

Comune di Maranello

Provincia di Modena

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 FERRARI S.P.A.
Area compresa tra la Strada Provinciale 467 e via Musso,
a Maranello (MO)

LA COMMITTENZA

Ferrari



FERRARI S.p.A.
Via Abetone Inferiore 4
41053 Maranello (Mo)

Tel: +39 05 36 94 92 90
Fax: +39 05 36 24 14 76

SPAZIO PER PROTOCOLLO U.T.

PROGETTO INTEGRATO

Planning
Ingegneria e pianificazione

Ing. Stefano Neri

PROGETTAZIONE IMPIANTI ELETTRICI
SY.TEC S.r.l.

Dott. Ing. Luciano Grulla

PROGETTAZIONE IMPIANTI MECCANICI
Studio INGCLIMA S.r.l.

Ing. Filippo Borrini

VALUTAZIONE STUDIO DEL TRAFFICO
Studio Righetti&Monte S.r.l.

Ing. Franco Righetti

VALUTAZIONE DI SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE
Studio AIRIS S.r.l.

Dott. Geol. Valeriano Franchi

VALUTAZIONE IMPATTO ACUSTICO
Studio Associato Ricerca e Progetto

Ing. Sergio Bottiglioni

RELAZIONE GEOLOGICA
Geo-Probe S.r.l.

Geol. Graziano Grimaldi

PROGETTO DEL VERDE
StudioSilva S.r.l.

Dott. Marco Sassatelli

ART. 53 L.R. 24/2017

TITOLO ELABORATO

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

REV	DATA	DESCRIZIONE	REDAZIONE	CONTROLLATO	APPROVATO
00	18.10.2021	EMISSIONE			
01	11.03.2022	AGGIORNAMENTO			
02	08.04.2022	AGGIORNAMENTO			

SCALA

--

TAVOLA

PU.RT.01

Sommario

1 - Contenuti, campo di applicazione e validità dell'Art. 53	2
2 - Descrizione del progetto	3
2.1 - Contenimento del consumo del suolo, rigenerazione e qualità urbana	3
2.2 - Nuova viabilità e dotazioni pertinenziali	6
2.3 - Mobilità sostenibile	8
2.4 - Infrastrutture tecnologiche – gestione delle acque	9
2.5 - Energia - emissioni.....	11
2.6 - Demolizioni - bonifiche	12
2.7 - Qualità architettonica.....	13
3 - Elaborati dell'Art. 53.....	15
4 – Convenzione	15
5 - Dotazioni territoriali pubbliche	16
6 - Modalità e fasi di attuazione	16
7 - Opere di urbanizzazione Primaria - Opere di Infrastrutturazione generale.....	16
8 - Scheda dei Vincoli - Aree di rispetto stradale	18
9 – Preesistenze.....	18
10 - Varianti ammesse	19
11 - Parametri Urbanistici ed Edilizi	20
12 – Elenco particelle catastali dell'ambito.....	21

1 - Contenuti, campo di applicazione e validità dell'Art. 53

Il presente intervento secondo Art. 53 L.R. 24/2017 riguarda interventi di nuova costruzione in prossimità dell'esistente stabilimento Ferrari in Maranello (MO), necessari per lo sviluppo delle attività industriali esistenti, denominata "Nuovo insediamento Ferrari SpA".

L'area oggetto dell'intervento è già consolidata e classificata come ambito APS.i(e) *"ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale con prevalenza di attività industriali, consolidato (totalmente o prevalentemente insediato)"*

La superficie territoriale è pari a 109.155 mq, tutta di proprietà Ferrari S.p.A. a meno delle porzioni di territorio attualmente interessate da viabilità pubblica (parte della via Musso, delle Vie Trebbo e Nuvolari, riportate in giallo nell'immagine), che a seguito di una ridefinizione delle viabilità comunali di ambito saranno assorbite all'interno della nuova area industriale in sostituzione con quelle di nuova viabilità (in nero tratteggiato nell'immagine) che verranno realizzate e cedute all'Amministrazione Comunale.



A seguito della realizzazione delle nuove infrastrutture viarie di progetto la Superficie Fondiaria sarà pari a $S_F=99.855$ mq

Il procedimento unico prevede l'approvazione della variante urbanistica alle attuali Norme Vigenti e la contestuale approvazione dei vari permessi di costruire costituenti parte

integrante del presente Art. 53.

Circa le caratteristiche costruttive e prestazionali degli edifici, per quanto non espressamente previsto dal presente progetto, deve essere applicata la normativa vigente alla data di approvazione del presente Art. 53.

All'interno della delimitazione dell'area "Nuovo insediamento Ferrari SpA" valgono, per la determinazione delle dotazioni territoriali e dei parametri edilizi degli edifici e di tutto l'intervento, i valori riportati nelle schede di ambito così come modificate dal presente Art. 53.

Eventuali indicazioni grafiche riguardanti parti del territorio esterne alle aree come sopra definite hanno valore esclusivamente rappresentativo di complemento dei disegni salvo che per le opere generali extra ambito disciplinate dalla Bozza di convenzione allegata alla documentazione del procedimento.

L'Art. 53 definisce l'assetto urbanistico dell'insieme dell'ambito APSi(e) "Nuovo insediamento Ferrari SpA"; gli elementi fondamentali di tale assetto sono:

- quantità edificabili massime
- dotazioni territoriali minime

- viabilità principale
- organizzazione dei principali collegamenti pedonali e ciclabili
- sagoma di massimo ingombro delle altezze degli edifici
- distanze dalle strade e dai fabbricati esistenti all'esterno dell'ambito
- rispetto dei vincoli.

I progetti degli edifici, con livello *definitivo* di progettazione e costituiti da tutti gli elaborati necessari all'ottenimento dei singoli permessi di costruire, possono essere modificati con specifici interventi di variante all'interno dei parametri edilizi ed urbanistici previsti ed approvati dalla conclusione del procedimento unico in oggetto.

2 - Descrizione del progetto

L'origine del presente progetto deriva dalla necessità della Ferrari S.p.A. di ampliare lo stabilimento produttivo al fine di introdurre nuove linee di produzione e di verniciatura per i veicoli, con particolare riguardo all'introduzione di nuovi veicoli ibridi e/o elettrici, rispondenti alle nuove necessità del mercato ed alle nuove direttive comunitarie in materia di impatto ambientale.

