

## **INDICE**

### **0. PREMESSA**

### **1. INQUADRAMENTO GENERALE**

### **2. DOMANDA DI ESPANSIONE E DI ADEGUAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE**

### **3. SITUAZIONE ATTUALE**

- 3.1 Infrastrutture tecniche esistenti**
- 3.2 Infrastrutture di trasporto esistenti**

### **4. PROGETTO DI VARIANTE**

- 4.1 Identificazione dell'area**
- 4.2 Obiettivi di progetto**
- 4.3 Criteri e contenuti: evoluzione e trasformazione  
delle aree industriali**
- 4.4 Opere di urbanizzazione**
- 4.5 Dati dimensionali**

### **5. CARTOGRAFIA**

### **6. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE**

## **0. PREMESSA**

Il primo P.R.I. del Consorzio per il Consorzio di Industrializzazione di Crotona (oggi Consorzio per lo Sviluppo Industriale della provincia di Crotona) fu approvato con decreto del Presidente della Repubblica in data 26/01/1967. Successivamente furono redatte altre due Varianti, la prima approvata con decreto del Presidente della Giunta Regionale della Calabria n° 1134 del 7/10/1993, e la seconda con decreto del Presidente della Giunta Regionale della Calabria n° 321 dell'11/06/1999.

I citati atti di pianificazione, redatti e approvati ai sensi delle leggi allora vigenti ( Circolare 9 marzo 1961, n° 2356 del Comitato dei Ministri per il Mezzogiorno e T. U. delle leggi sul Mezzogiorno approvato con D.P.R. n° 218/1978), assumevano una valenza territoriale per cui gli atti programmatori degli enti locali dovevano recepirli integralmente.

Attualmente l'emanazione della legge urbanistica regionale (n° 19/2002) ha modificato tale aspetto demandando le previsioni prescrittive di carattere generale al Q.T.R. (Quadro Territoriale Regionale) da redigersi a cura della stessa Regione e al P.T.C.P. (Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale) da redigersi a cura della provincia competente.

In attesa del perfezionamento dei suddetti atti di indirizzo programmatico, deve farsi riferimento alle linee guida che la Regione Calabria ha emanato con propria deliberazione n° 106 del 10/11/2006.

Sulla base delle indicazioni contenute nelle citate linee guida e dello stato di attuazione degli atti generali di programmazione la presente Variante deve essere assimilata ad un Piano Attuativo all'interno del P.S.C. del Comune di Crotona, in quanto essa afferisce ad una porzione di territorio ricadente all'interno del territorio comunale e la delimitazione della stessa è esattamente conforme ad una indicazione contenuta nel vigente Piano Regolatore Comunale, approvato con decreto del Presidente della Giunta Regionale della Calabria n° 321 dell'11/06/1999.

Il vigente P.R.G. comunale prevede, perciò, un'area di 905 ettari circa la cui programmazione urbanistica è demandata al Consorzio per lo Sviluppo Industriale della provincia di Crotone. In tale area si trovano le aree già in precedenza ricadenti nell'agglomerato industriale di competenza del C.S.I. e, quindi, già normate ai sensi del P.R.I. vigente ed altre aree inserite in ampliamento nell'agglomerato, per le quali si deve procedere a fissare le relative destinazioni e norme.

Lo scopo principale e prevalente della presente Variante è, perciò, quello di normare le aree di nuovo inserimento nell'agglomerato, con l'occasione si è, inoltre, proceduto a prendere atto delle evoluzioni delle esigenze del mercato e ad eliminare alcune discrasie contenute P.R.I. vigente.

Il criterio ispiratore del Piano del 1993, è stato quello di privilegiare le infrastrutture di servizio nell'agglomerato, per rendere le aree più appetibili e per ridurre i costi delle imprese già operanti nel territorio e renderle competitive rispetto a quelle di altre realtà più vitali.

Tale impostazione, ritenuta comunque valida ed ancora attuale, ma non totalmente realizzata per indisponibilità di appositi finanziamenti, aveva impegnato per infrastrutture, verde e servizi, una consistente parte delle aree di ampliamento dell'agglomerato, lasciando, per nuovi insediamenti industriali, soltanto una limitata superficie di terreno sul totale dell'area di ampliamento. La Variante del 1999 ha in parte corretto tale indirizzo, ma nonostante ciò le aree per nuovi lotti sono attualmente pressoché esaurite, tanto è che in fase di emanazione del nuovo P.R.G. comunale del 2002 sono state concordate con lo stesso Comune di Crotone, attraverso apposito Accordo di Programma, ulteriori aree di ampliamento, per una superficie di circa 180 ettari.

Le suddette nuove aree comprendono terreni che lo stesso P.R.G. destinava ad attività produttive o commerciali (ex P.I.P.) e che, essendo limitrofi a quelli già compresi nell'agglomerato industriale potranno utilizzare le infrastrutture esistenti o di prossima realizzazione ad opera del C.S.I., per cui risultava più funzionale trasferirne la competenza a quest'ultimo. In linea di

massima le destinazioni e le previsioni del P.R.G. sono state mantenute nel presente progetto.

Le altre modifiche invece riguardano:

- la previsione di aree a destinazione mista, produttiva, a servizio o commerciale, che tiene conto delle attuali tendenze del mercato, più orientato in questo periodo verso attività di tipo commerciale anche in area industriale, specie se di dimensioni medio-grandi;
- l'eliminazione dell'area con vincolo archeologico per la presenza del tessuto urbano della Kroton magno-greca dall'area di competenza del C.S.I.;
- una diversa distribuzione delle aree a servizio della produzione, che sono state aumentate per entità e dislocate più uniformemente nell'agglomerato, ciò per dare risposta alle richieste di insediamenti, compatibili con la destinazione di che trattasi, che provengono da privati e da Enti pubblici.

Per queste ultime aree, sono state ampliate le tipologie compatibili per uniformarle alle richieste di assegnazione già inoltrate, condividendo l'opportunità di recepire le nuove tendenze, anche scaturenti da apposite norme di legge, a dotare il comprensorio industriale di alcune tipologie insediative, precedentemente non previste, e che non potevano trovare diversa collocazione, quali centri fieristici con annessi uffici e foresterie, alberghi, uffici e strutture pubbliche di interesse territoriale, società o consorzi di trasportatori, attività di servizio e di supporto all'agroindustria, etc.

L'incarico di elaborare lo studio ed il progetto per la Variante di Piano Regolatore del C.S.I. di Crotone è stato affidato dal Consorzio al proprio Ufficio Tecnico che poteva avvalersi della collaborazione di professionisti esterni.

L'esame della situazione riscontrabile nell'area del Consorzio, la sua evoluzione passata e le tendenze prevedibili sono state svolte, con l'ausilio dei dati ufficiali disponibili e di apposite inchieste condotte in loco, valutate ed interpretate nel quadro della realtà meridionale, della Calabria e con parti-

colare riguardo non solo alle richieste di assegnazione di lotti già pervenute al Consorzio, ma in funzione dei numerosi progetti presentati per l'ottenimento dei finanziamenti di cui alla legge 488/92, nonché per le incentivazioni previste dalla normativa regionale, che, se accordati, comporteranno una massiccia ulteriore richiesta di aree per insediamenti produttivi a cui l'Ente intende, nello svolgimento dei propri compiti istituzionale, dare immediata ed adeguata risposta.

## **1. INQUADRAMENTO GENERALE**

In questa sezione della presente relazione si riportano, perché ancora ritenute valide ed attuali, con opportuni aggiornamenti, le considerazioni della precedente Variante.

Il Consorzio Industriale di Crotona ha indubbiamente costituito un polo di attrazione nell'ambito della realtà economica calabrese. Per rendersene conto, è sufficiente fare riferimento alla dinamica delle più rilevanti variabili demografiche. Così se si prende in considerazione la popolazione residente si osserva che quella compresa nell'area del Consorzio Industriale è cresciuta a ritmo più sostenuto di quello registrato nell'intero Territorio della Provincia di Crotona. In particolare, nel decennio intercensuario 1991-2001, il divario nella crescita della popolazione residente è stato complessivamente di quasi il 6%.

Nei primi anni '90 e fino ad oggi, anche l'area di Crotona, come altre aree industriali del Mezzogiorno, ha dovuto affrontare i fenomeni critici che hanno investito le imprese di grande dimensione. La reazione normale, verificata nella maggioranza dei casi, ha visto il sistema della piccola e media impresa subire i contraccolpi delle ristrutturazioni operate dalle maggiori imprese. In ciò, l'economia meridionale, almeno per quanto riguarda le aree industriali, ha mostrato una diversa capacità di reazione rispetto all'econo-

mia delle regioni centro-settentrionali, In questa, alla ristrutturazione delle imprese maggiori si è proceduto con un ampio processo di decentramento produttivo, Il sistema delle medie e piccole imprese ha finito con l'occupare parte cospicua degli spazi lasciati liberi dal ripiegamento della grande impresa. Nelle aree industriali del Mezzogiorno in cui la grande impresa ha operato ristrutturazioni e ridimensionamenti, il ruolo di imprese satelliti e la posizione di dipendenza hanno determinato il diffondersi dei fenomeni critici dall'area della grande impresa a quella delle unità minori. A questo fenomeno perverso gli Enti, le forze sociali, gli imprenditori, hanno cercato di porre rimedio ricorrendo a tutti gli strumenti di promozione dello sviluppo industriale che la legislazione vigente prevede.

Sono state così attivate la Sovvenzione Globale ed il Contratto d'Area di Crotona, per cercare di superare la crisi industriale del territorio.

Gli effetti positivi sperati, si sono solo in parte concretizzati e per il prossimo futuro si prevedono incrementi più consistenti, anche se gli incrementi maggiori si prevedono nel campo commerciale e dei servizi.

Pur non essendo ancora disponibili dati specifici per la realtà calabrese, il riferimento ai dati noti della realtà meridionale permettono di rilevare come l'area industriale di Crotona sia caratterizzata da condizioni che assicurano maggiori probabilità di sopravvivenza e di successo.

Tutti gli elementi che abbiamo sommariamente rievocato concorrono a porre in evidenza la capacità di attrazione e di generazione di nuove attività economiche di cui è in possesso l'area del Consorzio Industriale di Crotona. Si pone perciò la questione di individuare i principali fattori di attrazione già in opera. E, naturalmente in un'ottica di progettazione dei futuri sviluppi, si pone il problema di identificare gli altri fattori che sarebbe opportuno inserire o rafforzare, per accrescere le capacità di attrazione e di crescita dell'area.

