

PAUR

AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA

LOCALITA' MARZAGLIA – COMUNE DI MODENA

*Redatto in conformità all'art.14 della LEGGE REGIONALE 20 APRILE 2018, N. 4
“Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti “*



COMPARTO: AUTODROMO DI MODENA

PROPRIETA': COMUNE DI MODENA

CONCESSIONARIA: AERAUTODROMO DI MODENA SPA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

- ARCHILINEA Srl
- BLUEWORKS – Ing. Yos Zorzi
- GEOGROUP Srl
- PRAXIS AMBIENTE Srl
- STUDIO TECNICO CAPELLARI
- STIEM – Ing. Paolo Scuderi e Ing. Luca Buzzoni

RELAZIONE ILLUSTRATIVA

VARIANTE AL PTCP

PROPRIETA': COMUNE DI MODENA **CONCESSIONARIA:** AERAUTODROMO DI MODENA SPA **GRUPPO DI PROGETTAZIONE:**

- ARCHILINEA Srl
- BLUEWORKS – Ing. Yos Zorzi
- GEOGROUP Srl
- PRAXIS AMBIENTE Srl
- STUDIO TECNICO CAPELLARI
- STIEM – Ing. Paolo Scuderi e Ing. Luca Buzzoni

Sommario

PREMESSE.....	4
VARIANTE AL PTCP	6
COTENUTI DELLA VARIANTE AL PTCP	7
ART. 63 Definizione e individuazione dei poli funzionali	9
INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO	14
REGIME DI PROPRIETÀ DELLE AREE INTERESSATE DALL'INTERVENTO	17
ITER PROCEDURALE E STATO DI FATTO AUTORIZZATO	19
LO STATO DELLA PIANIFICAZIONE SOVRACOMUNALE E COMUNALE.....	21
TUTELE E VINCOLI E DELLE PRESENTI NELL'AREA DI INTERVENTO SOVRACOMUNALI.....	22

PREMESSE

La presente **RELAZIONE ILLUSTRATIVA DI VARIANTE AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE PTCP** è parte del PROCEDIMENTO AUTORIZZATIVO UNICO REGIONALE che attraverso le valutazioni dello **STUDIO DI VALUTAZIONE AMBIENTALE** redatto ai sensi del **decreto legislativo n. 152 del 2006** e della **Legge Regionale E.R. 20 Aprile 2018**, ha la finalità di assicurare che l'attività proposta, consistente nella modifica ed ampliamento del comparto **AUTODROMO DI MODENA**, già oggetto di studio di impatto ambientale e del conseguente rapporto conclusivo favorevole, sia compatibile con le condizioni per uno sviluppo sostenibile nel rispetto della capacità rigenerativa degli ecosistemi e delle risorse, della salvaguardia della biodiversità e di un'equa distribuzione dei vantaggi connessi all'attività economica.

IL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) è disciplinato agli articoli da 15 a 21 della LR n.4/2018, e costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore e allega i titoli abilitativi necessari per la realizzazione e l'esercizio del progetto rilasciati dalle amministrazioni che hanno partecipato alla conferenza dei servizi.

Al presente procedimento e allo Studio di Impatto ambientale è seguita una serie di incontri formali alla presenza degli enti competenti al fine di individuare e definire la procedura necessaria per modificare il comparto Guida Sicura in località Marzaglia e realizzare il nuovo circuito per le attività di guida Autonoma e test sui veicoli, in rispondenza a quanto previsto dall'art.14 della LEGGE REGIONALE 20 APRILE 2018, N. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti" e dalla LEGGE 7 AGOSTO 1990, N. 241² che prevede la possibilità di convocare una CONFERENZA DEI

¹ **LEGGE REGIONALE 20 APRILE 2018**, N. 4 - TESTO COORDINATO CON LE MODIFICHE APPORTATE DA L.R. 27 DICEMBRE 2018

ART. 14 1. QUALORA SIA OPPORTUNO EFFETTUARE UN ESAME CONTESTUALE DI VARI INTERESSI PUBBLICI COINVOLTI IN UN PROCEDIMENTO AMMINISTRATIVO, L'AMMINISTRAZIONE PROCEDENTE INDICE DI REGOLA UNA CONFERENZA DI SERVIZI.

N. 24 LEGGE N. 241 DEL 1990. ART. 14. (CONFERENZE DI SERVIZI) (ARTICOLO COSÌ SOSTITUITO DALL'ART. 1, COMMA 1, D.LGS. N. 127 DEL 2016)

² **LEGGE 7 AGOSTO 1990, N. 241** PER PROGETTI DI PARTICOLARE COMPLESSITÀ E DI INSEDIAMENTI PRODUTTIVI DI BENI E SERVIZI L'AMMINISTRAZIONE PROCEDENTE, SU MOTIVATA RICHIESTA DELL'INTERESSATO, CORREDATA DA UNO STUDIO DI FATTIBILITÀ, PUÒ INDIRE UNA CONFERENZA PRELIMINARE FINALIZZATA A INDICARE AL RICHIEDENTE, PRIMA DELLA PRESENTAZIONE DI UNA ISTANZA O DI UN PROGETTO DEFINITIVO, LE CONDIZIONI PER OTTENERE, ALLA LORO PRESENTAZIONE, I NECESSARI PARERI, INTESI, CONCETTI, NULLA OSTA, AUTORIZZAZIONI, CONCESSIONI O ALTRI ATTI DI ASSENSO, COMUNQUE DENOMINATI. L'AMMINISTRAZIONE PROCEDENTE, SE RITIENE DI ACCOGLIERE LA RICHIESTA MOTIVATA DI INDIZIONE DELLA CONFERENZA, LA INDICE ENTRO CINQUE GIORNI LAVORATIVI DALLA RICEZIONE DELLA RICHIESTA STESSA. LA CONFERENZA PRELIMINARE SI SVOLGE SECONDO LE DISPOSIZIONI DELL'ARTICOLO 14-BIS, CON ABBREVIAZIONE DEI TERMINI FINO ALLA METÀ. LE AMMINISTRAZIONI COINVOLTE ESPRIMONO LE PROPRIE DETERMINAZIONI SULLA BASE DELLA DOCUMENTAZIONE PRODotta DALL'INTERESSATO. SCADUTO IL TERMINE ENTRO IL QUALE LE AMMINISTRAZIONI DEVONO RENDERE LE PROPRIE DETERMINAZIONI, L'AMMINISTRAZIONE PROCEDENTE LE TRASMETTE, ENTRO CINQUE GIORNI, AL RICHIEDENTE. OVE SI SIA SVOLTA LA CONFERENZA PRELIMINARE, L'AMMINISTRAZIONE PROCEDENTE, RICEVUTA L'ISTANZA O IL PROGETTO DEFINITIVO, INDICE LA CONFERENZA SIMULTANEA NEI TERMINI E CON LE MODALITÀ DI CUI AGLI ARTICOLI 14-BIS, COMMA 7, E 14-TER E, IN SEDE DI CONFERENZA SIMULTANEA, LE DETERMINAZIONI ESPRESSE IN SEDE DI CONFERENZA PRELIMINARE POSSONO ESSERE MOTIVATAMENTE MODIFICATE O INTEGRATE SOLO IN PRESENZA DI SIGNIFICATIVI ELEMENTI EMERSI NEL SUCCESSIVO PROCEDIMENTO ANCHE A SEGUITO DELLE OSSERVAZIONI DEGLI INTERESSATI SUL PROGETTO DEFINITIVO. NELLE PROCEDURE DI REALIZZAZIONE DI OPERE PUBBLICHE O DI INTERESSE PUBBLICO, LA CONFERENZA DI SERVIZI SI ESPRIME SUL PROGETTO DI FATTIBILITÀ TECNICA ED ECONOMICA, AL FINE DI INDICARE LE CONDIZIONI PER OTTENERE, SUL PROGETTO DEFINITIVO, LE INTESI, I PARERI, LE CONCESSIONI, LE AUTORIZZAZIONI, LE LICENZE, I NULLAOSTA E GLI ASSENSI, COMUNQUE DENOMINATI, RICHIESTI DALLA NORMATIVA VIGENTE.

SERVIZI PRELIMINARE finalizzata a chiarire l'iter amministrativo e procedurale e le condizioni per ottenere i necessari pareri e nulla osta alla realizzazione dell'intervento.

L'IPOTESI PROGETTUALE ALLA BASE DELLA RICHIESTA PREVEDE L'ESTENSIONE DELLE AREE OGGETTO DELLA PRECEDENTE VIA CON LA REALIZZAZIONE IN TALE AMPLIAMENTO DI UNA NUOVA INFRASTRUTTURA STRADALE DEDICATA ALLA REALIZZAZIONE DI TEST E PROVE SUI VEICOLI E SULLA GUIDA AUTONOMA.

Il principale obiettivo dello studio di fattibilità illustrato in conferenza è stato quello di chiarire l'iter che dovrà portare all'ottenimento dell'autorizzazione a realizzare tale infrastruttura stradale, insieme alla ridefinizione di alcuni edifici autorizzati dai precedenti strumenti urbanistici e oggetto di alcune variazioni sostanziali.

Lo studio presentato ha inteso presentare gli elementi di fattibilità al fine di chiarire agli Enti competenti l'iter procedurale, il quadro programmatico e l'impatto ambientale del progetto, rispetto ai criteri previsti ed individuati nelle direttive di legge, al fine di identificare il percorso normativo corretto e gli enti preposti a valutarlo.

VARIANTE AL PTCP

La variante in oggetto consiste nell'inserimento del Comparto Autodromo di Modena all'interno dei POLI FUNZIONALI E DOTAZIONI TERRITORIALI, così come descritti dall'art. 63 delle Norme del PTCP.

In particolare l'inserimento dell'Autodromo di Modena come polo Funzionale è in virtù sia delle sue caratteristiche di attrattiva in termini di attività sportive che di contenitore di molteplici eventi a tema motoristico, di valenza sovracomunale.

L'ampliamento attualmente oggetto della procedura di PAUR sopradescritta inoltre consolida il ruolo del comparto in termini di polo d'attrazione di molteplici interessi pubblici come evidenziato dai PROTOCOLLI DI INTESA PER LA MOBILITA' SOSTENIBILE all'interno del programma MODENA SMART AREA (MASA) tra COMUNE DI MODENA, UNIVERSITA' DEGLI STUDI DI MODENA E REGGIO EMILIA e numerose aziende del settore AUTOMOTIVE regionale e nazionale.

La Variante al PTCP è inserita nel procedimento unico che prevede, come esplicitato nei verbali della seduta conclusiva della Conferenza Preliminare, le seguenti varianti urbanistiche :

- ✓ **VARIANTE AL PTCP = recepimento all'interno del PTCP del Polo Funzionale secondo quanto determinato dall'art.63.**
- ✓ VARIANTE AL PSC-RUE = ridefinizione nel RUE delle aree 01-03-07 della Zona elementare 1740, ridefinizione dell'ambito VI Zona Elementare N. 1740 Ex Zona Territoriale Omogenea: a - Aree con funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione. *Cartografia Zone Elementari 4.z*
- ✓ VARIANTE AL POC = recepimento nella cartografia del POC 2A 3 della variazione degli ambiti e nello specifico delle aree assoggettate a PUA in funzione della nuova definizione degli ambiti.
- ✓ VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO = ridefinizione dei contenuti del PP Comparto Guida Sicura rispetto al nuovo progetto e all'ampliamento del Comparto.

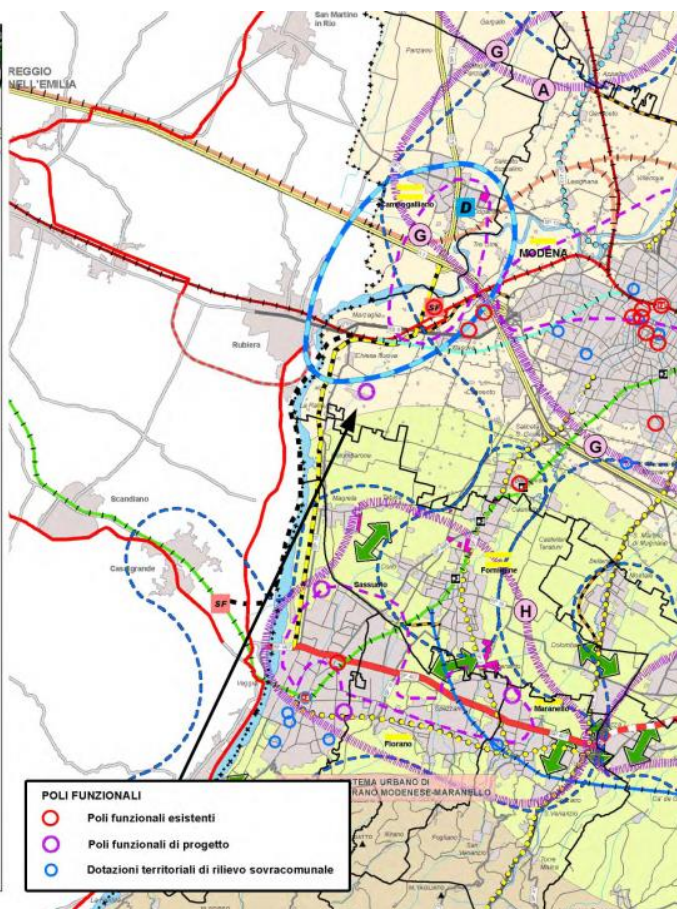
COTENUTI DELLA VARIANTE AL PTCP

PTCP – PIANO TERRITORIALE di COORDINAMENTO PROVINCIALE

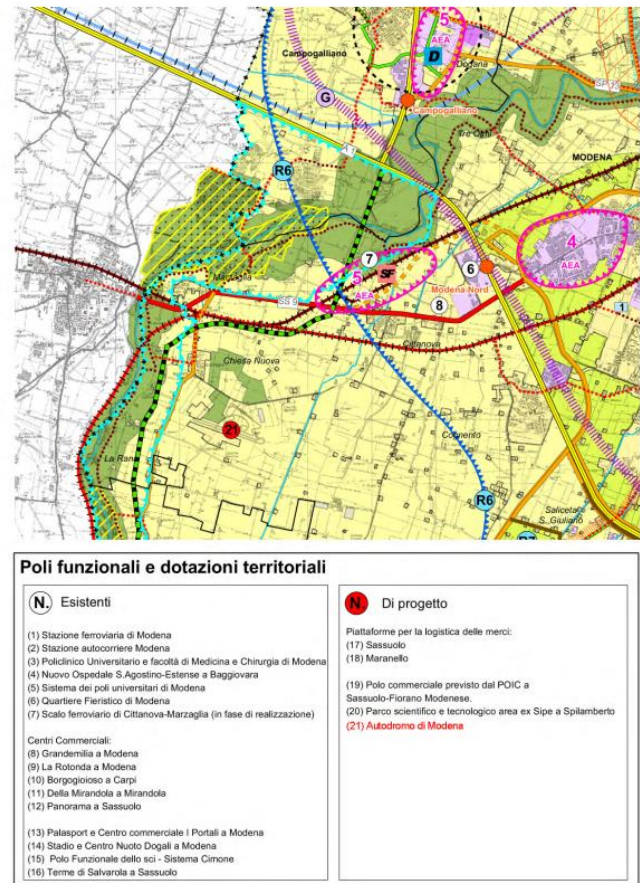
Con la presente Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), la Provincia di Modena **intende inserire un nuovo Polo funzionale all'interno del territorio del Comune di Modena in località Marzaglia** denominato:

INSERIMENTO IN CARTOGRAFIA

La Variante presuppone l'inserimento del polo funzionale all'interno della CARTA B come sotto evidenziato nell'elaborato di dettaglio.