La scelta industriale è stata orientata all'ampliamento dello stabilimento esistente, in maniera da mantenere in essere sia la riconoscibilità territoriale dell'Azienda che la rete di logistica e di fornitori storicamente presenti nel territorio; le elevate necessità di nuove superfici industriali (circa 100.000 mq di SU) conseguenti alle tipologie tecnologiche dell'ampliamento industriale hanno successivamente richiesto di operare una scelta sulle tipologie edilizie e sui relativi costi/benefici sia per l'investimento che per la collettività.

2.1 - Contenimento del consumo del suolo, rigenerazione e qualità urbana

La recente Normativa Regionale n. 24/2017 individua specifici temi per la sostenibilità degli interventi edilizi, ed in particolare all'Art.2 sono individuati i seguenti obiettivi:

- a) contenere il consumo di suolo quale bene comune e risorsa non rinnovabile che esplica funzioni e produce servizi ecosistemici, anche in funzione della prevenzione e della mitigazione degli eventi di dissesto idrogeologico e delle strategie di mitigazione e di adattamento ai cambiamenti climatici;*
- b) favorire la rigenerazione dei territori urbanizzati e il miglioramento della qualità urbana ed edilizia, con particolare riferimento all'efficienza nell'uso di energia e risorse fisiche, alla performance ambientale dei manufatti e dei materiali, alla salubrità ed al comfort degli edifici, alla conformità alle norme antisismiche e di sicurezza, ecc....*
- f) promuovere le condizioni di attrattività del sistema regionale e dei sistemi locali, per lo sviluppo, l'innovazione e la competitività delle attività produttive e terziarie.*

La scelta progettuale si è pertanto orientata al rispetto di tali principali obiettivi, individuando una soluzione industriale inconsueta che prevede la realizzazione di edifici industriali produttivi su più livelli, allocati in un ambito territoriale già consolidato con funzione industriale.

La scelta è ovviamente economicamente molto impegnativa, dovendo realizzare organismi strutturali con solai di grande portata per alloggiare linee produttive in quota e prevedere sistemi di traslazione dei veicoli e/o delle loro macro componenti non solo in orizzontale (come di consueto) ma anche in verticale; a questo si aggiunga il rilevante impegno economico di acquisizione di aree già costruite su cui sono attualmente insediate attività industriali prevalentemente in funzione con un evidente più elevato valore di acquisto rispetto ad un'area edificabile, ulteriormente incrementato dai costi di demolizione integrale e di bonifica ove necessario.

Quanto sopra riportato ha permesso di proporre una soluzione che risponde pienamente ai tre principali punti sopra elencati della L.R. 24/2017 ed in particolare:

- a) Ridotto consumo di suolo sia derivante da una soluzione compattata che si sviluppa su più livelli, sia dall'insediamento in aree già completate con funzione insediata di tipo industriale
- b) Rigenerazione del territorio urbanizzato e miglioramento delle qualità edilizie, energetiche e sismiche ottenuta mediante abbattimento dei edifici esistenti, tipicamente non performanti energeticamente, non antisismici ed in alcuni casi interessati dalla presenza di coperture e/o parti edili con presenza di amianto con nuove tipologie edilizie rispondenti a tutte le vigenti normative in ambito antisismico, di risparmio energetico e di qualità e sostenibilità dei materiali. A questo si aggiunga la scelta strategia di Ferrari di realizzare opere architettoniche rappresentative della qualità e della ricerca estetica proprie del Marchio, affidando la progettazione degli involucri edilizi a studi di architettura di livello internazionale.
- c) Il nuovo insediamento, tecnologicamente avanzato e basato sulle impostazioni progettuali riportate ai precedenti punti a) e b) ed architettonicamente significativo, rappresenta certamente sia dal punto di vista dello sviluppo che dell'innovazione e della competitività aziendale una nuova attrattiva per il territorio regionale, oltre che una nuova opportunità occupazionale diretta ed indiretta per l'indotto che ne deriverà.

Per rispondere pienamente a quanto sopra riportato, mantenendo invariate le dotazioni di standard richieste in aree consolidate, il progetto ha previsto l'introduzione di un maggiore indice di edificabilità ed una più elevata altezza massima consentita ai fabbricati industriali.

Con la sola introduzione di tali modifiche all'assetto territoriale dell'area individuata ed oggetto del presente Art. 53, tutti gli altri parametri territoriali risultano mantenuti conformi alle attuali richieste dotazioni urbanistiche per aree di analoga destinazione industriale consolidata.

In particolare, come meglio specificato nei capitoli successivi, si prevede l'innalzamento dell'indice di edificabilità da 0.65 a **0.90** mq/mq di St, e l'innalzamento dell'altezza massima degli edifici

industriali (così come definita dalla DGR 922/2017) da 16.00 a **20.00 m.**, mantenendo praticamente invariati gli altri indici e parametri territoriali (si veda tabella di raffronto sotto riportata).

INDICE-PARAMETRO	ATTUALE	PREVISTO
Indice fondiario Uf max (mq Sc/mq St)	0.65	0.90
Indice di copertura Qmax (SCOP/SF)	50% incr. al 60% APSi(e) consolidate 60% incr. al 65% APSi(e) da complet.	60% incr. al 65%
Altezza massima H max (secondo DGR 922/2017)	15.0 m. incr. a 30.0 m. per usi specifici	20.0 m. incr. a 30.0 m. per usi specifici
Superficie permeabile Sp	≥ 10% St	≥ 10% St
Sup. perm. profonda Spp (verde privato)	≥ 50% Sp	≥ 50% Sp
Dotazioni di parcheggi pertinenziali	1 posto auto/65 mq Sc	1 posto auto/65 mq Sc
Dotazione di parcheggi pubblici	≥ 5% St monetizzabile	≥ 5% St monetizzabile



