

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 STRADALE

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

SCALA

TAVOLA

PU.RT.07

Comune di Faenza

SCUDERIA ALPHA TAURI S.p.A. – Procedimento Unico art. 53 della L.R. 24/2017

RELAZIONE STRADALE

Sommario

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

1. PREMESSA

La presente relazione intende descrivere le opere stradali a corredo della progettazione di una nuova area a parcheggio con parziale copertura di pannelli fotovoltaici su pensiline e di una nuova stazione fuel cell.

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.



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

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. NORMATIVA DI RIFERIMENTO

- Codice della Strada (D. Lgs del 30 aprile 1992, n. 285 e successivi aggiornamenti);
- Decreto Ministeriale del 5 novembre 2001 e successive modifiche;
- Decreto Ministeriale n. 236 del 14 giugno 1989;
- Decreto del Presidente della Repubblica n. 503 del 24 luglio 1996;

3. 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).

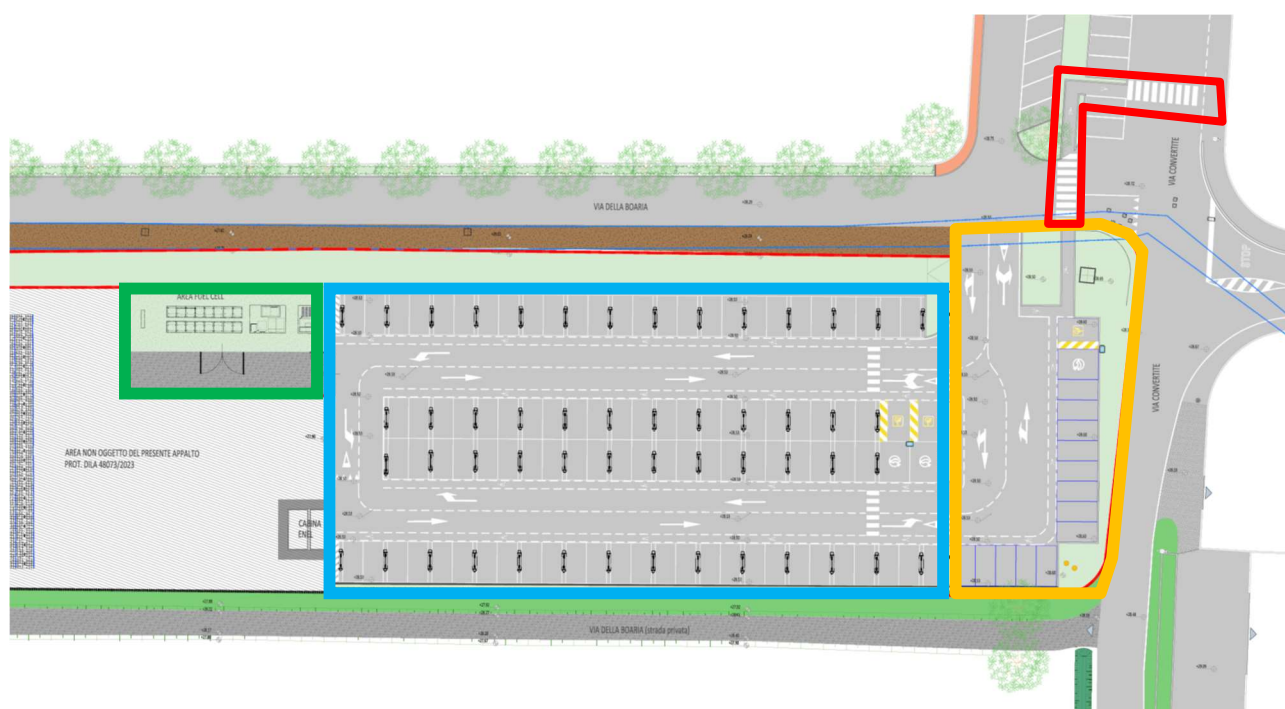


Figura 2: Planimetria con individuazione aree di intervento

3.1 *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 (**Errore. L'origine riferimento non è stata trovata.**), che svolgono anche funzione ombreggiante.

Dei 101 posti auto privati, 97 avranno dimensioni 5.00 m x 2.50 m mentre i restanti 4 (N.2 per persone con disabilità e N.2 per ricarica elettrica) avranno dimensioni 5.00 m x 3.75m per garantire l'uso dei posti auto per la ricarica elettrica anche alle persone con disabilità.

Nel parcheggio privato sarà prevista un'unica carreggiata a due corsie di larghezza 2.75 m ciascuna e una viabilità pedonale di collegamento all'uscita del parcheggio di larghezza 1.00 m. Tutta la viabilità interna al parcheggio sarà visibile grazie alla segnaletica orizzontale appositamente disegnata.

L'illuminazione sarà installata sulle pensiline a copertura fotovoltaica.

Gli ingrandimenti riguardanti l'area del parcheggio privato sono identificati con il codice "PU.PC.PV.PRG.00" ove viene meglio rappresentata la segnaletica orizzontale, dalla quale risulta evidente la contiguità del parcheggio privato con quello pubblico.

3.2 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.

