

PROCEDIMENTO UNICO EX ART. 53 COMMA 6, lettera b), DELLA L.R. 24/2017

RELAZIONE ESPLICATIVA

**ALLEGATA ALLE INTEGRAZIONI/CHIARIMENTI IN MERITO ALL'OGGETTO
DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI INDETTA PER**

“AMPLIAMENTO DELL'INSEDIAMENTO PRODUTTIVO FERRARI SPA”

Ferrari Spa

Maranello (Modena)

La presente relazione ha lo scopo di rispondere alla richiesta di integrazioni/chiarimenti di cui alla comunicazione pervenuta in data 14.02.2022. Si riporta di seguito quanto trasmesso dall'Area Tecnica Servizio Pianificazione e Gestione Territorio del Comune di Maranello

Protocollo: N. 0003552/2022 del 14 febbraio 2022

Firmatario: Mirco Manfredini

Oggetto: Conferenza di Servizi ai sensi dell'art.14, comma 2 e art 14-ter della L. 241/90, secondo quanto previsto dall'art. 53 comma 6, lett.b), della L.R.21 Dicembre 2017, n. 24 per l'approvazione del progetto AMPLIAMENTO DELL'INSEDIAMENTO PRODUTTIVO FERRARI Spa, in variante agli strumenti urbanistici vigenti. Richiesta documentazione integrativa.

Richieste di documentazione integrativa pervenute dagli enti:

- 1. Provincia di Modena, Area tecnica, programmazione urbanistica, scolastica e trasporti, pianificazione urbanistica del 11/02/2022;**
- 2. Regione Emilia Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale del 01/02/2022;**
- 3. Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara del 31/01/2022;**
- 4. Agenzia per la mobilità ed il trasporto locale di Modena (AMO) del 08/02/2022;**
- 5. Regione Emilia Romagna. Servizio sicurezza territoriale e protezione civile Modena del 07/02/2022;**
- 6. Comando Provinciale Vigili del Fuoco Modena del 08/02/2022;**
- 7. SNAM Rete Gas, del 28/12/2021;**
- 8. Unione dei Comuni del Distretto Ceramico, Ufficio Sismica del 09/02/2022;**
- 9. Richiesta congiunta Maranello Patrimonio S.r.l. e Polizia Locale del 10/02/2022;**
- 10. Comune di Maranello, Servizio Pianificazione e Gestione del Territorio del 11/02/2022.**

Il presente documento riassume la sintesi delle modifiche introdotte al progetto in funzione delle osservazioni e delle prescrizioni ricevute dai vari enti.

Nelle pagine seguenti verranno individuate, punto per punto, tutte le modifiche e/o le integrazioni progettuali apportate al fine di esplicitare in maniera puntuale la rispondenza del progetto e delle relative relazioni a tutto quanto richiesto.

Oltre agli approfondimenti relativi alle valutazioni di VALSAT e di SCREENING che sono stati richiesti, ed all'integrazione delle analisi trasportistiche con microsimulazioni aggiuntive sui due nodi tra le vie Abetone - via Musso e Abetone - via Nuvolari, il progetto è stato rivisitato relativamente alle richieste e/o prescrizioni sull'assetto della viabilità di progetto.

L'assunto progettuale originario, stante lo stato del tessuto stradale all'interno del quale si inserisce la modifica degli assi stradali proposta, era di lavorare su viabilità urbana di categoria F, avendo tutte le strade esistenti sezioni, raggi stradali e limiti di velocità spesso inferiori a quelli minimi previsti per tali categoria; alla luce di tale assunto era stato impostato l'intero progetto, prevedendo, ad esempio, raggi di curvatura non inferiori a 22.50 m. e piste pedo-ciclabili in sezione rialzata rispetto al piano stradale, mentre per le intersezioni con la rete esistente si era mirato, come previsto dalle vigenti normative, ad avvicinarsi il più possibile alle geometrie di norma nel rispetto comunque sia delle viabilità esistenti che delle proprietà private limitrofe alle stesse.

Alla luce delle richieste di integrazione e/o delle prescrizioni ricevute dai vari enti sono state introdotte le seguenti principali modifiche:

- Pista pedo-ciclabile su nuova viabilità di gronda realizzata in sede propria anziché in sede rialzata, separata pertanto da cordolo di larghezza pari a 50 cm. dalla sede stradale
- Pista ciclabile di nuova realizzazione in adiacenza all'esistente Via Trebbo realizzata in sede propria anziché in sede rialzata, separata pertanto da cordolo di larghezza pari a 50 cm. dalla sede stradale
- Sezione stradale "gronda" mantenuta con corsie da 3.50 m. e banchine da 0.50 m.
- Modifica del raggio di curvatura della strada di "gronda", aumentato sino a 35.0 m. con allargamento in curva come da D.M. 05.11.2001
- Modifica del tracciato della bretella di raccordo Nuvolari-Musso per consentire una rivisitazione dei raggi di curvatura delle intersezioni con la viabilità esistente; in particolare tutti i raggi di curvatura interni delle intersezioni sono stati aumentati sino ad avere il raggio minimo di 15.0 m. per consentire le svolte dei mezzi pesanti e/o degli autobus per il servizio pubblico.
- Alla luce dell'acquisizione da parte di Ferrari di ulteriori lotti limitrofi alla viabilità, è stato possibile anche aumentare il raggio di curvatura del raccordo Nuvolari-Bretella portandolo a 22.50 m con occupazione di parte della proprietà privata interna alla sede stradale (che sarà ceduta all'Amministrazione)
- Modifica delle intersezioni tra le Vie Nuvolari e Abetone e Musso ed Abetone per recepire le richieste e le osservazioni. In particolare nella intersezione Nuvolari-Abetone si è previsto l'inserimento di una corsia di svolta a destra dalla Via Abetone in maniera da favorire la svolta a sinistra dei mezzi pesanti provenienti da Ubersetto, introducendo un obbligo di svolta a sinistra sulla Via Nuvolari per gli stessi con divieto di prosecuzione sulla Via Abetone.
- Inserimento di barriere di protezione (guard-rail) per il tratto di ciclabile in curva prossimo all'intersezione Nuvolari-Bretella nonché per il tratto di nuova gronda prossimo alla scarpata della pedemontana
- Realizzazione di nuova viabilità di svincolo a senso unico in prossimità della curva della nuova gronda per consentire l'accesso alle proprietà private limitrofe minimizzando le interferenze con la viabilità stradale

- Inserimento di due nuove fermate per trasporto pubblico sulla Via Trebbo e sulla nuova gronda, di cui una con golfo di fermata e pensilina.
- Inserimento di due nuove fermate per trasporto pubblico sulla Via Abetone
- Riposizionamento con golfo di fermata di due isole ecologiche preesistenti, una in prossimità dell'incrocio Abetone-Musso e l'altra in prossimità dell'incrocio nuova gronda – Nuvolari
- Posizionamento di cestini per la raccolta dei rifiuti e di panchine
- Adozione di cordolature in granito per i marciapiedi di nuova realizzazione
- Esecuzione di un rilievo della cartellonistica esistente nell'intero ambito (compresa quella di indirizzamento della pedemontana) con sviluppo di tavole progettuali con individuazione della segnaletica da eliminare e progetto della nuova segnaletica
- Allungamento della corsia di decelerazione esistente in uscita dalla pedemontana

Gli elaborati grafici e documentali interessati dalle modifiche sopra elencate sono stati modificati e/o riemessi integrando, ove necessario, elaborati aggiuntivi di dettaglio; l'elenco completo degli elaborati costituenti il Procedimento Unico ex l'Art.53 è stato rielaborato in maniera da mettere immediatamente in evidenza le modifiche apportate, ed in particolare:

- In colore NERO il testo degli elaborati non modificati
- In colore ROSSO il testo degli elaborati aggiornati
- In colore BLU il testo degli elaborati di nuova emissione

A fianco di ogni elaborato modificato e/o di nuova emissione, oltre alla data dell'aggiornamento/emissione è riportata una nota che sintetizza il motivo dell'aggiornamento/emissione.