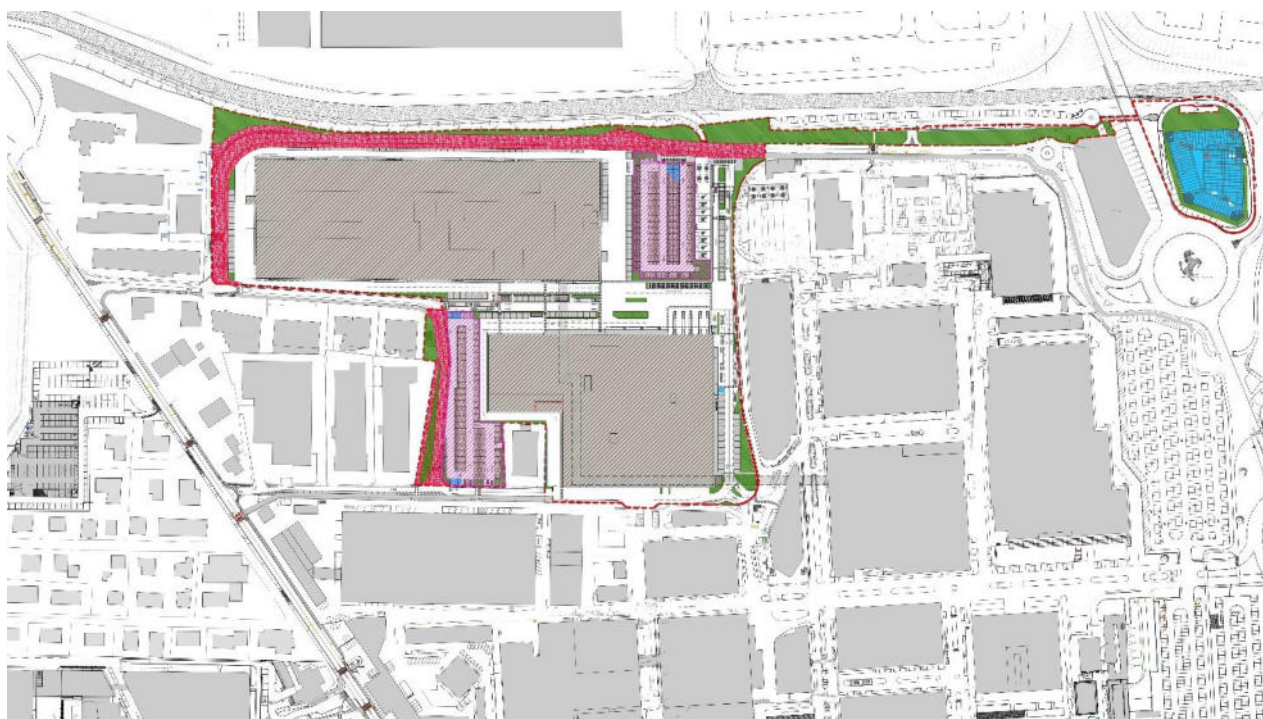
Come si può vedere dal foto-inserimento della soluzione progettuale individuata, la densità realizzativa risulta analoga a quella del tessuto industriale circostante, permettendo la realizzazione nell'ambito territoriale non solo dei nuovi edifici industriali ma anche delle dotazioni di permeabilità e verde privato, parcheggi pertinenziali e rimodulazione del sistema viario dell'intero comparto.

Una soluzione tradizionale con edifici industriali mono-piano su aree non urbanizzate (quindi con indici pari a 0.50 mq/mq) avrebbe richiesto certamente un molto minore investimento economico, ma avrebbe comportato un impiego di suolo non edificato di quasi 200.000 mq di St a fronte dei circa 109.000 mq di St individuati dal progetto, con in aggiunta la riqualificazione del sistema urbanistico-edilizio dell'area avendo scelto un comparto già consolidato.

2.2 - Nuova viabilità e dotazioni pertinentziali

Il sistema della viabilità pubblica è stato rimodulato per consentire sia l'accorpamento della nuova area di espansione all'esistente stabilimento Ferrari, sia per completare e garantire una più fluida circuitazione dei mezzi sul perimetro dell'area industriale, con collegamenti sia alla viabilità veloce (pedemontana) che a quella esistente comunale.

Lo studio del traffico allegato alla documentazione dell'Art. 53 rappresenta la verifica dell'adeguatezza del nuovo sistema viario, valutata nel suo complesso introducendo le modifiche di flussi derivanti dal nuovo insediamento sia in termini di mezzi industriali che di autoveicoli utilizzati dai dipendenti e trascurando, a favore di sicurezza, le riduzioni dei flussi attuali conseguenti all'eliminazione delle attuali strutture industriali dell'ambito consolidato.



Nella planimetria sopra riportata sono visibili in rosso le nuove porzioni di viabilità pubblica che saranno realizzate all'interno della superficie territoriale dell'intervento, oltre ovviamente agli edifici ed alle superfici a verde privato; sono inoltre rappresentati in azzurro le dotazioni di parcheggi pertinentziali e in violetto la parte di dotazioni pertinentziali che saranno assoggettate all'uso pubblico.

Dal punto di vista della circuitazione dei mezzi, il progetto prevede una importante razionalizzazione del sistema di alimentazione dell'insediamento industriale complessivo, avendo previsto al piano terra dell'edificio e-building la realizzazione di una nuova struttura logistica a servizio dell'intero stabilimento. Nello schema sotto riportato è visibile il nuovo sistema di accessi ed uscite dei mezzi logistici.



Come evidente dallo schema tutto il traffico pesante (navette dalla logistica di Ubersetto e TIR e/o Bisarche da altri punti di fornitura) viene convogliato sull'ingresso 1; le navette (mezzi a 2/3 assi) provenienti da Ubersetto mantengono l'attuale percorrenza della Via Abetone svoltando a sinistra verso il nuovo accesso nella Via Nuvolari, liberando pertanto dalla percorrenza il tratto di Via Abetone tra la Via Nuvolari stessa e la Via Musso ed allontanando quindi la movimentazione delle navette dal centro di Maranello. Il flusso di navette resterà sostanzialmente invariato rispetto ad oggi, con cadenza di circa 1-2 mezzi ora.

Tutto il traffico pesante (TIR e bisarche) arriverà allo stabilimento dalla SP 467 (Pedemontana) e mediante la nuova viabilità di gronda accederà allo stabilimento sempre attraverso l'ingresso 1; al fine di evitare intersezioni a raso tra circolazione veicolare e mezzi logistici si è previsto di adottare il senso unico di marcia sia per il tratto di Via Nuvolari compreso tra la nuova viabilità di gronda e l'ingresso 1, sia il nuovo tratto stradale di collegamento tra Via Nuvolari e Via Musso. Il modesto

traffico di autoveicoli in accesso ed uscita allo stabilimento potrà invece usufruire sia dell'ingresso 1 che dell'ingresso 2.

Tutto il traffico veicolare in uscita, sia leggero che pesante, sarà convogliato sull'unica uscita carrabile prevista sulla nuova viabilità di gronda, da cui con svolta a destra si collegherà alla viabilità veloce della SP 467 (Pedemontana).