Verosimilmente, i fattori positivi che più hanno contribuito al ruolo di polo di attrazione e di sviluppo esercitato dall'area Industriale di Crotone vanno identificati nel grado di industrializzazione già raggiunto e nella dotazione di una base infrastrutturale e di servizi. Il grado di industrializzazione ha essenzialmente operato attraverso due meccanismi di trasmissione. Da un lato, creando una sorta di concentrazione di redditi spendibili, e per questa via determinando - o meglio rafforzando - la espansione di un mercato di sbocco locale per le produzioni. Dall'altro lato - e questo è il meccanismo dotato di maggiore potenziale - creando i presupposti umani di un ambiente industriale, favorendo cioè lo sviluppo di capacità imprenditoriali nonché la propensione all'impegno in attività industriali delle forze di lavoro. Secondo l'interpretazione che si può trarre dall'esame dei settori e tipi di attività produttive presenti nell'area Industriale di Crotone, non sembra invece che abbiano svolto un ruolo significativo le complementarità tecniche e le correlate economie di agglomerazione industriale.

La favorevole posizione, unita con la presenza di infrastrutture di trasporto che rendono comparativamente assai più agevole, rispetto ad altre realtà della Provincia e della Regione, l'accesso all'area, hanno costituito il secondo punto di forza dell'Agglomerato Industriale di Crotone. Per quanto riguarda i servizi, se è vero che l'area non si trova in posizione avanzata quanto a disponibilità di servizi specifici per le imprese, va anche riconosciuto, per altro verso, che la relativamente soddisfacente disponibilità di servizi con destinazione alle famiglie o generica ha almeno evitato di costituire un fattore di penalizzazione, come invece è avvenuto in aree meno dotate della Regione.

Si deve poi osservare che il fenomeno della cosiddetta terziarizzazione, ossia del peso crescente che vanno assumendo le componenti immateriali della produzione, rispetto alle componenti materiali, è venuto a proporsi nel

nostro Paese in tempi piuttosto recenti. Il periodo della ristrutturazione del nostro apparato produttivo è stato piuttosto caratterizzato dal fenomeno del decentramento.

Nel corso di esso, le capacità di espansione del sistema della piccola e media impresa e le sue doti di flessibilità e di adattabilità hanno consentito ritmi di accrescimento della produttività marcatamente più elevati di quelli conseguiti dal sistema della grande impresa. Si è venuto conseguentemente a sfatare il mito della grande dimensione e soprattutto si è dimostrata l'infondatezza della convinzione secondo cui esisterebbe una stretta correlazione tra dimensione ed efficienza produttiva. Negli anni più recenti, tuttavia, il divario di produttività tra le imprese di grande dimensione e quelle di piccola e media grandezza è venuto a riproporsi. La ragione di ciò è da rinvenire appunto nel mutamento della composizione della produzione: la mera trasformazione materiale, tipica della manifattura, tende a costituire soltanto una parte - e non di rado quella non prevalente - dell'attività di produzione. Il caso esemplare è rappresentato dal trattamento automatico dell'informazione: in questo campo, sino a pochi anni addietro, il business si incentrava sull'hardware, mentre attualmente il segmento di mercato più promettente e in più rapida espansione è quello del software. Conseguenza dell'anzidetta trasformazione è il proporsi di nuove fonti di economie di scala, spesso connesse con un processo di valorizzazione delle produzioni fisiche.

Nel processo sommariamente indicato il settore della piccola e media impresa è rimasto sostanzialmente al margine. E ciò soprattutto nell'industria meridionale, dove la creazione di un'offerta di nuovi servizi non è sollecitata dall'esistenza di una domanda sostenuta e concentrata. In questo contesto, assumono particolare rilievo le norme agevolative disposte dalla disciplina comunitaria, nazionale e regionale a favore dei servizi reali. Grazie a tali norme, in sintesi, viene favorita l'espansione dell'offerta, mediante la concessione dei contributi precedentemente riservati al settore della produzione industriale, e nel contempo viene sollecitata l'espansione della domanda,

mediante la concessione di contributi alla spesa sostenuta dalle imprese per l'acquisto dei servizi. Si tratta di una opportunità assai rilevante, che occorre cogliere, tempestivamente. E a tal fine è necessario rendere particolarmente agevole l'accessibilità ai servizi reali, dalla prima presa di contatto con i loro fornitori alla effettiva fruizione. Si rende pertanto necessario promuovere la localizzazione di unità di produzione di servizi nell'ambito medesimo dell'agglomerazione industriale. Ciò consentirà, tra l'altro, l'avvicinamento tra servizi erogati ed esigenze anche sul Piano qualitativo. Si consideri ad esempio il caso dei servizi bancari o di quelli assicurativi. La prevalenza della clientela famiglie, rispetto alle imprese, fa sì che nel Mezzogiorno banche ed assicurazioni siano più attrezzate a produrre servizi destinati alla prima categoria di utenti. Così, ad esempio, gli istituti di credito sono in grado di fornire, tra i servizi della nuova finanza, quelli di raccolta, destinati prevalentemente alle famiglie; mentre si rivelano di solito meno attrezzati per quanto attiene ai nuovi servizi finanziari alle imprese. Fenomeni analoghi si avvertono nel settore assicurativo, dove prevalgono le forme tipicamente ordinate a soddisfare le esigenze familiari, al di là delle forme più elementari di assicurazione dei rischi d'impresa.

Ma è soprattutto sui dati dell'esperienza acquisita che occorre procedere nella progettazione dei futuri sviluppi, Il ruolo di fattore di attrazione esercitato dalla compresenza di infrastrutture di trasporto plurimodali induce a ritenere che ulteriori - e presumibilmente più consistenti - vantaggi deriveranno all'area Industriale di Crotona dalla realizzazione di un Centro di smistamento merci, destinato ad assumere il ruolo di un vero e proprio Centro intermodale che perciò, resta pienamente confermato dal presente progetto di variante.

Ma anche nel passato meno recente Crotona ha rappresentato un elemento di attrazione; questa influenza, dovuta propriamente alla posizione naturale, lo rende il terminale di un ampio entroterra e, già alla fine dell'ottocento,

luogo di concentrazione delle funzioni amministrative, giuridiche, istituzionali, e centro di connessione fra la produzione agricolo/zootecnica e i mercati di smercio dei prodotti.

Inoltre la presenza del porto e della ferrovia consentono una saldatura fra economia nazionale e mercati esteri che conferisce grandi potenzialità al ruolo del comune nel sistema produttivo regionale.

Nel 1967 l'approvazione del P.R.T. del Consorzio Industriale di Crotona ha costituito oltre al riconoscimento della vocazione di polo industriale, l'affermazione della volontà di potenziare ed organizzare le possibilità di sviluppo.

Ancora oggi tale volontà è fortemente presente e determinante a favorire la crescita economica e sociale del territorio Crotonese.

La presenza delle grandi industrie, anche se ora in buona parte dimesse, come notato in precedenza ha determinato la crescita di piccole e medie attività che, attualmente hanno subito una battuta d'arresto ma che devono essere aiutate e recuperate per riattivare il processo di sviluppo del territorio.

Gli elementi più ricorrenti sia nella richiesta di nuovi insediamenti produttivi, che nella spinta alla trasformazione di quelli esistenti, sono: la vitalità della media imprenditoria ed il grande incremento dei settori dei servizi e del commercio ad essa legati.

In quest'ottica è stato confermato un Piano che propone:

a) ampia flessibilità nel taglio e nella aggregazione dei lotti;

b) la dotazione di attrezzature trasportuali, di deposito e di scambio;

c) previsione di zone per i servizi ed il terziario;

d) il potenziamento della rete ferroviaria.

Si è teso così a caratterizzare l'area industriale come luogo capace di fornire servizi legati alle attività economiche e produttive, non solo zona destinata all'impianto di fabbriche, separata dalla restante realtà urbana.

In particolare uno dei nodi centrali della riuscita del Piano e del potenziamento delle capacità complessive del comprensorio resta quello della effettiva intermodalità del sistema dei trasporti (gomma-ferro-acqua) conseguente al potenziamento ed all'ampliamento delle relative attrezzature.

Altre infrastrutture che si ritiene possano determinare il successo dell'area di Crotona sono quelle di tipo antinquinamento, in particolare, un depuratore di notevoli dimensioni, in grado di fornire servizi sia alle aziende ubicate all'interno dell'Agglomerato che alle aziende operanti in tutto il territorio provinciale ed anche oltre, ed una discarica per rifiuti pericolosi che potrà accogliere le terre inquinate provenienti dalle bonifiche che dovranno effettuarsi entro il perimetro del SIN (Sito di Interesse Nazionale) di Crotona (Pertusola Sud ed altre) ed altri materiali prodotti da attività imprenditoriali del territorio provinciale.

È auspicabile inoltre che la concorrenza degli elementi necessari alla realizzazione degli obiettivi si realizzi in maniera coordinata rispondendo alla domanda di insediamento industriale attuale per tempo potenziale.

## **2. DOMANDA DI ESPANSIONE E DI ADEGUAMENTO DELLE INFRASTRUTTURE**

La richiesta di nuovi suoli industriali, generalmente costituita dalla domanda di realizzazione di nuovi impianti e dalla esigenza di rilocalizzazione per

ampliamenti nel caso di abbandono di impianti in aree urbane, è dovuta a Crotone alla domanda effettiva di nuovi lotti industriali avanzata al Consorzio Industriale da imprenditori locali e non.

Nell'area del Consorzio Industriale lo sviluppo del settore è legato più a nuove iniziative che ad esigenze di rilocalizzazione.

Inoltre l'indagine diretta ad individuare la domanda di trasporto merci ha messo in evidenza la necessità per gli Imprenditori locali di razionalizzare il sistema attuale dei trasporti (strade, ferrovie, porto). Tale razionalizzazione consentirà un incremento di produzione ed il conseguente aumento della domanda di trasporto merci e di suolo attrezzato. Infatti i motivi più significativi risultati dall'indagine effettuata rispetto all'assenza di crescita delle produzioni locali sono principalmente il tempo ed il costo del trasporto delle merci, e per talune attività la impossibilità di aumentare e/o diversificare le produzioni per insufficienza di suolo disponibile.

Pertanto, per la redazione del progetto di variante, è stato condotto uno studio diretto della valutazione del futuro fabbisogno di aree attrezzate atte ad accogliere nell'area di Crotone gli insediamenti produttivi e le strutture secondarie e terziarie che possano creare l'effetto richiamo per una moderna e corretta formazione, sia dal punto di vista operativo che normativo, di un tessuto industriale tale che le incentivazioni previste per gli imprenditori dalla normativa in vigore siano realmente e di fatto una ulteriore spinta, e non la motivazione unica della scelta localizzativa.

I risultati a cui si è giunti hanno dimostrato con estrema chiarezza la necessità di una maggiore disponibilità di aree attrezzate e, quindi, della necessità di una Variante al Piano vigente.

Uno dei punti sui quali si è focalizzata l'attenzione dello studio è stato quello relativo alle previsioni occupazionali nell'area costituita dai comuni facenti parte del Consorzio. La stima dell'offerta di lavoro complessiva, scaturita dalle ipotesi di incremento demografico e della popolazione attiva, si

colloca al 2007 su circa 45.000 unità ed all'anno 2020 su oltre 49.000. Considerando invariate nel tempo le quote relative alla disoccupazione ed alle persone in cerca di prima occupazione le unità attive in condizione professionale saranno ai traguardi temporali, prima indicati, di 35.000 e 43.000 unità. Ciò significa che nell'area dei comuni facenti parte del C.S.I. di Crotona dovranno crearsi occasioni di lavoro nel periodo 2008-2020 per circa 6.000 unità. Tenendo conto che l'occupazione nel settore primario resterà praticamente inalterata rispetto ai livelli odierni (circa 2.600 unità) le occasioni di lavoro dovranno essere ricercate nel settore secondario e terziario.