Il Polo funzionale di Progetto UTODROMO DI MODENA viene inoltre evidenziato nella CARTA 4 ASSETTO STRUTTURALE DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEL TERRITORIO RURALE che codifica appunto anche i poli funzionali di Progetto, al numero progressivo 21.



Si riporta a seguire la proposta di variante al TITOLO 13 e l'inserimento del Nuovo Polo in progetto all'art.63.

TITOLO 13

POLI FUNZIONALI E DOTAZIONI TERRITORIALI

Art. 63	Definizione e individuazione dei poli funzionali
Art. 64	Poli funzionali costituiti da insediamenti commerciali: coordinamento della pianificazione di settore
Art. 65	Altre strutture e dotazioni insediamenti di rilievo sovracomunale individuate dal PTCP
Art. 66	Sistema delle dotazioni territoriali: coordinamento della programmazione negli ambiti territoriali di riferimento

ART. 63 Definizione e individuazione dei poli funzionali

1. (D) I poli funzionali sono ambiti territoriali ove si concentrano funzioni a cui il PTCP riconosce o assegna carattere strategico per l'assetto territoriale e socioeconomico della provincia. Ai sensi dell'art. A-15 della L.R. 20/2000, essi sono caratterizzati da:

- presenza di una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità;
- concentrazione in ambiti identificabili per dimensione spaziale ed organizzazione morfologica unitaria;
- forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci;
- bacino di utenza di carattere sovracomunale;
- forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e di conseguenza sul sistema ambientale e della qualità urbana.

2. (P) Il PTCP individua nelle tavole della Carta n. 4 "Assetto strutturale del sistema insediativo e del territorio rurale", con appositi simboli grafici, i poli funzionali esistenti da consolidare, sviluppare e riqualificare, nonché quelli da realizzare sulla base di atti di pianificazione e programmazione condivisi dalla Provincia.

3. (I) Il PTCP definisce per i poli funzionali esistenti e di progetto il seguente sistema di obiettivi:

- riconoscimento del ruolo di punti di eccellenza delle funzioni territoriali di scala provinciale, in grado di costituire elementi strutturali dell'assetto e di concorrere alla promozione della qualificazione a scala nazionale e internazionale del sistema provinciale;
- qualificazione dell'accessibilità pubblica e privata e della logistica;

- sviluppo delle funzioni presenti e integrazione nel sistema economico più vasto; - miglioramento delle condizioni di compatibilità ambientale.

4. (D) Per ciascuno dei poli funzionali esistenti e di previsione è sottoscritto un Accordo Territoriale ai sensi dell'art. A-15 della L.R. 20/2000 tra la Provincia, il Comune o i comuni nel cui territorio il polo è localizzato, e la Regione nei casi in cui siano coinvolte sue competenze. L'Accordo Territoriale contiene:

- individuazione cartografica e caratteristiche insediative e funzionali;
- soggetti coinvolti (proprietà, gestione, servizi forniti);
- previsioni urbanistiche del PRG/PSC vigente; stato di attuazione delle previsioni;
- obiettivi della pianificazione; interventi programmati e loro stato di attuazione;
- quadro programmatico, ruoli dei soggetti coinvolti e risorse per l'attuazione degli interventi; - aspetti gestionali.

5.(P) Sono definiti poli funzionali esistenti:

- Stazione ferroviaria di Modena;
- Stazione autocorriere Modena;
- Policlinico Universitario e facoltà di Medicina e Chirurgia di Modena;
- Nuovo Ospedale S.Agostino-Estense a Baggiovara;
- Sistema dei poli universitari di Modena; -Quartiere Fieristico di Modena;
- Scalo ferroviario di Cittanova-Marzaglia (in fase di realizzazione);
- Centri Commerciali: "Grandemilia" a Modena, "La Rotonda" a Modena; "Borgogioioso" a Carpi; "Della
- Mirandola" a Mirandola; "Panorama" a Sassuolo;
- Palasport Centro commerciale "I Portali" a Modena;
- Stadio e Centro Nuoto "Dogali" a Modena; - Polo Funzionale dello sci - Sistema Cimone; - Terme di Salvarola a Sassuolo.

6. (P) Sono definiti poli funzionali di previsione:

- Piattaforme per la logistica delle merci a Sassuolo e Maranello

Si tratta di previsioni, già inserite nei rispettivi PSC, di piattaforme logistiche finalizzate alla costruzione di un sistema logistico per la movimentazione delle merci e l'organizzazione delle spedizioni nel settore ceramico; - Polo commerciale previsto dal POIC a Sassuolo-Fiorano Modenese

Si tratta di un Polo Funzionale di nuova previsione nel territorio dei comuni di Sassuolo e di Fiorano Modenese; la previsione, già inserita nei rispettivi PSC e conforme alle previsioni del POIC vigente;

- Parco scientifico e tecnologico area ex Sipe a Spilamberto

L'intervento, insieme al progetto del parco fluviale del Panaro, prevede il recupero degli edifici storici e dell'area circostante che ospiteranno servizi generali e laboratori di ricerca.

- **Autodromo di Modena**

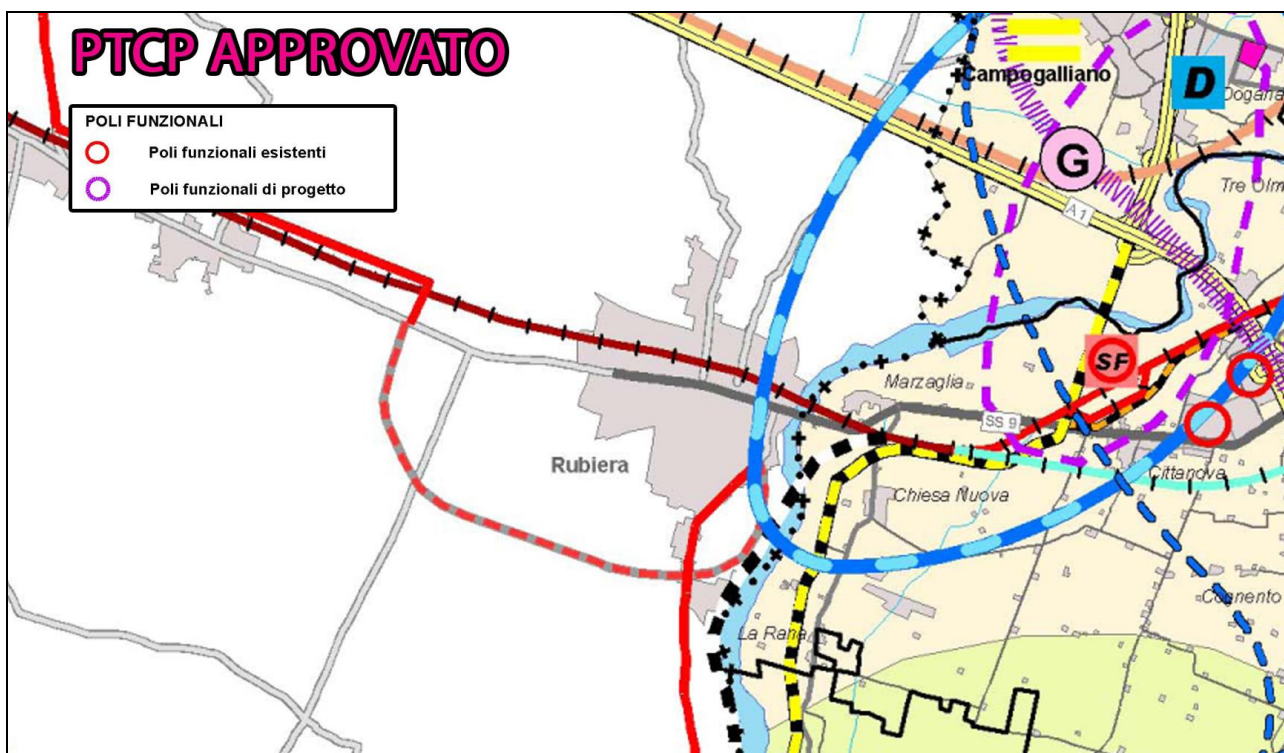
L'intervento, prevede l'ampliamento del Centro guida sicura in località Marzaglia, con conseguente rivisitazione dei tracciati stradali e dell'edificio previsti - Si tratta di un Polo Funzionale di nuova previsione nel territorio del comune di Modena in virtù sia delle sue caratteristiche di attrattiva in termini di attività sportive che di contenitore di molteplici eventi a tema motoristico, di valenza sovracomunale.

7. (P) L'attuazione dei poli funzionali di previsione di cui al comma 6 è subordinata alla sottoscrizione dell'Accordo Territoriale di cui al comma 4; in assenza di tale accordo possono essere attuati soltanto interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture eventualmente esistenti, senza cambi d'uso.

PTCP APPROVATO

POLI FUNZIONALI

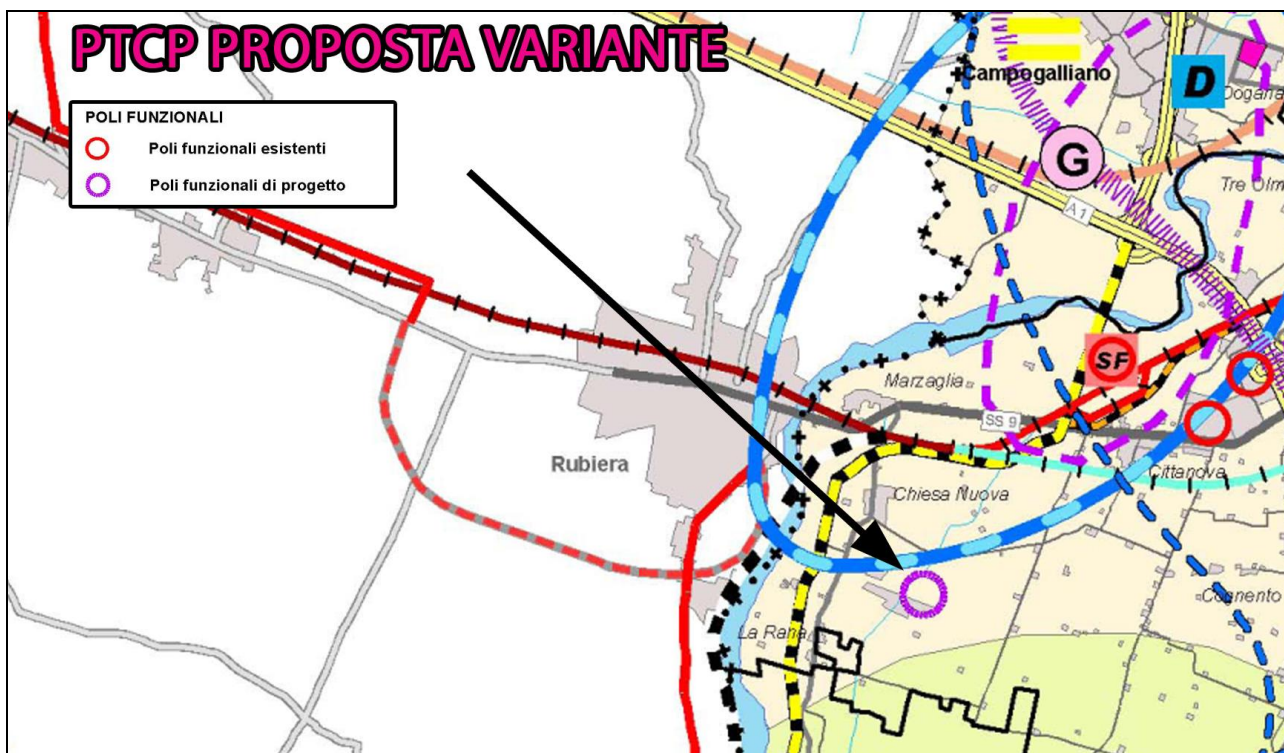
- Poli funzionali esistenti
- Poli funzionali di progetto