Al fine di dotare il nuovo intervento di una maggiore flessibilità rispetto a future esigenze, si è deciso di prevedere 1400 posti auto pertinenziali, rispetto ai 1322 che sarebbero necessari in base all'applicazione dei parametri urbanistici rispetto alla Superficie Complessiva (SC) di progetto.

Una quota dei parcheggi pertinenziali sarà realizzata in struttura su più piani, in prossimità della rotonda del Cavallino (nell'angolo Nord-Est dell'ambito), mentre le restanti quantità saranno realizzate a raso, in due principali aree di sosta destinate anche all'uso pubblico ed in altre interne allo stabilimento.

Si ritiene molto utile segnalare che le tipologie di impianti industriali che saranno installati all'interno dei nuovi fabbricati sono ad elevata automazione, con una richiesta di manodopera ed operatori decisamente inferiore a quella di analoghi impianti tradizionali; complessivamente nel nuovo insediamento opereranno circa 800 addetti distribuiti su più turni (due turni produttivi e un turno per gli impiegati), dei quali una parte saranno riconvertiti dalle aree di stabilimento esistente che vedranno ridurre la loro operatività in occasione dell'avvio delle nuove linee produttive.

La dotazione di posti auto necessari in base all'aumento di dipendenti derivante dal nuovo insediamento produttivo (circa 250 nuovi addetti) risulterebbe sensibilmente inferiore a quello derivante dall'applicazione dei parametri urbanistici per le aree APSi, ma il progetto ha previsto ugualmente la realizzazione degli standard suddetti anche per migliorare la situazione della sosta complessiva dell'intero stabilimento Ferrari.

2.3 - Mobilità sostenibile

Al fine di migliorare la qualità complessiva dell'intervento e di favorire anche la mobilità sostenibile, sono state introdotte nell'intervento diverse opere extra-ambito necessarie al potenziamento dell'esistente rete di viabilità ciclo perdonale, realizzate sia su aree pubbliche che su aree di proprietà Ferrari.

Al completamento degli interventi urbanizzativi sia in ambito che extra ambito il sistema di piste pedo-ciclabili assumerà l'assetto riportato in figura (in giallo sono evidenziati i tratti di nuova realizzazione previsti dal presente Art. 53):



2.4 - Infrastrutture tecnologiche – gestione delle acque

L'intervento prevede la trasformazione complessiva delle infrastrutture tecnologiche dell'ambito interessato dall'Art. 53. Le principali infrastrutture di servizio verranno integralmente modificate in maniera da mantenere i collegamenti ed i servizi generali per l'area esterna allo stabilimento, integrando quanto necessario per i servizi e le connessioni con lo stesso.

In particolare verranno realizzate nuove percorrenze interrato al di sotto della nuova viabilità pubblica di progetto, in maniera da riconnettere le reti esistenti di E-distribuzione, HERA (acqua e gas) SNAM e telefonia (Telecom e altri operatori operanti sulla rete Telecom o su reti proprie) alle reti presenti nel territorio ma eliminando le servitù di attraversamento del nuovo ambito territoriale.

Relativamente al sistema di raccolta delle acque superficiali e reflue, data la conformazione orografica dell'area e la distribuzione plano-altimetrica delle reti di raccolta esistenti, si è previsto, in accordo con l'ente gestore (HERA), di mantenere in essere come servitù i collettori principali che attualmente scorrono al di sotto dei tratti di Via Musso, Nuvolari e Trebbo che saranno oggetto di sdemanializzazione nelle forme convenute con la Pubblica Amministrazione.



In considerazione della elevata sostenibilità che il progetto si è prefissato, anche sul piano della raccolta delle acque si è individuata una soluzione progettuale che migliori sensibilmente la situazione esistente, pur trattandosi di ambito già consolidato con una impermeabilizzazione superficiale quasi totale. Il progetto, mediante il rispetto del 10% di permeabilità sulla superficie territoriale, perverrebbe già di per se all'invariabilità idraulica dell'intervento, ma si è deciso, al fine di migliorare drasticamente l'impegno della rete di raccolta esistente, di dotare i due grandi nuovi fabbricati oltre a tutta la porzione di parcheggi e piazzali posti a Nord-Est del progetto di vasche di laminazione dimensionate come se l'intervento avvenisse su area non edificata. Si è pertanto previsto il dimensionamento delle suddette vasche con un volume di raccolta pari a 500 mc/10.000 mq di superficie, con sistema di laminazione che prevede un convogliamento nella rete con portate di 10-12 l/sec. ogni 10.000 mq di superficie raccolta. A titolo di esempio, per una pioggia di circa 90 mm/h (decisamente inferiore a quelle che vengono adottate oggi per il dimensionamento delle reti di raccolta di un fabbricato che sono dell'ordine di 150-160 mm/h), l'adduzione in fognatura derivante dal coperto di un edificio di circa 26.800 mq di estensione (Paintshop) sarebbe pari a $90 \times 26.800 \times 0.90 / 3600 = 603 \text{ l/sec}$ (0.90 è il coefficiente riduttivo di adduzione), contro i $12 \times 26.800 / 10.000 = 32.1 \text{ l/sec.}$ derivanti dall'impegno di un sistema di scarico della laminazione dimensionato come sopra descritto (12 l/sec. ogni 10.000 mq di coperto).

Sulla rete esistente, in caso di pioggia intensa ma non eccezionale, la riduzione di portata per la sola laminazione delle coperture dell'edificio Paintshop è individuabile in oltre 570 l/sec.

Le scelte sopra riportate permetteranno pertanto, ad intervento completato, di avere un rilevante beneficio su tutta la rete di raccolta a valle dell'ambito, oltre a ridurre l'impegno della parte di rete che verrà mantenuta come servitù all'interno dell'ambito stesso.

Sempre per aumentare la sostenibilità complessiva dell'intervento, tra la rete di raccolta delle coperture e la vasca di laminazione saranno introdotte vasche di accumulo (con volume non calcolato in quello di laminazione) le cui acque saranno utilizzate sia per l'alimentazione dei sistemi di scarico duale dei servizi igienici che per l'irrigazione delle aree a verde privato.

2.5 - Energia - emissioni

L'insediamento industriale è costituito prevalentemente da due edifici principali, quello denominato "*E-building*" dedicato all'assemblaggio dei nuovi veicoli ibridi e/o elettrici, comprensivo di una nuova logistica in una porzione del piano terra, e il "*Paintshop*", destinato a contenere le nuove linee di verniciatura degli autoveicoli prodotti nello stabilimento.