L'analisi della situazione attuale in tali settori e delle loro prospettive e cioè, specie per il terziario, l'opportuna copertura della domanda necessaria a far raggiungere indici di dotazione "nazionali" per quanto riguarda i servizi alla produzione e quelli di rete, fanno ritenere che l'occupazione dovrà riferirsi a circa 2.400 unità per quanto riguarda il terziario. Ne consegue che la prevedibile occupazione nel settore secondario in genere dovrà riferirsi nel periodo fino al 2020 a circa 3.600 unità.

Per valutare il fabbisogno di aree in termini spaziali necessari ad accogliere eventualmente le sole forze di lavoro previste nel settore industriale - ed utilizzando i parametri medi di superficie per addetto tra 165 e 250 mq - dovrebbero predisporre nell'area dei comuni costituenti il Consorzio da 70 ha a 120 ha (da 30 ha a 50 ha fino al 2012; da 50 ha a 90 ha dal 2012 al 2016, da 70 ha a 120 ha dal 2016 al 2020). Considerando che le attività produttive e di servizi tendono a localizzarsi laddove le "concentrazioni" offrono possibilità operative che riducono i costi di gestione, è lecito ritenere che le richieste, come del resto é dimostrato dalle domande di localizzazione inevase da parte del Consorzio, si indirizzino all'area del C.S.I.

### 3. SITUAZIONE ATTUALE

Il Piano Regolatore vigente del Consorzio Industriale di Crotone riguarda un'area di circa 796 Ha situata a nord del centro abitato della città lungo la fascia costiera del Mar Ionio. L'agglomerato consortile è composto da due aree, separate dal torrente Passovecchio. Le suddette due aree si configurano la prima con la zona di intervento del P.R.I. originario del 1967, confinante a nord con il Torrente Passo Vecchio, ad est con il mare, a sud con il centro abitato ed ad ovest con i Fossi Vela e Valle della Donna, e la seconda con le zone di ampliamento aggiunte con le Varianti del 1993 e del 1999, confinante a nord con il Torrente Ponticelli, ad est con il Mare, a Sud con il torrente Passovecchio e ad ovest con la SS. 106. I comuni componenti il Consorzio sono: Crotone, Cutro, Isola di Capo Rizzuto, Rocca di Neto, Cotronei, Petilia Policastro e Strongoli. Le possibilità di insediamento di nuove attività industriali nelle aree destinate dalla zonizzazione del Piano Regolatore Industriale originario risultano esaurite; mentre quelle reperite con le due Varianti sono già utilizzate per oltre il 85% e di imminente utilizzazione per un altro 15%.

Le industrie attualmente insediate appartengono ai settori chimico, metalmeccanico, manifatturiero, elettrico e alimentare; la commercializzazione dei prodotti derivanti da tali attività ha principalmente un mercato nazionale e locale e, in minima parte, estero.

Gli impianti più importanti sono rappresentati dalla Sasol Italy S.p.A. (prodotti base per la detergenza), dalla Gress 2000 (produzione piastrelle in ceramica), dalla Carmet s.r.l. e Graziani Francesco s.n.c. (metalmeccanica) e dalla Biomasse Italia S.p.A. (produzione di energia elettrica).

### **3.1 Infrastrutture tecniche esistenti**

#### **3.1.1 Acquedotto industriale e potabile**

Il sistema di approvvigionamento idrico del Consorzio Industriale di Crotone consta di due reti di distribuzione, una ad uso potabile e l'altra ad uso industriale.

Entrambi i due sistemi adducono acqua dall'impianto di trattamento ubicato a monte della stazione di Crotone della potenzialità di 1.000-1.200 l/s, attualmente funzionante al 60% della sua capacità teorica.

L'adduzione all'impianto avviene a partire dall'opera di presa che capta l'acqua dal Fiume Neto, quindi tramite una condotta in cemento armato del diametro di 2.200 mm che attraverso uno sviluppo di 6 Km arriva al partitore con una portata massima di 6-7 mc/s.

Da tale unità si dipartono due canali d'irrigazione (gestiti dal consorzio di Bonifica) e l'adduttrice principale che, con un percorso di circa 19 Km, si dirige verso l'impianto di trattamento.

L'adduttrice principale, realizzata e gestita dal Consorzio per lo Sviluppo Industriale della provincia di Crotone, è costruita in cemento armato pre-compresso ed ha un diametro di 1.800 mm e una portata di 3,7 mc/s.

Il trattamento delle acque avviene attraverso le fasi standard della potabilizzazione, in particolare sono previste le seguenti operazioni: precipitazione, filtrazione, clorazione e potabilizzazione finale (quest'ultima solo per le acque destinate all'uso civile).

Da tale impianto si snodano quattro distributrici, tre potabili dirette verso il comune di Crotone, il comune di Rocca di Neto e l'agglomerato industriale del Consorzio, l'altra ad uso industriale diretta all'Agglomerato Industriale.

In particolare, per ciò che riguarda l'acqua potabile attualmente il servizio di approvvigionamento idrico è affidato, per il Comune di Crotona, ad una condotta in ghisa sferoidale del  $\Phi$  600 con portata di 300 l/s, per il comune di Rocca di Neto ad una condotta in acciaio del  $\Phi$  250 e per il Consorzio Industriale ad una condotta in ghisa sferoidale del  $\Phi$  250, mentre per quanto riguarda l'acqua industriale ad una tubazione in c. a. p. del  $\Phi$  1.800.

All'interno del Consorzio la rete di distribuzione dell'acqua industriale ha uno sviluppo di circa 10 Km; di questi circa 1.300 m sono in fibro cemento, 3 Km in c. a. p. e i restanti in ghisa sferoidale.

La portata industriale addotta dall'impianto varia in funzione del periodo stagionale: in estate si raggiunge il massimo della derivazione di 190 l/s, nel resto dell'anno oscilla intorno ai 140 l/s. Esiste anche la possibilità di distribuire come acqua industriale l'acqua depurata proveniente dall'impianto consortile di depurazione delle acque reflue.

La rete potabile è stata invece costruita interamente in ghisa sferoidale, ha un diametro di  $\Phi$  80-250 ed una portata di 18 l/s.

Oltre ai sistemi idrici descritti esiste un'unità di riserva di acqua industriale la cui capacità totale, di circa 92.000 mc distribuita in 4 vasche uguali di cemento armato, consente di coprire anche il futuro fabbisogno della zona di ampliamento.

Questa riserva attualmente approvvigiona tutta l'area industriale.

### 3.1.2 Reti fognarie nere e bianche

Il servizio fognario all'interno dell'Agglomerato Industriale è costituito da due sistemi separati di smaltimento: la fognatura nera e quella bianca. La prima è destinata a raccogliere le acque di scarico civile dell'insediamento industriale e quelle industriali, eventualmente previamente trattate dalle

stesse industrie (caso della conciaria Italeather) se superano i limiti massimi imposti dalla legge in vigore; la seconda ha invece la funzione di drenare le acque meteoriche.

#### Fognatura nera

La rete fognaria esistente, con sviluppo complessivo di circa 20.000 m, comprendente l'intero agglomerato e realizzata in tempi successivi, presenta alcuni tratti in cemento armato, tutti gli altri in polietilene. I primi, posati in opera precedentemente, sono sia a sezione circolare ( $\varnothing$  600) che semiovoidale, localizzati in prossimità della ex Cellulosa Calabria e allacciati al depuratore; i secondi sono di diametro variabile dal  $\varnothing$  300 al  $\varnothing$  1.200, essendo quest'ultimo il collettore di raccolta dei reflui prodotti dalla Sasol Italy e dalla zona artigianale Papaniciaro.

Le sezioni semiovoidali delle tubazioni sono inferiormente rivestite da coppi in gres saldati alla base con malte speciali.

I pozzetti e i pezzi speciali per le condotte in polietilene sono del loro stesso materiale in modo tale che venga garantita così l'omogeneità e la continuità dei materiali su gran parte della rete.

Il recapito finale è costituito dal depuratore le cui caratteristiche tecniche sono esplicitate in seguito.

#### Fognatura bianca

La rete di drenaggio è meno estesa della precedente. Infatti un vero sistema a maglie chiuse è stato realizzato solo nell'area occupata dalla ex Cellulosa Calabria, per quei rami che corrono paralleli alla fogna nera fino a raggiungere gli attraversamenti ferroviari subito a sinistra dell'impianto di depurazione. Va inoltre aggiunto un ulteriore ramo tra la Sasol e la ex Pertusola il quale fa defluire direttamente gli scarichi nel mare antistante.

Il materiale utilizzato è unicamente il cemento armato, mentre i diametri variano dai  $\varnothing$  600 ai  $\varnothing$  1.650. Il resto dell'area è attrezzata per il convogliamento delle acque bianche con reti analoghe che confluiscono entro canali di scolo rivestiti in cemento esistenti nell'area e realizzati dal Consorzio di Bonifica "Bassa Valle del Neto".

### 3.1.3 Depuratore

L'impianto di depurazione, inizialmente costituito da due distinte sezioni, una per il trattamento chimico-fisico e l'altra per l'ossidazione biologica, è stato recentemente ampliato e ristrutturato ed è stata aggiunta una terza sezione, quella per il trattamento dei bottini che consente il trattamento e lo smaltimento di rifiuti speciali provenienti da aziende e/o smaltitori operanti all'interno dell'Agglomerato e in territori limitrofi.

Attualmente questa terza sezione opera al di sotto delle proprie potenzialità ma è in corso un ulteriore intervento di adeguamento che ne aumenterà le capacità depurative. La sua potenzialità nominale è di 1.200 mc/h per la linea chimico-fisica e di 900 mc/h per quella biologica, ma quella di esercizio è attualmente il 30% di quella teorica. La linea biologica è in grado di assicurare il trattamento dei reflui prodotti nella città di Crotona.

Il processo di depurazione seguito è quello standard: si ha all'inizio una fase di equalizzazione dove viene equilibrato il valore del pH intorno a 5-6 onde consentire la precipitazione, sotto forma di idrati, dei metalli pesanti presenti nei reflui. In seguito con l'aggiunta di calce idrata ventilata il pH viene ulteriormente alzato fino a 8,3-8,5.

La fase successiva è quella di chiariflocculazione in cui viene aggiunto ai liquami un polielettrolita, il quale accelera la formazione di fiocchi in superficie che ingrandendosi e catturando in sé sostanze sospese vengono quindi fatti decantare nella vasca di sedimentazione primaria. A questa segue la vasca di sedimentazione secondaria detta turbocirculator per l'esi-

stenza al centro di una ventola che movimentata ed ossigenizza i reflui. Tali due vasche sono entrambe dotate di raschie che spingendo con moto circolare i fanghi depositati sul fondo verso il pozzetto centrale consentono di avviare il fango al trattamento specifico di ispessimento prima e di disidratazione meccanica poi attraverso filtro presse. Il fango può essere così aspirato da pompe monho e posto prima sulle filtro-presse e poi su nastro trasportatore dal quale verrà gettato nel camion e trasportato alla vicina discarica, attualmente in fase di riempimento e copertura.