A seguito si riportano nel dettaglio tutte le richieste di integrazione e/o prescrizioni con le relative azioni correttive apportate, suddivise per Ente richiedente e comprensivo dei Protocolli in riferimento alle copie conformi all'originale digitale trasmesso dal Comune di Maranello (MO):

1. Provincia di Modena Area Tecnica, Programmazione Urbanistica, scolastica e trasporti Pianificazione Urbanistica

Protocollo: N. 0003330/2022 del 11 febbraio 2022

Firmatario: Daniele Gaudio

Richieste di integrazioni:

1.a Tema Traffico – Viabilità: Si rileva la necessità di inserire elementi struttura e di segnaletica sulla via Giardini al fine di renderla coerente con il contesto urbano attraversato. In particolare, presso l'intersezione tra via Giardini e Via Tazio Nuvolari, si chiede di valutarne il ridisegno e/o interventi di regolamentazione dell'accessibilità alla stessa via Tazio Nuvolari per il traffico dei mezzi pesanti. Nel caso in cui si optasse per la chiusura di Via Tazio Nuvolari ai mezzi pesanti non destinati all'insediamento Ferrari, si evidenzia l'opportunità di inibire l'accesso a tali mezzi, già a monte del ponte sulla Pedemontana.

Tema Traffico – Viabilità: Su via Giardini sono stati inseriti n°3 attraversamenti stradali di cui due del tipo rialzato tra le Vie Nuvolari e Musso per cui si è predisposta anche idonea segnaletica orizzontale e verticale. In particolare l'attraversamento ciclo-pedonale in continuità tra la ciclo-pedonale esistente lato Via Giardini e la nuova ciclo-pedonale di progetto sarà anche dotato di

impianto semaforico. I due attraversamenti esistenti all'altezza di Via Enzo Ferrari saranno modificati dalla tipologia a raso a quella rialzata con introduzione di isole salvagenti a protezione dell'utenza pedonale. Per quanto riguarda l'intersezione tra Via Giardini e Via Nuvolari è stata riconfigurata l'intera intersezione prevedendo la demolizione dell'isola spartitraffico centrale esistente e realizzando un allargamento del raggio di raccordo Sud invadendo anche parte dell'adiacente proprietà privata per favorire la svolta a destra dei mezzi pesanti provenienti da Via Giardini. Sono state ridisegnate la segnaletica orizzontale e verticale, inserendo un obbligo di svolta a sinistra per i mezzi pesanti provenienti da Ubersetto.

- 1.b Tema Traffico – Viabilità:** Si ritiene il numero dei parcheggi in progetto coerente con gli strumenti urbanistici vigenti, tuttavia si propone di operare una valutazione circa l'opportunità di dislocare in maniera differente i parcheggi ad uso pubblico in progetto, rendendone disponibili una quota maggiore nel settore occidentale del Comparto in oggetto, che pare carente.

Tema Traffico – Viabilità: L'attuatore conferma la disponibilità a realizzare 50 posti auto privati ad uso pubblico sui lotti in acquisizione sulla via Nuvolari prima del deposito della Segnalazione Certificata di agibilità dell'edificio Paintshop.

- 1.c Tema Traffico – Viabilità:** Valutata l'importanza dell'asse viario Pedemontana e considerato che il progetto prevede la chiusura di una delle due uscite attualmente presenti, considerato l'incremento del traffico di accesso al comparto, si chiede di allungare la corsia di decelerazione dell'uscita rimanente della Pedemontana. Questo consentirebbe di ridurre gli effetti negativi gravanti sul tratto della Pedemontana stessa in conseguenza dei probabili fenomeni di perturbazione della circolazione in corrispondenza della rotatoria posta a ridosso dello svincolo stesso. Ciò anche in considerazione del fatto che i dati delle banche Tom Tom Move in quest'area risultano sottostimati, in particolare per quanto riguarda i mezzi pesanti.

Tema Traffico – Viabilità: Si è proceduto ad allungare la corsia di decelerazione di uscita dello svincolo rimanente in funzione sulla Pedemontana anticipando l'inizio del tratto di manovra a partire dall'altezza della pila del ponte del cavalcavia. Questo ha comportato un aumento complessivo del tratto di svincolo di circa 30 m passando dai 40 m attuali a circa 70 m di progetto, adeguandolo anche alla normativa per strade di questa tipologia.

- 1.d Tema Traffico – Viabilità:** Si chiede di verificare l'accessibilità alle fermate del trasporto pubblico interferite e la relativa sicurezza delle stesse.

Tema Traffico – Viabilità: E' stata condivisa e concordata con AMO la dislocazione e la tipologia delle fermate del trasporto pubblico sia di progetto che esistenti interferenti con le aree di intervento verificandone anche l'accessibilità e la sicurezza.

- 1.e Tema Traffico – Viabilità:** Considerato l'elevato passaggio di mezzi pesanti sulla Gronda in progetto, si prescrive che la pista ciclabile prevista sulla Gronda sia realizzata in sede propria e con tutti gli accorgimenti progettuali previsti dalla normativa necessari a garantire la sicurezza dei fruitori.

Tema Traffico – Viabilità: Come da prescrizione la pista ciclo-pedonale sulla Gronda è stata modificata in pista in sede propria prevedendo una separazione rispetto alla sede stradale con idoneo cordolo in cls di colore giallo e dimensioni 50x20 cm. Analogamente per la ciclabile extra-ambito che lambisce la via Trebbo esistente.

- 1.f Tema Paesaggio – Mitigazione:** Si raccomanda un inserimento del progetto nel contesto circostante, anche in fase attuativa, che ponga in atto tutte le mitigazioni necessarie. Si chiede di

integrare la Vas - Valsat con un capitolo relativo all'inquinamento luminoso, con particolare riferimento alle mitigazioni attuabili, con riferimento alla LR19/2003 ed alla DGR 1732/2015.

Tema Paesaggio – Mitigazione: L'argomento è stato perfezionato come richiesto all'interno della documentazione VALSAT. Il progetto risponde alle norme citate sull'inquinamento luminoso.

1.g Tema Paesaggio – Mitigazione: A fini collaborativi, si rammentano fin da ora le disposizioni del vigente PTCP in merito alla sostenibilità degli interventi rispetto alla criticità idraulica (art.11) tramite l'applicazione del principio di invarianza idraulica o di attenuazione. Considerato che la zona oggetto di intervento si colloca all'interno di un settore di ricarica indiretta della falda di tipo B, si richiamano, altresì, le disposizioni di tutela relative alla ricarica della falda (art.12A) che dovranno essere osservate, nonché le norme relative alla prevenzione dei centri di pericolo, le cui disposizioni sono contenute nell' Allegato 1.4 alle NTA del vigente PTCP, con particolare riferimento alle lettere t) ed u), qualora previste dal progetto.

lett. t. realizzazione di fondazioni profonde a contatto con il tetto delle ghiaie.

1. Prevedere sistemi di isolamento/ confinamento della perforazione e del successivo manufatto, rispetto al tetto delle ghiaie e a tutta la lunghezza della perforazione, da valutare caso per caso.
2. Divieto di utilizzo di additivi contenenti sostanze pericolose durante le operazioni di perforazione.
3. Nella fase di cantiere per la di realizzazione di vani interrati che raggiungano il tetto delle ghiaie, al fine di non creare vie preferenziali di possibile contaminazione della falda, occorre prevedere sistemi separati per il drenaggio delle acque di dilavamento delle superfici esterne (che possono contenere sostanze inquinanti), rispetto a quelle sotterranee di risalita (incontaminate); è obbligatorio smaltire le prime in acqua superficiale, previa opportuna depurazione, o attraverso recapito nel sistema di drenaggio urbano, mentre per le acque di risalita è preferibile lo smaltimento in acqua superficiale.

lett. u. fognature e opere di collettamento ai corpi recettori di acque reflue urbane.

1. Solo settori A e B:

a. [...]

b. Per le reti in fase di realizzazione o di adeguamento si dispone l'utilizzo di materiali che garantiscano la tenuta idraulica nel tempo, curando in modo particolare il collegamento fra i manufatti (collettori/pozzetti di ispezione).

Tema Paesaggio – Mitigazione: il progetto recepisce le prescrizioni in merito alla criticità idraulica dell'area oggetto di intervento, che si evince dall'elaborato sui vincoli di natura ambientale codificata "PU.GEN.CTR.06", rispettando la normativa del PTCP vigente, in particolare dell'art. 12A. Gli interventi degli edifici sono compatibili con i vigenti vincoli sulle criticità idrauliche. Per le fondazioni profonde saranno preferite soluzioni tecnologiche tipo CFA, pertanto senza impiego di fanghi bentonitici, In caso di instabilità delle pareti di perforazione verranno utilizzati polimeri biodegradabili, pienamente compatibili e certificati per l'utilizzo in presenza di falde freatiche.

