

# Comune di Faenza

## Provincia di Ravenna

PROCEDIMENTO UNICO AI SENSI DELL'ART. 53, COMMA 1,  
LETTERA B) DELLA DISCIPLINA REGIONALE SULLA TUTELA E L'USO DEL  
TERRITORIO 24/2017 PER L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI  
AMPLIAMENTO DELL'INSEDIAMENTO PRODUTTIVO SCUDERIA ALPHA  
TAURI S.P.A.

Area compresa tra via Convertite e via della Boaria,  
a Faenza (RA)

LA COMMITTENZA

SPAZIO PER PROTOCOLLO U.T.

S C U D E R I A  
 **ALPHATAURI**

Scuderia AlphaTauri S.p.A  
Via Boaria n. 229  
48018 Faenza (RA) – Italy  
P.IVA IT00212230395

Tel: +39 0546 696111

PROGETTO INTEGRATO

  
Ingegneria e pianificazione

PROGETTAZIONE IMPIANTI ELETTRICI

E.S.I. Project Studio tecnico Associato

PROGETTAZIONE IMPIANTI MECCANICI

Studio INGCLIMA S.r.l.

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

Studio AIRIS S.r.l.

Ing. Stefano Neri

Per. Ind. Marco Samorini

Ing. Filippo Borrini

Dott. Geol. Valeriano Franchi

ART.53 DELLA L.R. 24/2017

TITOLO ELABORATO

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	CONTROLLATO	APPROVATO
00	15.09.2023	EMISSIONE	LG	SR	SN

SCALA

----

TAVOLA

**PU.RT.01**

## **Sommario**

Sommario .....	1
1. PREMESSA.....	2
2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO.....	3
2.1 Parcheggio privato ad con pensiline fotovoltaiche .....	3
2.2 Dotazioni Territoriali e Parcheggio pubblico .....	4
2.3 Opere extra ambito - Attraversamento pedonale.....	5
2.4 Fuel Cell – Tecnologia e funzionamento.....	5
2.5 Gestione delle acque .....	7
2.5.1 Sistema di laminazione parcheggio area pubblica .....	8
2.5.2 Sistema di laminazione parcheggio privato.....	9
3. ELABORATI DELL'ART. 53.....	10
4. MODALITA' E FASI DI ATTUAZIONE .....	11
5. OPERE DI INFRASTRUTTURAZIONE GENERALE.....	11
6. SCHEDA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE .....	12
7. IMPATTO ACUSTICO DELL'INTERVENTO.....	14
8. VARIANTI IN CORSO D'OPERA AMMESSE.....	15
9. PARAMETRI URBANISTICI AMMESSI.....	15

## 1. PREMESSA

La presente relazione intende descrivere la progettazione di una nuova area a parcheggio con parziale copertura di pannelli fotovoltaici su pensiline e di una nuova stazione fuel cell, inquadrandosi come Procedimento Unico ex Art.53 della L.R. 21 dicembre 2017 nr. 24 e s.m.i. riguardando un intervento di ampliamento dell'attività in area adiacente allo stabilimento "Scuderia Alpha Tauri s.p.a." e relativo alla localizzazione di opere non previste dagli strumenti Comunali ed oggetto quindi di variante alla pianificazione territoriale.

L'esigenza di Scuderia Alpha tauri S.p.A. di realizzare queste infrastrutture nasce da un più ampio progetto di riduzione dell'impatto ambientale complessivo dell'azienda e con l'obiettivo di sopperire alla mancanza di parcheggi dovuta all'incremento di personale avvenuto negli anni.

L'area oggetto di intervento è già consolidata e rientra nel Territorio Urbanizzato classificata come ambito di nuova previsione del PSC "nuovi insediamenti produttivi sovracomunali". Come si evince dalla figura 1 l'area è delimitata da via della Boaria ad est, sul lato sud dalla strada Comunale di via Convertite, ad ovest da strada di proprietà privata ed infine con l'intervento soggetto a DILA secondo il Dlgs 28/2011 per l'installazione di impianto fotovoltaico a terra con potenza inferiore ad 1 MW.

Il progetto prevede che una porzione dell'area interessi il Mappale 312 del Foglio 82 come si può vedere nell'elaborato grafico di inquadramento "PU.GEN.INQ.02 - Inquadramento su base CATASTALE".

Attualmente il mappale sopracitato risulta di proprietà "Scuderia AlphaTauri S.p.A.", a seguito del Rogito Registrato a Faenza in data 14/07/2023 al n. 2466. Una porzione di esso è dedicata alla realizzazione dell'impianto fotovoltaico a terra legittimato con Pratica DILA avente Prot. 48073 in data 01/06/2023, la restante parte, come si evince dalla figura 1 rappresenta l'area di intervento del presente Procedimento Unico. Prima della conclusione dei lavori sarà redatto il tipo mappale suddividendo il terreno in particelle diverse, due per la proprietà rimanente a "Scuderia Alpha Tauri" riguardanti il campo fotovoltaico a terra ed il parcheggio privato con copertura in pensiline fotovoltaiche contenente l'impianto "fuel cell" ed una da cedere al Comune di Maranello e contenente l'area dedicata a parcheggio pubblico.