#### 3.1.4 Elettrodotti HT, MT,BT

La rete energetica esistente nell'area interessata dal Piano Regolatore Industriale di Crotona è rappresentata essenzialmente dalle seguenti infrastrutture primarie:

- C.P. 150 KV - Pertusola (utente A.T.) collegata con una linea 150 KV alla cabina primaria Crotona ma attualmente inattiva per chiusura dell'industria proprietaria.
- C.P. 60 KV – Sasol Italy (utente A.T.) collegata alla centrale Timpa Grande con due linee a 60 KV.
- varie cabine di trasformazione 20/0.4 KV (alimentate dalla Cabina Primaria Crotona) che alimentano la maggior parte delle industrie medio-piccole insediate nell'agglomerato.

E' stata realizzata una cabina primaria 150/60/20 KV - Crotona industriale – alla quale sono attestate le linee di collegamento che alimentano l'area di ampliamento dell'Agglomerato Industriale di Crotona.

La cabina "Crotona industriale" sarà interconnessa mediante una linea a 150 KV con la sottostazione elettrica "S.E. SCANDALE" 380-150 KV, di pros-

sima costruzione e con la centrale Cirò tramite una ulteriore linea 150 KV in parte già esistente.

Sono infine previsti i raccordi delle cabine Pertusola e Sasol rispettivamente con la S.E. Scandale (150 KV) e C.P. Crotona industriale (150 KV)

### 3.1.5 Illuminazione pubblica

Esiste in tutte le aree dell'attuale agglomerato una rete d'illuminazione esterna, anche nel tratto della SS 106 interno al Consorzio, dalla Sasol alla zona Zigari, una parte di tale impianto è stato recentemente sostituito con impianti a pannelli fotovoltaici.

## **3.2 Infrastrutture di trasporto esistenti**

Le infrastrutture di trasporto esistenti a servizio dell'area di Crotona sono: la S.S. 106 (asse Nord-Sud litoraneo da Reggio Calabria verso la Puglia) e la S.S. 107 SGC (asse Est-ovest da Paola a Crotona) attraverso cui si arriva ai raccordi autostradali; la linea ferroviaria Metaponto-Reggio, ad unico binario non elettrificato, ed il porto commerciale in prossimità del centro urbano.

Il trasporto delle merci e la loro commercializzazione è effettuata principalmente su gomma (il 45,5% in entrata ed il 72,1% in uscita); il porto ha un traffico principalmente di arrivo delle merci (45,2% in entrata e intorno al 20% in uscita) mentre la ferrovia assolve una piccolissima parte del movimento generale delle merci (1,7% in entrata, 7,9% in uscita). L'unica industria attualmente insediata con un proprio raccordo ferroviario è la Sasol Italy.

L'infrastrutturazione viaria risulta insufficiente sia per la concentrazione del trasporto su gomma sia per l'uso urbano della S.S. 106 che dopo aver attra-

versato l'Agglomerato Industriale entra nel centro abitato assolvendo così ad una doppia funzione.

Si ritiene indispensabile un potenziamento della S.S. 106 che smisti il traffico privato di attraversamento e quello extra urbano in una percorrenza esterna all'area permettendo al tratto della S.S. 106 interna al Consorzio l'unica funzione di asse di supporto dell'insediamento industriale stesso.

É allo studio da parte dell'ANAS una Variante della SS 106 a ovest dell'Agglomerato Industriale, con svincoli a Nord e a Sud sugli innesti coll'attuale tracciato.

## **4. PROGETTO DI VARIANTE**

### **4.1 Identificazione dell'area**

Il progetto di Variante del Piano Regolatore Industriale riguarda un'area di circa 905 ettari comprensiva delle zone ex P.I.P. inglobate nell'agglomerato consortile.

L'esatta ubicazione e perimetrazione risulta dalla cartografia di Piano ed in particolare dalla tavola N° 6 di zonizzazione e da quella N° 8 di riferimento catastale.

### **4.2 Gli obiettivi di progetto**

Pur apportando significative modifiche alla precedente Variante ne mantiene sostanzialmente le caratteristiche principali della proposta di metodo che sottende il nuovo Piano e che sono: la flessibilità, la permeabilità, le capacità di attrazione ed i profili di attuabilità anticipata, alle quali si aggiunge il contenimento dei costi di infrastrutturazione delle nuove aree destinate ad attività industriali.

Flessibilità significa capacità dei contenuti di Piano di adattarsi con rapidità ed efficacia alle mutate esigenze della società crotonese e del mondo imprenditoriale interessato ad ubicarsi nei perimetri del Piano.

Permeabilità significa apertura del Piano alle più ampie e motivate esigenze ed interessi pubblici espressi dalla comunità dei cittadini e dalla comunità dei produttori.

A ciò si ricollegano le importanti previsioni dirette alla conservazione ed alla salvaguardia delle risorse ambientali, del paesaggio, della mobilità, dei rapporti con il restante territorio pianificato e con le forze sociali operanti nell'area.

Capacità di attrazione significa porre al centro del Piano la prospettiva di costituire elemento trainante del rinnovamento e della modernizzazione dell'intera area, con lo sviluppo delle reti, con quello della mobilità interna ed esterna al comprensorio, in modo che la presenza del Polo industriale finisca per costituire "il nocciolo duro" dell'intera zona intorno al quale costruire una politica di sviluppo equilibrato e di rifondazione del ruolo stesso dell'area crotonese.

Profili di attuabilità anticipata sono quelli legati alla possibilità di cominciare ad assorbire fin dal breve periodo le cospicue richieste già presenti di accoglimento di nuove unità produttive.

Contenimento dei costi delle infrastrutture significa la sensibile riduzione dei costi in virtù della ubicazione delle nuove aree da infrastrutturare, in posizione attigua alle preesistenti opere stradali, idriche e fognanti.

In particolare il progetto di ampliamento tiene conto delle seguenti esigenze:

- rispondere alla maggiore richiesta di nuovi lotti per attività produttive;
- ottimizzare il sistema dei trasporti e della viabilità a servizio delle zone industriali;

- individuare ulteriori aree per l'insediamento di attività a servizio della produzione, di tipo commerciale, terziario, direzionale, etc.;
- salvaguardare, in osservanza della L. 431 dell'85, gli elementi di valore paesaggistico;
- determinare i criteri per un intervento di recupero e riqualificazione di tutta l'area con specifica attenzione agli aspetti e al tessuto di edilizia industriale presente.

#### **4.3 Criteri e contenuti: evoluzione e trasformazione delle aree industriali**

Il Piano approvato il 26.1.67 fu redatto sulla base di una valutazione generalmente positiva dell'area di Crotone per l'ubicazione nell'ambito regionale, i collegamenti infrastrutturali esistenti, le caratteristiche orografiche la presenza in sito di impianti industriali di notevole importanza e dimensione (per una estensione di 86 ha.); elementi che determinarono la scelta di ubicare il nuovo Polo Industriale a Crotone.

Il criterio fondamentale adottato fu la separazione dell'area industriale dal centro abitato; il progetto prevedeva la specializzazione delle aree, con le zone artigianali in vicinanza delle infrastrutture esistenti (porto e stazione ferroviaria), la separazione delle industrie alimentari da quelle di base, la localizzazione centrale dei servizi consortili di dimensione contenuta, e la scelta di confermare per la viabilità principale l'asse esistente della SS 106.

La Variante del 1993, che comprende sia l'Agglomerato esistente che l'area di ampliamento, muta radicalmente il rapporto dimensionale tra le diverse aree e rappresenta una diversa impostazione teorica, e cioè la volontà di integrazione degli insediamenti produttivi nella realtà territoriale. Infatti, il dibattito sulla necessità di "servizi" alle imprese, sulle varie componenti dello sviluppo economico (dal terziario alla commercializzazione, alla fi-

nanza, e non ultime le modalità di trasporto) dimostra come sia necessario rivedere la vecchia concezione del massimo spazio alle attività industriali (con costi dei servizi interni ai processi produttivi) verso una diversa e più equilibrata composizione di attività produttive, servizi specifici esterni alle aziende, terziario, servizi sociali, tutela dell'ambiente, etc.

Conseguentemente, nella citata Variante del 1993, sulla superficie totale, le aree per gli impianti produttivi rappresentano circa il 40% mentre quelle per i servizi consortili, lo smistamento merci e per il verde costituiscono circa il 60%.

Tale impostazione, pur mantenendo la sua validità programmatica, ha portato ad una riduzione eccessiva delle aree destinate ad insediamenti industriali, che penalizzava la formazione dello sviluppo industriale per come prevedono gli appositi programmi nazionali e comunitari in essere nell'area di Crotone.

Per quanto sopra, la redazione del Progetto di Variante 1999 ed ancor più di quello attuale, tiene conto di tutti i fattori che influiscono sull'utilizzo delle aree comprese nell'agglomerato industriale, creando maggiore equilibrio tra le aree per impianti produttivi e quelle per Servizi, Infrastrutture e Verde.

Tutto ciò avviene, ovviamente, nel pieno rispetto degli standards urbanistici ed ottenendo una soluzione ottimale anche ai fini del contenimento dei costi delle opere infrastrutturali e di conseguente riduzione del costo delle aree utili alla edificazione industriale. Non è da trascurare, poi, il vantaggio ottenuto per il raggiungimento degli obiettivi prefissati, senza interessare ulteriori aree, sottraendole all'utilizzo agricolo ed all'ambiente.

La dimensione della domanda di suolo per uso industriale non è solo connessa all'incremento assoluto del numero delle aziende e all'incremento dell'occupazione, ma anche, e soprattutto, alla vitalità del sistema produttivo: è cioè il numero delle nuove aziende, e non la differenza tra le aziende nate e quelle morte, che determina una domanda di suolo per insediamento indu-

striale. Una ulteriore significativa componente della domanda è connessa all'esigenza di rilocalizzazione da parte di aziende sorte alla periferia dei centri abitati ed ora accerchiate dall'espansione urbana, con conseguenti impossibilità di ampliamento, nocività varie rispetto alle residenze, collegamenti insufficienti e/o inadeguati, necessità di collegamento a depuratore, etc.

Definita la domanda di suolo per insediamenti industriali i fattori che determinano la scelta di localizzazione delle aziende sono oggi essenzialmente (oltre all'offerta di opere di urbanizzazione, già presente in passato):

a) l'offerta di servizi, che deriva sia dalle nuove esigenze delle aziende sia dalla convenienza alla esternalizzazione dei servizi tuttora presenti e pesanti all'interno delle aziende.