2. Regione Emilia Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale

Protocollo: N. 0002569/2022 del 01 febbraio 2022

Firmatario: Valentina Favero

Richieste di integrazioni:

- 2.a Edifici ed aspetti specifici associati:** descrivere in modo dettagliato l'attività che verrà svolta all'interno dell'edificio E-Building, definendo tutte le tipologie di lavorazione eventualmente effettuate oltre all'assemblaggio; specificare inoltre se saranno utilizzate sostanze o miscele classificate come cancerogene o tossiche per la riproduzione o mutagene (H340, H350, H360), sostanze di tossicità e cumulabilità particolarmente elevata (PBT – vPvB) e quelle classificate estremamente preoccupanti (SVHC) dal regolamento (CE) n.1907/2006, del Parlamento europeo e del Consiglio del 18 dicembre 2006, concernente la registrazione, la valutazione, l'autorizzazione e la restrizione delle sostanze chimiche (REACH) (v. art.57 e <https://echa.europa.eu/it/candidate-list-table>) in applicazione del comma 7-bis dell'art.271 del D.lgs. 152/2006;
- 2.b Emissioni in atmosfera ed odorigene:** fornire maggiori dettagli in merito all'utilizzo futuro della "vecchia verniciatura", in particolare, specificare se è prevista una fase in cui potrebbero andare sia l'impianto nuovo, che quello vecchio entrambi alla massima potenzialità, avendo in tal modo un periodo transitorio con aumento importante dei flussi di massa. Si rammenta che nel caso l'edificio della "vecchia verniciatura" sia destinato ad altre attività il gestore dovrà effettuare preliminarmente le necessarie verifiche e procedure normative in quanto non oggetto del presente provvedimento;
- 2.c Emissioni in atmosfera ed odorigene:** valutare le variazioni dei flussi di massa per le SOV, polveri e sostanze odorigene, (esprese in unità olfattometriche): fornire un confronto tra i flussi di massa di progetto e quelli attualmente autorizzati come emissioni in atmosfera, calcolati a partire dai dati autorizzati corrispondenti alla capacità impiantistica massima in termini di concentrazioni di inquinanti, durata, e portata massima, e non con riferimento ai dati reali. Lo scenario di progetto con cui confrontare lo stato autorizzato esistente dovrà tenere conto di tutte le opzioni ancora in corso di valutazione relativamente alla destinazione dell'attuale reparto di verniciatura(smantellamento completo, smantellamento parziale, mantenimento); chiarire eventuali fasi con relative tempistiche, in cui entrambi gli impianti di verniciatura funzioneranno contemporaneamente;
- 2.d Emissioni in atmosfera ed odorigene:** verificare per l'inquinante "polveri" i dati riportati a pag. 154 dello "Studio Preliminare Ambientale" in quanto si fa riferimento ad un limite autorizzato pari a 10 mg/Nmc, ma tale limite è applicato solo per le operazioni di carteggiatura e lucidatura, mentre per le altre operazioni che contemplano le polveri come inquinante il limite fissato è di 3 mg/Nmc;
- 2.e Emissioni in atmosfera ed odorigene:** chiarire il motivo per cui nei dati riportati in Tabella 5.6.2 di pag. 154 dello "Studio Preliminare Ambientale" sono state prese in considerazione solo tre voci riportate nella Dichiarazione solventi 2019 in quanto, in tale documento, sono riportate anche altre materie prime con contenuto di solvente elevato, anche se con quantitativi più ridotti di utilizzo (es. il trasparente ha quantità di solventi totali pari a 10.420 Kg, il catalizzatore 2K pari a 2.519 Kg ed altri in quantità minori che concorrono ad aumentare il contributo). Valutare, quindi, la possibilità di integrare i dati relativi al

quantitativo di solventi emessi in atmosfera e, di conseguenza, implementare il modello previsionale elaborato e presentato;

- 2.f Emissioni in atmosfera ed odorigene:** specificare in che modo sono stati calcolati i Kg/gg di VOC riportati nelle tabelle a pag. 167 e 169 dello “Studio Preliminare Ambientale” in quanto non è riportato il dato di concentrazione utilizzato per i calcoli (sono stati utilizzati i dati di concentrazione autorizzati o reali?) e, inoltre, nella tabella a pag. 169 non sono indicate le durate di funzionamento associate ai punti di emissione;
- 2.g Scarichi idrici:** chiarire se saranno presenti scarichi industriali derivanti dai nuovi fabbricati in progetto e, in caso affermativo, specificarne tipologia e quantitativi di massima, e se l'eventuale trattamento sarà svolto negli impianti di depurazione già presenti o ne saranno realizzati di nuovi;
- 2.h Altre matrici ambientali (consumi energetici, idrici, produzione rifiuti):** definire, anche mediante stima, l'aumento del quantitativo di rifiuti prodotti, suddiviso in pericolosi e non pericolosi nello stato di progetto;
- 2.i Altre matrici ambientali (consumi energetici, idrici, produzione rifiuti):** relativamente ai consumi energetici ed idrici previsti per il nuovo fabbricato adibito a verniciatura (Paintshop riportati nella tabella di pag. 205 dello “Studio Preliminare Ambientale”), considerato che la ditta dichiara che non si tratta di consumi aggiuntivi rispetto a quelli attuali, in quanto i nuovi impianti di verniciatura sostituiranno quelli esistenti, si chiede di stimare l'aumento in percentuale rispetto allo stato di fatto;
- 2.j Altre matrici ambientali (consumi energetici, idrici, produzione rifiuti):** chiarire se sono previste modifiche alle centrali termiche autorizzate e presenti in stabilimento (attualmente costituite da Centrale Termica ed Impianto di Trigenerazione per una potenza termica nominale totale pari a 93,34 MWt: 55,34 MWt CT + 38 MWt CCHP), in quanto, ad esempio a pag. 13, in riferimento all'Edificio Paintshop si accenna ad un rinnovamento e ampliamento della centrale termica di stabilimento. In caso affermativo, è necessario siano forniti dati di potenzialità aggiornati, valutazioni in merito alle eventuali modifiche ai punti di emissione autorizzati ed alla variazione dei flussi di massa degli inquinanti associati;
- 2.k Altre matrici ambientali (consumi energetici, idrici, produzione rifiuti):** chiarire se quanto riportato a pag. 79 dello “Studio Preliminare Ambientale”: “Edificio Paintshop: Il calore per la climatizzazione invernale e la produzione di acqua calda sanitaria è fornito da scambiatori di calore alimentati sul primario dalla rete acqua surriscaldata di stabilimento, asservita ad unità cogenerativa ad alto rendimento” fa riferimento all'impianto di trigenerazione esistente, o in alternativa, si rimanda a quanto già richiesto al punto precedente;
- 2.l Fase di cantiere:** descrivere gli impatti generati sulle varie matrici ambientali derivanti dalla fase di cantiere (demolizione e costruzione) e le opere di mitigazione che saranno realizzate, con particolare riferimento ai lavori di demolizione dei fabbricati e rimozione delle strutture interrato (opere di fondazione, tubazioni interrate...); fornire un piano cronologico degli interventi.

Azioni di recepimento:

Tutti gli argomenti succitati sono stati approfonditi, come richiesto, con specifiche integrazioni delle relazioni di Screening e di VALSATt. Rif. Codifica elaborati: “PU.GEN.VIA.xx” e “PU.RV.xx”

3. Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara

Protocollo: N. 0002363/2022 del 31 gennaio 2022

Firmatario: Alessandra Quarto

In riferimento al procedimento:

- preso atto dei lavori previsti nel progetto pervenuto con la nota citata a margine;
- considerato che l'intervento ricade in area caratterizzata dalla presenza di siti archeologici, seppur per lo più al di fuori dei perimetri dei siti stessi (MA 54, 89, 90, 106, 107, 108. In particolare il sito MA 54 è un'ampia area di affioramento di materiale neolitico, mentre i siti MA 106 e 107 sono pertinenti ad un edificio rustico romano);
- considerata la relazione di verifica archeologica preventiva redatta dal dott. Alberto Monti allegata alla documentazione pervenuta con la nota citata a margine che identifica l'area come a potenziale archeologico "medio";
- considerato che recenti indagini preliminari all'interno della perimetrazione del sito MA 54 hanno rilevato alla profondità di ca. 2 m dal p.d.c. la presenza di un suolo antropizzato databile a partire dall'epoca neolitica (v.relazione archeologica di Phoenix Archeologia s.r.l. assunta agli atti da questo Ufficio il 9/01/2016 con prot. n.393);
- considerato che il progetto relativo al PDC 1 ricade in parte all'interno del sito MA 89 soggetto a controllo archeologico preventivo ai sensi dell'Art. 22 del vigente PSC del Comune di Maranello (vd. PSC tav. 3a);
- considerato che l'area interessata dal PDC 1 è già stata in passato oggetto di controlli in corso d'opera (per uno scotico della profondità massima di -0,70 m dal p.d.c.) e di un sondaggio preliminare spinto fino alla profondità di 2,70 m in corrispondenza di un sottopasso;
- considerato che il sondaggio ha messo in luce due paleosuoli alle profondità di 1,25 e 1,82 m dal p.d.c. (relazione tecnica redatta dalla dott.ssa Simona Scaruffi di ArcheoModena, assunta agli atti di questo ufficio con ns. prot. n. 9947 del 04/05/2018);
- considerato che le opere previste comporteranno un intervento sul sottosuolo di maggiore impatto rispetto alle attività preventivamente autorizzate dopo un controllo in corso d'opera;
- visto il precedente parere di questa Soprintendenza prot. 15320 del 29/06/2021 relativo al progetto PDC 1;
- considerata la natura delle attività di modifica dell'assetto del sottosuolo, consistenti nello scavo per la creazione di piani interrati negli edifici in progetto (PDC 3 e 4) e nello scavo per la posa di sottoservizi (PDC 2);
- considerato che "Ad est del Lotto si segnala la presenza di un'area sottoposta a vincolo paesaggistico, (ai sensi dell'art. 142 'Aree tutelate per legge' del D.Lgs. 42/2004) corrispondente alla fascia di rispetto del Torrente Grizzaga" e che "Tuttavia, il perimetro del Lotto non risulta interferire con tale vincolo" (cfr. elaborato PU.RV.01A - VALSAT, pag. 2-34);

tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, ritiene che le opere relative ai PDC 3 e 4 siano da sottoporre a indagini archeologiche preventive secondo le prescrizioni di seguito elencate:

- 3.a tutto ciò richiamato e premesso, questa Soprintendenza, ritiene che le opere relative ai PDC 3 e 4 siano da sottoporre a indagini archeologiche preventive secondo le prescrizioni di seguito elencate:** progettazione ed esecuzione di sondaggi archeologici a trincea, spinti almeno alla profondità massima di progetto, con possibilità di approfondimenti puntuali finalizzati alla verifica della stratigrafia;

Le indagini dovranno essere eseguite con oneri non a carico di questo Ufficio, da parte di personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite da questa Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica. Tali indagini dovranno essere effettuate mediante l'utilizzo di benna liscia, dovranno comprendere la documentazione grafica (georeferenziata) e fotografica, nonché la redazione di una relazione finale; i materiali eventualmente recuperati dovranno essere lavati, sistemati in idonei contenitori e conservati temporaneamente in locali appositamente predisposti. A seguito dei risultati delle indagini preventive, questo Ufficio rilascerà il parere definitivo o valuterà eventuali ulteriori prescrizioni. Si fa inoltre condizione di dare a questa Soprintendenza comunicazione scritta della data di inizio dei lavori con un anticipo di almeno 10 giorni lavorativi e si prende atto del nominativo della ditta archeologica incaricata.

- 3.b Per quanto riguarda invece le opere di urbanizzazione e la conseguente posa dei sottoservizi (PDC 2), questa Soprintendenza, per quanto di competenza, esprime parere di massima favorevole al progetto conformemente alla copia depositata presso questo Ufficio secondo le prescrizioni di seguito elencate:** controllo archeologico in corso d'opera alle attività di modifica dell'assetto del sottosuolo a partire dalla quota prudenziale di 1 m dal p.d.c.

Il controllo dovrà essere eseguito con oneri non a carico di questo Ufficio, da parte di personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite da questa Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica. Gli scavi dovranno essere effettuati mediante l'utilizzo di benna liscia. Dovrà essere redatta una relazione finale comprendente idonea documentazione grafica (georeferenziata) e fotografica; i materiali eventualmente recuperati dovranno essere lavati, sistemati in idonei contenitori e conservati temporaneamente in locali appositamente predisposti. Si segnala fin da ora che, nel caso in cui durante lo scavo assistito si rinvenissero depositi archeologici e/o resti strutturali, sarà necessario procedere ad indagini stratigrafiche, al fine di conoscere e documentare la reale natura dei manufatti e/o delle strutture eventualmente rinvenuti, nonché per verificare la compatibilità dell'intervento progettato con le attività di tutela e di conservazione dei resti archeologici. Si richiede inoltre di inoltrare a questa Soprintendenza le quote di scavo previste. Si fa inoltre condizione di dare a questo Ufficio comunicazione scritta della data di inizio dei lavori con un anticipo di almeno 10 giorni lavorativi, indicando il nominativo della ditta archeologica incaricata.

- 3.c Per quanto riguarda infine la costruzione del parcheggio multipiano (PDC 1) si ribadisce quanto espresso con parere di Questa Soprintendenza prot. 15320 del 29/06/2021, ovvero si autorizzano le opere in progetto, secondo le prescrizioni di seguito elencate:** controllo archeologico in corso d'opera a tutte le attività di modifica dell'assetto del sottosuolo.

controllo dovrà essere eseguito con oneri non a carico di questo Ufficio, da parte di personale specializzato (archeologi), secondo le indicazioni fornite da questa Soprintendenza, che assumerà la Direzione scientifica. Gli scavi dovranno essere effettuati mediante l'utilizzo di benna liscia. Dovrà essere redatta una relazione finale comprendente idonea documentazione grafica (georeferenziata) e fotografica; i materiali eventualmente recuperati dovranno essere lavati, sistemati in idonei contenitori e conservati temporaneamente in locali appositamente predisposti. Si segnala fin da ora che, nel caso in cui durante lo scavo assistito si rinvenissero depositi archeologici e/o resti strutturali, sarà necessario procedere ad indagini stratigrafiche, al fine di conoscere e documentare la reale natura dei manufatti e/o delle strutture eventualmente rinvenuti, nonché per verificare la compatibilità dell'intervento progettato

con le attività di tutela e di conservazione dei resti archeologici. Si fa inoltre condizione di dare a questa Soprintendenza comunicazione scritta della data di inizio dei lavori con un anticipo di almeno 10 giorni lavorativi, indicando il nominativo della ditta archeologica incaricata. La presente nota viene inviata alla Commissione regionale di garanzia ai sensi dell'art. 47, c. 3, del D.P.C.M. 169/2019.

Azioni di recepimento:

Si prende atto del parere e pertanto le opere del Permesso di Costruire -3- ed il Permesso di Costruire -4- saranno precedute da indagini archeologiche preventive effettuate nelle aree con presenza di interrati secondo le prescrizioni riportate nel parere stesso. Analogamente, verranno eseguite le operazioni di scavo sotto controllo archeologico, come prescritto per i Permessi di Costruire -1- e -2-.

4. Agenzia per la mobilità ed il trasporto locale di Modena (AMO)

Protocollo: N. 0003183/2022 del 10 febbraio 2022

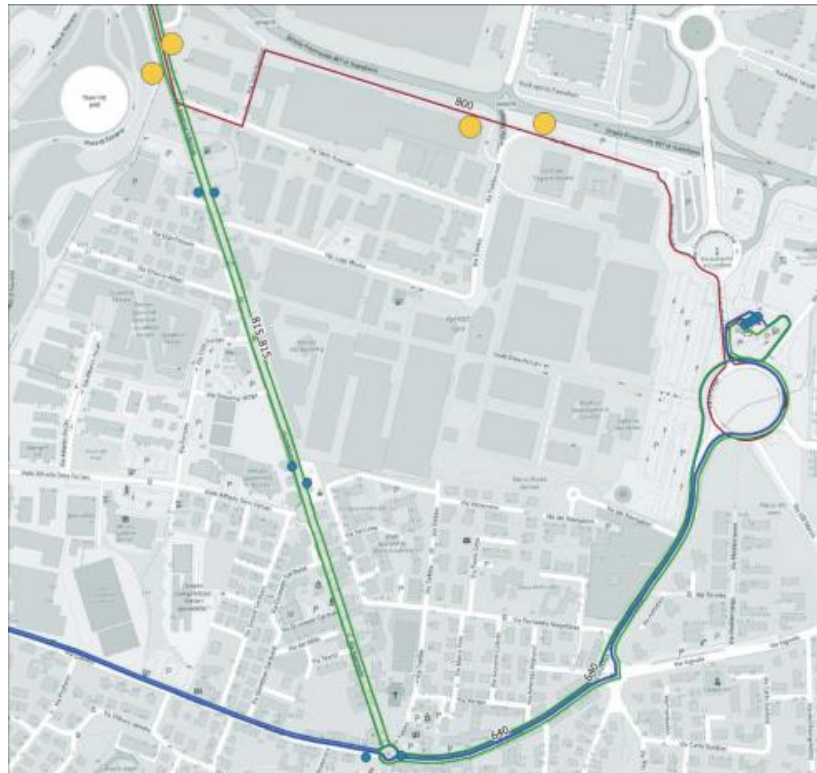
Firmatario: Alessandro Di Loreto

Richieste di integrazioni:

- 4.a** Il previsto ampliamento dell'insediamento produttivo Ferrari S.p.A. rende necessario prevedere un nuovo percorso del servizio di trasporto pubblico, in particolare per la linea 800 Modena-Maranello-Pavullo nel Frignano: l'attuale percorso, in particolare per via Trebbo, non sarà infatti più possibile a seguito dell'inserimento della stessa via Trebbo dell'insediamento produttivo.