PTCP PROPOSTA VARIANTE

POLI FUNZIONALI

- Poli funzionali esistenti
- Poli funzionali di progetto



INQUADRAMENTO TERRITORIALE DEL PROGETTO

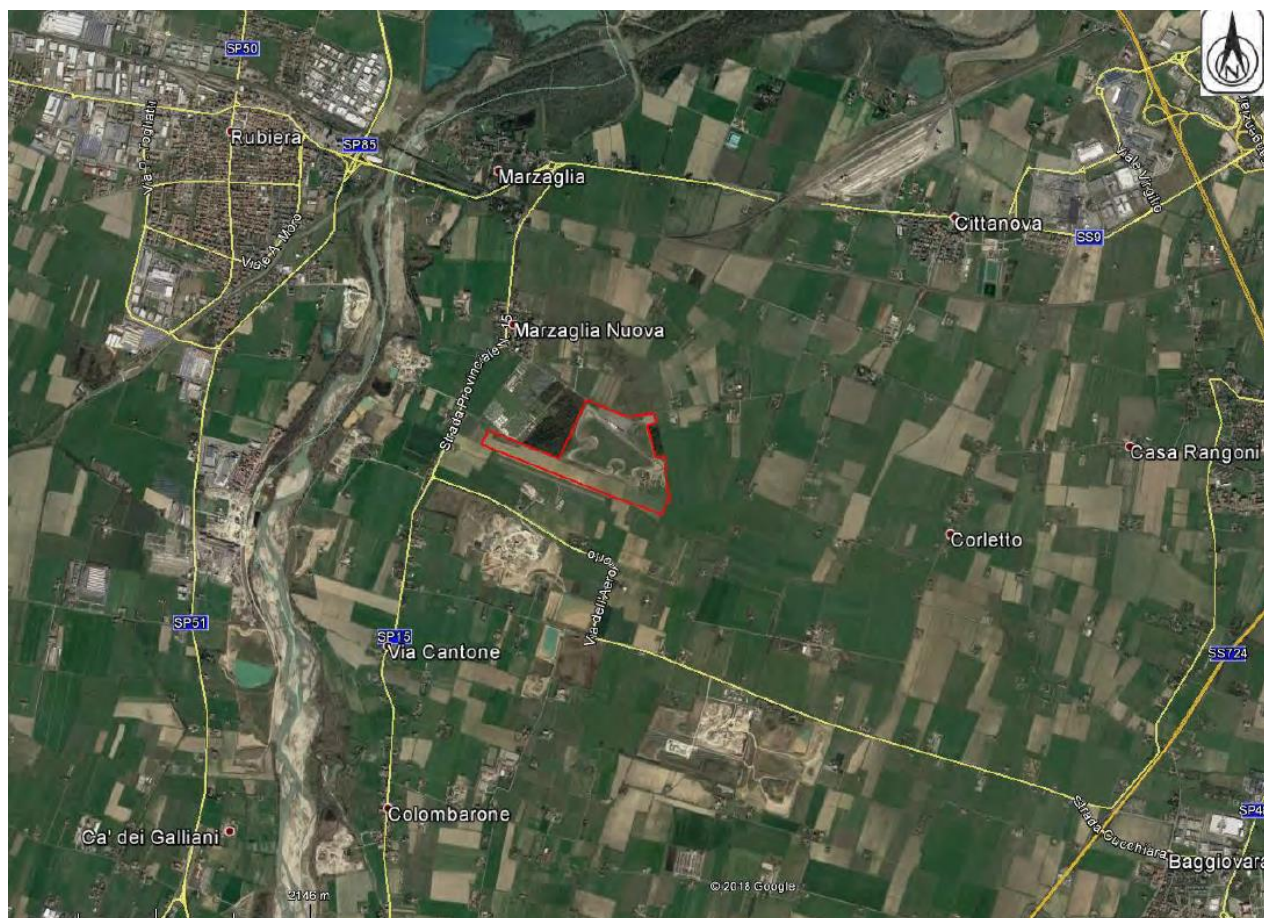
In passato, l'area è stata oggetto di escavazioni di ghiaia ed è presente un'ampia zona di cava esaurita, ripristinata con il progetto Centro Guida Sicura.

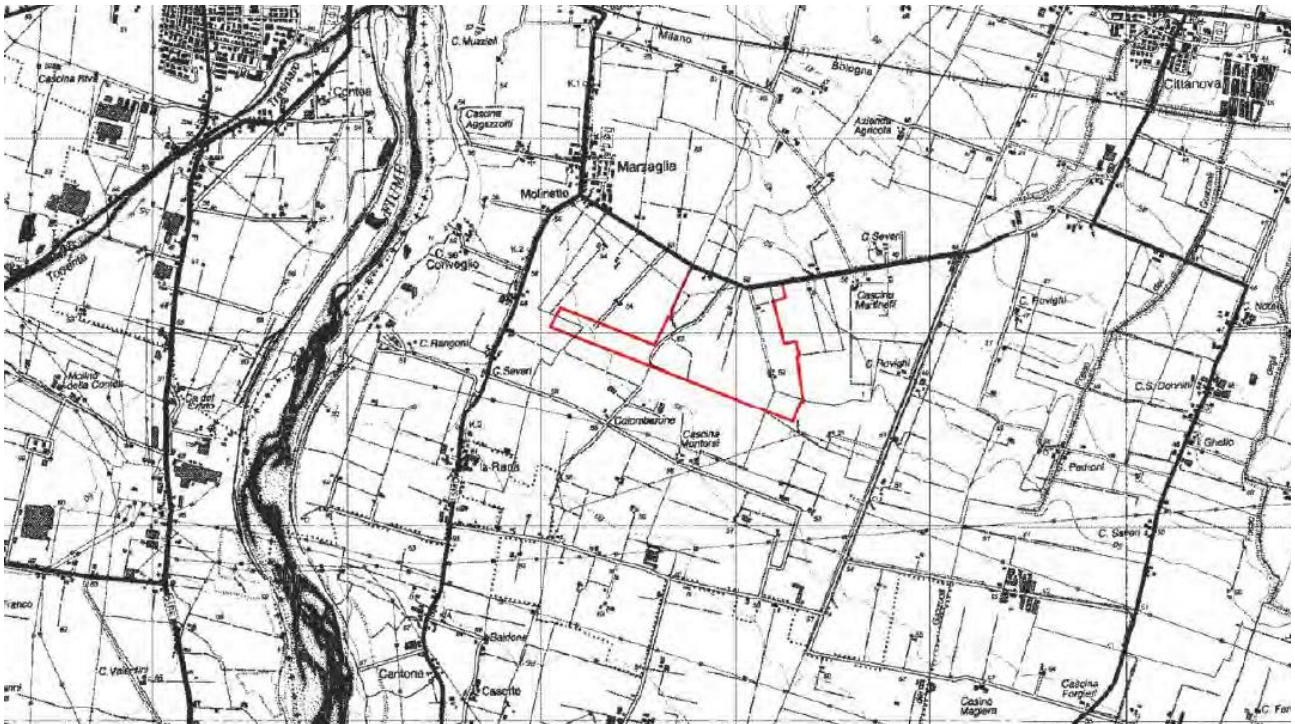
L'area d'intervento è localizzata, in Comune di Modena, lungo Strada Pomposiana, fra il Centro di Educazione Ambientale e l'aeroporto di Marzaglia ed è delimitata lateralmente da due boschi di pini strobi. La superficie complessiva del comparto originariamente valutata nella procedura autorizzata di VIA del 2008 era di 277.733 mq, quella dell'attuale proposta come prima evidenziato è pari a mq 415.301.

In passato, l'area è stata oggetto di escavazioni di ghiaia ed è presente un'ampia zona di cava esaurita, ma non ripristinata.

Qualche centinaio di metri a nord sono presenti pozzi ad uso idropotabili utilizzati per l'alimentazione del sistema acquedottistico di Modena. **Cartografia: CTR Foglio 17 (codice CTR 201141).**

LA SUPERFICIE COMPLESSIVA DEL COMPARTO OGGETTO DELLA PROPOSTA È DI 415.301 mq.





All'interno del perimetro di intervento della precedente valutazione di impatto ambientale è presente il fabbricato relativo alla palazzina BOX e uffici, primo stralcio attuativo completamente realizzato.

All'interno del perimetro di intervento in ampliamento rispetto alla precedente valutazione di impatto ambientale, nella parte relativa al primo ampliamento del diritto di superficie "ex Comunità terapeutica di Marzaglia" sono presenti alcuni edifici, attualmente non utilizzati ed in parziale stato di degrado, oggetto anch'essi del diritto di superficie: il progetto si propone di ristrutturare ed ampliare tali edifici per adeguarli alle nuove funzioni proposte, in particolare destinate alle attività di ricerca scientifica ed ambientale relative alle energie alternative per la guida elettrica ed autonoma.

Catastali: Foglio 117, Mappali 87, 88, 95, 96, 97, 102, 103

Superficie Catastale d'Intervento: 415.301 mq



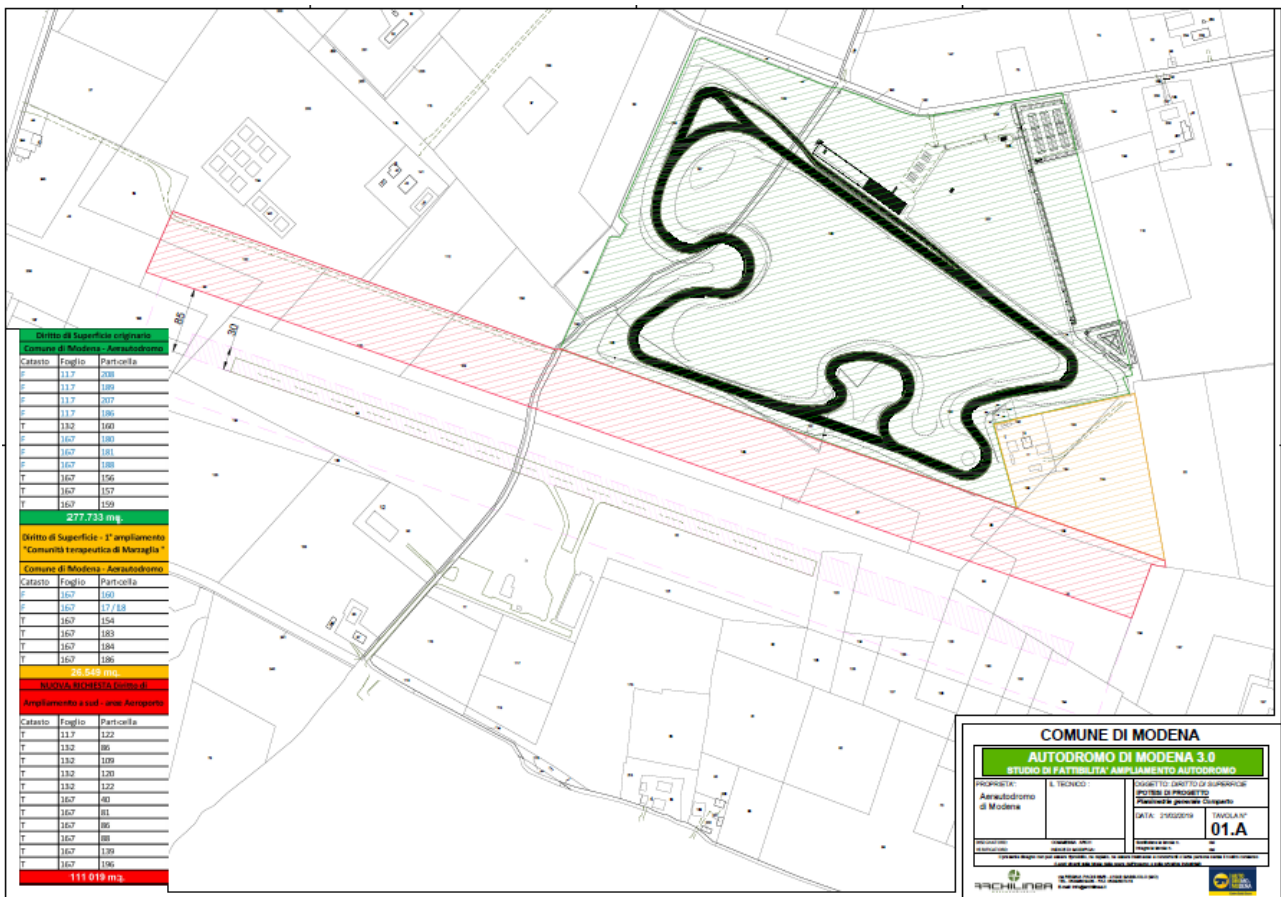
L'area d'interesse ricade al margine occidentale del territorio provinciale di Modena, in località Marzaglia Nuova, nel Comune di Modena, come illustrato nelle figure.

Dal punto di vista cartografico, l'area oggetto d'interesse è inquadrata nelle seguenti Carte Tecniche Regionali (CTR):

- nella Tavola CTR n. 201 SO, alla scala 1: 25.000;
- nella Sezione CTR n. 201140, alla scala 1: 10.000.

REGIME DI PROPRIETÀ DELLE AREE INTERESSATE DALL'INTERVENTO

Regime di proprietà delle aree interessate dall'intervento:



Continuando per semplicità a considerare i sottocomparti come prima definiti riportiamo a seguire le specifiche indicazioni degli atti alla base del diritto di superficie costituito o costituendo in favore di Aereautodromo SPA.

La superficie territoriale complessiva (ST) del **Comparto Autodromo di Modena** è di mq 277.733

La superficie territoriale complessiva (ST) del **Comparto "Comunità terapeutica di Marzaglia "**è di mq mq 26.549

La superficie territoriale complessiva (ST) del **Comparto Guida Autonoma** è di mq 111.019. Non esistono contratti in essere sugli edifici compresi in tale area.

La superficie territoriale complessiva (ST) del comparto oggetto della proposta è di mq 415.301

DIRITTO DI SUPERFICIE

In data 26 marzo 2007, con atto notarile presso il Notaio Silvio Vezzi, il Comune di Modena ha costituito, a favore di Vintage SrL (*poi divenuta Aerautodromo Modena S.p.A*) **il diritto di superficie** per 55 anni rinnovabili sull'area di proprietà comunale con fabbricati sovrastanti, **destinata ad attrezzature Generali**, posta in Strada Pomposiana, località Marzaglia, estesa circa **277.733 mq.**

In data 01/03/2016, con determinazione del dirigente responsabile dei Lavori pubblici, il Comune di Modena ha esteso, a favore di Aerautodromo Modena SPA (già Vintage S.r.l.), **l'ampliamento del diritto di superficie sull'area** di proprietà comunale, destinata ad "attrezzature generali", posta in località Marzaglia e comprendente un complesso di edifici denominato "**Comunità terapeutica di Marzaglia**", in area limitrofa a quella già data in diritto di superficie (vedi punto A) **estesa 26.549 mq.**

In queste settimane la società **Aerautodromo Modena S.p.A.** - P. Iva 01890090366 - REA MO-250566, sta concludendo l'estensione del diritto di superficie di un'area di proprietà comunale attualmente in uso all'Aeroporto di Modena, posta a sud di quella di cui è già superficiaria, **destinata ad attrezzature Generali** di circa **111.019 mq.**

ITER PROCEDURALE E STATO DI FATTO AUTORIZZATO

L'iter di progettazione per la realizzazione dell'intervento "Centro Guida Sicura di Marzaglia" ha previsto originariamente la formazione di un Piano Urbanistico Attuativo in quanto l'area è destinata ad Attrezzature Generali (zona F).