Si tratta di servizi di varia natura, tecnici, amministrativi, finanziari-fiscali, commerciali, di servizi di supporto diretti alla produzione, di servizi per la formazione e per l'informazione.

b) la presenza di attrezzature in grado di rispondere alle modifiche in corso nel sistema di trasporto merci.

Ormai il trasporto su strada è parte essenziale del sistema produttivo italiano e non è realisticamente pensabile una sua riduzione; analogamente, non è però anche ipotizzabile, in termini di inquinamento e di congestione del traffico, un suo ulteriore sensibile incremento.

L'aumento del trasporto merci su strada comporterebbe così la necessità di creare un vero e proprio nuovo sistema stradale e autostradale, con costi di investimento altrettanto insostenibili per il nostro sistema economico.

Rimane, quindi, confermata l'esigenza di incrementare il trasporto merci su ferro, non tanto per ridurre l'attuale consistenza del trasporto merci su gomma, ma per acquisire l'incremento futuro di domanda di trasporto.

L'ipotesi di un incremento del trasporto merci su ferro comporta, nelle principali aree di produzione e di consumo, l'esigenza di un centro di scambio intermodale ferro-gomma e se (come a Crotone) vi è un porto, un centro merci in grado di realizzare lo scambio tra tutti e tre i modi di trasporto.

c) il terzo fattore di localizzazione è l'ambiente, inteso sia nelle sue componenti ecologiche, cioè riferito alla qualità dell'aria, dell'acqua, del suolo sia come paesaggio industriale e come integrazione visiva e funzionale dell'area produttiva nel contesto urbano.

d) I programmi di incentivazione per la reindustrializzazione dell'area di Crotone, con particolare attenzione alla legge 488/1994.

In relazione ai nuovi fattori di localizzazione i criteri di progettazione di un'area attrezzata possono essere sinteticamente ricondotti a tre:

a) prevedere nuovi spazi attrezzati per attività produttive, prevedere inoltre meccanismi amministrativamente semplificati per il riuso delle aree dismesse: le aree dismesse non sono infatti un problema da risolvere una tantum, ma una costante del processo di ristrutturazione e di sviluppo industriale;

b) migliorare la qualità dell'ambiente nell'area attrezzata, sia riqualificando le aree già interessate da insediamenti e qualificando la zona di espansione, sia attraverso la costruzione di impianti per il disinquinamento dell'aria, dell'acqua e del suolo, sia con la realizzazione di un paesaggio industriale integrato con il territorio circostante, di zone verdi e di attrezzature per il tempo libero;

c) confermare l'introduzione nelle aree attrezzate di nuove funzioni di supporto e integrazione a quelle specificatamente industriali ed in particolare:

- un centro di servizi alle attività produttive;
- un centro di scambio merci.

Nello specifico l'agglomerato Industriale è progettato e regolato dal presente Piano secondo i criteri sopra schematizzati.

L'ipotesi progettuale tende quindi a razionalizzare l'area compresa nel perimetro dell'attuale insediamento industriale tenendo conto delle invariabili consolidate e dei vincoli imposti. (Tav. 5).

I principali contenuti della proposta di Variante sono quelli già individuati nella precedente Variante e che, qui di seguito, si riportano :

- l'uso della S.S. 106 come asse principale dell'area industriale, già previsto nel precedente PRT, viene confermato. Ciò è possibile data la prossima realizzazione dello svincolo ANAS ad ovest della S.S. 106 e dei conseguenti raccordi con il centro di Crotona e con la S.S. 106 a nord del Consorzio, realizzando di fatto una tangenziale per il traffico privato;
- a seguito delle richieste da parte delle industrie insediate, e coerentemente con l'evoluzione dei modi di produzione (l'aggiornamento tecnologico comporta la necessità di disporre di strutture per la informazione, lo scambio di servizi e la connessione con le altre componenti produttive e distributive presenti nella regione), si è individuata un'area per le attività a servizio della produzione. Tale area è ubicata in prossimità dell'innesto sulla SS 106 della viabilità principale della zona di espansione in modo da consentirne una valenza interna, riferita agli insediamenti industriali esistenti e futuri, ed una esterna di raccordo funzionale ed architettonico col tessuto urbano poco distante;

- un'ampia area, di circa 30 Ha, è destinata a Centro di Smistamento Merci, ed è localizzata al margine nord dell'Agglomerato Industriale. L'area per il Centro prevede al suo interno uno scalo ferroviario che indipendentemente con la realizzazione del secondo binario della linea ferroviaria statale consentirà l'intermodalità del trasporto merci;
- la viabilità principale è pensata ad anello di collegamento con il Centro Smistamento Merci, attestato sulla S.S. 106;
- all'interno dell'area di espansione è stata confermata ed ampliata l'area destinata ai servizi tecnici quali cabine di trasformazione o simili. Nel quadro della riqualificazione ambientale dell'esistente si individua come area "verde" una attuale porzione di territorio a sud del torrente Passovecchio, attualmente adibita a discarica dei fanghi di risulta del limitrofo depuratore; per tale area è previsto un Piano di bonifica finale e messa in sicurezza con l'utilizzazione dell'area a verde pubblico attrezzato;
- la realizzazione in sinergia con il Comune di Crotone di un "Centro Fieristico" che possa agevolare il rilancio delle attività produttive del crotonese;
- il dimensionamento e la localizzazione dei parcheggi pubblici di relazione, nella zona di espansione sono stati decisi conseguentemente all'impianto urbanistico proposto. Le zone di sosta più ampie sono previste in prossimità della zona a servizio della produzione.

I parcheggi pubblici sono sostanzialmente di due tipi: lungo la viabilità principale, serviti da apposite corsie di transito, e piazzali attrezzati in posizione strategica. Il dimensionamento proposto tiene conto della normativa attuale (Decreto 1444 del 68).

Sono confermati gli interventi mirati al miglioramento complessivo dell'area del Consorzio che riguardano:

- a) le zone di impianto industriale e il loro rapporto con il territorio;
- b) la tutela dei corsi d'acqua;
- c) l'inserimento di elementi di ripristino ambientale in funzione di rendere fruibile il territorio salvaguardandolo;
- d) l'arredo della viabilità principale;
- e) la bonifica "ambientale" del territorio;
- f) la individuazione di elementi di connessione tra le parti.

#### **4.4 opere di urbanizzazione previste**

Le principali opere di urbanizzazione da realizzare sono:

##### **4.4.1 Rete viaria**

La viabilità costituisce uno dei fattori fondamentali di sviluppo del nuovo tessuto industriale, in quanto elemento essenziale e vitale dell'inquadramento, del funzionamento, dell'efficienza e dell'espansione del sistema stesso.

Per raggiungere queste finalità, la rete viaria deve possedere i requisiti seguenti:

- sicurezza della circolazione;
- velocità operativa;
- capacità di smaltimento di traffico;
- regolarità del transito;
- comodità del movimento.

Questi cinque elementi costituiscono assieme la qualità della rete stradale.

Deve fornire un servizio che possiamo qualificare essenziale, e ciò risiede nella capacità della rete viaria di raggiungere ogni luogo, del quartiere industriale, da ogni luogo.

È pertanto disposta planimetricamente in modo semplice, organico e rispondente al principio dei minimi percorsi.

È ben collegata alla SS. 106 esistente così da facilitare l'ingresso del sistema di trasporto camionale nel quartiere industriale.

Da queste considerazioni, e tenuto conto della grande importanza assunta dai trasporti camionali e dalle sue esigenze di percorrenza, la progettazione della rete viaria al servizio del quartiere industriale deve essere studiata modificando radicalmente e sostanzialmente gli antichi criteri tecnici dei progetti: sia del tracciato, sia della sezione, sia ancora di ogni altro aspetto geometrico e funzionale della strada.

A parziale modifica di quanto previsto nella Variante del 1993, sono state ridotte le larghezze di alcuni tratti di strade nella zona di ampliamento, ritenute eccessive (ml. 90), per le funzioni che effettivamente dovranno svolgere.

Infine è stato previsto un nuovo raccordo dell'area industriale di ampliamento con la litoranea, e quindi con il Porto, che oltre a ridurre notevolmente la distanza di percorso di tale raccordo, esclude il traffico da e per il Porto dalla attuale SS. 106, futuro asse attrezzato.

#### 4.4.2 Parcheggi pubblici

Sono previsti parcheggi pubblici lungo le sedi viarie e concentrati in piazzali attrezzati per la sosta per un totale di circa 10 Ha, pari al 1% dell'area totale di intervento.

#### 4.4.3 Rete idrica

Il sistema di approvvigionamento idrico dell'Agglomerato Industriale di Crotona garantisce, in quanto a disponibilità, la copertura del fabbisogno sia in termini di acqua industriale, ad uso dei processi di lavorazione e con funzione antincendio, che potabile per gli usi civili.

Al fine di assicurare quanto sopra sono stati previsti due sistemi di alimentazione indipendenti dimensionati per la portata massima relativa alla completa lottizzazione dell'area industriale.

Nelle aree non ancora occupate, dovranno essere realizzate le relative reti di distribuzione, a partire dalle condotte già esistenti o in fase di realizzazione da parte del Consorzio. Lo sviluppo delle reti interesserà una superficie complessiva di circa 180 ettari comprendente le diverse destinazioni d'uso quali industriale, attività di servizio alla produzione, verde attrezzato, viabilità.

Per il calcolo della portata di acqua industriale da addurre alle future utenze si potrà assumere quale dotazione idrica 2 l/s per ettaro insediato; salvo la verifica puntuale di maggiori esigenze derivanti da particolari industrie che saranno insediate.

Il valore di portata così determinato dovrà inoltre essere incrementato adottando un opportuno coefficiente maggiorativo (si consiglia 1.5) per la copertura della richiesta idrica di punta, Resta inteso che un'ulteriore riserva potrebbe essere resa disponibile direttamente dalle singole industrie predisponendo serbatoi di compenso di sufficiente capacità di accumulo.

Nel calcolo della portata di acqua industriale bisognerà considerare la dotazione idrica necessaria all'innaffiamento delle aree a verde, calcolabile

considerando, ad esempio, un volume specifico di 2000 mc/ha da fornire nel periodo giugno-settembre, il che corrisponderebbe ad un turno di 8 ore di adattamento ogni quattro giorni.

Inoltre, dovendo la rete industriale assolvere funzioni antincendio ed essendo le portate richieste quasi trascurabili rispetto a quelle necessarie per usi industriali, sarà sufficiente prevedere l'opportunità di disposizione di idranti distribuiti secondo criteri omogenei di copertura della superficie interessata.

Per quanto riguarda la portata di acqua potabile può assumersi quale dotazione idrica un quantitativo di 100 litri per addetto. Quale coefficiente di punta da adottare per il calcolo della portata si suggerisce il valore 3. Inoltre si dovrà tener conto di un'ulteriore dotazione idrica giornaliera da destinarsi all'area a verde attrezzato valutabile intorno ai 50 litri/giorno/utente.