Si è reso di conseguenza necessario individuare, sul nuovo percorso per ... via Abetone Inferiore, via Nuvolari, nuova gronda Nord, via Trebbo Nord, terminal bus Maranello... due coppie di fermate sostitutive delle esistenti "Maranello Ferrari" su via Abetone Inferiore (utile per l'accesso al Museo Ferrari e per le residenze della zona) e "Maranello Trebbo" su via Trebbo (utile alle maestranze Ferrari e del comparto industriale).

Tali fermate sono state rispettivamente individuate su via Abetone Inferiore tra il cavalcavia e l'intersezione con via Nuvolari e sulla nuova gronda Nord in corrispondenza del previsto nuovo ingresso allo stabilimento, come da cartografia sotto riportata (punti in giallo).



Le nuove fermate dovranno essere realizzate a norma degli art. 157 del Nuovo Codice della Strada e dell'art. 352 del Regolamento di esecuzione e di attuazione del Nuovo Codice della Strada.

In particolare, trattandosi in entrambi i casi di ambito urbano, le fermate potranno essere realizzate “in linea” con le corsie stradali, sfalsate tra loro con attraversamento pedonale posto dietro al punto di fermata dell'autobus. Per la coppia di fermate in corrispondenza del nuovo ingresso allo stabilimento Ferrari si potrà prevedere, ove possibile, di un golfo di fermata e comunque l'installazione di una pensilina (almeno in direzione Modena, quindi sul lato nord della strada), a motivo del previsto elevato utilizzo: le fermate sono infatti sostitutive di quelle attuali poste in via Trebbio, che attualmente totalizzano circa il 7% del totale dei passeggeri saliti/discesi nel centro urbano di Maranello.

Per la fermata sulla via Abetone Inferiore in direzione sud dovrà essere prevista apposita protezione della fermata rispetto all'esistente pista ciclabile, così come concordato nel sopralluogo dell'8 febbraio scorso.

Azioni di recepimento:

- 4.a** Sono state introdotte due nuove fermate sulla viabilità di gronda, di cui una con golfo e pensilina, oltre al ricollocamento delle due fermate presenti sulla via Abetone.

5. Regione Emilia Romagna. Servizio sicurezza territoriale e protezione civile Modena

Protocollo: N. 0002842/2022 del 07 febbraio 2022

Firmatario: Francesca Lugli

Prescrizioni:

5.a Si chiede di acquisire maggiori informazioni in merito alla rete di collettamento in cui è previsto il recapito delle acque meteoriche afferenti al nuovo parcheggio multipiano ed al relativo manufatto di scarico nel torrente Grizzaga, specificando il Soggetto che ad oggi ha in carico suddetta rete, fornendo gli estremi degli atti legittimanti lo scarico stesso. Qualora non disponibili, si specifica che per il mantenimento del manufatto di scarico nel torrente Grizzaga dovrà essere ottenuto, con sollecitudine e almeno prima dell'immissione del nuovo comparto, il relativo atto di concessione ai sensi della L.R. n. 7/2004, di competenza di ARPAE a seguito del riordino di funzioni operato dalla L.R. n. 13/2015, intestato al soggetto titolare della rete e relativo scarico, fornendo la documentazione tecnica necessaria. La presente nota viene inviata per conoscenza ad Hera S.p.A. in quanto il recapito delle acque meteoriche del comparto è previsto in pubblica fognatura, e ad ARPAE SAC di Modena, che a seguito della L.R. n. 13/2015 detiene e conserva integralmente gli archivi relativi alle pratiche di concessione di aree del demanio idrico, per gli approfondimenti di competenza in merito agli scarichi esistenti nel torrente Grizzaga in cui confluiranno gli apporti provenienti dalle aree oggetto di intervento. Si precisa che si ritiene opportuno acquisire in sede di conferenza tali informazioni al fine di poter analizzare in maniera congiunta il quadro complessivo delle modalità di scarico del comparto, garantendone efficacia e legittimità. Si informa che con determinazione n. 4220 del 19/11/2021 "Aggiornamento nomina dei responsabili di procedimento ai sensi degli articoli 5 e ss. della Legge 241/1990 e ss.mm. e degli articoli 11 e ss. della L.R. 32/1993", assunta in ottemperanza alle disposizioni di cui alla Deliberazione di Giunta Regionale n. 468/17, il Dirigente del Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile – Modena, ha nominato, tra gli altri, la sottoscritta Ing. Francesca Lugli, Responsabile del procedimento inerente il rilascio dei pareri di competenza nell'ambito di Conferenze di Servizi in genere; il sottoscritto Responsabile del procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazioni di conflitto, anche potenziale, di interessi. Si informa inoltre che con determinazione n. 2221/2020 Deleghe di funzioni dirigenziali alla titolare della posizione organizzativa "Difesa del suolo, Autorizzazioni demanio e Attività estrattive" il Dirigente dell'allora Servizio Coordinamento Programmi Speciali e Presidi di Competenza, ha delegato la sottoscritta Ing. Francesca Lugli al rilascio di pareri e autorizzazioni/nulla osta idraulici. La medesima delega è stata confermata dal Dirigente del Servizio Sicurezza Territoriale e Protezione Civile – Modena con determinazione n. 3830/2021.

Si tratta di scambio informazioni e/o documentazioni tra enti. Al fine di agevolare l'attivazione delle servitù sui tratti delle reti fognarie pubbliche, che verranno immesse all'interno della nuova area di intervento privata. Si allega planimetria delle reti stesse con lunghezze e diametri sovrapposte alle planimetrie catastali, avente codice "PU.GEN.PRG.10".

6. Comando Provinciale Vigili del Fuoco Modena

Protocollo: N. 0002897/2022 del 08 febbraio 2022

Firmatario: Ministero dell'Interno - Dipartimento Vigili del Fuoco

Prescrizioni Parere Autorimessa Multipiano "Antenna":

Si recepiscono tutte le prescrizioni e richieste di integrazioni che saranno ottemperate prima del completamento dell'opera. In particolare l'autorimessa sarà riclassificata come richiesto con tutte le dotazioni attive e passive conseguenti, al fin di rendere pienamente agibili in sicurezza anche i parcheggi posti a quota superiore ai 12 m, in maniera da mantenere inalterata la capacità globale di parcheggio.

Protocollo: N. 0003929/2022 del 21 febbraio 2022

Firmatario: Ministero dell'Interno - Dipartimento Vigili del Fuoco

Prescrizioni edificio e-Building:

Si recepiscono tutte le prescrizioni, che saranno rese operative prima del completamento dell'opera come prescritto.

Protocollo: N. 0003934/2022 del 21 febbraio 2022

Firmatario: Ministero dell'Interno - Dipartimento Vigili del Fuoco

Prescrizioni edificio Paintshop:

Si recepiscono tutte le prescrizioni, che saranno rese operative prima del completamento dell'opera come prescritto.