La progettazione di tutte le tecnologie e le infrastrutture si edificio è stata eseguita nel pieno rispetto di tutte le prescrizioni vigenti in materia di risparmio e qualità energetica. Gli involucri edilizi sono pensati per garantire elevate prestazioni di isolamento ed inerzia termica, e le parti trasparenti per garantire, oltre alle necessarie prestazioni termiche, importanti riduzioni dell'energia di irraggiamento estivo pur mantenendo elevati valori di trasmissione luminosa.

L'E-building è un edificio industriale contenente tecnologie molto avanzate sia di assemblaggio che di controllo del processo, ma complessivamente non risulta particolarmente energivoro, e mediante l'adozione di sistemi di climatizzazione a pompa di calore ed installazione di sistemi fotovoltaici in copertura si è pervenuti ad una classificazione energetica di livello A3, particolarmente elevata se consideriamo che il risultato è conseguito sull'intero edificio industriale e non solo sulle aree destinate ad attività direzionali e/o di controllo operativo.

Per il Paintshop evidentemente la situazione è differente, in quanto le linee e le tecnologie di verniciatura richiedono l'utilizzo di elevate quantità di energia per garantire la continuità del processo e la qualità del risultato, particolarmente importante per la fascia di mercato a cui i prodotti Ferrari si rivolgono.

Al fine di ridurre il più possibile l'impegno energetico di tale fabbricato, saranno adottati sia sistemi di recupero energetico sul ciclo delle ventilazioni di processo (cosa non usuale per gli edifici di verniciatura) che l'impiego di energie primarie dotate di certificati bianchi, il tutto affiancato da importanti dotazioni di produzione energetica da fonte rinnovabile (fotovoltaico).

Sono inoltre state condotte valutazioni approfondite sia sul livello di emissioni in atmosfera, che sull'impatto acustico sui recettori sensibili.

Relativamente alle emissioni, le tecnologie adottate sia per i sistemi di produzione che per quelli di edificio, unite alla riduzione delle emissioni esistenti negli edifici a destinazione analoga presenti nell'attuale stabilimento, permettono di mantenere sostanzialmente invariate le emissioni in atmosfera dell'intero stabilimento (esistente + nuovo) rispetto a quello attuale.

Dal punto di vista delle emissioni acustiche, sono stati sviluppati modelli di simulazione che hanno permesso di posizionare nella maniera più opportuna sia le apparecchiature emissive che le schermature, in maniera da mantenere, sui recettori sensibili, differenziali di impatto molto ridotti e comunque sempre all'interno di quanto ammesso dalle vigenti normative (si veda relazione acustica allegata).

2.6 - Demolizioni - bonifiche

L'intervento complessivo all'interno dell'ambito prevede la completa demolizione dei manufatti attualmente esistenti. L'art. 53 non riguarda tale parte di intervento, per la quale saranno attivati specifici provvedimenti atti ad individuare le modalità e le tempistiche delle opere di demolizione, le bonifiche e le idonee procedure necessarie allo smaltimento delle porzioni e/o delle componenti di edifici interessate dalla presenza di amianto, nonché le modalità e le quantità di smaltimento e/o di riutilizzo dei materiali provenienti dall'esecuzione delle opere di totale demolizione.

Le suddette opere di demolizione, così come le necessarie pratiche autorizzative, saranno avviate da Ferrari già durante l'iter di approvazione del presente procedimento Art. 53 L.R. 24/2017, ed in ogni caso saranno completate secondo una sequenza temporale coordinata con l'avvio delle opere dei vari PdC connessi alla presente procedura. Si precisa che il PdC 1 (parcheggio pluripiano posto a Nord-Est dell'ambito) insiste su una porzione di area non interessata da edifici preesistenti e la realizzazione del parcheggio è inoltre compatibile anche con gli strumenti urbanistici attualmente vigenti.

Dal punto di vista della qualità dei suoli, è già stata svolta una puntuale campagna di caratterizzazione che ha sostanzialmente indicato l'assenza di terreni inquinati (vedere VALSAT); nei singoli PdC saranno individuati i movimenti di terra necessari alla realizzazione delle opere, nonché le quantità di terreno riutilizzabili e quelle da inviare a discarica.

Ovviamente a seguito della demolizione dei fabbricati esistenti si procederà ad una integrazione delle caratterizzazioni, andando a sondare quelle porzioni di terreno attualmente interessate dalla presenza di locali con attività potenzialmente inquinanti (centrali termiche, cabine di trasformazione ecc.), che allo stato attuale non è stato possibile sondare in quanto attualmente al servizio di edifici industriali in attività.

2.7 - Qualità architettonica

Si ritiene importante, da ultimo ma non per importanza, sottolineare la qualità architettonica dell'intervento, con gli involucri dei fabbricati produttivi che sono stati progettati dallo studio MCA Mario Cucinella Architects; tale scelta è stata operata da Ferrari, nella prosecuzione della tradizionale qualità architettonica degli edifici dello stabilimento di Maranello, per accentuare la qualità edilizia dell'intervento e per garantirne una riconoscibilità immediata nel territorio.