Il progetto preliminare dell'intervento è stato sottoposto alla Provincia (autorità competente del procedimento) per la procedura di **Screening** (valutazione sul progetto preliminare) in data 21/06/2006, ai sensi del titolo II della L.R. n. 9/99 "Disciplina della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale" e s. m., in quanto riguarda la categoria di cui all'allegato B.2: *Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore*.

La fase di Screening si è conclusa con la **Deliberazione della Giunta Provinciale n. 293 del 25/07/2006** nella quale **si è motivatamente deliberata la necessità di sottoporre il progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale** (valutazione sul progetto definitivo).

Il **Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica denominato "Centro Guida Sicura di Marzaglia"**, è stato **adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 81 in data 14/12/2006** con la clausola che lo stesso potrà essere approvato solo dopo l'ottenimento dell'esito favorevole della procedura di V.I.A.

In data 05/04/2007 lo Sportello Unico per le Imprese del Comune di Modena ha accolto la domanda, presentata dalla Società Vintage srl, di attivazione di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto di Centro di Guida Sicura, località Marzaglia, ai sensi dell'art. III della Legge Regionale sulla VIA n.9/99. La domanda e la relativa documentazione tecnica sono state inoltrate dallo Sportello Unico del Comune di Modena alla Provincia di Modena, competente per il procedimento, con nota del 09/05/2007.

Il procedimento di V.I.A. è stato avviato, dal Comune di Modena, in data

23/05/2007 con la pubblicazione dell'avvenuto deposito dello Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) e del relativo progetto definitivo, secondo le indicazioni dell'art.14 della L.R. 9/99.

Il giorno 12/06/2007 si è insediata la Conferenza dei Servizi formata dai rappresentanti legittimati delle Amministrazioni partecipanti (Provincia di Modena, Comune di Modena, ARPA sez. provinciale di Modena, AUSL servizio igiene pubblica, Agenzia ATO n.4, HERA spa, Soprintendenza per i beni archeologici dell'Emilia Romagna, Consorzio di Bonifica Burana-Leo-Scoltenna-Panaro).

Entro il termine del 22/06/2007 sono pervenute, alla Provincia di Modena, sei osservazioni scritte da parte di soggetti interessati.

La sintesi delle osservazioni, le relative controdeduzioni del proponente e le valutazioni della Conferenza dei Servizi sono raccolte nel Rapporto Ambientale che costituisce parte integrante della delibera di conclusione della procedura di V.I.A.

Contemporaneamente, in data **23/05/2007, la Consulta Ambientale del Comune di Modena ha presentato istanza per l'effettuazione dell'istruttoria pubblica sul progetto** ai sensi dell'art. 15 della L.R. 9/99. Tale istruttoria si è svolta il giorno 21/06/2007, durante il suo svolgimento sono state presentate alcune osservazioni da parte dei soggetti interessati.

La sintesi delle osservazioni e le valutazioni della Conferenza dei Servizi sono raccolte nel Rapporto Ambientale che costituisce parte integrante della delibera di conclusione della procedura di V.I.A.

La Conferenza dei Servizi ha provveduto all'esame preliminare del progetto, alla richiesta di integrazioni ed ha fissato il termine previsto per la conclusione dei lavori della Conferenza dei Servizi per il 27/12/2007.

La riunione conclusiva della Conferenza dei Servizi, avvenuta il giorno 27/12/2007, ha avuto un **esito positivo a condizione** che fossero rispettate le condizioni contenute nel "Rapporto sull'Impatto ambientale" espresso dalla Conferenza stessa.

La delibera di della Giunta Provinciale n. 15 del 15/01/2008 di approvazione del citato "Rapporto sull'impatto ambientale" costituisce la conclusione della procedura di V.I.A.

La V.I.A. positiva per i progetti relativi alle attività produttive di cui all'art. 6 della L.R. 9/99, comprende e sostituisce tutte le autorizzazioni e gli atti di assenso comunque denominati

Fig. 1.3.1 – "Sistema insediativo, accessibilità e relazioni territoriali - CARTA B", tratta dal PTCP della Provincia di Modena. Adottato con D.C.P. n.112 del 22/07/2009 e Approvato con D.C.P. n.46 del 18/03/2009

TUTELE E VINCOLI E DELLE PRESENTI NELL'AREA DI INTERVENTO SOVRACOMUNALI

Per quanto riguarda le criticità ambientali, l'area in esame ricade in una "**Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei**", di cui all'**art. 12 del PTCP** della Provincia di Modena, di seguito riportato. In particolare, il sito d'intervento appartiene ad un "**Settore di ricarica di tipo B**": aree caratterizzate da **ricarica indiretta della falda**, generalmente comprese tra la zona A e la media pianura, idrogeologicamente identificabile come sistema debolmente compartimentato in cui alla falda freatica superficiale segue una falda semiconfinata in collegamento per drenanza verticale.

ART. 12 Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei

ART. 12A Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina - pianura

Descrizione delle "zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei"

1. (D) Le "Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei" si identificano nelle "Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura" di cui all'art. 12A comma 1, nelle "Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio collinare-montano" di cui all'art. 12B, comma 1 e nelle "Zone di protezione delle acque superficiali" di cui all'art. 12C, comma 1.

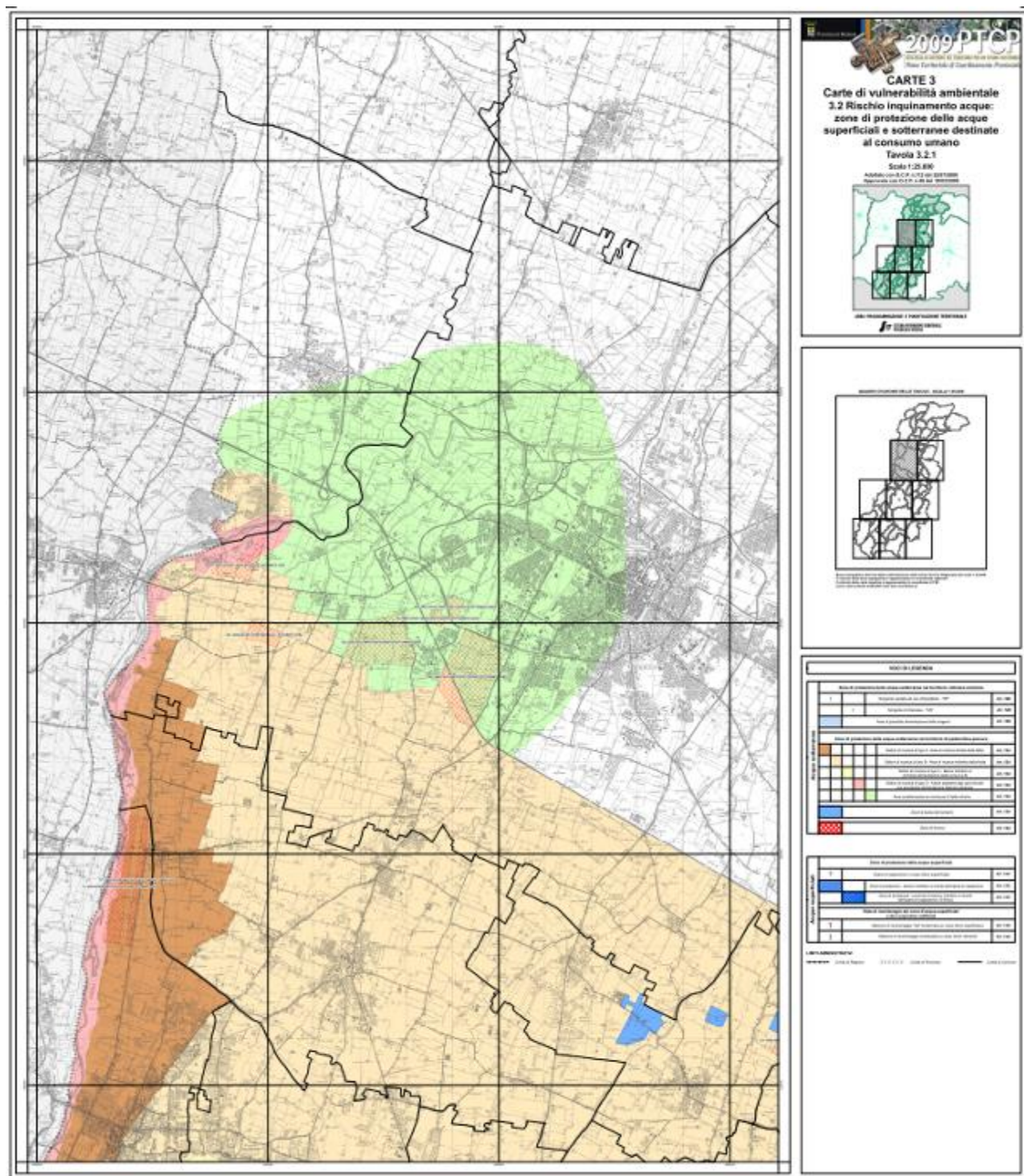
2. (D) Nelle tavole della Carta n. 1.1 del presente Piano ("Tutela delle risorse paesistiche e storico-culturali") sono riportate le sole delimitazioni complessive degli ambiti descritti al precedente comma 1, disciplinati ai sensi del presente articolo.

3. (D) Nelle tavole della Carta n. 3.2 del presente Piano ("Rischio inquinamento acque: zone di protezione delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano") trovano corrispondenza e compiuta specificazione le delimitazioni di cui al precedente comma 1.

Disciplina delle "zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei"

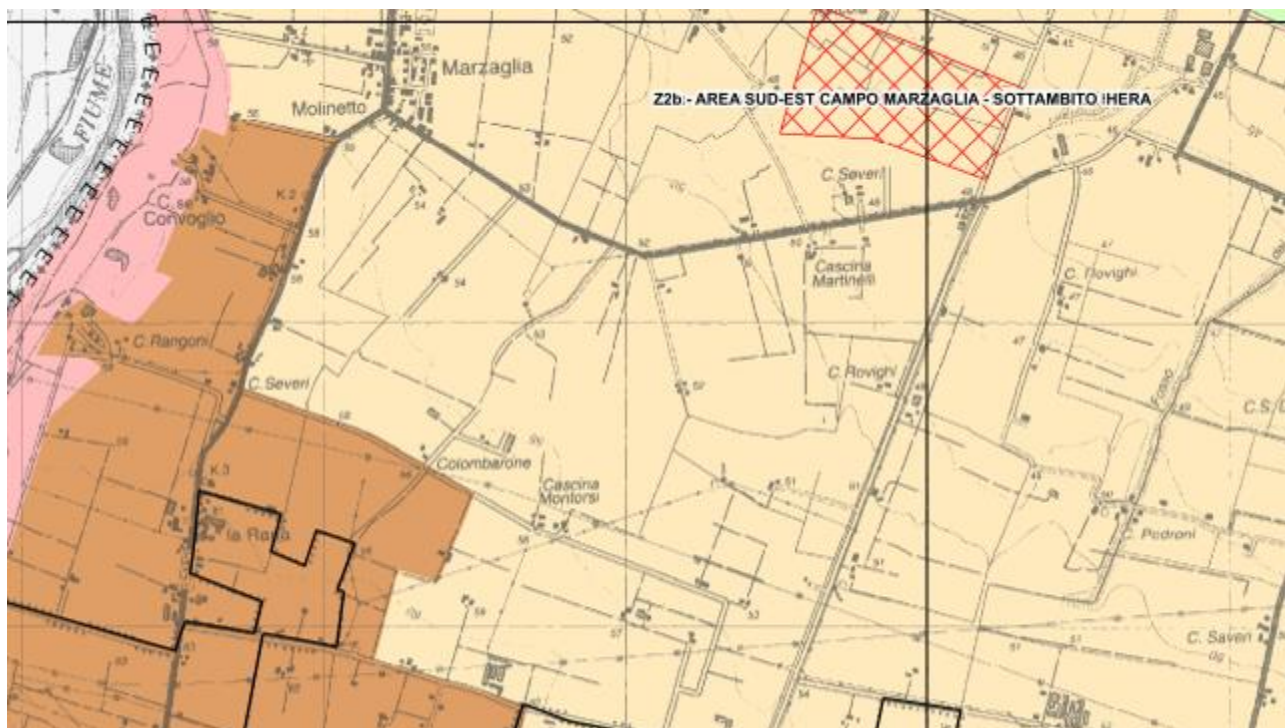
4. (D) Alle zonizzazioni riportate nelle tavole 3.2 di cui al precedente comma 3, che corrispondono e specificano compiutamente le delimitazioni di cui al comma 2, si applica la disciplina di cui ai successivi articoli 12A, 12B e 12C che costituisce elemento di attuazione e approfondimento delle Norme del PTA regionale, in coerenza con i contenuti delle disposizioni stabilite dal PTPR all'art. 28.

Coordinamento con l'attuazione della rete ecologica provinciale



5. (D) L'attuazione degli interventi relativi al governo delle acque avviene anche attraverso la verifica delle condizioni di compatibilizzazione delle principali azioni potenzialmente critiche rispetto alla rete ecologica (tra cui i bacini di accumulo idrico e le nuove derivazioni a scopo idroelettrico), valutando le modalità attraverso cui i nuovi interventi possano costituire nuovi elementi di interesse o di condizionamento per la rete ecologica, di cui agli artt. 26-28 delle presenti Norme.

Descrizione delle zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura



Le “Zone di protezione delle acque sotterranee nel territorio di pedecollina-pianura” sono riportate nella tavole della Carta 3.2 del PTCP (Zone di protezione delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano) e si identificano nella fascia di territorio che si estende lungo il margine pedecollinare a ricomprendere parte dell’alta pianura caratterizzata dalla presenza di conoidi alluvionali dei corsi d’acqua appenninici che presentano in profondità le falde idriche da cui attingono i sistemi acquedottistici finalizzati al prelievo di acque destinate al consumo umano; in esse sono ricomprese sia le aree di alimentazione degli acquiferi, sia aree proprie dei corpi centrali di conoide, caratterizzate da ricchezza di falde idriche. Le caratteristiche morfologiche, le peculiarità idrogeologiche e di assetto storico-insediativo definiscono questa fascia di transizione come uno dei sistemi fisico-ambientali strutturanti il territorio provinciale.