Figura 1: Inquadramento area di intervento su ortofoto (Google Earth)

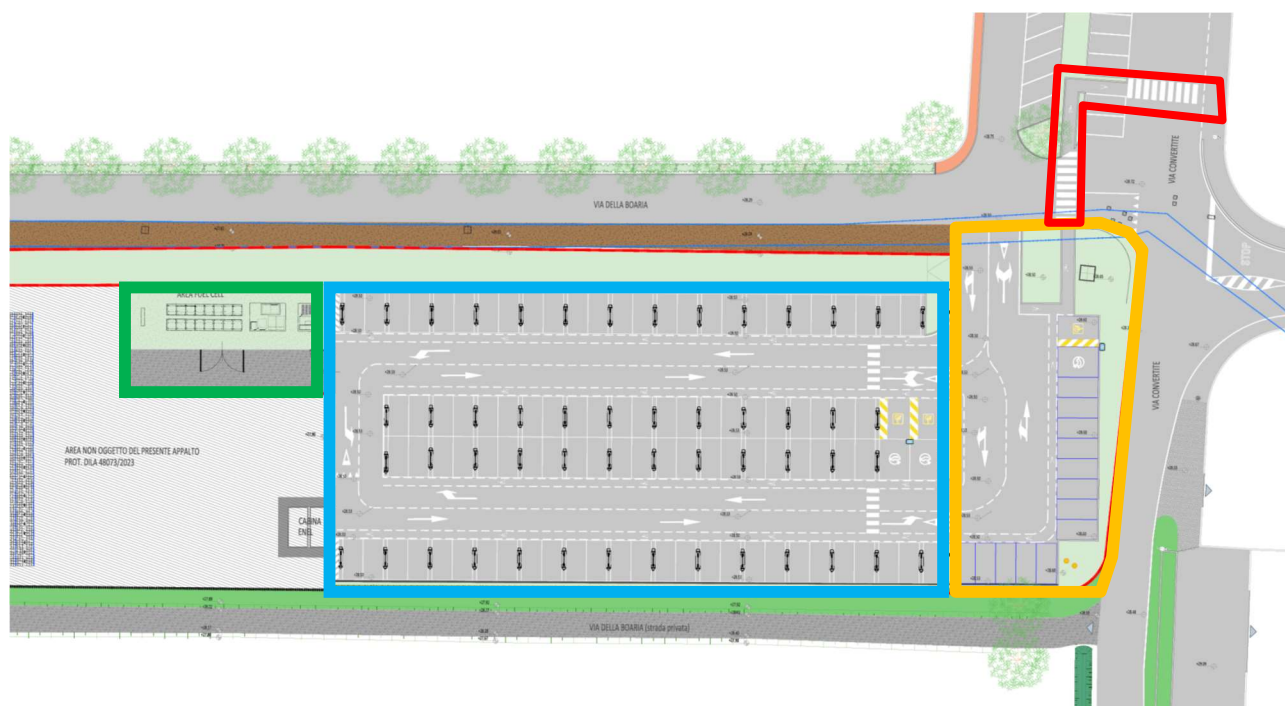
La superficie territoriale occupata dall'area di intervento è di 5.670 mq con incremento una tantum dell'impermeabilità dei suoli sostanziale e così suddivisa: 2.751 mq di area parcheggio privato e 685 mq di area a parcheggio pubblico, per sopperire a tale incremento così come indicato nelle specifiche del RUE all'art. 26 più del 30% dell'area sarà a verde mentre per quanto riguarda l'area impermeabile è stato previsto un apposito sistema di laminazione, così come meglio si evince dagli elaborati tecnici allegati alla presente.

All'interno del progetto è prevista inoltre la realizzazione di opere extra ambito atte al diretto collegamento tra la mobilità dolce del parcheggio sino all'ingresso dello stabilimento, costituite da attraversamento pedonale posizionato tra via della Boaria e via Convertite.

## 2. DESCRIZIONE DEL PROGETTO

Il progetto prevede la realizzazione delle seguenti infrastrutture:

- Parcheggio privato con Impianto fotovoltaico su pensiline(riquadro azzurro);
- Parcheggio pubblico (riquadro arancione);
- Stazione di produzione di energia elettrica Fuel Cell (riquadro verde in Figura 2);
- Opere extra ambito: Viabilità pedonale (riquadro rosso in Figura 2).



**Figura 2: Planimetria con individuazione aree di intervento**

### **2.1 Parcheggio privato ad con pensiline fotovoltaiche**

Come precedentemente detto, in adiacenza all'area di intervento è in fase di realizzazione un impianto di auto produzione di energia elettrica pulita oggetto di pratica DILA secondo l'art. 6bis D.lgs 28/2011, tuttavia

unendo i costanti e importanti consumi dell'azienda con l'esigenza di migliorare energeticamente lo stabilimento e l'assenza di sufficienti posti auto a servizio di clienti e dipendenti è divenuta essenziale l'estensione del progetto alla realizzazione di parcheggi coperti parzialmente da pensiline fotovoltaiche, così da limitare il più possibile il consumo dei suoli, risolvendo le esigenze aziendali in un'unica soluzione. A seguito di tale premessa, l'intervento prevede la realizzazione di un parcheggio privato, aperto ed usufruibile a tutti durante il giorno e per questioni di sicurezza chiuso tramite sbarra al termine delle attività aziendali, in numero pari a 101 posti auto compresi di N. 2 posti auto per persone con ridotta capacità motoria e N.2 colonnine per ricarica elettrica da 22 kW. Tutti i posti auto saranno completamente coperti da pensiline fotovoltaiche (Figura 3), che svolgono anche funzione ombreggiante.

L'impianto fotovoltaico su pensiline a copertura dei parcheggi avrà una potenza di circa 355 kWp per garantire una potenza totale di sistema (fotovoltaico a terra e fotovoltaico su pensiline) non superiore ad 1 MWp.