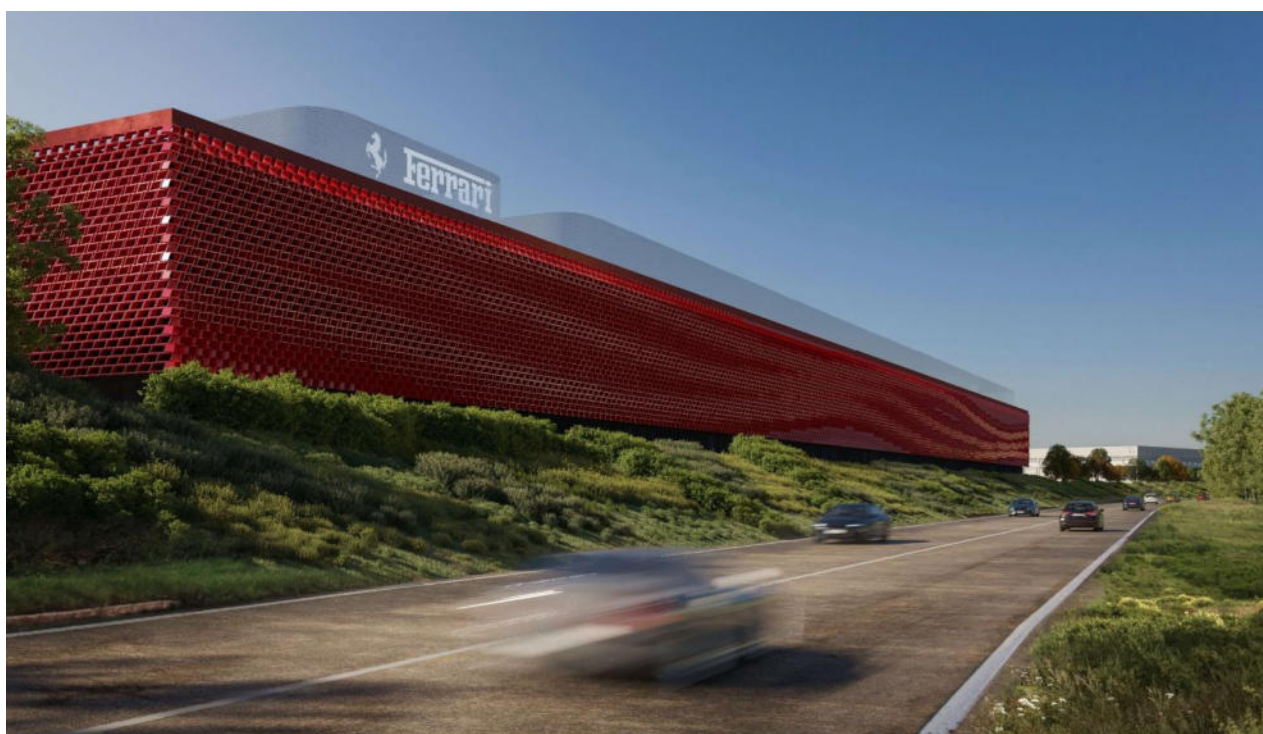
Le scelte artistiche hanno individuato per l'edificio E-building una soluzione compositiva che presenta un involucro vetrato opalino poggiante su un basamento opaco segnato occasionalmente da accenti verticali trasparenti che rappresentano contemporaneamente sia la risposta alla necessità di benessere visivo interno-esterno che il sistema perimetrale automatico di evacuazione fumi in caso di incendio all'interno del fabbricato.



Durante le ore notturne un sistema di illuminazione led della facciata opalina renderà l'edificio simile ad una lanterna illuminata, donando ulteriore sensazione di leggerezza ad un volume altrimenti impattante.

Per l'edificio Paintshop, la soluzione architettonica individuata è quella della realizzazione di una doppia pelle avvolgente i lati Nord, Est ed Ovest del fabbricato, costituita da innumerevoli elementi parallelepipedici cavi con orientazioni spaziali modulate in maniera da dare dinamicità alla facciata pur con l'impiego di un elemento tipicamente industriale e standardizzato che rappresenta la tecnologia e la qualità dei manufatti prodotti dal Gruppo Ferrari all'interno dello stabilimento.

La particolare configurazione dei singoli elementi consente, oltre che una elevatissima permeabilità alla luce ad all'aria nei confronti della facciata retrostante (la prima pelle vera e propria del fabbricato), un notevole dinamicità visiva soprattutto se osservata percorrendo la SP 467 Pedemontana, viabilità che fiancheggia tutta la facciata principale del nuovo fabbricato, la cui immagine diverrà la nuova immagine di riconoscibilità esterna della Ferrari su questa arteria ad elevata percorrenza.



3 - Elaborati dell'Art. 53

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

- Elaborati 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.
- Elaborati Opere Pubbliche-PDC2 (PU.OUx.PB.xxx.nn) relativi a tutte le opere di urbanizzazione pubbliche da realizzare sia in ambito (strade, percorsi pedo-ciclabili, infrastrutture, reti tecnologiche) che extra ambito (percorsi pedo-ciclabili, riqualificazioni e altre opere convenzionate).
- Elaborati PDC1 (PU.PA.xxx.nn) costituenti la documentazione per il Permesso di Costruire 1 relativa al parcheggio pertinenziale pluripiano previsto tra la via Michele Alboreto e la Pedemontana
- Elaborati PDC3 (PU.EB.xxx.nn) costituenti la documentazione per il Permesso di Costruire 3 relativi all'edificio denominato E-Building ed alle aree perimetrali necessarie al suo funzionamento ed all'assolvimento delle relative dotazioni territoriali
- Elaborati PDC4 (PU.PS.xxx.nn) costituenti la documentazione per il Permesso di Costruire 4 relativi all'edificio denominato Paintshop ed alle aree perimetrali necessarie al suo funzionamento ed al completamento di tutto l'ambito territoriale con le restanti dotazioni territoriali.

Si rimanda all'elenco elaborati allegato alla documentazione dell'Art. 53 per una visione di dettaglio.

4 – Convenzione

All'Art. 53 è allegato lo schema di convenzione da stipulare ai sensi della Legislazione Regionale in materia, che regola contenuti modalità attuative e programmi di realizzazione oltre ai rapporti ed i rispettivi impegni tra l'Amministrazione Comunale ed il Soggetto Sottoscrittore ed Attuatore.

Ad Art. 53 approvato, si procederà alla stipula della Convenzione.

La Convenzione definisce le modalità ed i criteri di determinazione dei vari contributi dovuti dall'Attuatore alla Pubblica amministrazione, nonché dalle opere di infrastrutturazione generale come discendenti dall'Art.53 che sarà approvato. Definisce altresì le modalità di cessione gratuita delle aree e delle opere di urbanizzazione e di allacciamento nonché gli interventi di urbanizzazione da realizzare direttamente a cura dei Soggetti coinvolti, ed i valori massimi ammessi allo scomputo degli oneri a seguito della realizzazione delle opere di infrastrutturazione territoriale ed extra ambito da parte dell'Attuatore.

Essa definisce, inoltre, i criteri generali da assumere da parte dei Soggetti privati in termini generali ed anche le modalità di gestione e di asservimento di aree pubbliche e/o di uso pubblico.

Lo schema di convenzione detta l'assetto di sviluppo generale nell'ambito del quale tematiche specifiche potranno essere approfondite attraverso convenzioni accessive e/o atti unilaterali d'obbligo.

La Convenzione urbanistica avrà validità ai sensi di Legge, decorrente dalla stipula, salvo quanto diversamente stabilito nella medesima convenzione e salvo successivi rinnovi e aggiornamenti.