Tali zone sono articolate in:

a. aree di ricarica della falda (alimentazione):

-le delimitazioni delle tavole della Carta 3.2 del PTCP recepiscono ed integrano le individuazioni del PTA (art. 48, comma 1 delle Norme del PTA); le aree di ricarica della falda sono suddivise nei seguenti settori:

a.1 settori di ricarica di tipo A:

aree caratterizzate da ricarica diretta della falda, a ridosso dei principali corsi d’acqua (Secchia e Panaro), idrogeologicamente identificabili come sistema monostrato, contenente una falda freatica in continuità con la superficie da cui riceve alimentazione per infiltrazione;

a.2 settori di ricarica di tipo B:

aree caratterizzate da ricarica indiretta della falda, generalmente comprese tra la zona A e la media pianura, idrogeologicamente identificabile come sistema debolmente compartimentato in cui alla falda freatica superficiale segue una falda semiconfinata in collegamento per drenanza verticale;

a.3 settori di ricarica di tipo C:

bacini imbriferi di primaria alimentazione dei settori di tipo A e B;

a.4 settori di ricarica di tipo D:

fasce adiacenti agli alvei fluviali dei fiumi Secchia e Panaro con prevalente alimentazione laterale subalvea;

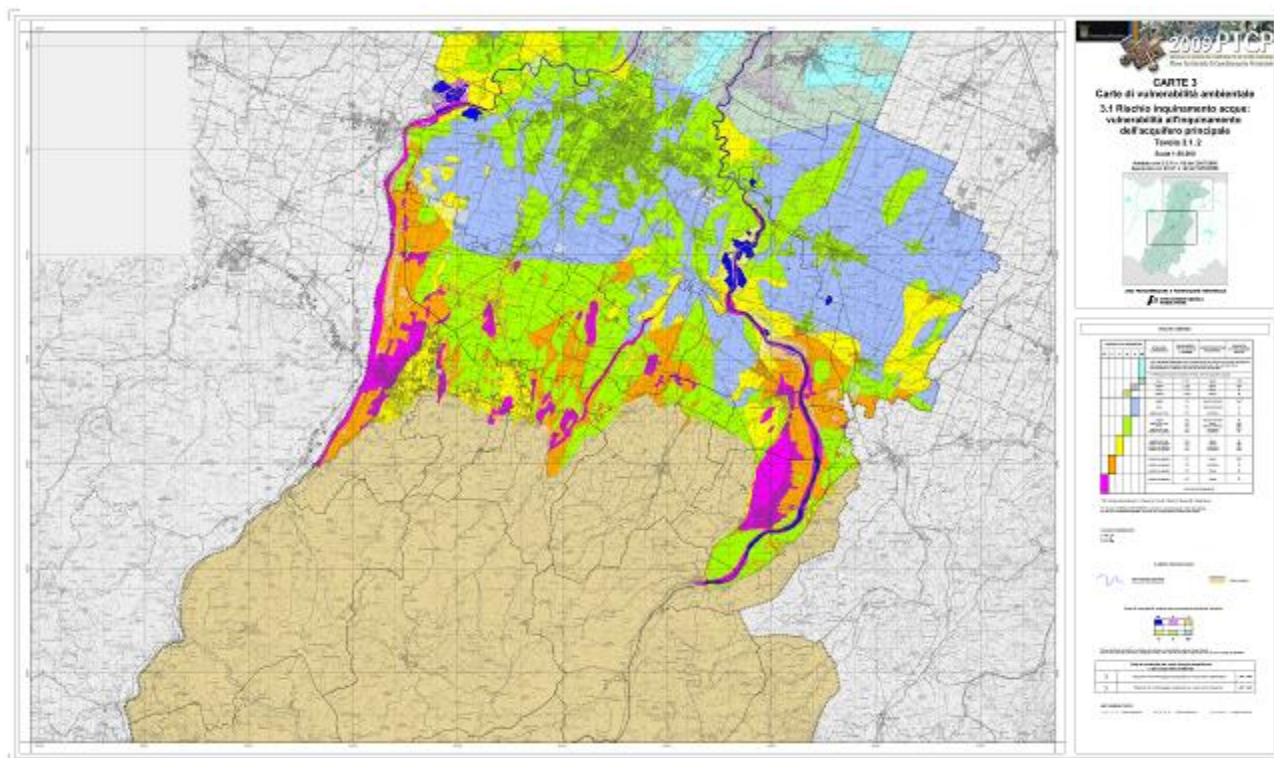
b. aree caratterizzate da ricchezza di falde idriche:

aree individuate dal PTCP e delimitate nella Carta 3.2, appartenenti ai corpi alluvionali dei corsi d'acqua appenninici caratterizzate da ricchezza di falde idriche nel sottosuolo e riconoscibili in superficie per le pendenze ancora sensibili (da 1,3 a 0,5%) rispetto a quelle della piana alluvionale (da 0,2 a 0,1%) che le conferiscono un aspetto morfologico significativo rilevabile sino a quota 35 m s.l.m. per le conoidi maggiori e 50 m s.l.m. per quelle minori;

c. zone di tutela dei fontanili:

nella Carta 3.2 del PTCP sono delimitate le “zone di tutela dei fontanili” (art. 44, comma 1, lett. a. delle Norme del PTA), le quali ricomprendono sia delimitazioni di aree interessate da emergenze diffuse che la localizzazione di singole emergenze e relativi canali di pertinenza per il deflusso superficiale, che presentano caratteri di significativa rilevanza idraulica, morfologica, ambientale/ecologica e paesistica;

d. zone di riserva: nella Carta 3.2 del PTCP sono delimitate le zone di riserva (art. 44, comma 1, lett. a. delle Norme del PTA) che rappresentano gli ambiti nei quali sono presenti risorse non ancora destinate al consumo umano, ma potenzialmente sfruttabili per captazioni da realizzare nell'ambito degli interventi programmati dall'Ente preposto (oggi Agenzia d'ambito per i Servizi Pubblici di Modena).



La Valutazione di Impatto ambientale del 2007 ha espresso in modo organico le seguenti considerazioni sulla tutela sopra espressa, ottemperate nella realizzazione dell'intervento nell'ambito del Comparto Centro Guida sicura:

Si allega apposita relazione di verifica di ottemperabilità rispetto a quanto prescritto.

ALLEGATO 1 : VERIFICA DELLE PRESCRIZIONI ALLEGATE AL RAPPORTO DI VIA 2008 CENTRO GUIDA SICURA

Il presente allegato attesta l'ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 15 del 15/01/2008 di Valutazione di Impatto Ambientale (dettagliare come è stata adempiuta ogni singola prescrizione) e lo stato di attuazione delle mitigazioni e dei monitoraggi previsti nel progetto originario o prescritti.

ITER PROCEDURALE E STATO DI FATTO AUTORIZZATO

L'iter di progettazione per la realizzazione dell'intervento "Centro Guida Sicura di Marzaglia" ha previsto originariamente la formazione di un Piano Urbanistico Attuativo in quanto l'area è destinata ad Attrezzature Generali (zona F).

Il progetto preliminare dell'intervento è stato sottoposto alla Provincia (autorità competente del procedimento) per la procedura di **Screening** (valutazione sul progetto preliminare) in data 21/06/2006, ai sensi del titolo II della L.R. n. 9/99 "Disciplina della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale" e s. m., in quanto riguarda la categoria di cui all'allegato B.2: *Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore.*

La fase di Screening si è conclusa con la **Deliberazione della Giunta Provinciale n. 293 del 25/07/2006** nella quale **si è motivatamente deliberata la necessità di sottoporre il progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale** (valutazione sul progetto definitivo).

Il **Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica denominato "Centro Guida Sicura di Marzaglia"**, è stato **adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 81 in data 14/12/2006** con la clausola che lo stesso potrà essere approvato solo dopo l'ottenimento dell'esito favorevole della procedura di V.I.A.

Il **procedimento di V.I.A. è stato avviato, dal Comune di Modena, in data 23/05/2007** con la pubblicazione dell'avvenuto deposito dello Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) e del relativo progetto definitivo, secondo le indicazioni dell'art.14 della L.R. 9/99.

La riunione conclusiva della Conferenza dei Servizi, avvenuta il giorno 27/12/2007, ha avuto un **esito positivo a condizione** che fossero rispettate le condizioni contenute nel "Rapporto sull'impatto ambientale" espresso dalla Conferenza stessa.

La delibera di della Giunta Provinciale n. 15 del 15/01/2008 di approvazione del citato "Rapporto sull'impatto ambientale" costituisce la conclusione della

procedura di V.I.A.

Il Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica denominato "Centro Guida Sicura di Marzaglia", è stato approvato con delibera di Consiglio Comunale in data 26/05/2008



L'atto di indirizzo emanato dalla Provincia di Modena ha individuato alcuni punti sui quali Vintage (Autodromo di Modena) ha proposto un piano di monitoraggio che è stato presentato e successivamente approvato e quindi successivamente attuato. A posteriori si può sostenere che l'entità dei controlli previsti era probabilmente sovradimensionata in funzione dell'impatto che è stato prodotto dall'attività effettivamente fino ad ora svolta.

All'approvazione del Piano Particolareggiato sono seguiti gli iter approvativi dei titoli edilizi a costruire, ed in particolare sono stati ritirati e completati i seguenti stralci attuativi del progetto:

➤ **PdC urbanizzazioni (Prot. 1818-2008 del 30-5-08) ritirato il 27-08-2008**

Consegnato inizio lavori il 17-02-2009: dopo i 3 anni per l'esecuzione dei lavori è scaduto il 27-08-2011, ed è stato presentato il Nuovo Permesso di costruire in data 31-01-2012 (Prat. 194-2012). I lavori relativi al primo stralcio attuativo sono ad oggi completati.

➤ **PdC Piste di Guida Sicura (Prot. 1461-2008 del 9-7-08) ritirato il 6 ottobre 2008**

Inizio lavori presentato nell'ottobre 2009 con sostituzione dell'impresa esecutrice con REGGIANI COSTRUZIONI 17-03-2010. Variante minore N° 2233 del 12-09-2011; Conseguentemente alla comunicazione di fine lavori la soc. Vintage ha presentato la richiesta del rilascio del Certificato di conformità edilizia e agibilità – prot. N. 2284/2011 in data 16/09/2011.

➤ **PdC Centro Guida Sicura** (Permesso di costruire prot. N. 3154/2008 “Costruzione di edificio sportivo Centro Guida Sicura – 1° stralcio attuativo”: rilasciato il 4/8/2009), i lavori sono iniziati il 31/12/2010 e terminati il 8/10/2011. Conseguentemente alla comunicazione di fine lavori la soc. Vintage ha presentato la richiesta del rilascio del Certificato di conformità edilizia e agibilità – prot. N. 2774/2011 in data 8/10/2011

➤ **PdC Albergo e Aree Commerciali:** consegnato il 28-05-09 Prot.1168-09 in attesa di ritiro (lettera di proroga motivata dei termini di ritiro). L'iter istruttorio è attualmente sospeso.

➤ **PdC Museo / Aree Commerciali:** consegnato il 17-07-09 Prot. 95417-09 in attesa di ritiro (lettera di proroga motivata dei termini di ritiro). L'iter istruttorio è attualmente sospeso.

NOTA PRELIMINARE

- ✓ Il progetto Centro Guida Sicura di Marzaglia approvato a seguito dell'esito favorevole del procedimento con delibera della Giunta Provinciale n. 15 del 15/01/2008, è **STATO REALIZZATO SOLO IN PARTE**, conformemente a quanto autorizzato dalla procedura di V.I.A. ed in particolar modo si sono completati l'impianto sportivo a raso e il fabbricato ad uso sportivo e didattico oltre alle relative opere di urbanizzazione;
- ✓ Il progetto, vista la complessità, e come già indicato nelle relazioni a corredo del progetto consegnato alla Conferenza dei servizi prevedeva la realizzazione secondo stralci funzionali: il primo stralcio funzionale consisteva appunto nella realizzazione dell'impianto a raso e della palazzina a suo servizio (Centro Guida Sicura e Box) oltre che alle opere di urbanizzazione di cessione ed è l'unico ad oggi completato;
- ✓ Ad oggi è dunque presente solo il circuito esterno e ciò è dovuto ad alcune motivazioni che elenchiamo:
 - La definizione di protocolli d'intesa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle associazioni di categoria che eseguono le attività di guida sicura atte a chiarire e modificare la normativa di riferimento e il conseguente “documento

finale analitico che costituirà il riferimento unico per l'organizzazione dei corsi di guida sicura avanzata, per la definizione della metodologia di sperimentazione, per l'attività di verifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”³ alla base delle strategie aziendali del Centro Guida Sicura NON HA ANCORA A DISTANZA DI 10 ANNI CONCLUSO I SUOI LAVORI, smentendo quanto espresso in sede normativo e rendendo alcune delle premesse alla base dello sviluppo del Centro Guida non esecutive e di conseguenza modificando il quadro di sviluppo ed il Business Plan dell'Autodromo di Modena.

- La modifica dello sviluppo delle autovetture in questi anni ha portato in breve tempo alla centralità del TEMA DELLA GUIDA ELETTRICA E DELLA GUIDA AUTONOMA;
- Lo sviluppo di tali tematiche si lega alle conseguenti modifiche delle infrastrutture , portando le scelte aziendali dell'autodromo a dirigere la propria attenzione principalmente a questi temi innovativi, che sono esplicitati dai PROTOCOLLI DI INTESA PER LA RICERCA DELLA MOBILITA' ALTERNATIVA CON UNIMORE ED IL COMUNE DI MODENA (MASA) , oltre a numerose collaborazioni con le maggiori società dell' automotive al fine di dotare l'autodromo di quelle strutture necessarie alle prove delle vetture autonome ed elettriche.

VERIFICA DI OTTEMPERANZA AUTORIZZATA IN PROVINCIA 2011: ULTERIORI PRESCRIZIONI E MONITORAGGI

Partiamo definendo quanto variato conformemente a quanto previsto rispetto al progetto approvato in VIA, precisando che tali variazioni sono state attestate attraverso specifica procedura con **VERIFICA DI OTTEMPERANZA del 2011** presso la PROVINCIA DI MODENA, titolare del procedimento.