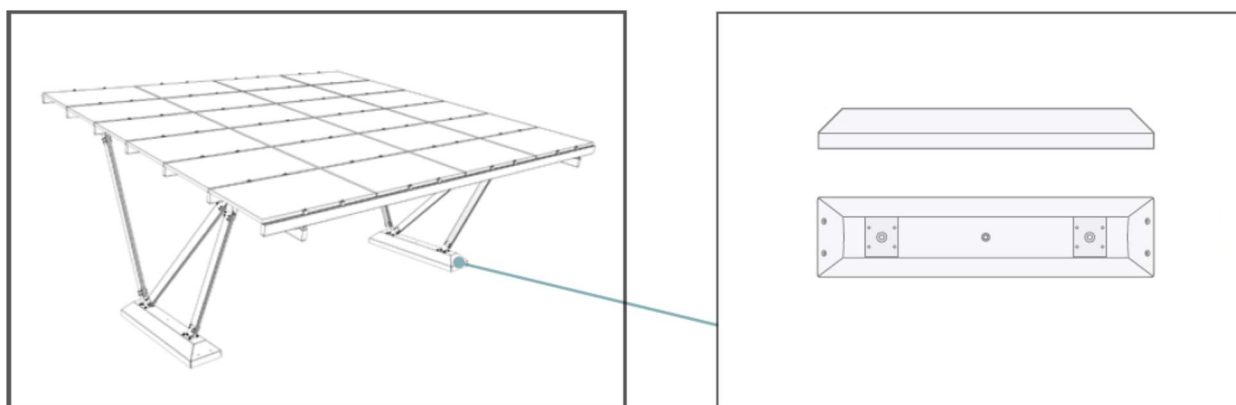


Figura 3: Schema pensilina con pannelli fotovoltaici

La struttura metallica potrà essere realizzata in acciaio oppure in alluminio, a seguito delle opportune verifiche. Nello specifico, in tale trattazione verrà analizzata la struttura in acciaio S275.

## 2.2 Dotazioni Territoriali e Parcheggio pubblico

La percentuale di area oggetto di cessione al Comune è stata calcolata sulla base dell'art. 24 della L.R. 20/2000 ed il RUE di Faenza, nello specifico viene richiesta una percentuale minima di Dotazioni Territoriali pari al 15% della Superficie Territoriale dell'intero intervento, a tal proposito la porzione da destinare ad area pubblica è stata individuata in prossimità della strada Comunale di via Convertite, destinando buona parte di essa ad uso parcheggio, ricavando 15 posti auto compresi di N.1 posto auto riservato a persone con ridotta capacità motoria e N.1 posto auto con predisposizione per futura installazione di colonnina di ricarica.

La porzione destinata a verde pubblico sarà posizionata in prossimità della via Convertite così come richiesto dall'art. 27 del RUE, essa potrà essere trattata come aiuola ed oggetto quindi di piantumazione di piante

arbustive, con particolare attenzione nell'ostacolare la messa a dimora di alberi ad alto fusto essendo l'area coperta da sottoservizi.

Viene scelta questa sezione da destinare a verde pubblico poiché oltre a fungere da fascia di mitigazione a verde, richiesta peraltro all'interno dell'art. 26 del RUE di Faenza, potrà essere sfruttata per un eventuale esigenza futura d'allargamento della Strada Comune visto anche l'evidente aumento delle attività nell'area industriale.

L'accesso al parcheggio avverrà dalla nuova intersezione in fase di realizzazione su via Convertite così come meglio descritto negli elaborati grafici allegati alla presente. Gli ingrandimenti riguardanti l'area oggetto di cessione sono identificati con il codice "PU.PB.XX." ove viene meglio rappresentata la segnaletica orizzontale, dalla quale risulta evidente la contiguità del parcheggio pubblico con quello privato, inoltre all'interno di appositi elaborati grafici è rappresentata la segnaletica verticale.

### ***2.3 Opere extra ambito - Attraversamento pedonale***

Le opere extra ambito, così come individuate nella (figura 2) riguardano l'attraversamento pedonale atto al collegamento tra il parcheggio oggetto di intervento e lo stabilimento di Alpha Tauri che avverrà tra via della Boaria e via Convertite.

Seppur univoco attraversa dapprima via della Boaria sino all'aiuola esistente, la quale verrà modificata per dare continuità al camminamento, al secondo che attraversa via Convertite, l'intervento sarà corredato da apposita illuminazione pubblica.

### ***2.4 Fuel Cell – Tecnologia e funzionamento***

Attualmente il calore per gli impianti di climatizzazione e produzione acqua calda sanitaria è fornito da scambiatore di calore alimentato sul primario da Rete di Teleriscaldamento urbano.

L'intervento prevede la installazione di unità di produzione di Energia Elettrica mediante Fuel Cell, Celle a Combustibile, alimentate da Biometano.

La Fuel Cell è un dispositivo elettrochimico che permette di ottenere energia elettrica direttamente da Biometano, senza che avvenga alcun processo di combustione termica. Oltre all'energia elettrica prodotto, la Fuel Cell genera un calore allo scarico catodico ad una temperatura di circa 348°C, disponibile per essere recuperato e trasferito ad un fluido termovettore (acqua calda).

Il calore recuperato mediante uno scambiatore di calore a bordo unità, che trasferisce il calore dagli scarichi delle Fuel Celle al fluido termovettore, viene trasportato mediante tubazioni interrato da Teleriscaldamento, al secondario dello scambiatore di calore alimentato sul primario da Teleriscaldamento e utilizzato come sorgente primaria di calore per le attività dello stabilimento.