5 - Dotazioni territoriali pubbliche

L'Art. 53 dell'area "Nuovo insediamento Ferrari SpA" prevede la monetizzazione delle seguenti aree per dotazioni territoriali:

- parcheggi pubblici: minimo $109.155 \times 0.05 = \text{min. } 5.458 \text{ mq.}$

6 - Modalità e fasi di attuazione

Il presente Art. 53 diverrà efficace a seguito della sottoscrizione della Convenzione attuativa e verrà attuato attraverso il rilascio contestuale dei vari PdC ad esso connessi.

A seguito dell'approvazione dell' Art. 53 ed alla sottoscrizione della Convenzione attuativa potranno essere rilasciati i titoli abilitativi relativi ai singoli edifici ed ai relativi ambiti, alle opere di urbanizzazione in conformità all'art. 53 stesso ed alle opere extra ambito in esso definite.

Le fasi di attuazione sono previste all'interno della convenzione, e prevedono la realizzazione dei PDC 1 (Parcheggio multipiano) ,PDC 2 (opere di infrastrutturazione entro ed extra ambito),PDC 3 (edificio e-building e relative pertinenze) nelle fasi iniziali dell'intervento, con il PDC 4 (Paintshop e relative pertinenze) a completamento dell'intervento.

7 - Opere di urbanizzazione Primaria - Opere di Infrastrutturazione generale

La legislazione regionale ha definito l'insieme delle dotazioni territoriali e delle dotazioni ecologico ambientali (arti. 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 igienico sanitaria 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 fognante, gli impianti di depurazione e la rete di canalizzazione delle acque meteoriche;
- c) gli spazi e gli impianti per la raccolta e lo smaltimento dei rifiuti solidi;
- d) la pubblica illuminazione, la rete e gli impianti di distribuzione dell'energia elettrica, di gas e di altre forme di energia (compreso cablaggio, distribuzione energia e centrali);
- e) gli impianti e le reti del sistema delle comunicazioni, telecomunicazioni e trasmissione dati;
- f) le strade, gli spazi e i percorsi pedonali, le piste ciclabili, le fermate e le stazioni del sistema dei trasporti collettivi ed i parcheggi pubblici, al diretto servizio dell'insediamento (compreso la segnaletica orizzontale e verticale, gli elementi di arredo urbano, gli impianti di gestione della viabilità e gli elementi semaforici).

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

- le aree verdi al diretto servizio dell'insediamento (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;
- gli impianti a servizio diretto delle aree verdi all'interno del perimetro dell'insediamento.

Le dotazioni ecologiche ed ambientali sono costituite dall'insieme degli spazi, delle opere e degli interventi che concorrono, insieme alle infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti, a migliorare la qualità dell'ambiente urbano, mitigandone gli impatti negativi. Le dotazioni sono volte in particolare: alla tutela e risanamento dell'aria e dell'acqua ed alla prevenzione del loro inquinamento; alla gestione integrata del ciclo idrico; alla riduzione dell'inquinamento acustico ed elettromagnetico; al mantenimento della permeabilità dei suoli e al riequilibrio ecologico dell'ambiente urbano; alla raccolta differenziale dei rifiuti. Rientrano tra le dotazioni ecologiche e ambientali anche gli spazi di proprietà privata che concorrono al raggiungimento delle finalità di cui al comma precedente attraverso la specifica modalità di sistemazione delle aree pertinenti

Le opere di urbanizzazione interne all'ambito o nelle immediate adiacenze (strade, opere a rete, parcheggi, aree verdi, percorsi pedonali e ciclabili) partecipano integralmente alla determinazione delle dotazioni territoriali, e sono classificate come opere di urbanizzazione primaria in ragione del loro grado di essenzialità al supporto ai relativi insediamenti.

La definizione esatta della viabilità, per quanto riguarda collocazione piano-altimetrica dei nastri stradali, dimensione delle corsie, disegno degli svincoli e degli snodi, ingombri, verde di arredo, nonché per quanto riguarda la conseguente definizione delle aree interessate, è contenuta nelle specifiche Tavole del PDC1 che prevale, sotto questi profili, rispetto ai restanti elaborati grafici.

Il Progetto Definitivo delle Opere di urbanizzazione viene sviluppato in modo coordinato e integrato rispetto al Progetto Definitivo di tutte le altre opere pubbliche e/o private.

Per l'esecuzione delle opere esterne al perimetro dell'Art. 53 che si rendono necessarie per garantire sia gli allacciamenti ai pubblici servizi sia gli adeguamenti della viabilità, il Comune procederà alla consegna delle aree di suolo pubblico in comodato gratuito tramite apposito verbale secondo le modalità indicate nel relativo permesso di costruire.

Analogamente per la realizzazione di tutte le opere extra ambito previste dall'Art. 53 su aree pubbliche, il Comune procederà alla consegna delle aree di suolo pubblico in comodato gratuito tramite apposito verbale secondo le modalità indicate nel relativo permesso di costruire.

8 - Scheda dei Vincoli - Aree di rispetto stradale

La Tav. PU.GEN.SDF.01 riporta tutti i vincoli che producono effetti entro il perimetro dell'Art.53.

Le eventuali autorizzazioni e/o nulla osta necessari alla realizzazione delle opere previste dal progetto dovranno essere rilasciate all'interno del procedimento unico.

9 – Preesistenze

Nel perimetro dell'Art. 53 è presente una piccola unità edilizia classificata 3.1 (unità edilizie di interesse testimoniale, almeno in parte conservate).



L'edificio si presenta in pessimo stato di conservazione e versa inoltre in condizioni statiche decisamente compromesse a causa di uno stato totale di abbandono e di



mancanza di interventi manutentivi.

Si ritiene inoltre che l'attuale vincolo di interesse testimoniale sia già stato fortemente compromesso nel corso degli anni, attraverso la realizzazione in tutto l'ambito circostante di molteplici edifici a vocazione industriale che hanno già sostanzialmente eliminato la riconoscibilità e la vocazione agricola dell'edificio e del fondo su cui insiste.



Sia per l'episodicità del manufatto all'interno dell'attuale area industriale APSi che per la sua scarsa rappresentatività testimoniale all'interno dell'Art. 53 si richiede l'eliminazione di tale vincolo, con la possibilità di totale demolizione del fabbricato.

10 - Varianti ammesse

Non comporta "variante" 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 ai precedenti punti 1 e 2.

Relativamente ai singoli fabbricati, sono ammesse varianti complessive nel rispetto delle prescrizioni del PSC e del RUE, con i parametri urbanistici ed edilizi ridefiniti dall'Art. 53.