Dei 15 posti auto del parcheggio pubblico, 13 avranno dimensioni 5.00 m x 2.50 m mentre i restanti 2 (N.1 per persone con disabilità e N.1 per ricarica elettrica) avranno dimensioni 5.00 m x 3.75m per garantire l'uso dei posti auto per la ricarica elettrica anche alle persone con disabilità.

L'accesso al parcheggio avverrà dalla nuova intersezione in fase di realizzazione su via Convertite. Gli ingrandimenti riguardanti l'area oggetto di cessione sono identificati con il codice "PU.PC.PB.PRG.00" 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.

L'intersezione di nuova realizzazione in strada comunale via Convertite verrà realizzata ad una distanza dall'attuale incrocio tra via Convertite e via della Boaria pari a circa 14.00 m in ottemperanza all'Art.46 del "Regolamento di Attuazione – Accessi nelle strade urbane. Passo carrabile (Art.22 Cod. Str.) che pone come distanza minima di ingressi (o passi carrai) da un'intersezione a 12 m o pari allo spazio di frenata risultante dalla velocità massima del tratto di strada.

L'ingresso al parcheggio pubblico sarà caratterizzato da due corsie (una per l'ingresso ed una per l'uscita) di larghezza 3.80 m ciascuna. La corsia di immissione sulla strada pubblica sarà ortogonale ad essa ed avrà una lunghezza di circa 12.50 m sufficiente a consentire lo smistamento delle correnti di traffico senza che intralcino il flusso in ingresso.

Il parcheggio pubblico sarà dotato di segnaletica orizzontale che identificherà gli stalli, le corsie di percorrenza e la viabilità pedonale. Quest'ultima avrà un'uscita dedicata dal parcheggio caratterizzata da un marciapiede di larghezza 1.50 m delimitato da cordoli in calcestruzzo 15x25 cm. Verrà installata anche l'apposita segnaletica verticale visibile nell'elaborato "PU.PC.PB.PRG.04".

L'illuminazione avverrà tramite corpi illuminanti installati su pali e disposti secondo normativa come descritto negli elaborati "PU.RT.15" e "PU.GEN.ELT.00".

3.3 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 Convertite in direzione Ovest-Est collegando il nuovo parcheggio all'aiuola esistente. Sul sedime occupato da quest'ultima, verrà realizzata la viabilità pedonale attraverso un camminamento di larghezza 1.50 m delimitato da cordoli in calcestruzzo 15x25 cm sino al secondo attraversamento sempre su via Convertite direzione Nord-Sud.

L'attraversamento pedonale sarà realizzato mediante strisce di colore bianco di larghezza 2.50 m e spessore 0.50 m distanziate l'una dall'altra di 0.50 m. L'intervento sarà corredato da apposita illuminazione pubblica come descritto negli elaborati "PU.RT.15" e "PU.GEN.ELT.00".

4. PAVIMENTAZIONE STRADALE

L'obiettivo che ci si prefigge nella progettazione della sovrastruttura stradale è quello di assicurare attraverso normali operazioni di manutenzione un livello minimo di funzionalità per un prefissato lasso di tempo, a tal proposito il rifacimento dello strato di usura dopo un certo numero di anni è da considerarsi come un intervento manutentivo ordinario e prevedibile al fine di assicurare le necessarie caratteristiche di aderenza nelle pavimentazioni flessibili.

Poiché, inoltre, le caratteristiche dei materiali utilizzati non si mantengono costanti nel tempo, i carichi sono dispersi per posizione ed entità, ed infine il fenomeno stesso della rottura per fatica risulta essere un fenomeno aleatorio, l'obiettivo deve essere definito in termini probabilistici.

Nel progetto delle pavimentazioni, l'obiettivo si sostanzia, quindi, attraverso la definizione di tre elementi:

- *La vita utile*, intesa come il numero di anni durante il quale la pavimentazione deve assicurare, attraverso normali operazioni di manutenzione, condizioni di funzionalità superiori allo stato limite, per il progetto in esame è stata posta pari a 20 anni;
- *Lo stato limite*, cioè il livello minimo di funzionalità della sovrastruttura ritenuto accettabile, superato il quale è necessario comunque intervenire, per il metodo empirico adottato il parametro di riferimento è il PSI;

- *L'affidabilità*, cioè la probabilità che la sovrastruttura sia in grado di assicurare, con normali operazioni di manutenzione, condizioni di circolazione superiori allo stato limite per l'intera durata della vita utile, per il progetto in esame è stata posta pari al 90%.

Data la conformazione della viabilità comunale esistente e considerati i mezzi transitanti nel parcheggio si è scelta una pavimentazione del tipo “flessibile” con i seguenti strati:

- | | |
|---|----------------|
| - Usura in conglomerato bituminoso: | spessore 4 cm |
| - Binder in conglomerato bituminoso: | spessore 8 cm |
| - Strato di base in conglomerato bituminoso: | spessore 15 cm |
| - Fondazione in misto granulometrico stabilizzato: | spessore 15 cm |
| - Sottofondo in terreno ben costipato tipo A2.4-A2.5: | spessore 20 cm |

In fede

Ing. Stefano Neri