Nella scelta del materiale più idoneo alla realizzazione degli acquedotti sarà opportuno considerare le forti sollecitazioni esterne indotte dai carichi accidentali e quelle interne dovute alle pressioni di esercizio, Inoltre le caratteristiche chimico fisiche dovranno essere tali da impedire eventuali corrosioni, ad esempio adottando tubazioni opportunamente rivestite all'esterno e garantire bassa resistenza al moto interno dell'acqua.

Lo svolgimento dell'attuale servizio di approvvigionamento dovrà di fatto subire inevitabili modifiche; infatti a partire dall'esistente impianto di potabilizzazione è evidente la necessità di incrementare la portata attualmente addotta, quindi la capacità di trattamento dell'impianto stesso funzionante al 60% della sua potenzialità media.

Le maggiori dotazione ottenibili potranno essere avviati alla potabilizzazione, mentre per gli usi industriali ed irrigui è già disponibile la possibilità di riutilizzo delle acque in uscita del depuratore consortile delle acque reflue.

#### 4.4.4 Smaltimento reflui e acque meteoriche

Tutta l'area dell'agglomerato Industriale è costituita da una superficie pressoché pianeggiante il cui andamento piano altimetrico presenta una pendenza pressoché costante del 5% circa.

Partendo da una quota media di 12.5 m s.l.m. sul confine ovest dell'agglomerato si raggiunge una quota media di 2.5 m s.l.m. ai piedi del rilevato ferroviario. Attualmente i terreni dell'area in questione hanno uno sfruttamento agricolo ed il drenaggio delle acque di pioggia avviene principalmente grazie al naturale assorbimento del suolo, e in minima parte attraverso alcuni canali, per altro con capacità di deflusso fortemente ridotta per l'ostruzione delle sezioni di passaggio, i quali scendono verso il mare e attraversano il rilevato ferroviario con tre sottopassi.

La trasformazione d'uso di tali terreni impone quindi, dato il sensibile aumento dei deflussi e le condizioni ormai compromesse delle attuali vie di smaltimento delle acque meteoriche, la progettazione di un'adeguata rete drenante.

I possibili punti di scarico andranno scelti considerando sia la presenza di insediamenti residenziali ubicati tra la linea ferroviaria e il mare che la conveniente possibilità di ristabilire il normale deflusso servendosi degli attraversamenti ferroviari esistenti dopo aver ripristinato l'efficienza dei canali.

Il dimensionamento della rete di drenaggio dovrà essere fatto sulla base della portata complessiva che interessa l'intera superficie di circa 180 ettari a partire dall'esame dei dati pluviometrici relativi alle precipitazioni intense di breve durata rilevati presso la stazione pluviometrica di Crotone.

La portata di progetto per il dimensionamento della rete fognaria dovrà assumersi pari allo 0.8 di quella idrica complessiva, somma delle dotazioni idriche potabile ed industriale.

Sono previste due reti separate, una per le acque bianche ed una per le acque nere e industriali.

#### 4.4.5 Elettrificazione

La previsione di fabbisogno energetico è stata sviluppata tenendo presenti come ipotesi di base altre aree esistenti sulle quali sono insediate piccole e medie industrie; la progettazione di altre aree industriali nel Mezzogiorno d'Italia nonché gli standard dell'ENEL per impianti di distribuzione a 20 KV. Tali ipotesi di base sono:

1. l'area effettivamente destinata alla produzione, ai servizi, al Centro Mercati, al netto di strade, svincoli e fasce destinate ai servizi tecnici, è praticamente il 20% dell'area totale non ancora occupata;
2. l'area media ipotizzata per ciascun insediamento è all'incirca 1,00 ettaro. Tale valore medio fa prevedere comunque l'esigenza di circa 150 derivazioni d'utenza;
3. si è prevista una richiesta di potenza per le attività produttive pari a 100 KW/Ha più un 20% per riserva e servizi; cioè una potenza installata totale di 180 KW/Ha. Ne risulta una potenza complessiva di oltre 32 MW;
4. per i servizi e utenze minori da servire in BT si prevederanno inoltre cabine di trasformazione MT/BT di taglia standard ENEL da 400 KVA;
5. seguendo i criteri normalmente adottati dall'ENEL per le reti di distribuzione primaria in media tensione la rete di distribuzione sarà composta da linee in MT che attestandosi da una parte alla sottostazione Enel e dall'altra ad 1 o più cabine di sezionamento alimenteranno in entra-esce le cabine di consegna alle diverse utenze. Le cabine di sezionamento saranno connesse con la sottostazione Enel mediante opportuni cavi di riserva.

Per quanto riguarda la disponibilità di energia, con l'avvenuta realizzazione della nuova cabina primaria a 150KV, "Crotone Industriale", non esistono problemi di fornitura.

#### 4.4.6 Illuminazione pubblica

L'illuminazione della zona viene dall'area industriale sarà prevista con pali tubolari in acciaio zincato, a sostegno di armature stradali chiuse equipaggiate con lampade a vapori di sodio A. P.

Tenendo conto delle differenti caratteristiche costruttive e funzionali delle strade saranno previste diverse altezze dei pali e dei corpi illuminanti:

- H = 10 mt/lamp. 150 V SAP. Per strade a doppia carreggiata di larghezza fino a 20 mt.
- H = 12 mt/lamp. 250 V SAP. Per strade di larghezza superiore a 20 mt.
- H = 15 mt/lamp. 400 V SAP. Per i piazzali di parcheggio.

Gli illuminamenti medi previsti saranno: 20+30 LUX per le strade principali; 10+20 LUX per le strade secondarie e piazzali.

Le lampade saranno alimentate da circuiti trifasi aventi origine da armadi di comando/controllo, la cui alimentazione potrà essere derivata dalle cabine di trasformazione ENEL. I cavi di potenza saranno posati in tubazioni interrate e dimensionati per una caduta di tensione max per ogni circuito pari al 5%.

Per finalità di economia di energia e maggior durata delle lampade, sarà prevista l'installazione di dispositivi elettronici di regolazione della tensione di distribuzione e protezione dei circuiti d'illuminazione pubblica.

La rete di illuminazione pubblica interessa l'asse di supporto dell'insediamento industriale; la viabilità principale; i parcheggi principali e le aree a verde limitate dalle zone a servizio della produzione.

#### 4.4.7 Metanodotto

Esiste già un asse di spina in alta pressione del quale dovranno essere derivate gli allacci e le cabine di riduzione per le utenze più significative, nonché la rete di distribuzione in bassa pressione per le utenze minori. Tali infrastrutture saranno realizzate dalla SNAM e dalla Italgas o altre aziende all'uopo deputate.

### **4.5. Dati dimensionali**

Nelle allegate tabelle sono riportati i dati generali di uso del suolo relativi all'intero insediamento e comprendono i dati complessivi e percentuali di utilizzo per singola destinazione, quali derivano dallo schema urbanistico previsto (Tav. 6, Zonizzazione).

Il dimensionamento degli isolati destinati a lotti industriali è stato effettuato in base all'analisi delle domande di localizzazione, giacenti presso il Consorzio. Da questi risulta l'esigenza di lotti minimi di 3.000 mq solo nelle zone produttive di tipo "A".

Gli schemi viari consentono una rilevante elasticità nell'offerta dimensionale dei lotti. La realizzazione del piano, in passaggio dall'approvazione della Variante all'assegnazione dei lotti, avverrà attraverso la redazione da parte del Consorzio di appositi piani di lottizzazione dimensionati in riferimento alle effettive esigenze di insediamenti.

A tale proposito si ritiene necessario, ed a tale principio dovranno attenersi le Amministrazioni che si succederanno alla guida del C.S.I., partire,

nell'assegnazione di nuovi lotti, dalle aree già infrastrutturate ed urbanizzate in modo da ridurre i costi di gestione e mettere a reddito, nel minor tempo possibile, le spese sostenute per la realizzazione delle opere infrastrutturali.

Tale piano di lottizzazione dovrà essere redatto ed utilizzato come "quadro di riferimento" e potrà essere adattato, in particolare per quanto riguarda le eventuali fasi di realizzazione delle infrastrutture, il taglio e l'assegnazione dei lotti alla evoluzione delle richieste di insediamento.

É opportuno sottolineare che sia la rapida evoluzione dei modi di produzione sia la necessità di lasciare possibilità di espansione alle industrie dopo il loro insediamento consigliano di adottare un metodo di assegnazione dei lotti che non saturi uniformemente le aree disponibili, ma alterni a coppie di lotti assegnati alcune aree libere, da suddividere successivamente come "ampliamento" delle attività esistenti, o da assegnare ad altri imprenditori per nuove iniziative produttive.

La tabella A, che di seguito viene esposta, riporta i dati dimensionali generali della presente variante e, pertanto, si riferisce ad una superficie totale dell'Agglomerato Industriale di Crotone pari ad ettari 905,50.

**Tab. A: VARIANTE DI PIANO REGOLATORE DEL C.S.I. DI  
CROTONE**

Zona	Destinazione d'uso	V.A. Ha	%
<b>A</b>	Aree per insediamenti produttivi	340,78	37,63
<b>B</b>	Aree per servizi alla produzione	31,98	3,53
<b>C</b>	Aree per attività miste	107,91	11,92
<b>D</b>	Aree per attrezzature tecniche e di servizio	20,15	2,23
<b>E</b>	Aree per attrezzature sportive e per il tempo libero	6,64	0,73
<b>F</b>	Centro smistamento merci	31,78	3,51
<b>G</b>	Aree a verde	127,33	14,07
<b>H</b>	Parcheggi attrezzati	10,03	1,11
<b>I</b>	Infrastrutture ferroviarie	12,04	1,33
<b>L</b>	Aree industriali dimesse o in via di dismissione da riqualificare	66,95	7,39
	Viabilità ed altre infrastrutture	149,91	16,55
	<b>Superficie Totale</b>	<b>905,50</b>	<b>100,00</b>

## 5. CARTOGRAFIA

Le tavole della cartografia che compongono il Piano sono le seguenti:

### **Tavole di analisi e di documentazione:**

**Tav. 2 Stralcio del P.R.G. del Comune di Crotona**

Delimita nella cartografia descrittiva del territorio comunale quello assoggettato alla normativa specifica del C.S.I. di Crotona

**Tav. 3 Strumento urbanistico vigente.**

(P.R.I. Consorzio del 1999)

**Tav. Evoluzione degli strumenti urbanistici**

**4a- 4b - 4c** Vengono qui rappresentate alla stessa scala le previsioni del P.R.I. del 1967, del P.R.G. del Comune di Crotona del 1972 e del P.R.I. del 1993 (Tav. 4a); del P.R.I. del 1999 e dell'Accordo di Programma del 2002 (Tav. 4b); del P.R.G. del Comune di Crotona del 2003 (Tav. 4c) per consentirne il confronto con la previsione della variante

**Tav. 5 Infrastrutture e vincoli (1:5.000)**

Vengono evidenziate le infrastrutture di viabilità e tecniche esistenti, e gli elementi di vincolo quali corsi d'acqua, zona archeologica, fascia costiera, etc.