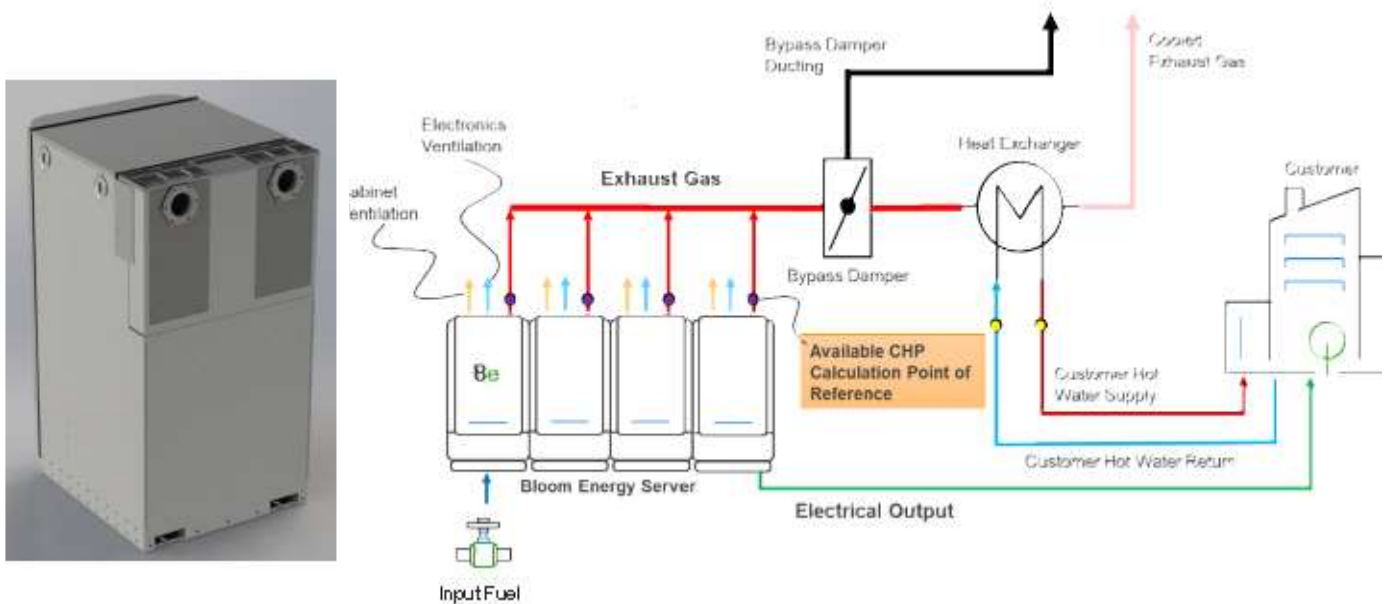


Figura 4: Fuel Cell con modulo di recupero del calore e schema di principio del funzionamento

Complessivamente a parità di energia elettrica e termica prodotta, il sistema di Cogenerazione a Fuel Cell, riduce l'impiego di Energia Primaria rispetto allo stato attuale e riduce le emissioni di CO<sub>2</sub>, rispetto al mix di produzione nazionale, grazie anche all'impiego di Biometano.

L'intervento prevede l'installazione di Fuel Cell per una produzione di 550 kW di Energia Elettrica nominali e un recupero termico di 330kW nominale, con fluido termovettore riscaldato da 60 a 80°C.

L'intervento richiede la realizzazione di un box per la installazione delle elettropompe che garantiranno la circolazione del fluido termovettore, attraverso il recupero termico a bordo delle Fuel Cell e la consegna all'impianto dello stabilimento.

La circolazione del fluido termovettore tra il sistema di recupero di calore a bordo delle Fuel Cell e la connessione all'impianto di riscaldamento dello stabilimento sarà garantita da 2 pompe di circolazione, di cui una in funzione e l'altra di scorta, installate in un vano tecnico in area Fuel Cell. Le pompe saranno del tipo con corpo a spirale orizzontale monostadio, corpo a spirale a sezione radiale, corpo a spirale con piedi della pompa ricavati da fusione ed esecuzione con supporto. Ogni pompa sarà dotata di anelli di usura sostituibili, girante radiale chiusa con pale curve tridimensionali, tenuta meccanica semplice conforme ad EN 12756 e tenute a cartuccia con bussola di protezione dell'albero sostituibile nella zona della tenuta dell'albero, o tenuta meccanica con bussola di protezione dell'albero integrata. Ciascuna pompa sarà azionata da Inverter, con controllo della velocità di rotazione, al fine di mantenere costante il Delta



Figura 5: Tipologia di pompa utilizzata

azionata da Inverter, con controllo della velocità di rotazione, al fine di mantenere costante il Delta

Temperatura tra mandata e ritorno, così da massimizzare il recupero termico e minimizzare l'energia elettrica consumata.

La tubazione di bio metano avrà le seguenti caratteristiche:

FUEL REQUIREMENTS	
FUEL TYPE	NATURAL GAS
PRESSURE	103.42(+20.68-34.47)kpa (15 [+3/-5] psig)
CONNECTION	50.8mm (2") FLANGE
PIPE SIZE - SUPPLY	SIZE SITE DEPENDENT
PIPE SIZE - RISER	Ø 50.8mm (2")
VALVE - ISOLATION	Ø50.8mm (2") BALL VALVE
PIPE SIZE - EXTENSION	Ø50.8mm (2") MNPT
2" NATURAL GAS FLANGE CONNECTOR	Ø50.8mm (2") NPT

**Figura 6: Caratteristiche tubazione bio metano**

Il percorso delle tubazioni sarà principalmente interrato e realizzato mediante tubazioni in acciaio a norma UNI EN 102174-1, pre isolate mediante agente schiumogeno avente coefficiente di conducibilità termica del materiale a 50°C e non superiore a 0,028 W/m°K e finitura esterna in PEAD; all'interno dell'isolamento delle tubazioni è prevista la posa di fili conduttori in rame, idonei al rilevamento di eventuali perdite. Lungo il cambio di direzione delle tubazioni è prevista la posa di materassini reggisplinta, idonei per assorbire le dilatazioni termiche delle tubazioni. I materassini saranno costituiti da schiuma di materiale plastico a bassa densità con spessore  $\geq 40$  mm. Le caratteristiche dei materassini saranno tali da mantenere nel tempo le loro doti di elasticità e da non subire processi di invecchiamento.

L'acqua per il riempimento della nuova porzione di impianto sarà spillata dall'impianto di riscaldamento esistente, a sua volta reintegrato da sistema di trattamento acqua rispondente alle prescrizioni della norma UNI 8065 di riferimento per il **trattamento dell'acqua negli impianti termici**, che fissa i parametri per prevenire fenomeni di incrostazioni e corrosione all'interno degli impianti.

La regolazione dell'attuale sistema di prelievo del calore dal Teleriscaldamento, sarà aggiornato al fine di sfruttare principalmente il calore recuperato dalle Fuel Cell.