ANALISI DELLE PISTE DI GUIDA E DELLE RELATIVE LUNGHEZZE: OTTEMPERANZA DELLA MODIFICA DEL TRACCIATO

In relazione alla lunghezza del circuito, si deve precisare che in sede di VIA è stato lungamente esplicitata la funzione delle 5 piste guida sicura, in cui l'anello esterno risultava nel progetto preliminare di **1600 m**:

Pista 1 handling : percorso chiuso al traffico per effettuare una verifica dei concetti presi nelle singole piste di lavoro, rivolta a tutti i mezzi motorizzati e non.

³ vedi protocollo d'intesa in materia di formazione Avanzata dei conducenti del ministero delle infrastrutture e dei trasporti

Pista 2 dosso : esercizi di trazione e controllo, velocità ed evitamento ostacoli.

Pista 3 ABS : Esercizi di velocità, trazione e controllo, frenate differenziate su superfici diverse

Pista 4: ostacoli e velocità, forza centrifuga per vetture, moto e altri mezzi pesanti.

Pista 5 con piatto idraulico : per camion; evitamento ostacoli con tir, pulmann, autoarticolati e veicoli.

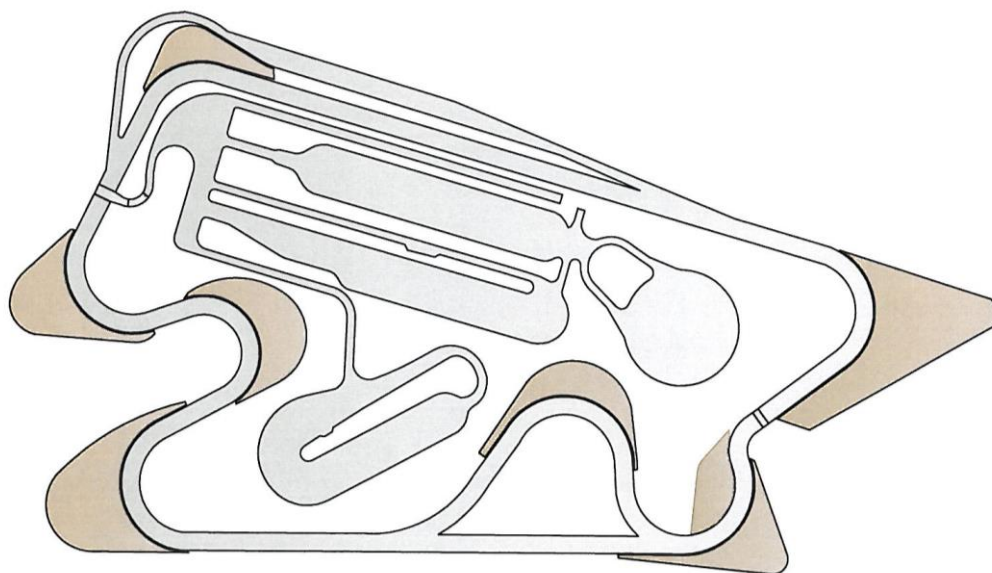


Figura 1 PISTA AUTORIZZATA IN FASE DI VIA

In fase esecutiva, a seguito dell'adeguamento esecutivo delle curve, dell'adeguamento normativo e sportivo, il circuito ha assunto due configurazioni, una con vocazione sportiva (rettilineo a SUD), di circa **1820 m (PISTA ROSSA IN FOTO)**, un'altra con una variante **PISTA AZZURRA IN FOTO** composta dalle curvet4-t5-t6) che si configura come la pista Guida Sicura (come nella VIA la pista 4) soluzione che permette di effettuare gli esercizi relativi a ostacoli e velocità, forza centrifuga per vetture, moto e altri mezzi pesanti (come appunto nella Pista n° 4 del progetto precedente) ed esercizi di trazione e controllo, velocità (dosso della Pista n° 2 del progetto precedente), in attesa di completare l'offerta delle piste di guida sicura non appena saranno chiare le linee guida.

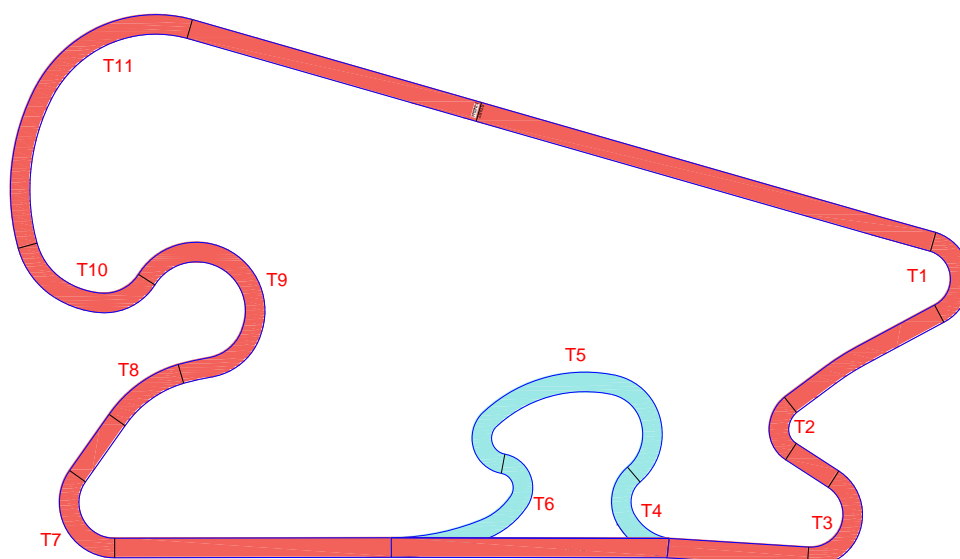


Figura 2 PISTA ATTUALE

Riportiamo comunque a chiarimento del fatto che non possa essere strumentalmente estratto un dato di lunghezza di una delle configurazioni possibili della pista per addurre problematiche di variazioni rispetto a quanto preventivamente valutato dalla Conferenza dei Servizi, una tabella che confronta le superfici asfaltate delle piste guida autorizzate in fase di VIA con quanto attualmente realizzato in questo stralcio attuativo.

Ad oggi, il fatto di non realizzare contestualmente all'anello esterno alcune piste asfaltate, non crediamo possa configurarsi come una possibile ripercussione negativa sull'ambiente;

TABELLA COMPARATIVA ESPLICATIVA DELL'INDICE DI IMPERMEABILITA' E DELLO SVILUPPO DEI TRACCIATI COMPLESSIVI DELLE PISTE DI GUIDA SICURA:

CONFRONTO AREE ASFALTATE DELLE PISTE DI GUIDA SICURA			
PISTE GUIDA VIA (2007)	52.150	piste guida stralcio 1	24000
VIE DI FUGA VIA(2007)	18.209	vie di fuga stralcio 1	18000
TOTALE VIA (2007) (MQ)	70.314 mq	Totale stralcio 1 (MQ)	42.000 mq

- ✓ Il progetto autorizzato, relativamente alle prescrizioni sulle acque superficiali n° 15 e 16, in cui si chiedeva “al fine di conseguire la massima tutela nei confronti di rischi potenziali derivanti da dispersioni localizzate superficiali di inquinanti, **dovranno essere rese impermeabili le vie di fuga** della pista” e si chiedeva che “ Le pendenze morfologiche che verranno date al tracciato della pista non dovranno consentire l’afflusso di acque di ruscellamento all’interno dell’area di protezione PA2 del pozzo C4” hanno implicato la necessità di adeguare le soluzioni esecutive a queste richieste. Ciò ha comportato modifiche planialtimetriche del tracciato, senza alcuna implicazione negativa sull’ambiente, ed in particolare :
 - Il tracciato a seguito dell’adeguamento alla conformazione morfologica esecutiva del progetto, sembra avvicinarsi al centro diurno Ausl in pianta , ma ad una quota sensibilmente più bassa,(circa 2 m sotto al livello del suolo dell’edificio) , quindi notevolmente a favore della mitigazione del rumore.
Allegheremo quanto prima (il tecnico incaricato sta terminando l’analisi esecutiva in questi giorni) la relazione acustica che riporta la valutazione della soluzione che si adotterà e che sarà ulteriormente a garanzia della tutela al rumore del centro Ausl rispetto alle mitigazioni richieste in fase di V.I.A..
 - La necessità di impermeabilizzare le vie di fuga (prescrizione n° 15 del Rapporto Ambientale) ha implicato l’ampliamento dei bacini e delle vasche di accumulo,: tale soluzione non incide sulla possibilità di realizzare le piste ma dovranno eventualmente adeguare la configurazione.. Anche in questo caso, il fatto di ridurre eventualmente alcune piste asfaltate, non crediamo possa configurarsi come una possibile ripercussione negativa sull’ambiente;
- ✓ L’edificio in fase di realizzazione, Centro Guida Sicura e Box , l’unico tra l’altro ad avere un’autorizzazione edilizia, è assolutamente conforme a quanto previsto in

Conferenza dei servizi, sia per destinazione che per struttura, sagoma e dimensioni. Come detto in precedenza, l'intervento per la sua complessità, è previsto a stralci. La planimetria generale consegnata ad ATO, conteneva erroneamente, nelle aree edificate non oggetto di valutazione, una delle ipotesi planimetriche di lavoro. Nel caso di modifiche alle sagome degli edifici non ancora in fase di realizzazione (e non ancora autorizzati con Permessi di costruire) procederemo anticipatamente a chiedere conformità alle variazioni che verranno eventualmente proposte.

A fronte di questi chiarimenti e della documentazione allegata la provincia di Modena ha ottemperato al fatto che il progetto realizzato sia conforme a quello a suo tempo illustrato nello Studio di Impatto ambientale e come alcune lievi differenze dovute alla necessità di ottemperare alle prescrizioni del Rapporto e a modifiche che comunque non incidono sugli esiti e sulle risultanze dei provvedimenti finali di V.I.A., non essendo modifiche sostanziali ma migliorative delle mitigazioni previste, non ne abbiano modificato la sostanza.

ANALISI DELLE MITIGAZIONI IN FASE DI PROTOCOLLO RELATIVE ALLA CONFORMITA' ALLA V.I.A. : ANALISI SINTETICA DELL'OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI

Al fine di attestare l'ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 15 del 15/01/2008 di Valutazione di Impatto Ambientale si dettaglia a seguire come è stata adempiuta ogni singola prescrizione con l'evidenza dello stato di attuazione delle mitigazioni e dei monitoraggi previsti nel progetto originario o prescritti.

EMISSIONI IN ATMOSFERA

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto:

- ✓ *In concomitanza di ogni evento con auto non catalizzate, il gestore dell'impianto dovrà effettuare un monitoraggio dei valori orari di NO2 in corrispondenza dei ricettori R51R52. Il monitoraggio dovrà essere effettuato in continuo per tutta la durata della manifestazione, includendo anche le attività propedeutiche all'esibizione stessa (prove del circuito, ecc.).*
- ✓ *I risultati dei monitoraggi effettuati dal gestore dovranno essere inviati alla Provincia di Modena, al Comune di Modena, all'AUSL e all'ARPA entro 15 giorni dall'effettuazione delle misure.*
- ✓ *Dovrà essere data comunicazione dell'inizio delle manifestazioni e dei relativi monitoraggi alla Provincia di Modena, al Comune di Modena, all'AUSL e all'ARPA con adeguato anticipo, tale da consentire eventuali monitoraggi/controlli integrativi da parte dell'ente di controllo.*
- ✓ *Le modalità e le caratteristiche degli impianti necessari al monitoraggio dovranno essere preventivamente concordate con ARPA e Comune di Modena.*
- ✓ *I ricettori R51 e R52 dovranno essere adeguatamente protetti durante le fasi di cantiere che comporteranno un sollevamento di polveri, attraverso le seguenti misure gestionali:*
- ✓ *bagnatura periodica dell'area di cantiere e delle piste non asfaltate con frequenza congrua al periodo meteorologico;*
- ✓ *realizzazione di dispositivi per la pulizia delle ruote all'ingresso e all'uscita dal cantiere;*
- ✓ *utilizzo dei mezzi destinati al trasporto dei materiali di approvvigionamento e di risulta dotati di idonei teli di copertura;*
- ✓ *delimitazione o copertura delle aree destinate allo stoccaggio del materiale a possibile diffusione di polveri;*
- ✓ *utilizzo di camion e mezzi meccanici conformi alle ordinanze comunali e provinciali, nonché alle normative ambientali relative alle emissioni dei gas di scarico degli automezzi;*
- ✓ *obbligo di velocità ridotta sulla viabilità di servizio al fine di contenere il sollevamento delle polveri;*
- ✓ *utilizzo di recinzioni a maglia fitta per delimitare le zone di cantiere o di pannelli mobili che possono contribuire ad abbassare il livello di polverosità nei pressi dei ricettori.*
- ✓ *Entro la data di inizio dei lavori di sistemazione dell'area deve essere realizzata l'asfaltatura degli ultimi 200 metri di pista di accesso prima dell'immissione nella viabilità ordinaria.*

✓

✓ Per le emissioni convogliate, dovranno essere rispettati i seguenti limiti di emissione:

<u>PUNTO DI EMISSIONE N. 1 – Turbina a gas (Potenza in ingresso 333 kWt – 100 kW_e)</u>		
Portata massima	2.245	Nmc/h
Altezza minima	7	m
Durata	24	h/g
Concentrazione massima di inquinanti ⁵ :		
NOx (come NO ₂)	450	mg/Nmc
Monossido di Carbonio	100	mg/Nmc
<u>PUNTO DI EMISSIONE N. 2 – Turbina a gas (Potenza in ingresso 333 kWt – 100 kW_e)</u>		
Portata massima	2.245	Nmc/h
Altezza minima	7	m
Durata	24	h/g
Concentrazione massima di inquinanti ⁵ :		
NOx (come NO ₂)	450	mg/Nmc
Monossido di Carbonio	100	mg/Nmc
<u>PUNTO DI EMISSIONE N. 3 – Caldaia a gas a condensazione (336 kWt)</u>		
Portata massima	678	Nmc/h
Altezza minima	7	m
Durata	24	h/g
Concentrazione massima di inquinanti ⁶ :		
Polveri	5	mg/Nmc
NOx (come NO ₂)	350	mg/Nmc
SOx (come SO ₂)	35	mg/Nmc

⁵ Limiti riferiti ad un tenore di Ossigeno nei fumi anidri pari al 15% in volume

⁶ Limiti riferiti ad un tenore di Ossigeno nei fumi anidri pari al 3% in volume

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

In ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 15 del 15/01/2008 della Provincia di Modena per i punti riguardanti l'inquinamento atmosferico la proprietà ha predisposto **il piano di monitoraggio** che è stato successivamente approvato dalla Provincia di Modena.