### **Tavole con valore prescrittivo**

**Tav. 1 Relazione Generale e Norme Tecniche di Attuazione**

Contiene l'analisi dello stato attuale dell'agglomerato e le previsioni per lo sviluppo dello stesso. Contiene, inoltre, le norme a cui dovranno essere uniformati i nuovi insediamenti.

**Tav. 6      Zonizzazione**

Costituisce l'elemento cardine del Piano e definisce l'uso delle aree, le previsioni di espansione, la viabilità pubblica, servizi tecnici, parcheggi, le sezioni stradali e i dati numerici.

**Tavole con valore esemplificativo****Tav. 7      Particolari relativi alle sezioni stradali (1:100)**

Vengono determinate le sezioni stradali con l'ampiezza delle corsie e la loro utilizzazione , nonché la posizione delle opere infrastrutturali.

**Tav. 8      Planimetria catastale dell'area consortile (1:4.000)**

Evidenzia il riscontro catastale di tutte le aree e manufatti ricadenti nell'agglomerato.

**Tav. 9      Elenco particelle catastali originarie.**

Contiene le visure catastali di tutti i terreni dell'agglomerato con l'indicazione della ditta intestataria e della relativa partita.

**Tav. 10     Relazione geomorfologia con elaborati grafici allegati.**

Sulla base dei sondaggi e degli studi eseguiti, verifica la compatibilità dei terreni con le previsioni di Piano.

**Tav. 11     Relazione ambientale.**

Illustra l'inserimento della Variante nel contesto territoriale, verificando la sostenibilità, ai fini ambientali, degli interventi e dei programmi ipotizzati.

## **6. NORME TECNICHE DI ATTUAZIONE**

La disciplina degli insediamenti del Consorzio Industriale è definita dal Piano Regolatore mediante la cartografia, composta delle tavole allegate, e dalle presenti Norme Tecniche d'Attuazione costituite da:

- Norme di carattere generale;
- Norme di Zona;
- Norme Transitorie.

### **NORME DI CARATTERE GENERALE**

#### **I**

Le Norme Tecniche di Attuazione si sostituiscono ad eventuali Regolamenti edilizi vigenti per il territorio comunale limitatamente alle prescrizioni relative alle zone comprese nel perimetro di PRI.

#### **II**

Le tipologie di insediamento previste, di norma, nell'agglomerato sono relative alle attività delle industrie di trasformazione e alle attività di servizio alla produzione e commerciali.

#### **III**

L'esame e l'approvazione dei progetti di massima ed esecutivi di tutte le opere relative ad impianto e sistemazione degli stabilimenti per le attività produttive, commerciali e di servizio, nonché di tutte le costruzioni consentite, relativamente alla fase di assegnazione dei lotti, sono demandate al Comitato Direttivo del Consorzio o ad organo apposito da esso espresso.

I suddetti progetti insediativi dovranno essere, anche, redatti nel rispetto

del Regolamento Suoli consortile.

Il rilascio di nulla osta ai progetti esecutivi ai fini dell'ottenimento della concessione edilizia, sono di competenza del Presidente dell'Ente o di suo delegato

#### IV

Il Consorzio determina le precauzioni e le misure specifiche da adottare da parte delle aziende insediate ed insediande onde evitare danni e fastidi in conseguenza di allacciamenti e immissioni, emissioni, rumori, movimenti di merci, trasporto e simili.

#### V

In tutte le zone che saranno nel prosieguo destinate all'insediamento di attività produttive, di servizio e commerciali (Zone A, A1, A2, B, C, E ed F) valgono le seguenti norme:

- a) è consentita l'edificazione sul confine del lotto prospettante la strada di cabine per l'alloggiamento di trasformatori e la fornitura di energia elettrica, gruppi elettrogeni, apparecchiature per la fornitura di gas, acqua potabile e/o industriale, centraline telefoniche e per ogni altro servizio di utenze, fatte salve le norme vigenti in materia e le prescrizioni degli Enti fornitori dei servizi stessi;
- b) è consentita la realizzazione di tettoie, completamente aperte almeno su tre lati, per il ricovero di autoveicoli, motoveicoli ed attrezzature, in aderenza alle recinzioni poste sui confini dei lotti, purché di altezza non superiore a mt. 2,50 e di lunghezza non superiore al 20% dell'estensione dei confini. Dette tettoie non possono essere realizzate sui confini dei lotti verso fronte strada dai quali debbono essere arretrate di una distanza pari a quella prevista per gli edifici.
- c) per i distacchi minimi tra pareti finestrate all'interno dei lotti val-

gono le norme del Codice Civile, nonché quelle previste in materia di edilizia antisismica;

- d) i varchi di ingresso per gli autoveicoli saranno arretrati rispetto alla recinzione di una misura non inferiore a mt. 3,00.
- e) Le recinzioni dei lotti verso fronte strada possono essere realizzate in muratura fino ad un'altezza massima di mt. 1,20 rispetto alla quota del piano viabile e per la restante parte debbono essere realizzate in materiale trasparente.
- f) Il Consorzio si riserva la facoltà, in caso di estrema urgenza ed importanza ai fini del processo di industrializzazione, di utilizzare singoli lotti per insediamenti diversi da quelli previsti nella zonizzazione di piano purchè comunque compatibili con i fini istituzionali dell'Ente e con le norme vigenti.
- g) E' consentito il mantenimento di tutte le attività preesistenti, purchè regolarmente autorizzate.

## **NORME DI ZONA**

### **Art. 1**

#### **Zona "A" – AREE PER ATTIVITÀ PRODUTTIVE**

Zona per attività produttive (industriali e artigianali)

All'interno dei singoli lotti industriali valgono le seguenti norme:

- I. Sono previste soltanto costruzioni corrispondenti al carattere specifico di insediamenti industriali. Non sono consentiti locali d'abitazione; è consentita soltanto la realizzazione di un alloggio per il custode ed uno per personale tecnico (turnisti), la cui presenza indispensabile e

continua in loco è stata comprovata dall'azienda assegnataria del lotto e fino ad un massimo, per ciascun alloggio, di 120 m<sup>2</sup> calpestabili. Per gli uffici ed i servizi complementari la superficie deve essere proporzionata al numero di addetti. Tale indicazione sarà valutata in via discrezionale dal Consorzio con un massimo del 15% della cubatura industriale oggetto di concessione.

Sono previste aree per la commercializzazione dei prodotti della stessa azienda nella misura del 15% della superficie coperta e con il limite massimo di 250 m<sup>2</sup>.

## II. Lotto minimo 3.000 mq.

- Le recinzioni potranno essere poste sul confine di proprietà.
- La percentuale di copertura massima (rapporto tra area edificata ed area totale del lotto) è così stabilita:
  - ✓ per lotti di dimensione inferiore a 10.000 m<sup>2</sup> nella misura del 35%;
  - ✓ per lotti di dimensione uguale o maggiore di 10.000 m<sup>2</sup> nella misura del 50%.
- Il distacco minimo delle costruzione dai confini è così stabilito:
  - ✓ per lotti inferiore a 10.000 m<sup>2</sup> 6 ml. dal confine con altri lotti; 10 ml. dal confine con la viabilità di Piano;
  - ✓ per lotti uguali o superiori ai 10.000 m<sup>2</sup> 6 ml. dal confine con altri lotti; 12 ml. dal confine con la viabilità di Piano;
- parcheggi privati: andranno previsti all'interno dei lotti parcheggi al servizio degli addetti in misura non inferiore a 1 m<sup>2</sup> ogni 15 m<sup>2</sup> di superficie coperta calpestabile realizzata, ed in ogni caso, un rapporto non inferiore ad un posto macchina di 15 m<sup>2</sup> per addetto.

- piante: andranno messe a dimora nuove alberature in misura non inferiore a 1 pianta ogni 500 m<sup>3</sup>; tali alberature di tipo ornamentale dovranno avere un'altezza non inferiore a m 3,50 all'atto della messa a dimora. La messa a dimora delle piante dovrà essere completata entro 12 mesi dall'inizio delle attività produttive.

É ammessa la conservazione degli edifici con destinazione produttiva, i relativi lotti di pertinenza degli edifici saranno definiti all'interno del Piano di utilizzazione delle aree.

## **Art. 2**

### **Zona “A1” – AREE EX ARTIGIANALI, PIP E/O AIP**

All'interno di tali aree sono ammesse costruzioni per lo svolgimento di attività artigianali, produttive e di servizio, concessionarie di macchinari, veicoli industriali ed autoveicoli con officine annesse.

In tale zona è ammessa la conservazione dei volumi e delle attività esistenti, purché regolarmente autorizzati. In caso di richiesta di ampliamento, di demolizione e ricostruzione, di nuova costruzione, la percentuale massima di copertura (rapporto tra area edificata ed area totale del lotto) è del 50%, indipendentemente dalla superficie del lotto.

Per le distanze dai confini con altre proprietà e le distanze di rispetto dalla strada si applicano le prescrizioni di cui all'art. 1.

Restano escluse le sopraelevazioni e gli ampliamenti, per i quali, fermo restando i diritti di terzi e le normative vigenti, è consentito il mantenimento degli allineamenti in orizzontale ed in verticale nell'ambito delle sagome esistenti. In ogni caso deve essere garantito un distacco minimo di mt 4 dai confini di proprietà e di mt. 6 dal confine verso fronte strada.

E' consentita la realizzazione di un alloggio per il custode fino ad un massimo di 120 m<sup>2</sup> calpestabili. Per gli uffici ed i servizi complementari la superficie deve essere proporzionata al numero di addetti. Tale indicazione sarà valutata in via discrezionale dal Consorzio con un massimo del 15% della cubatura industriale oggetto di concessione.

Sono previste aree per la commercializzazione dei prodotti della stessa azienda nella misura del 15% della superficie coperta e con il limite massimo di 250 m<sup>2</sup>.

Parcheggi privati: andranno previsti all'interno dei lotti parcheggi al servizio degli addetti in misura non inferiore a 1 m<sup>2</sup> ogni 15 m<sup>2</sup> di superficie coperta calpestabile realizzata, ed in ogni caso, un rapporto non inferiore ad un posto macchina di 15 m<sup>2</sup> per addetto.

Piante: andranno messe a dimora nuove alberature in misura non inferiore a 1 pianta ogni 500 m<sup>3</sup>; tali alberature di tipo ornamentale dovranno avere un'altezza non inferiore a m 3,50 all'atto della messa a dimora. La messa a dimora delle piante dovrà essere completata entro 12 mesi dall'inizio delle attività produttive.

### **Art. 3**

#### **Zona "A<sub>2</sub>" – AREE PER INSEDIAMENTI PROMISCUE DELOCALIZZAZIONE ATTIVITÀ DAL TESSUTO URBANO**

In tali zone si applicano le norme di cui all'art. 2. Per l'assegnazione dei lotti in tali zone hanno priorità le aziende soggette a delocalizzazione dal tessuto urbano.