### **2.5 Gestione delle acque**

Come sopra descritto, l'area del parcheggio è divisa in due sotto aree per via di un'aliquota di superficie in cessione al pubblico. Nei paragrafi sottostanti verranno descritte le due reti di scarico acque meteoriche progettate per il parcheggio in area privata e per il parcheggio in area pubblica. Il dimensionamento e la verifica della rete di smaltimento acque meteoriche sono stati previsti sulla base delle precipitazioni nella zona della Provincia di Ravenna essendo l'area oggetto di intervento ricadente in tale area.

Il calcolo delle portate viene fatto con il metodo del volume di invaso, avendo assunto come coefficienti della curva di possibilità pluviometrica quelli relativi ad un tempo di ritorno di 25 anni per piogge minori di un'ora mentre con coefficienti della curva di possibilità pluviometrica con tempo di ritorno di 50 anni e tempi di pioggia maggiori di un'ora per il dimensionamento e la verifica del sistema di laminazione. L'equazione della curva che restituisce i valori di intensità di pioggia valido per la zona di Bologna e provincia che vale:

$$i = a \cdot t^{n-1}$$



t in ore

i in mm/h

a = coefficiente curva di possibilità pluviometrica (TR25 (<1h) = 45.70 – TR50 (>1h) = 55.3)

n = coefficiente curva di possibilità pluviometrica (TR25 (<1h) = 0.540 – TR50 (>1h) = 0.216)

Le acque piovane raccolte all'interno dell'area oggetto della presente relazione sono sostanzialmente riconducibili ad una tipologia:

- Acque meteoriche di dilavamento non soggette al DGR 286/2005 provenienti dal piazzale e dagli stalli del parcheggio.

### 2.5.1 Sistema di laminazione parcheggio area pubblica

Il sedime occupato dal parcheggio che verrà ceduto al pubblico avrà una superficie di terreno permeabile trasformato pari a 685 mq (0.0685 ha) i quali verranno resi impermeabili (riquadro azzurro in Figura 7).

In ottemperanza alle norme di piano è stato progettato un sistema di laminazione che garantirà una volumetria di almeno **34.25 mc** in rispetto all'Art.20 del PAI il quale prescrive che vi sia un invaso di 500 mc \* ha di superficie trasformata/impermeabile.



Figura 7: Planimetria reti di smaltimento acque meteoriche parcheggio pubblico

Il volume di laminazione verrà garantito dal posizionamento di scatolari in calcestruzzo prefabbricato di dimensioni interne h75x150 cm aventi un'area di 1.125 mq che caratterizzeranno la rete di raccolta acque

meteoriche. Lo sviluppo di detta rete di raccolta sarà di 34.70 m garantendo un volume utile di invaso di circa **39 mc.**

Al termine dello scatolare (cerchio rosso in Figura 7) verrà posizionata una tubazione in PVC SN8 DN 160 mm con funzione di bocca tarata. La tubazione sarà dotata di valvola di non ritorno tipo Clapet prima dell'immissione nel tratto tombinato del canale Cantrighetto Secondo.

Le acque meteoriche saranno captate da caditoie sifonate 50x50 cm con chiusino a caditoia in ghisa sferoidale con classe di carico D400 e collettate al sistema di laminazione tramite tubazioni in PVC SN8 DN 160 mm.

Attualmente sul confine Sud di proprietà del lotto in adiacenza a via Convertite è presente un fosso che drena le acque della piattaforma stradale oltre che quelle del campo. Vista l'interferenza con il nuovo sedime del parcheggio, il fosso verrà tombinato con una tubazione in PVC SN8 DN 400 mm avente una pendenza dello 0.2% in grado di smaltire una portata di 118.35 l/s. Verrà creato un nuovo innesto nel tratto tombinato del Canale Cantrighetto Secondo dotato di valvola anti reflusso tipo Clapet. Al tratto tombinato del fosso verranno collettate le acque di piattaforma di via Convertite captate da due caditoie realizzate con pozzetti in calcestruzzo prefabbricato di dimensioni interne 50x50 cm e chiusino a griglia in ghisa sferoidale avente classe di carico D400.

### 2.5.2 Sistema di laminazione parcheggio privato

Il sedime occupato dal parcheggio privato avrà una superficie di terreno permeabile trasformato pari a 2571 mq (0.2571 ha) i quali verranno resi impermeabili (riquadro azzurro in Figura 8). In ottemperanza alle norme di piano è stato progettato un sistema di laminazione che garantirà una volumetria di almeno **128.55 mc** in rispetto all'Art.20 del PAI il quale prescrive che vi sia un invaso di 500 mc \* ha di superficie trasformata/impermeabile.