Il piano approvato è stato ottemperato in conformità alle prescrizioni contenute, ciò ha comportato l'esecuzione di **quattro campagne di misura della qualità dell'aria eseguite con mezzo mobile**, eseguendo la determinazione dei valori orari di NO, NO₂, e parametri meteorologici oltre al valore medio giornaliero di PM₁₀. Il punto di campionamento dell'aria era a pochi metri dal bordo della pista nell'area cortiliva compresa tra i ricettori 51 e 52. La strumentazione utilizzata era conforme a quanto previsto dal D.Lgs. 155/2010 dello stesso tipo di quella utilizzata per la rilevazione della qualità dell'aria della RRQA. La proprietà ha affidato l'incarico ad HERA, le campagne di rilevamento sono avvenute: da lunedì 3 a lunedì 30 settembre e da venerdì 1 a sabato 30 novembre 2013; da giovedì 6 a venerdì 28 di marzo e da mercoledì 28 maggio a mercoledì 18 giugno 2014. Nelle settimane di monitoraggio è stata rilevata l'attività presente in pista, va ricordato che i mesi di settembre e giugno corrispondono al periodo in cui è massima l'attività in pista mentre, i mesi di dicembre gennaio e febbraio, che corrispondono a periodi stagionali nei quali le condizioni meteorologiche favoriscono l'accumulo degli inquinanti nell'atmosfera, l'attività in pista risulta molto ridotta. Anche nel mese di agosto l'attività in pista risulta ridotta, per metà mese la pista risulta chiusa. Sono state predisposte e trasmesse le relazioni tecnico/descrittive per ciascun ciclo di campionamenti.

Per quanto riguarda i valori limite per le emissioni in atmosfera E1, E2, E3, previste nella edificazione delle strutture commerciali ed alberghiere non sono per ora ancora state realizzate pertanto le prescrizioni debbono essere intese non cogenti. Per procedere alla realizzazione di tali impianti dovrà essere richiesta nuova autorizzazione.

I risultati delle indagini sono riassunti nel capitolo aria della relazione VAS/Valsat predisposta per il progetto di ampliamento di seguito si riassumono le conclusioni.

La concentrazione del biossido di azoto misurata a bordo pista risulta sempre considerevolmente inferiore a quella misurata nella stazione Giardini di Modena e inferiore o analoga a quella misurata nella stazione di fondo sub-urbano di Carpi; risulta invece significativamente superiore a quella misurata nella stazione di Gavello.

La concentrazione delle PM10 rilevata a bordo pista e dalle tre stazioni della RRQA presenta notevoli oscillazioni che appaiono tra loro correlati e quindi probabilmente governati dalle condizioni meteorologiche. I valori misurati a bordo pista si posizionano tra quelli misurati nella stazione sub/urbana e quelli misurati nella stazione rurale.

In generale dal monitoraggio eseguito non è emersa correlazione con l'attività svolta in pista, nelle giornate di massima attività e di massima emissione non sono stati misurati concentrazioni superiori di inquinanti; i valori più elevati per ogni periodo di misura sono stati registrati in giornate in cui l'attività in pista era ridotta o quasi nulla. Il piano approvato iò porta a concludere che l'emissione di inquinanti è contenuta rispetto altre sorgenti esterne, anche per le PM10 dove i valori misurati è qualche caso sono risultati elevati per i quali si deve presumere la presenza di sorgenti naturali o antropiche nella zona.

RUMORE

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto:

- ✓ *Lo schermo acustico previsto a protezione dei ricettori 51 e 52 dovrà essere realizzato prima dell'inizio della fase di cantiere. In alternativa, durante la fase di cantiere, potrà essere utilizzata una struttura schermante provvisoria, ma in ogni caso adeguata a proteggere i ricettori stessi dai livelli sonori determinati dalle macchine operatrici.*
- ✓ *Qualora sia necessario, durante le fasi di realizzazione del progetto, l'ottenimento dell'autorizzazione in deroga ai limiti di rumore, dovrà essere presentata al Comune di Modena la documentazione necessaria, ai sensi della DGR n. 673/2004 del 4 aprile*
- ✓ *2004, riportante i livelli sonori stimati ai ricettori nelle singole fasi di cantiere.*
- ✓ *Il progetto esecutivo dovrà pertanto contenere la proposta di una nuova schermatura idonea a garantire il rispetto dei limiti acustici nei confronti dei ricettori 51 e 52.*
- ✓ *Nel caso in cui si intendano effettuare attività di gara con caratteristiche (organizzative ed tipologia di veicoli) diverse dagli scenari valutati nello studio, dovrà essere prodotta ed inviata al Comune di Modena, per la preventiva approvazione, una nuova documentazione di impatto acustico, ai sensi del DPR n. 304 del 3 aprile 2001.*
- ✓ *Gli eventi di cui agli scenari 2 e 3 citati nello studio, con riferimento al superamento dei limiti fissati dal D.P.R. 304 del 3/4/2001, potranno essere autorizzati in deroga per un massimo di 30 gg/anno comprendendo prove e gare.*
- ✓ *Il programma di monitoraggio acustico dovrà essere integrato con misure effettuate anche presso il Ricettore n° 7 (PEEP 49 Marzaglia Nuova Est) e, in corrispondenza del Ricettore n° 16, dovrà essere eseguita anche la verifica nel periodo di riferimento notturno in relazione al funzionamento degli impianti tecnologici e al rispetto del limite di immissione assoluto e differenziale. Per tutti i punti di monitoraggio dovranno essere condotte campagne, relativamente a tutti gli scenari contemplati dalla relazione, mediante un protocollo da concordare preventivamente con ARPA e Comune di Modena.*

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

In ottemperanza alle prescrizioni della Delibera di approvazione della VIA per i punti dal n°31 al n°36 riguardanti l'inquinamento acustico la proprietà ha predisposto il piano di monitoraggio che è stato successivamente approvato dalla Provincia di Modena.

Il piano, successivamente approvato prevedeva tre diverse azioni:

- ✓ la realizzazione di una barriera acustica per la mitigazione dei ricettori 51 e 52 in cui era insediata la Comunità Terapeutica di Marzaglia;
- ✓ il monitoraggio in continuo in due punti posti al confine della recinzione dell'area della Pista;
- ✓ il provvedimento di approvazione del piano di monitoraggio predisposto prescriveva, ai punti 13 e 14, il monitoraggio, esteso all'intero periodo di riferimento, presso cinque diversi ricettori individuati, ovvero R7, R15, R16, R50 e R51/R52, in cinque giornate in cui si tenevano ciascuna di queste sette tipologie di eventi:
 - giornata con moto di privati durante la quale siano in pista 10 moto di grossa cilindrata;
 - giornata con auto di privati - possono essere sia auto storiche che elaborate;
 - giornata con corsi di guida sportiva con in pista Ferrari e KTM;
 - giornata con corsi di guida sicura di autisti di autobus e/o ambulanze;
 - giornata in cui si prevede attività di presentazione di nuovi modelli automobilistici.

Al punto 15, nella determina di approvazione, veniva inoltre prescritto che tale monitoraggio venisse eseguito anche in occasione dello svolgimento: del primo evento di attività motoristica in periodo notturno e di una gara automobilistica.

- ✓ La barriera acustica prescritta non è stata realizzata in quanto la Comunità terapeutica di Marzaglia ha lasciato liberi gli immobili ed il Comune di Modena ha ceduto in diritto di superficie immobili e le aree relative a Vintage SpA facendo venir meno l'esigenza di realizzare tale opera di mitigazione.
- ✓ La proprietà ha fatto eseguire un monitoraggio durante prove di guida sportiva ed ha individuato con il supporto di ARPA la collocazione dei due punti PF1 e PF2 sui quali installare la strumentazione per il monitoraggio in continuo. L'installazione è avvenuta nell'agosto 2013 ed avviata definitivamente l'1 settembre 2013 sui punti PF1 e PF2; sul solo punto PF1 le rilevazioni sono state interrotte dal marzo 2015. Continuano tuttora sul solo punto PF2, ogni mese viene predisposto e trasmesso un report riguardante i risultati e l'attività svolta nel mese precedente.
- ✓ Il monitoraggio in occasione delle cinque tipologie di attività svolte in pista nei cinque ricettori appositamente individuati è stato svolto tra l'ottobre 2013 e l'ottobre

2014. Sui risultati delle misure sono stati trasmessi report specifici che oltre ai cinque punti di misura comprendevano anche i risultati delle misure nei punti PF1 e PF2.

Non sono invece mai stati eseguiti i monitoraggi previsti al punto 15 della determina di approvazione del piano di monitoraggio, in quanto non si sono mai tenute nella pista né attività motoristica in periodo notturno, né una gara automobilistica.

TRAFFICO

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto:

- ✓ *Al momento dell'apertura dell'impianto, la nuova viabilità a sud del comparto dovrà essere realizzata ed effettivamente fruibile da parte degli utenti del centro.*
- ✓ *Il nuovo ingresso dovrà essere adeguatamente indicato mediante apposita segnaletica stradale, da concordare preventivamente con l'Amministrazione comunale.*

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

La società Vintage SpA in accordo con quanto sottoscritto all'interno della Convenzione con il Comune di Modena che stabiliva obblighi e doveri delle parti, ha progettato la strada definita dal rapporto Ambientale "Strada Extra Comparto ", approvata in linea tecnica dagli uffici competenti del Comune di Modena secondo quanto stabilito dalla Conferenza dei servizi.

In accordo infine con quanto definito dagli obblighi la società ha inoltre immediatamente attivato la garanzia fidejussoria pari a € 173.190 emessa il 25 agosto 2008, pari al contributo individuato dal Comune di Modena relativo alla realizzazione dell'infrastruttura, e pari al 30 %del valore dell'opera emerso dal computo metrico della strada.

In virtù degli sviluppi infrastrutturali che coinvolgevano la frazione di Marzaglia, relativi alla cosiddetta "bretellina" in progetto e allo sviluppo delle attività progettuali della Campogalliano Sassuolo, il Comune di modena non ha finalizzato ancora la realizzazione dell'infrastruttura viaria. Le valutazioni inoltre del reale impatto dell'autodromo, che ad oggi non ha completato l'intervento fermo al primo stralcio attuativo, non hanno comunque evidenziato quelle criticità di traffico previste dalle valutazioni espresse in sede di Conferenza, permettendo lo svolgimento delle attività dell'autodromo senza problematiche di rilievo.

Le uniche criticità sono emerse durante i cosiddetti " eventi speciali ", una decina in tutto in questi oltre 10 anni di attività, risolti attraverso lo sviluppo di protocolli specifici in accordo con le autorità competenti relativi al singolo evento, creando dunque soluzioni di viabilità alternativa (temporanei sensi unici sulla Strada Pomposiana , parcheggi e navette presso la Fiera di Modena, creazione di parcheggi temporanei)

Si è infine (punto 38) studiato di concerto con l'amministrazione idonea segnaletica che ha modificato il percorso preferito verso il Centro Guida evidenziando a partire dal Casello Autostradale di Modena Nord l'accessibilità attraverso l'imbocco della tangenziale Modena Sassuolo, con l'uscita a Baggiovara su Strada Pederzona, modificando dunque i flussi che portano l'accesso in Autodromo sul tratto della Via Pomposiana da Marzaglia in direzione Modena, scaricando il tratto più congestionato che procede in direzione opposta.

Si segnala che la modifica progettuale proposta implica come evidente dal Progetto sostanziali modifiche anche agli impegni relativi alla "strada extra Comparto "che, pur mantenendo gli stessi obiettivi, si sposta come tracciato: non mutando però in sostanza il contributo complessivo sui flussi esistenti, si ritiene di poter confermare la medesima struttura agli accordi, contribuendo alla realizzazione della strada per il medesimo 30 % previsto.

La conferenza sarà chiamata naturalmente ad esprimersi in proposito.

RIFIUTI

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto:

- ✓ *Durante l'attività di cantiere, i rifiuti prodotti dovranno essere stoccati in sicurezza ed inviati al recupero/smaltimento, ai sensi della vigente normativa.*
- ✓ *Durante la fase di esercizio, lo stoccaggio dei rifiuti non assimilabili agli urbani, dovrà essere effettuato in locali interni e al riparo dagli agenti atmosferici.*

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

Per quanto riguarda i punti n°39 e 40 riguardante la gestione dei rifiuti la proprietà ha sempre operato in conformità a quanto previsto dal quadro normativo vigente sia in fase di cantiere verificando che la ditta appaltatrice operasse correttamente, come esplicitato dai relativi Piani di Sicurezza in Cantiere, dai POS dell'impresa e dai protocolli interni in fase di esercizio.

Nella fase di gestione dell'impianto attuando adeguate procedure di gestione per il deposito temporaneo e conferendo i rifiuti diversi dagli urbani ad azienda autorizzate alla gestione.

Si conferma che durante la fase di esercizio, lo stoccaggio dei rifiuti non assimilabili agli urbani, dovrà essere effettuato in locali interni e al riparo dagli agenti atmosferici.