### **Art. 4**

#### **Zona "B" – AREE PER ATTIVITÀ A SERVIZIO DELLA PRODUZIONE**

In tali zone è consentita la costruzione di tutte le attrezzature di servizio per le attività produttive, che a titolo esemplificativo possono essere:

- uffici del Consorzio;
- uffici per società di servizio;
- centri sociali;
- asili nido, scuole materne;
- centri fieristici con annessi uffici, alberghi e foresterie;
- uffici e strutture pubbliche di interesse territoriale;
- strutture sanitarie ed uffici connessi;
- società o consorzi di trasportatori;
- attività di ricerca;
- attività di ristorazione;
- sono ammesse strutture unitarie organizzate per funzioni quali formazione, informazione e ricerca;
- servizi informatici di sostegno e consulenza ed elaborazione dati per lo sviluppo delle imprese;
- attività di interscambio e contrattazione;
- servizi direzionali;
- uffici pubblici, finanziari, postali, assicurativi e bancari, VV. FF. ecc..

É consentita l'edificazione di alloggi per custodi e addetti alla sorveglianza degli edifici previsti, nella misura di 120 m<sup>2</sup> massimo.

Rapporto di copertura massimo: 50% della superficie totale; nel calcolo vanno computati i porticati coperti sottostanti ai fabbricati; sono inoltre compresi nel calcolo i percorsi pedonali coperti esterni ai fabbricati, i passaggi sospesi coperti o scoperti.

Indice di cubatura 3 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>.

I distacchi minimi delle costruzioni dai fronti stradali saranno di ml 12, mentre i distacchi minimi dai confini con altri lotti saranno di ml. 6.

L'altezza massima è di m. 14 calcolata a partire dalla quota del marciapiede o della sistemazione del terreno fino al piano di calpestio del terrazzo di copertura, nel caso di edifici coperti a terrazzo; nel caso di edifici coperti a tetto con pendenza non superiore al 35% e colmo posto non oltre m 2,50 dall'ultimo solaio, in corrispondenza dell'intradosso del solaio di copertura dell'ultimo piano abitabile. Nel caso in cui la pendenza della falda sia superiore al 35% l'altezza va misurata ai 2/3 della pendenza.

Parcheggi privati: 1 m<sup>2</sup> ogni 10 m<sup>3</sup>. Tali parcheggi dovranno essere ricavati nelle aree di proprietà, potranno, in parte o in tutto, essere realizzati in piani interrati.

Piante: le sistemazioni a verde del lotto saranno previste nei singoli progetti esecutivi, in ogni caso le alberature previste saranno poste a dimora in misura non inferiore di quanto previsto all'art. 1.

#### **Art.5**

#### **Zona "C" – AREE PER ATTIVITÀ MISTE**

In tali zone sono ammesse tutte le attività previste nelle zone "A" e "B", nonché attività commerciali.

Per quanto attiene i parametri di utilizzazione e le norme tecniche si fa espresso riferimento alle norme vigenti per le zone “A” (art. 1) nel caso di insediamento di attività produttive e alle norme vigenti per le zone “B” (art. 4) nel caso di insediamento di attività a servizio.

Nel caso di utilizzo per attività commerciale si dovrà fare, si ripete, per quanto attiene i parametri urbanistici e le norme tecniche, esclusivamente riferimento alle norme vigenti per le zone “B” (art. 4), fatta eccezione per i parcheggi che dovranno essere realizzati in ragione di mq 2,5 per ogni 10 mc.

Nel caso di utilizzo di tali aree per attività commerciali gli insediamenti dovranno essere conformi, anche, alle normative vigenti a carattere regionale, provinciale e comunale.

#### **Art. 6**

##### **ZONA “D” - AREE PER ATTREZZATURE TECNICHE E DI SERVIZIO**

Tale zona è destinata ad attrezzature tecniche come sottostazioni elettriche, cabine di distribuzione, stazione di sollevamento, depuratori, discariche, serbatoi di accumulo acqua, magazzini ed officine per la manutenzione dell’agglomerato, impianti per energia alternativa, impianti di trattamento e valorizzazione di rifiuti solidi urbani, etc.

Tali attrezzature saranno collocate su lotti di pertinenza e opportunamente recintate a cura degli Enti competenti.

É consentita l'edificazione di alloggi per custodi, uffici, laboratori ecc..

#### **Art. 7**

##### **Zona “E” – AREE PER ATTREZZATURE SPORTIVE E PER IL TEMPO LIBERO**

Le attrezzature di tale zona saranno realizzate attraverso la redazione di progetti unitari.

In tali zone è prevista l'installazione delle attrezzature sportive e ricreative come un complesso organizzato con annessi edifici accessori e di servizio; tali edifici non potranno essere più alti di m. 7 con massimo due piani fuori terra.

É proibita ogni edificazione non pertinente alle destinazioni sportive o ricreative previste. Comunque la superficie edificabile non può essere superiore al 20% di quella totale.

Indice di cubatura riferito alla superficie fondiaria: 0,70 m<sup>3</sup>/m<sup>2</sup>. Sono ammesse al di fuori della cubatura prevista solo coperture provvisorie di tipo stagionale e tettoie stamponate di altezza non superiore a m. 3.

Parcheggi: per questa zona saranno comunque non inferiori a 5 m<sup>2</sup>/100 m<sup>2</sup> di superficie fondiaria. Sono computabili eventuali parcheggi pubblici di relazione predisposti nelle adiacenze per altre destinazioni (v. zona B) purché utilizzati in diverse fasce orarie.

Piante: Vedi art. 1

### **Art. 8**

#### **Zona "F" - ZONA PER IL CENTRO SMISTAMENTO MERCI**

Tale zona sarà realizzata con progetto unitario.

In tale zona è consentita l'edificazione delle attrezzature indispensabili al funzionamento del Centro Mercè, quali tettoie, magazzini, silos, cisterne, edifici amministrativi e di servizio; le superfici coperte non potranno superare il 35% dell'area totale.

Sono ammessi inoltre impianti di servizio al trasporto stradale (quali terminal autobus con relativi servizi, distributori di carburanti); stazioni di servizio, di ristoro (bar, self-service, ristoranti), attività di autotrasportatori e spedizionieri.

I distacchi minimi delle costruzioni dai fronti stradali saranno di ml 12, mentre i distacchi minimi dai confini con altri lotti saranno di ml. 6.

### **Art.9**

#### **Zona "G" – AREE A VERDE**

Le zone verdi incluse nel Nucleo si articolano in:

- a) zone a verde agricolo
- b) fasce di rispetto del margine stradale
- c) verde con vincolo archeologico
- d) verde pubblico di rispetto dei corsi d'acqua e della fascia costiera.
- e) Discarica di categoria 2B con destinazione finale a verde pubblico attrezzato.

#### **a) Zone a verde agricolo**

Nelle zone verdi attualmente utilizzate ad uso agricolo è posto il vincolo di conservare l'uso del suolo esistente al momento dell'adozione del Piano. In caso di nuova edificazione saranno rispettati i seguenti parametri

*Abitazioni agricole*

- If = 0,007 mq/mq

- H = 6,50

- sup. minima di intervento = 20.000 mq

*Altri edifici* (Impianti e attrezzature per la produzione agricola; Impianti zootecnici)

- If = 0,01 mq/mq

- H = 7,50

- Sup. minima del fondo = 10.000 mq

**b) Fasce di rispetto margine stradale**

Tali zone comportano il vincolo di non edificazione ed il divieto di aprire accessi ai lotti o di strade private non previste dal Consorzio. È fatto divieto di adibire tali zone a discariche, depositi o simili lungo la S.S. 106; è consentita l'installazione di insegne pubblicitarie delle sole ditte industriali e artigianali insediate nel Nucleo stesso, purchè ne sia garantita la manutenzione e il corretto inserimento ambientale. Nella cartografia tali fasce sono assimilate alle aree verdi di rispetto.

**c) Verde con vincolo archeologico**

Nella zona archeologica sarà possibile realizzare solo attrezzature di servizio e per l'informazione con il preventivo Nullaosta della Soprintendenza Archeologica.

**d) Verde pubblico di rispetto dei corsi d'acqua e della fascia costiera**

Tali zone comportano il divieto di qualsiasi tipo di edificazione. Sarà possibile realizzare solo percorsi attrezzati con eventuali elementi di arredo e di illuminazione.

**e) Discarica di categoria 2B con destinazione finale a verde pubblico attrezzato.**

In tale zona, al termine dell'utilizzazione dell'area come discarica, è concesso realizzare solo percorsi attrezzati con eventuali elementi di arredo e di illuminazione.

#### **Art. 10**

#### **Zona "H" – PARCHEGGI ATTREZZATI**

Comprendente aree e piazzali di parcheggio collegati alla viabilità principale. La sistemazione di tali aree e le relative attrezzature di supporto e servizio saranno definite da un progetto unitario redatto dal Consorzio.

#### **Art. 11**

#### **Zona "I" – INFRASTRUTTURE FERROVIARIE**

Questa zona comprende l'area attualmente occupata dai binari e quella necessaria per il previsto potenziamento della rete, che prevede il raccordo ferroviario con la stazione e con il porto.

In questa zona è assolutamente vietato qualunque tipo di edificazione, al di fuori di manufatti strettamente tecnici (tipo cabine elettriche, etc.).

#### **Art. 12**

#### **Zona "L" – AREE INDUSTRIALI DISMESSE O IN VIA DI DISMISSIONE DA RIQUALIFICARE**

Riguarda l'area compresa tra la SS 106 ad Ovest, la costa ad Est, il sito Fosfotec a Sud e la strada di collegamento tra la SS 106 e la litoranea consortile a Nord.

Tale area, man mano che verranno definitivamente dismesse le attività industriali presenti, sarà trasformata da sito industriale a sito destinato a funzioni innovative e compatibili con lo sviluppo turistico (legato alla presenza archeologica e al mare) della costa Nord di Crotona.

La normativa di riferimento è contenuta nel Piano Regolatore Generale del Comune di Crotona.

### **Art. 13**

#### **NORME TRANSITORIE**

A partire dalla data di adozione da parte del Consorzio e fino all'approvazione della presente Variante del Piano Regolatore gli Enti interessati sono tenuti a rispettare la disciplina definita negli articoli precedenti.

Le misure di salvaguardia di cui al precedente articolo si applicano per un periodo massimo di 3 anni a partire dalla data di adozione della Variante da parte del Consorzio.

**ELENCO ELABORATI**

- TAV. 01: Relazione generale e norme tecniche di attuazione;
- TAV. 02: Stralcio del PRG Comune di Crotona;
- TAV. 3: Strumento urbanistico vigente;
- TAV. 04a: Evoluzione degli strumenti urbanistici;
- TAV. 04b: Evoluzione degli strumenti urbanistici;
- TAV. 04c: Evoluzione degli strumenti urbanistici;
- TAV. 05: Infrastrutture e vincoli;
- TAV. 06: Zonizzazione;
- TAV. 07: Particolari relativi alle sezioni stradali;
- TAV. 08: Planimetria catastale dell'area consortile;

- TAV. 09: Elenco particelle catastali originarie;
- TAV. 10: Relazione geomorfologica ed allegati;
- TAV 11: Relazione ambientale.