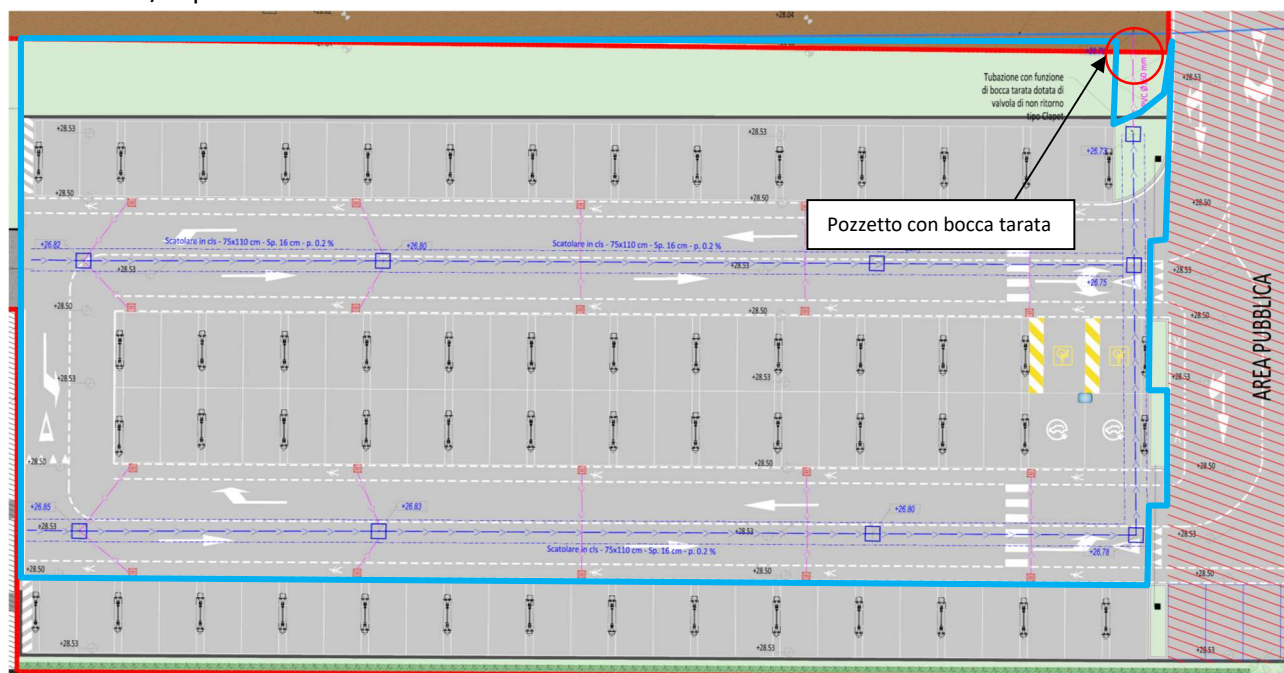


Figura 8: Planimetria reti di smaltimento acque meteoriche parcheggio privato

Il volume di laminazione verrà garantito dal posizionamento di scatolari in calcestruzzo prefabbricato di dimensioni interne h75x110 cm aventi un'area di 0.825 mq che caratterizzeranno la rete di raccolta acque meteoriche. Lo sviluppo di detta rete di raccolta sarà di 172.70 m garantendo un volume utile di invaso di circa **142.40 mc.**

Al termine dello scatolare (cerchio rosso in Figura 8) verrà posizionata una tubazione in PVC SN8 DN 160 mm con funzione di bocca tarata. La tubazione sarà dotata di valvola di non ritorno tipo Clapet prima dell'immissione nel tratto tombinato del canale Cantrighetto Secondo.

Le acque meteoriche saranno captate da caditoie sifonate 50x50 cm con chiusino a caditoia in ghisa sferoidale con classe di carico D400 e collettate al sistema di laminazione tramite tubazioni in PVC SN8 DN 160 mm.

### **3. ELABORATI DELL'ART. 53**

Gli elaborati sono suddivisi in capitoli principali, attinenti alle varie tipologie di intervento disciplinate, ed in particolare:

- Elaborati Documentali generali (PU.RT.xx) relativi a tutte le Relazioni riguardanti l'intero intervento, diritti di segreteria, documenti di identità e Procure speciali.
- Elaborati Grafici generali (PU.GEN.xxx.nn) relativi a tutti gli inquadramenti territoriali di ambito, sia di fatto che di progetto ed alle relative dotazioni e vincoli.
- Permesso di Costruire per opere di ristrutturazione urbanistica (PU.PC.xxx.nn) relativi alla documentazione generale riguardante il Permesso di Costruire interno all'art. 53 e comprendente sia le opere private che le opere pubbliche.
  - Opere Private (PU.PC.PV.xxx.nn) relative agli elaborati riguardanti la Superficie Fondiaria del nuovo ambito contenente anche la pre-sismica riguardante le pensiline fotovoltaiche rientranti in interventi di minor rilevanza per la pubblica incolumità.
  - Opere Pubbliche (PU.PC.PB.xxx.nn) relativi a tutte le opere di urbanizzazione pubbliche da realizzare sia in ambito (strade, percorsi pedonali, infrastrutture, reti tecnologiche) che extra ambito (percorsi pedonali).
  - Richiesta esame vigili del fuoco (PU.PC.VVF.nn) relativo alla Richiesta di esame progetto inerente la realizzazione dell'impianto Fuel Cell.

#### **4. MODALITA' E FASI DI ATTUAZIONE**

Il presente Art. 53 diverrà efficace a seguito della sottoscrizione della Convenzione attuativa allegata in bozza preliminare da discutere con l'amministrazione.

A seguito della Conferenza dei Servizi Conclusiva del Procedimento Unico ex art. 53 ed alla sottoscrizione della Convenzione attuativa potranno essere rilasciati i nuovi titoli abilitativi. All'interno del Permesso di Costruire per ristrutturazione Urbanistica suddiviso in opere private ed opere pubbliche, le modalità attuative verranno così scorporate:

- OPERE PUBBLICHE ED EXTRA-AMBITO: Sarà possibile l'inizio dei lavori e di conseguenza il rilascio del PdC, per quanto riguarda l'area oggetto di Cessione o ricadente in opere extra-ambito, successivamente il rilascio del Procedimento Unico. L'inizio dei lavori limitato a queste aree sarà infatti possibile seppur i pareri ed i depositi riguardanti gli interventi che insistono in area privata non dovessero esser stati rilasciati e/o definiti.
- OPERE PRIVATE: Sarà possibile l'inizio dei lavori solo dopo l'ottenimento del parere dei Vigili del fuoco riguardante l'esame progetto della Fuel Cell ed il deposito strutturale riguardante gli interventi di minor rilevanza ai fini sismici.

#### **5. OPERE DI INFRASTRUTTURAZIONE GENERALE**

La legislazione regionale ha definito l'insieme delle dotazioni territoriali e delle dotazioni ecologico ambientali (art.i. A- 22, A- 23, A- 24 e A- 25 dell'Allegato alla L.R, 20/2000).

Il sistema delle dotazioni territoriali è costituito dall'insieme degli impianti, opere e spazi attrezzati che concorrono a realizzare gli standard di qualità urbana ed ecologico ambientale definiti dalla pianificazione.