7. SNAM Rete gas

Protocollo: N. 0030189/2021 del 28 dicembre 2021

Firmatario: Manager – Rosario la Pira

Richieste di integrazioni:

7.a Progetto in scala adeguata (es.1:2000), con evidenziata la posizione degli asset Snam Rete Gas precedentemente individuati/picchettati, firmato da tecnico abilitato con riportate le distanze tra il metanodotto e le Vs. opere compreso eventuali opere accessorie (pali di illuminazione, staccionate/recinzioni, asfalti, etc...);

Eventuale sezione dell'opera con evidenziata la posizione degli asset Snam Rete Gas precedentemente individuati/picchettati;

Evidenziamo infine che, in prossimità delle fasce di rispetto dei nostri gasdotti:

- A) ALLACCIAMENTO ONDULATI MARANELLO DN 80 (3") pari a 3,00 mt. per parte rispetto l'asse della condotta;
- B) ALLACCIAMENTO FERRARI DN 150 (6" ") pari a 3,00 mt. per parte rispetto l'asse della condotta;
- C) DERIVAZIONE FIORANO MODENESE - MARANELLO DN 250 (10" ") pari a 7,00 mt. per parte rispetto l'asse della condotta, in assenza di nostra formale autorizzazione nessun lavoro, a nessun titolo, potrà essere intrapreso.

Azioni di recepimento:

Successivamente ad accordi telefonici con il tecnico incaricato per la pratica SNAM Rete Gas sono già state trasmesse le integrazioni richieste in data 14 gennaio 2022 tramite l'indirizzo di posta certificata centroreggioemilia@pec.snam.it e conseguentemente al SUAP Unione Comuni del Distretto Ceramico come integrazioni volontarie al Procedimento Unico ex art. 53 in data 17 gennaio 2022. Le trasmissioni si identificano nei seguenti elaborati:

- Sostituzione per errata trasmissione dell'elaborato allegato al PDC -2- "PU.OUM.PB.PRG.02 - Planimetria stato di progetto sottoservizi su aera pubblica e/o da cedere - rete GAS";
- Richiesta di deroga Fascia di rispetto Snam del tratto condotta DERIVAZIONE FIORANO MODENESE - MARANELLO DN 250 interferente con il progetto;
- Richiesta di dismissione - rimozione Snam allacciamento ex Stabilimento Ondulati Maranello.

8. Unione dei Comuni del Distretto Ceramico - Ufficio Sismica

Protocollo: N. 0003067/2022 del 09 febbraio 2022

Firmatario: Andrea Illari

Per le richieste di integrazioni Parcheggio Multipiano "Antenna":

Si rimanda alla Relazione descrittiva delle integrazioni effettuate in riferimento alla Pratica Sismica PDC -1- del Parcheggio Multipiano denominati "Antenna", elaborato descrittivo con codice: "PU.PA.S.R.01-INT_Relazione tecnica di integrazione"

9. Richiesta congiunta Maranello Patrimonio S.r.l. e Polizia Locale

Protocollo: N. 0003192/2022 del 10 febbraio 2022

Firmatario: Elisa Tommasini, Vittorio Cuoghi Costantini, Enrico Miglioli, Elisa Ceresola

Richieste di integrazioni:

9.a Viabilità: Si richiede che venga adeguatamente integrato lo Studio del Traffico (elab. PU.ST.01) come segue:

- a) Inserire tra le verifiche degli elementi puntuali del sistema analizzato (art. 7.2) l'entrata e l'uscita su intersezione via Nuvolari/via Abetone oltre che l'uscita di via Musso;

- b) I dati rilevati in occasione della redazione del PUMS del Distretto Ceramico riguardano “sezioni” molto distanti dai confini di Masterplan pertanto risultano fondamentali quelli estratti dalla banca dati TomTom MOVE/Google e con appositi rilevatori di traffico. La relazione non chiarisce il posizionamento dei “Marker” o “Cancelletti” fissati e non riporta i dati puntuali. Venga pertanto integrata l'analisi e le conclusioni.

Quanto richiesto è stato sviluppato e riportato nell'aggiornamento della relazione sul traffico. Avente codice di riferimento “PU.ST.01”

- 9.b Viabilità:** Le strade ed i percorsi pedonali e ciclo-pedonali che saranno oggetto di cessione (presa in carico ed iscrizione al Demanio Stradale) dovranno essere progettati e verificati rispetto quanto prevedono le normative vigenti in materia tra le quali le principali, non derogabili, il D.M. 5/11/2001 – Norme Funzionali e Geometriche per la costruzione delle strade”, D.M. 19/04/2006 “ Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali”, D.L. 30/04/1992 n. 285 "Codice della strada", D.P.R. 16/12/1992 n. 495 “Regolamento di esecuzione e attuazione del Codice della strada”. La nuova strada di gronda dovrà prendere la classificazione dell'attuale via Trebbo ovvero strada tipo E (Velocità max di progetto 60 km./h, Raggio curvatura minimo mt. 51, Corsie mt. 3,50 (perché passaggio trasporto pubblico locale) + 0,50 banchina e altre caratteristiche cogenti riportate nella normativa). E' opportuno che anche Via Musso e la nuova strada di collegamento tra via Nuvolari e via Musso vengano progettate per essere classificate di tipo E. Su quest'ultime si lascia al progettista la facoltà di declassificare, ma con la prescrizione che la scelta sia puntualmente motivata e che vengano valutate tutte le possibili manovre le quali, in nessun caso, prevedano un'invasione di carreggiata (esempio uscita da un carraio di un autoarticolato con svolta a destra nello stesso istante in cui sulla corsia opposta è un transito un autoveicolo di tipo N o M). La nuova intersezione tra la via Nuvolari e la strada di gronda deve essere ampliata per consentire maggiore visibilità e garantire una maggior sicurezza nell'immissione nel traffico veicolare su via Nuvolari. Prevedere un obbligo di svolta a destra agli autocarri che provengono dalla nuova strada interna allo stabilimento (Ex via Trebbo) e che si immetterebbero sulla via di gronda, in modo da inibire il transito del traffico pesante in direzione Giardini e favorirne la percorrenza sulle rotatorie già esistenti che portano alla Pedemontana.(considerando anche la possibile differenza altimetrica dei nuovi tratti stradali) Considerato che, dalla verifica degli elaborati grafici, i raggi di curvatura delle nuove strade NON risultano coerenti con le normative, si richiede che il progetto delle opere di urbanizzazione e conseguentemente dei tracciati stradali siano completamente rivisti.

In risposta al presente punto si rimanda a quanto contenuto nella relazione tecnica relativa al progetto stradale “PU.RS.01” facente parte della documentazione di nuova emissione ad integrazione di quanto depositato precedentemente nel Procedimento Unico ex art. 53.

- 9.c Viabilità:** A seguito di una riprogettazione delle infrastrutture stradali e pertinenziali si richiede di integrare il progetto con:

- a) Tavole di dettaglio esecutive di tutte le intersezioni stradali in scala adeguata;
- b) Tavole di dettaglio della segnaletica stradale sia orizzontale che verticale (compreso toponomastica): il progetto della segnaletica stradale dovrà essere eseguito tramite planimetrie in scala adeguata (scala massima 1:500). Si precisa che la tavola presentata – elaborato PU.GEN.PR.G.08 contiene svariate mancanze, errori e incongruenze rispetto a quanto previsto dal codice della strada;

- c) Tavole di dettaglio della segnaletica verticale di direzione sia di nuova collocazione che oggetto di variazione a seguito della modifica della viabilità (esempio: segnaletica di direzione presente su SP 467 Pedemontana da modificare, segnaletica su svincoli Pedemontana, segnaletica su portali zona Terminal, nuova segnaletica su via Abetone Inferiore intersezione via Nuvolari , ecc.) ;
- d) Tavole di dettaglio in scala adeguata degli interventi previsti su attraversamenti pedonali in via Abetone Inferiore;
- e) Relazione tecnica con verifiche analitiche a firma di ingegnere abilitato del progetto stradale (caratteristiche dimensionali, scelte sezione percorsi pedonali e ciclo-pedonali), compreso elementi di protezione (guard-rail, cordoli, ecc.). I percorsi ciclo-pedonali dovranno essere separati dalla sede stradale da elementi metallici.

Di seguito viene elencato quanto integrato a soddisfacimento delle richieste al punto 9.c sulla Viabilità:

- a) Realizzazione di nuove tavole di ingrandimento delle intersezioni stradali in scala 1:100;
- b) Realizzazione di nuove tavole di stato di fatto della segnaletica esistente e la segnaletica nuova di progetto in scala 1:500 in rispetto al codice della strada;
- c) Nuove tavole di stato di fatto della segnaletica esistente, segnaletica nuova e modificata relative alle intersezioni tra via Abetone Inferiore e via Nuvolari e Pedemontana in scala 1:500;
- d) Nuove tavole di dettaglio in scala 1:100 sugli attraversamenti ed intersezioni di via Abetone Inferiore;
- e) Redazione della relazione tecnica relativa al progetto stradale "PU.RS.01";

9.d Viabilità: L'intersezione tra via Abetone Inferiore e via Nuvolari non risulta idonea a sopportare il maggior carico di traffico dovuto all'istituzione del senso unico in via Musso. Si richiede che venga riprogettata l'intersezione in modo da garantire che tutte le manovre possano avvenire in sicurezza prendendo eventualmente in considerazione la realizzazione di una rotatoria (es. come quella realizzata in uscita dal multipiano via Trebbo).

