.163</u>	
	mq.	236.198	10,42% > 10%

Risulta pertanto dalla verifica sopra riportata che gli standard previsti nel Piano sono superiori al minimo consentito dalle norme vigenti in materia.

Adria 14/03/2003

I progettisti

Arch. Ing. ~~Milto Baratella~~

Arch. Ing. ~~Giorgio Berganton~~

Arch. Gianni Massarente