11 - Parametri Urbanistici ed Edilizi

L'Art. 53 definisce i parametri urbanistici da applicare all'interno dell'ambito individuato, attraverso la Su e la Sa realizzate oltre che alle superfici fondamentali dell'ambito territoriale (Sf ed St).

La "Su" corrisponde alla Superficie utile 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. 279/2010. Ai fini della verifica delle soglie dimensionali fissate dall'Art. 53 dovrà essere verificato il parametro della Su, superficie utile, come definita dalla citata deliberazione dell'Assemblea Legislativa 279/2010. Anche ai fini del calcolo degli oneri di urbanizzazione e del contributo sul costo di costruzione i parametri di riferimento sono la Superficie Utile (SU) e la Superficie Accessoria (SA), come definite dalla citata Delibera della Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna n. 279/2010.

Le dotazioni di parcheggi pertinenziali vengono calcolate mediante l'applicazione del parametro di riferimento di 1 posto auto ogni 65 mq di SC ($SC = SU + 0.6 * SA$)

Le dimensioni minime degli stalli di parcheggio pertinenziale, per tutte le funzioni, sono quelle di cui al punto 5.2.1 della Deliberazione del Consiglio Regionale Emilia Romagna n. 1253 del 23/9/1999 e precisamente di 12 mq per posto auto.

L'ambito oggetto dell'Art.53 corrisponde ad un ambito di riqualificazione per il quale non sarebbero prescritte superfici permeabili minime; l'Art. 53 prevede comunque la realizzazione di una superficie permeabile minima pari al 10% della Superficie Territoriale (ST), di cui almeno il 50% profonda.

Ai fini del miglioramento del sistema di raccolta acque superficiali, come già specificato al precedente punto 2.4 e anche se non necessarie per norma trattandosi di ambito già costruito, vengono previste vasche di laminazione di volume pari a 500 mc. ogni 10.000 mq. di superficie di raccolta. Tale prescrizione sarà da applicare alle superfici di raccolta delle coperture dei nuovi fabbricati.

Al fine di limitare l'utilizzo del suolo si è mantenuta la percentuale di copertura prevista per tutte le aree industriali APS.i soggette a ristrutturazione integrale nella misura del 60% $Q = S_{cop}/ST \leq 0.60$

L'altezza massima ammessa per gli edifici è pari a 20.00 m. (proprio in funzione della riduzione di utilizzo di suolo), misurata come prescritto dall'Allegato A della Delibera della Assemblea Legislativa della Regione Emilia Romagna n. 279/2010.

12 – Elenco particelle catastali dell'ambito

I mappali aventi come indicazione della proprietà l'atto preliminare di vendita sono in fase di acquisizione da parte di Ferrari spa per cui si allega alla presente integrazione al contratto preliminare ove sottoscritta autorizzazione alla presentazione del Procedimento Unico art. 53 della L.R. 24/2017.

RIFERIMENTI CATASTO		PROPRIETÀ	RIF. COLORE ELABORATO GRAFICO	MAPPALE PORZIONE O TOTALE
FOGLIO	MAPPALE			
1	259	SPA FERRARI		TOTALE
1	100	SPA FERRARI		TOTALE
1	93	SPA FERRARI		TOTALE
1	290	SPA FERRARI		TOTALE
1	103	SPA FERRARI		TOTALE
1	130	SPA FERRARI		PORZIONE
1	117	ATTO PRELIMINARE		TOTALE
1	119	ATTO PRELIMINARE		TOTALE
4	671	SPA FERRARI		TOTALE
4	392	SPA FERRARI		TOTALE
4	356	SPA FERRARI		TOTALE
4	484	SPA FERRARI		TOTALE
4	357	SPA FERRARI		TOTALE
4	390	SPA FERRARI		TOTALE
4	7	ATTO PRELIMINARE		TOTALE
4	338	ATTO PRELIMINARE		TOTALE
4	403	SPA FERRARI		TOTALE
4	33	SPA FERRARI		TOTALE
4	32	SPA FERRARI		TOTALE
4	405	SPA FERRARI		TOTALE
4	432	SPA FERRARI		TOTALE
4	433	SPA FERRARI		TOTALE
4	434	SPA FERRARI		TOTALE
4	525	SPA FERRARI		TOTALE
4	526	SPA FERRARI		TOTALE

Comune di Maranello

FERRARI S.p.A. – Procedimento Unico art. 53 della L.R. 24/2017 – Nuova area Ferrari spa

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

4	34	SPA FERRARI		TOTALE
4	35	SPA FERRARI		TOTALE
4	40	SPA FERRARI		TOTALE
4	41	SPA FERRARI		TOTALE
4	42	SPA FERRARI		TOTALE
4	396	SPA FERRARI		TOTALE
4	37	SPA FERRARI		TOTALE
4	39	SPA FERRARI		TOTALE
4	398	SPA FERRARI		TOTALE
4	38	SPA FERRARI		TOTALE
4	400	SPA FERRARI		TOTALE
4	43	SPA FERRARI		TOTALE
4	36	ATTO PRELIMINARE		TOTALE
4	397	SPA FERRARI		TOTALE
4	404	SPA FERRARI		TOTALE
4	355	SPA FERRARI		TOTALE
4	44	SPA FERRARI		TOTALE
4	833	SPA FERRARI		TOTALE
5	937	SPA FERRARI		PARZIALE
5	940	SPA FERRARI		PARZIALE
5	944	SPA FERRARI		TOTALE
5	943	SPA FERRARI		TOTALE
5	941	SPA FERRARI		TOTALE
5	942	SPA FERRARI		TOTALE
5	957	SPA FERRARI		TOTALE
5	955	SPA FERRARI		PARZIALE
4	406	e-distribuzione		IN FASE DI ACQUISIZIONE
1	129	COMUNE DI MARANELLO		PARZIALE
4	672	COMUNE DI MARANELLO		TOTALE
5	958	COMUNE DI MARANELLO		PARZIALE
4	680	ENTE URBANO		TOTALE
4	681	ENTE URBANO		TOTALE
4	679	ENTE URBANO		TOTALE

Comune di Maranello

FERRARI S.p.A. – Procedimento Unico art. 53 della L.R. 24/2017 – Nuova area Ferrari spa

RELAZIONE TECNICA DESCRITTIVA

4	682	ENTE URBANO		TOTALE
4	683	ENTE URBANO		TOTALE
4	684	ENTE URBANO		TOTALE
4	685	ENTE URBANO		TOTALE
STRADE		COMUNE DI MARANELLO		/