Si è proceduto alla riorganizzazione dell'intersezione succitata secondo quanto già descritto al punto 1.a (ente: Provincia di Modena) della presente Relazione, la nuova geometria è stata oggetto di una delle due micro simulazioni integrazioni al punto 9.a.a.

9.e Viabilità: L'intersezione tra via Abetone Inferiore e via Musso, a seguito dell'introduzione del senso unico di marcia (solo uscita da via Musso) deve essere riorganizzata tramite:

- a) Eliminazione dell'isola spartitraffico;
- b) Riduzione (anche solo tramite segnaletica orizzontale) del fronte di uscita nel quale dovrà essere presente la "barra di arresto" orizzontale e doppio segnale di stop in uscita e divieto di accesso in entrata;
- c) Diversa collocazione dell'isola di base raccolta rifiuto (il camion addetto allo svuotamento dovrà trovare i cassonetti alla sua destra).

L'intersezione tra via Nuvolari e via Abetone viene riorganizzata a seguito dell'introduzione di senso unico di marcia sulla via Musso riducendone il fronte di uscita come risagomatura del lato sud dell'intersezione con il conseguente ridimensionamento del raggio di raccordo che ha così comportato una riduzione della carreggiata di alcuni metri. Viene eliminata l'isola spartitraffico centrale e l'area "RSU" viene ricollocata in idonea piazzola, come si evince dagli elaborati allegati alla presente; si prevede inoltre anche lo spazio per l'affiancamento del mezzo pesante evitando di interrompere la viabilità;

9.f Viabilità: viene richiesto di prevedere che tutte le cordone di delimitazione tra la carreggiata stradale e i nuovi percorsi pedonali / ciclo-pedonali siano previste in granito anziché il previsto calcestruzzo che non garantisce adeguata durabilità e resistenza;

Come richiesto, viene inserita opportuna delimitazione dei percorsi pedonali e ciclo-pedonali dalla carreggiata stradale prevedendo cordolatura in granito 15x25cm.

9.g Viabilità: Si rilevano errori/refusi nella tavola di progetto PU.OU.PB.PR.G.04 – sezione 6 e sezione 7 risultano invertite.

A seguito della segnalazione di cui al punto corrispondente delle richieste, in merito alle sezioni 6 e 7 dell'elaborato grafico codificato "PU.OU.PB.PR.G.04" non si ravvisa errore alcuno;

9.h Viabilità: L'intersezione tra via Abetone Inferiore e via Musso, a seguito dell'introduzione del senso unico di marcia (solo uscita da via Musso) deve essere riorganizzata tramite:

d) Eliminazione dell'isola spartitraffico;

e) Riduzione (anche solo tramite segnaletica orizzontale) del fronte di uscita nel quale dovrà essere presente la "barra di arresto" orizzontale e doppio segnale di stop in uscita e divieto di accesso in entrata;

Le richieste al presente punto vengono soddisfatte e descritte nei chiarimenti presenti al precedente 9.e;

9.i Viabilità: Si chiede di integrare il progetto di pubblica illuminazione con:

a) Inserimento del tratto stradale di via Trebbo compreso tra la rotatoria "del cavallino" (zona multipiano) fino al nuovo tratto in progetto (gronda);

b) ammodernamento dei tratti di via Nuvolari e via Musso che restano di proprietà pubblica;

c) inserimento dell'illuminazione del percorso ciclo-pedonale di nuova realizzazione nel tratto da intersezione via Nuvolari con nuova "gronda" fino a tratto parallelo alla pedemontana;

d) riorganizzazione ed implementazione dell'illuminazione delle intersezioni stradali tra via Abetone Inferiore con via T. Nuvolari e con via Musso: le armature stradali poste negli spartitraffico dovranno essere rimosse e riposizionate in zone esterne l'intersezione;

e) redazione del progetto illuminotecnico di tutti gli impianti di pubblica illuminazione che verranno ceduti con verifiche di rispetto dei requisiti minimi di illuminamento stradale.

Tutte le prescrizioni sono state recepite; i progetti illuminotecnici, già presenti negli elaborati, sono stati approvati congruentemente con le modifiche richieste al progetto.

9.j Viabilità: Viene richiesto di produrre un elaborato di progetto condiviso con gestori addetti alla raccolta dei rifiuti (Hera) con posizionamento delle isole di base che vengono interessate dal progetto (via Nuvolari e via Musso);

A seguito della richiesta in merito alla previsione del collocamento e quindi della posizione prevista per le isole ecologiche interessate dal Progetto Integrato, è stato prodotto apposito elaborato grafico – illustrativo conseguentemente trasmesso ai gestori HERA per la raccolta dei rifiuti. Viene inoltre rappresentato all'interno dell'elaborato di progetto adeguato numero di cestini per la raccolta dei rifiuti urbani e dog box ricevendo parere favorevole da parte del Sig. Matteo Ventura del gruppo HERA in data 08.03.2022 tramite mail;

9.k Viabilità: Si richiede di integrare il progetto tramite tavola esecutiva relativa agli accessi carrai a servizio dei fabbricati produttivi esistenti nel tratto della nuova strada di gronda compreso tra l'intersezione con via Nuvolari ed il tratto rettilineo parallelo alla Pedemontana.

Si allega una tavola esecutiva con l'individuazione degli accessi carrai a servizio dei fabbricati produttivi esistenti nel tratto della nuova strada di gronda compreso tra l'intersezione con via Nuvolari ed il tratto rettilineo parallelo alla Pedemontana. In particolare è stata anche ristudiata l'accessibilità a tali passi carrai predisponendo una bretella d'accesso dedicata per i flussi provenienti da Est mentre i flussi da Sud e quelli in uscita dai passi carrai raggiungeranno la gronda attraverso il corsello pubblico antistante;

9.l Viabilità: Tutti i chiusini in sede stradale non dovranno essere posizionati nell'area normalmente interessata dal passaggio dei pneumatici delle auto.

I sottoservizi sono stati dislocati nelle sezioni stradali in modo che i relativi pozzetti/chiusini siano ubicati dove normalmente non transitano le ruote (al centro della corsia, in corrispondenza della linea di mezzzeria o all'interno della banchina oppure sotto i percorsi ciclo/pedonali);

9.m Viabilità: Tutti i chiusini in ghisa e le caditoie devono essere di classe minima D400 dotati di anello in neoprene.

Tutti i chiusini in ghisa e le caditoie saranno previste in classe minima D400 e dotati inoltre di anello in neoprene;

9.n Verde Pubblico: Tutte le aree a verde oggetto di cessione dovranno essere dotate di impianto di irrigazione;

Le aree verdi pubbliche saranno dotate di impianto di irrigazione per le piante e gli arbusti, dotata di pozzetto allacciato alle distribuzioni di progetto;

9.o Percorsi Ciclo-Pedonali: Tutti i percorsi ciclo-pedonali posti in adiacenza alle strade dovranno essere protetti tramite idonei elementi come da normativa vigente. I tratti in curva o in corrispondenza di rotatorie/intersezioni, dovranno essere protetti da barriere stradali certificate (guard-rail).

Il percorso ciclo-pedonale a lato della nuova Strada di Gronda e la continuazione del tratto ciclabile su Via Trebbo saranno realizzati in sede propria tramite separazione dalla sede stradale con idoneo cordolo in calcestruzzo avente colore giallo e dimensioni 50x20 cm. Fatta eccezione per l'ultimo tratto verso la *rotonda del Cavallino* dove la pista ciclabile è opportunamente delimitata dalla sede stradale tramite guardrail esistente e comunque separata da questa tramite fascia a verde. Su Via Nuvolari, trattandosi di strada "tipo F" la ciclabile in adiacenza sarà su sede riservata e rialzata,

quindi idoneamente protetta con guardrail nel tratto in curva in corrispondenza del raccordo con il ramo C-D;

9.p Barriere Architettoniche: Occorre prevedere soluzioni per non vedenti in corrispondenza di ostacoli o attraversamenti pedonali;

Si è provveduto all'introduzione di segnaletica tattile conforme alle linee guida INMACI in corrispondenza di tutti i nuovi attraversamenti stradali/ostacoli;

9.q Arredo Urbano: Nelle aree adiacenti ai percorsi pedonali o ciclo-pedonali dovranno essere previsti non meno di:

- a) n. 10 cestini rifiuti;
- b) n. 8 panchine;
- c) n. 2 dog box;
- d) Portabiciclette in numero adeguato all'interno dei parcheggi ad uso pubblico;

Si recepisce quanto richiesto.