L'Art. 53 definisce il fabbisogno di dotazioni territoriali nell'ambito di riferimento, tenendo conto di quelle presenti nel medesimo ambito, nelle parti del territorio comunale ad esso adiacenti e degli standard di qualità urbana ed ecologico ambientale da realizzare.

Per infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti si intendono gli Impianti e le reti tecnologiche che assicurano la funzionalità e la qualità Idrica degli insediamenti.

Fanno parte delle infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti:

- a) gli impianti e le opere di prelievo, trattamento e distribuzione dell'acqua;
- b) la rete di canalizzazione delle acque meteoriche;
- c) la pubblica illuminazione, la rete e gli impianti di distribuzione dell'energia elettrica, di gas e di altre forme di energia (compreso l'impianto Fuel Cell);
- d) le strade, gli spazi e i percorsi pedonali, i parcheggi pubblici, al diretto servizio dell'insediamento esistente ed esteso.

Costituiscono, inoltre, infrastrutture per l'urbanizzazione dell'insediamento:

- le aree verdi nella misura del 30% della Superficie Territoriale (comprese attrezzature di arredo urbano e piantumazione);
- gli allacciamenti a tutte le reti sopracitate, cioè infrastrutture necessarie per inserire e connettere la zona nell'esistente sistema Infrastrutturale urbano già presente al di fuori della zona stessa o all'interno della stessa ove viene mantenuto come servitù;

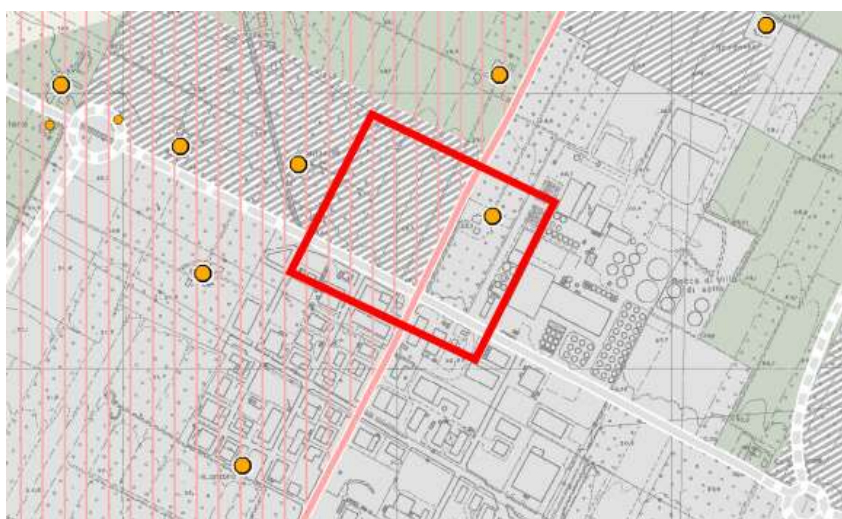
Per l'esecuzione delle opere esterne al perimetro dell'Art. 53 che si rendono necessarie per garantire gli adeguamenti della viabilità, il Comune ha proceduto alla consegna delle aree di suolo pubblico in comodato gratuito tramite apposito verbale rilasciato con l'approvazione della Convenzione Urbanistica.

## 6. SCHEDA DEI VINCOLI E DELLE TUTELE



Tutele di Natura e Paesaggio:  
*Ambiti di nuova previsione del PSC*

Non vi sono Tutele Paesaggistiche che impediscono la realizzazione dell'intervento.



Tutele Storia ed Archeologia:  
*Ambiti di nuova previsione del PSC*

L'area oggetto di intervento ricade nelle zone di tutela dell'impianto storico della centuriazione romana art. 11.3 – Ricade nella zona ad alta potenzialità archeologica, il progetto non presenta interventi che superano 1,00 m di profondità di di scavo.

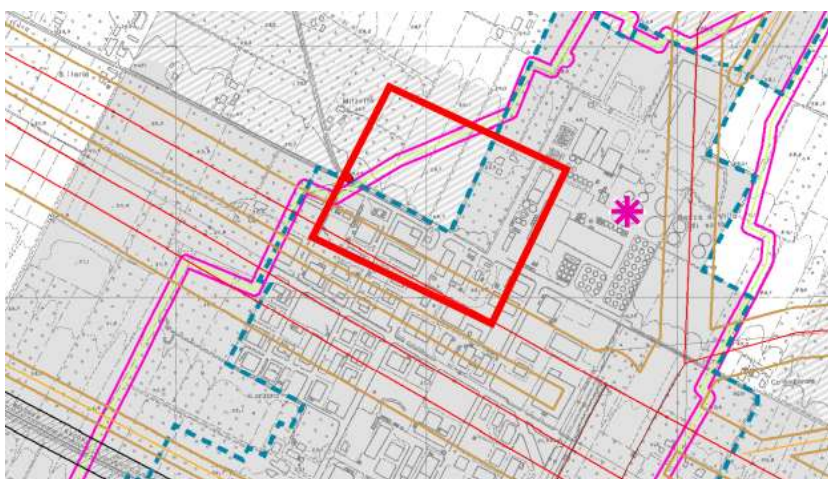


Tutele Impianti e Infrastrutture:  
*Ambiti di nuova previsione del PSC*

Fascia di rispetto di 10 m per Scolo principale “Cantrighetto” oggetto di rilascio parere da parte del Consorzio di Bonifica della Romagna Occidentale.

Si applica unicamente ad interventi riguardanti aumento di Superficie Utile, l'intervento oggetto del presente art.53, come si evince dal punto 4, non ha incremento di superficie.