9.r Arredo Urbano: All'interno dei parcheggi ad uso pubblico dovranno essere installate colonnine per la ricarica delle auto elettriche in numero adeguato e proporzionato ai posti auto comunque in numero non inferiore a n. 4.

Il progetto prevederà installazione di colonnine per la ricarica elettrica per il parcheggio P1 ed il parcheggio P2 nel numero di 4 postazioni. Come si evince dall'elaborato, codificato "PU.GEN.PRG.01" e dagli elaborati di dettaglio.

9.s Servizio raccolta rifiuti: Predisporre una tavola di progetto con posizionamento delle isole di base e i cestini porta rifiuti condivisa con il gestore del servizio di raccolta rifiuti e l'ufficio Ambiente(Hera).

Vedere punto 9.j

9.t Servizio raccolta rifiuti: In relazione alle opere di urbanizzazione di cessione, contestualmente alla comunicazione di fine lavori dovranno essere consegnate all'amministrazione le tavole dwg con l'indicazione di tutti i sottoservizi ed il rilievo planoaltimetrico delle urbanizzazioni in dwg Autocad 2012.

La prescrizione verrà recepita al termine delle opere in cessione.

10. Comune di Maranello, Servizio Pianificazione e Gestione del Territorio

Data: 11 febbraio 2022

Firmatario: Mirco Manfredini

Richieste di integrazioni:

10.a Procedimento Unico Art. 53. Documentazione generale n. 2021/0576-PU i seguenti elaborati indicati nell'elenco ma non allegati alla presentazione:

- a) PU.DF.01.pdf.p7m – Documentazione fotografica
- b) PU.RT.08.pdf.p7m – Procure Speciali
- a) “PU.DF.01” – La Documentazione fotografica è stata consegnata come parte degli elaborati obbligatori serventi alla trasmissione della Pratica tramite l'Accesso Unitario, in data 29 ottobre 2021 all'interno del primo invio. Si allega per completezza l'elaborato con ingrandimento dei punti di presa necessari all'individuazione dell'area nell'immagine. Si allega inoltre copia dell'elenco elaborati per il SUAP dell'Unione dei Comuni del Distretto Ceramico.
- b) “PU.RT.08” – Il pacchetto contenente le Procure Speciali è stato consegnato tramite il Portale Accesso Unitario come documentazione obbligatoria richiesta per l'invio della Pratica in data 29 ottobre 2021. Si allega inoltre copia dell'elenco elaborati per il SUAP dell'Unione dei Comuni del Distretto Ceramico.

10.b Permesso di Costruire n. 2021/0578 Opere di Urbanizzazione:

- a) Moduli MUR 1 e 2 (istanza e asseverazione del Permesso di Costruire);
- b) Documentazione fotografica;
- c) i seguenti elaborati indicati nell'elenco ma non allegati alla presentazione:
PU.OU.PB.PR.G.01.pdf.p7m (planimetria opere da cedere o su aree pubbliche)
- d) i seguenti elaborati indicati nell'elenco ma non allegati alla presentazione:
PU.OU.PB.PR.G.03.pdf.p7m (planimetria interventi Via Musso e Via Nuvolari – planimetria e profilo altimetrico ramo stradale CD)
- a.1) Modulo MUR A1/D1 “PU.OU.PB.04” – La modulistica unificata MUR in merito al Permesso di Costruire -2- è stata consegnata tra gli elaborati obbligatori necessari alla trasmissione della Pratica nel Portale Accesso Unitario, in data 29 ottobre 2021 all'interno del primo invio e non nelle integrazioni volontarie successive. Si allega inoltre copia dell'elenco elaborati per il SUAP dell'Unione dei Comuni del Distretto Ceramico.
- a.2) Modulo Titolo Edilizio o Istanza “PU.OU.PB.01” – La modulistica unificata Regionale in merito al Permesso di Costruire -2- è stata consegnata tra gli elaborati obbligatori necessari alla trasmissione della Pratica nel Portale Accesso Unitario, in data 29 ottobre 2021 all'interno del primo invio e non nelle integrazioni volontarie successive. Si allega inoltre copia dell'elenco elaborati per il SUAP dell'Unione dei Comuni del Distretto Ceramico.
- a.3) Modulo di Asseverazione Titolo Edilizio o Istanza “PU.OU.PB.02” – La modulistica unificata Regionale in merito al Permesso di Costruire -2- è stata consegnata tra gli elaborati obbligatori

necessari alla trasmissione della Pratica nel Portale Accesso Unitario, in data 29 ottobre 2021 all'interno del primo invio e non nelle integrazioni volontarie successive. Si allega inoltre copia dell'elenco elaborati per il SUAP dell'Unione dei Comuni del Distretto Ceramico.

- b) La Documentazione fotografica è stata consegnata tra gli elaborati obbligatori necessari alla trasmissione della Pratica tramite l'Accesso Unitario, in data 29 ottobre 2021 all'interno del primo invio ed inserito nella sezione Documenti generali (PU.DF.01), validi per tutti i Permessi di Costruire costituenti il Progetto Integrato del Procedimento Unico.
- c) "PU.OU.PB.PRG.01" – Planimetria Opere da cedere su aree Pubbliche, documentazione aggiornata per modifiche effettuate alla viabilità stradale e ciclo-pedonale. Comunque trasmessa in data 29 ottobre 2021 all'interno del primo inoltro mediante Accesso Unitario.
- d) "PU.OU.PB.PRG.03" – Planimetria Interventi via Musso e via Nuvolari – Planimetria e profilo altimetrico ramo stradale CD, documentazione aggiornata per modifiche al tracciato C-D, alla viabilità stradale, ciclo-pedonale e nuovo intervento per adeguamento intersezione via Musso via Abetone. Comunque trasmessa in data 29 ottobre 2021 all'interno del primo inoltro mediante Accesso Unitario.

10.c Permesso di Costruire n. 2021/0579 Edificio E-building i seguenti elaborati indicati nell'elenco ma non allegati alla presentazione:

- a) PU.OUE.EB.RT.01.pdf.p7m (relazione tecnica degli impianti elettrici);
- b) elaborati strutturali in buona parte mancanti;
- c) documentazione fotografica;
- a) "PU.OUE.EB.RT.01" – La Relazione tecnica Impianti elettrici risulta inviata in data 29 ottobre 2021 alle ore 18.51 tramite integrazione volontaria dovuta al superamento del limite previsto dal Portale telematico Accesso Unitario. Si allega inoltre copia dell'elenco elaborati per il SUAP dell'Unione dei Comuni del Distretto Ceramico, integrazione trasmessa all'interno del file zip "PDC.3.URBANIZZAZIONI.2.zip"
- b) Si specifica che gli elaborati strutturali trasmessi riguardano una pre-sismica e non il progetto esecutivo delle strutture, che verrà integrato in seguito, comunque prima dell'inizio dei lavori. La documentazione strutturale riguardante il PDC -3- per l'edificio denominato e – Building è stata trasmessa con integrazione volontaria dovuta al superamento del limite previsto dal Portale telematico Accesso Unitario, in data 29 ottobre 2021 alle ore 18.44, con due file zip separati:

"PDC.3.STRUTTURE.1.zip" contenente i seguenti file:

- PU.EB.S.RT.01
- PU.EB.RG.00

"PDC.3.STRUTTURE.2.zip" contenente i seguenti file:

- PU.EB.S.B1.C.01
- PU.EB.S.G0.C.01

- PU.EB.S.AM1.C.01
- PU.EB.S.L1.C.01
- PU.EB.S.AM2.C.01
- PU.EB.S.L2.C.01
- PU.EB.S.L3.C.01
- PU.EB.S.SZ.01
- PU.EB.S.SZ.02PU.EB.RG.00

- c) La Documentazione fotografica è stata consegnata tra gli elaborati obbligatori necessari alla trasmissione della Pratica tramite l'Accesso Unitario, in data 29 ottobre 2021 all'interno del primo invio ed inserito nella sezione Documenti generali (PU.DF.01), validi per tutti i Permessi di Costruire costituenti il Progetto Integrato del Procedimento Unico.