Tenendo invece conto delle specifiche Tav.P.5 art.75/11 riguardanti l'inserimento di fasce di mitigazione a verde lungo i lotti con funzione di schermature e filtro, verrà posizionata lungo la strada privata di via della Boaria siepe autoctona, nel lato opposto non è possibile posizionare alcuna piantumazione essendo l'area rientrante nella fascia di rispetto dello scolo Consorziale “Cantrighetto”



Tutele Impianti ed Infrastrutture:  
*Ambiti di nuova previsione del PSC*

Presenza di Gasdotto di proprietà SNAM DN<300 (12 m) con presenza di fascia di asservimento, non vi sono installate infrastrutture nell'area di asservimento.



Emittenza radio-televisiva

 Aree non idonee per impianti nuovi ed esistenti

Tutele Impianti ed Infrastrutture:

Tav. C.2 "Scheda dei vincoli" RUE  
di Faenza

## 7. IMPATTO ACUSTICO DELL'INTERVENTO

Il paragrafo che segue contiene l'analisi della componente rumore relativa al progetto di ampliamento dell'insediamento produttivo Scuderia Alpha Tauri S.P.A. a Faenza (RA), sviluppato come procedimento unico secondo Art. 53 L.R. 24/2017.

L'analisi ha come avuto come scopo, una volta analizzato lo scenario attuale, la verifica di compatibilità dell'intervento oggetto di verifica.

Per la definizione degli scenari di riferimento, si è proceduto a una caratterizzazione dell'intorno territoriale al fine di individuare i ricettori potenzialmente disturbati.

Gli scenari analizzati sono i seguenti:

- scenario attuale
- scenario di progetto

Allo stato attuale la zona è classificata in III Classe – Ambiti agricoli, con limiti normativi da rispettare di 60 dBA nel periodo diurno e 50 dBA in quello notturno.

Il clima acustico attuale è prevalentemente correlato al contributo delle sorgenti di tipo lineare costituite da via della Boaria e via Convertite nonché delle molteplici realtà produttive e di servizi che si svolgono nelle vicinanze dell'area di progetto.

In termini di traffico indotto, la nuova infrastruttura dedicata alla sosta non comporterà alcun incremento dei flussi veicolari che attualmente insistono sulle strade circostanti determinando, per funzione ed ubicazione, un mero trasferimento della sosta da sedime pubblico a privato.

Oltre a ciò, l'estrema vicinanza con la sede produttiva e la predisposizione del percorso pedonale protetto, non genererà alcun traffico "parassita" per il raggiungimento della sede, sia da parte dei dipendenti che degli eventuali ospiti/visitatori.

La realizzazione del nuovo parcheggio contribuirà ad una riorganizzazione "naturale" della sosta nelle aree pubbliche limitrofe, favorendo così la sosta legale ed ordinata ed incrementando il livello di sicurezza della circolazione per tutte le tipologie d'utenza.

Dal punto di vista acustico ciò si traduce nel non aumento delle emissioni acustiche.

L'area fuel cell sarà composta da un impianto situato all'aperto che riceverà bio gas metano che verrà inviato a delle celle nelle quali avviene un procedimento chimico che produrrà energia elettrica e, di conseguenza, calore. L'energia elettrica sarà convogliata all'interno dei trasformatori della cabina e successivamente alla sede di Alpha Tauri tramite cavidotti esistenti. L'impianto rispetterà tutti gli obiettivi di sostenibilità della pianificazione di riferimento in tema di rumore.

## **8. VARIANTI IN CORSO D'OPERA AMMESSE**

Non comporta "variante essenziale" (così come definita all'art. 14bis della L.R. 23/2004) all'Art. 53 quanto è esplicitamente ammesso e previsto nei punti precedenti nonché le modificazioni apportate in fase attuativa che non incidano sugli elementi fondamentali dell'assetto urbanistico dell'Ambito definiti nelle schede rappresentanti gli standard urbanistici dell'area.

Tra le Varianti ammesse si sottoscrivono anche, diversa tipologia di pensilina rappresentata nei definitivi, in termini di altezza (che non superi comunque l'altezza massima prevista), in termini di numero di pannelli o di potenza nei limiti possibili della realizzazione, si ricomprende nelle Varianti ammesse anche la diversa realizzazione dell'impianto Fuel Cell nei limiti comunque imposti al precedente punto 2.4 e comunque della medesima tipologia impiantistica.

## **9. PARAMETRI URBANISTICI AMMESSI**

L'Art. 53 definisce i parametri urbanistici da applicare all'interno dell'ambito individuato, attraverso le superfici fondamentali dell'ambito territoriale (ST ed SF).

La "ST" corrisponde alla Superficie Territoriale che è definita nell'Atto di coordinamento sulle definizioni tecniche uniformi per l'urbanistica e l'edilizia e sulla documentazione necessaria per i titoli abilitativi edilizi" di cui alla Delibera della Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna n.922/2017.

Le dotazioni di parcheggi pertinenziali non vengono richieste essendo che l'intervento non genera Superficie Complessiva e per cui non sono richiesti posti auto in misura minima, l'area infatti è dedicata alla sola realizzazione di parcheggi aggiuntivi essendo un'estensione dello stabilimento Alpha Tauri la quale a sua volta



ha sopperito alla realizzazione minima richiesta al momento del rilascio del titolo abilitativo che ha legittimato la costruzione di esso.

Le dimensioni minime degli stalli di parcheggio pertinenziale e pubblico, per tutte le funzioni, sono quelle del Decreto del Presidente della Repubblica 16 dicembre 1992, n. 495 e del Consiglio Regionale Emilia Romagna n. 1253 del 23/9/1999, precisamente di 12,5 mq per posto auto.

L'ambito oggetto dell'Art.53 corrisponde ad un ambito di riqualificazione per il quale viene richiesta una permeabilità profonda minima del 30% della Superficie Territoriale (ST).

Ai fini del miglioramento del sistema di raccolta acque superficiali così come richiesto all'interno del RUE di Faenza, viene previsto sistema di laminazione così come descritto nella Relazione Idraulica allegata, che tiene conto di tutte le prescrizioni della Bonifica della Romagna Occidentale riguardanti principalmente lo scolo Consorziale Cantrighetto.

In fede

**Ing. Stefano Neri**