ASPETTI SANITARI

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto:

- ✓ *Prima dell'inizio delle attività del Centro guida sicura, il gestore dell'impianto dovrà proporre all'amministrazione comunale un programma di attività finalizzate alla promozione delle tecniche di Guida Sicura e a basso impatto ambientale, (si citano ad esempio i corsi di Eco Driving Innovation, tenuti presso l'ACI di Bolzano), aventi come obiettivo la guida su strada in sicurezza, nel rispetto del Codice della Strada e nel contempo una riduzione del consumo di carburanti e della emissione di sostanze inquinanti.*
- ✓ *Non potranno essere svolte attività scolastiche o di baby parking, all'interno dell'area dell'impianto, durante le esibizioni con vetture sportive.*
- ✓ *I laghetti ed i bacini di laminazione dovranno essere sottoposti a periodiche operazioni gestionali tali da evitare l'impaludamento, la proliferazione di animali e di zanzare.*

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

L'Autodromo di Modena ha sviluppato per primo in Italia procedure e protocolli di promozione delle tecniche di guida sicura e a basso impatto ambientale: a titolo esemplificativo si sottolinea come già ad un anno dall'inizio dell'attività, nel 2012, l'Autodromo di Modena avesse stipulato con il **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare** un accordo volontario per la promozione di progetti comuni finalizzati all'analisi, riduzione e neutralizzazione dell'**impatto sul clima** derivante dalle procedure di gestione delle strutture. Assieme a **Lamborghini e Dallara**, anch'esse firmatarie di un accordo con il dicastero, la struttura modenese si colloca in Italia come

esempio di realtà sensibile alla necessità di una **riduzione dei gas serra**, anche nel mondo dei motori. Ha inoltre stipulato con il ministero dell'ambiente un accordo volontario per la promozione di progetti comuni finalizzati all'analisi, riduzione e neutralizzazione dell'impatto sul clima derivante dalle procedure di gestione dell'Autodromo di Modena. Con questo accordo Autodromo di Modena ha saputo rafforzare la politica ambientale aderendo ad iniziative ed impegni volontari che si pongano in linea con le politiche governative nell'ambito del Protocollo di Kyoto e del Pacchetto Clima-Energia dell'Unione Europea.

L'interesse del soggetto gestore dell'Autodromo di Modena verso il tema della sostenibilità ambientale era già vivo dall'avvio delle sue attività. Parte importante della mission è l'apertura verso nuovi modi di intendere la mobilità, obiettivo che si concretizza nell'organizzazione di eventi sportivi non motoristici (di ciclismo, podismo, handbike, roller), eco maratone di veicoli ad emissioni zero e corsi di green drive per imparare a guidare ottenendo una riduzione nei consumi di carburante. La struttura nasce infatti come centro di guida sicura, con corsi anche di guida sportiva e daily drive, e soprattutto un'alta specializzazione nelle tecniche volte a migliorare la sicurezza e le performance attraverso il controllo dei movimenti oculari (detti movimenti "saccadici") ed un corretto puntamento visivo.

Il percorso ha l'obiettivo, condiviso da Ministero e Società, di favorire la sperimentazione e la messa a punto di metodologie ed esperienze replicabili, identificando le tecnologie e le best practices a basso contenuto di carbonio per la riduzione delle emissioni, e la realizzazione di progetti nell'ambito dei meccanismi del Protocollo di Kyoto per la compensazione delle emissioni residue.

A titolo di esempio si segnalano le attività che ogni anno a partire dal 2011 sono svolte, coinvolgendo oltre 500 volontari della croce Rossa, 100 addetti della polizia, addetti addestrati alla Scuola per guida ecologica, economica e sicura per autisti TPL e Waste, Scuola per educazione stradale "Under 14", Scuola per meccanici ed ingegneri racing, Eco-maratone per veicoli ad emissione zero, Eventi sportivi non motoristici: ciclistici, podistici, hand-bike, roller, ecc. tutti aventi come obiettivo la guida su strada in sicurezza, nel rispetto del Codice della Strada e nel contempo una riduzione del consumo di carburanti e della emissione di sostanze inquinanti.

Non sono state svolte attività scolastiche o di baby parking, all'interno dell'area dell'impianto, durante le esibizioni con vetture sportive. Sono stati eprò firmati diversi accordi con Provincia di Modena e Comune di Modena per lo sviluppo di corsi di guida

sicura per minorenni, anche volti alla sensibilizzazione dei temi della Guida Moto Elettriche.

I laghetti ed i bacini di laminazione sono sottoposti a periodiche operazioni gestionali tali da evitare l'impaludamento, la proliferazione di animali e di zanzare, come da protocollo interno di sicurezza .

IDRAULICA

✓ **PRESCRIZIONI:** cosa è stato richiesto:

○ **OTTEMPERANZA :** cosa è stato fatto

ACQUE SOTTERRANEE

✓ *Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere effettuato un monitoraggio finalizzato all'individuazione di un bianco di riferimento per le acque sotterranee, le cui modalità dovranno essere preventivamente concordate con ARPA.*

✓ *Qualora durante la fase di costruzione o di esercizio i monitoraggi delle acquesotterranee evidenzino incrementi del parametro C.O.D., rispetto a quanto riscontrato nella fase ante operam, dovranno essere tempestivamente informati la Provincia di Modena, il Comune di Modena ed ARPA, per l'adozione delle necessarie misure di tutela.*

In ottemperanza alle prescrizioni precedentemente elencate, in accordo con ARPAE, è stato realizzato e messo in funzione da oltre 10 anni un monitoraggio costante delle acque di falda mediante piezometri il cui controllo è effettuato dalla ditta GEODES S.R.L.Via Michelangelo, 1 - 41051 Castelnovo Rangone (Mo)- Cod.Fisc. e Part. I.V.A. 02625920364 che provvede semestralmente all'invio dei dati alle autorità competenti: nei 10 anni di monitoraggio non si è ravvisato alcuna variazione significativa del chimismo delle falde oggetto del monitoraggio.

✓ *Al fine di conseguire la massima tutela nei confronti di rischi potenziali derivanti da dispersioni localizzate superficiali di inquinanti, dovranno essere rese impermeabili le vie di fuga della pista.*

Le vie di fuga sono state impermeabilizzate con specifico trattamento della superficie di appoggio delle ghiaie previste per la dissipazione della quantità di moto di eventuali veicoli in difetto di traiettoria.

✓ *Le pendenze morfologiche che verranno date al tracciato della pista non dovranno consentire l'afflusso di acque di ruscellamento all'interno dell'area di protezione PA2 del pozzo C4.*

Le acque di ruscellamento generate dalle superfici impermeabile all'interno del PA2

vengono immediatamente intercettate dai sistemi di drenaggio e corrivazione delle acque meteoriche non consentendo di fatto possibili ruscellamenti all'interno dell'area di protezione e salvaguardia. Le acque esondate dai sistemi di drenaggio e corrivazione sono stoccate all'interno di vasche impermeabilizzate con guaine in HDPE.

✓ *Il sistema fognario dovrà essere realizzato utilizzando condotte a doppia camicia ispezionabili.*

Il sistema fognario di gestione delle acque nere è stato realizzato come prescritto; il sistema fognario delle acque meteorico è stato realizzato a perfetta tenuta idraulica così come certificato dalle prove di tenuta eseguito dall'Autodromo di Modena con cadenza triennale in ottemperanza alla diffida.

✓ *A seguito di un evento contaminante delle acque superficiali e/o sotterranee e del suolo dovrà essere data comunicazione immediata al Comune di Modena, alla Provincia di Modena, al gestore delle aree di salvaguardia e ad ARPA.*

Nel corso del primo decennio di esercizio non si è mai verificata circostanza di contaminazione di acque superficiali sotterranee e del suolo dovute ad attività dell'Autodromo

ACQUE SUPERFICIALI

✓ *gli scarichi provenienti dai servizi igienici dovranno essere sottoposti almeno ad un trattamento primario, prima dell'immissione nella pubblica fognatura;*

Per tutti gli scarichi provenienti dai servizi igienici è previsto il sistema di trattamento primario delle acque, anche in ottemperanza al regolamento del gestore del SII: nel caso specifico il sistema di trattamento m  costituito da vasche monolitiche in HDPE saldate al sistema fognario doppia camicia

✓ *in sede di progettazione esecutiva delle strutture alberghiere e commerciali, dovranno essere previsti:*

✓ *la separazione delle acque bianche da quelle nere e dalle acque di piazzale;*

✓ *la costruzione di un sistema di trattamento (almeno primario) delle acque nere prima dell'immissione nella pubblica fognatura;*

✓ *un dispositivo di accumulo delle acque bianche che assicuri la laminazione degli eventi meteorici secondo il principio dell'invarianza idraulica.*

Le strutture alberghiere e commerciali non sono mai state costruite e/o progettate al livello esecutivo.

✓ *Al fine di limitare l'utilizzo di risorsa idrica pregiata, l'acqua da utilizzare per la bagnatura delle piste, per il sistema antincendio e per gli eventuali altri impieghi, dovrà provenire esclusivamente da risorse superficiali o dalla condotta ad uso plurimo.*

Essendo il volume antincendio obbligatoriamente previsto e da mantenersi in termini

volumetrici sui valori prescritti la vasca di stoccaggio risulta allacciata sia al sistema di drenaggio delle acque meteoriche, sia al pozzo interpodereale (che capta a profondità non interferente con le finestre del campo pozzi C) sia con il sistema acquedottistico: l'ordine di priorità del riempimento è quello appena evinto in ottemperanza al principio di salvaguardia della risorsa pregiata

✓ *In sede di progettazione esecutiva dovrà essere verificato il dimensionamento delle condotte in relazione alla dotazione idrica giornaliera comunemente adottata.*

Il dimensionamento del sistema di drenaggio delle acque nere tiene conto delle dotazioni idriche tipiche per l'attività specifica e per la latitudine caratteristica in cui l'impianto si trova ad esercire: sono inoltre previste equalizzazioni che tengono conto della capacità ricettiva del depurato di Marzaglia.

✓ *Il progetto esecutivo dovrà altresì prevedere l'utilizzo delle tecnologie finalizzate alla massima riduzione dei consumi idrici, come da indicazioni riportate all'art.42C comma 2 lett.b.1.1 della Variante al PTCP in attuazione del PTA e coerentemente con le indicazioni dei "requisiti volontari delle opere edilizie – uso razionale delle risorse idriche", di cui all'allegato 1 punti 8.1, 8.2, 8.3 della D.G.R. 21/2001 e di cui all'art. 33 comma 2 della L.R. 31/02.*

Il consumo ridotto di risorsa idrica è stato ottenuto prevedendo riempimenti prioritari delle vasche di stoccaggio tecnologiche mediante acqua reflua di origine meteoriche e prevedendo l'irrigazione del verde con acqua non potabilizzata e non destinata al consumo umano

✓ *Prima dell'immissione nella fognatura, o al depuratore centralizzato, le acque contaminate, provenienti dalle vasche di prima pioggia, dovranno essere pretrattate con trattamento di disoleazione con filtri a coalescenza e sedimentatore.*

In ottemperanza agli accordi presi con l'amministrazione competente, anche in relazione alla mancata possibilità di recapitare acque di prima pioggia al depuratore di Marzaglia, per tutte le acque di origine meteorica dell'Autodromo (prime e seconde piogge) è previsto il trattamento "fisico" in continuo che prevede sedimentazione/defangazione e trattamento di disoleazione mediante pacchi lamellari e l'invio delle acque trattate al ricettore Rio Colombarone

SUOLO E SOTTOSUOLO

✓ *E' fatto divieto di interrare cisterne di qualsiasi dimensione per lo stoccaggio di idrocarburi o altre sostanze potenzialmente inquinanti per le acque sotterranee.*

Non sono mai stati realizzati volumi interrati di idrocarburi e tutti i sistemi di trattamento sono stati previsti esternamente al PA2

✓ *Per i riporti di terreno di cui alle aree relative alla zona di protezione PA2 del pozzo C4 dovrà essere impiegato materiale scavato da zone non oggetto di ripristini da attività estrattiva, preferibilmente di tessitura limoso-argillosa, con la stesura di un primo strato a coefficiente di permeabilità (K) non superiore a 10-8 cm/sec, di provenienza certificata qualora non reperibile tra gli scavi effettuati nell'area.*

Non sono mai stati previsti movimenti di terreno all'interno del PA2 fatta salva la necessità di escavazione delle vasche di laminazione per le quali è stata realizzata una impermeabilizzazione mediante guaine e argille K 10-8 già presenti nel sito e facenti parte del "cappig" dell'areale di cava.

MITIGAZIONI PAESAGGISTICHE

In relazione alle tematiche in oggetto, come espresso dalla Conferenza Ambientale, specifichiamo che le prescrizioni riguardano il progetto nella sua completezza, mentre ad oggi sono state completate unicamente la struttura edilizia relativa al centro di guida sicura e alle attrezzature per la guida sportiva, oltre all'impianto a raso e a parte delle piste per la guida sicura (area Paddock) : non è stato dunque iniziato lo stralcio significativo delle aree ricettive, dei musei che impattano sul territorio per oltre 10mila mq di superfici utili.

Le mitigazioni e prescrizioni rientrano nel secondo stralcio attuativo in corso di definizione, mentre tutto ciò che è stato realizzato è conforme a quanto previsto.

Nello specifico per quanto riguarda i risultati dei **monitoraggi in merito a flora, fauna, rete ecologica** ed ecosistemi **sono stati trasmessi all'Area Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Provincia di Modena.**

Ogni altra attività di interventi di mitigazione e compensazione non può essere completata prima del completamento delle altre attività edilizie che comportano tra l'altro problematiche di logistica e cantiere non trascurabili.

Sarà nostra cura a questo punto definire come da indicazioni del Rapporto Ambientale il protocollo di monitoraggio acustico con Arpa e con il Comune di Modena.

FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA ED ECOSISTEMI

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto;

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

27. Con la presentazione del progetto esecutivo dovranno essere fornite le autorizzazioni dei soggetti privati e pubblici proprietari delle aree interessate dagli interventi di mitigazione e compensazione previsti.

Con riferimento alla Convenzione di P.P.I.P. "Centro Giuda Sicura di Marzaglia" approvato con Delibera del C.C. n.34 del 26/05/2008.

Soggetti privati: gli interventi di mitigazione e compensazione previsti non interessano aree private.

Soggetti pubblici: gli interventi di mitigazione e compensazione previsti interessano una parte dell'area di bosco di Pino Strobo esistente in fregio al comparto in progetto, di proprietà del Comune di Modena. Il Comune di Modena ha espresso parere favorevole al progetto esecutivo delle piantumazioni e mitigazioni arboree, corredato dalle integrazioni richieste dal Servizio Tutela del Patrimonio Naturale in data 09/10/2013, e presentato in data 22/11/2013 con prot. 140440.

28. Ulteriori interventi di mitigazione e compensazione richiesti a seguito di V.I.A. (L.R. n.9/99 Titolo III):

29. Realizzazione di rimboschimenti e creazioni di siepi su una superficie di almeno 2 ha, da realizzare su terreni messi a disposizione da parte dell'amministrazione comunale, prossimi all'area di intervento e con gli stessi criteri progettuali già previsti nel SIA.

Il Settore Ambiente e Protezione Civile del Comune di Modena, a seguito di sopralluoghi e valutazioni tecniche, ha provveduto a fornire al progettista degli interventi di mitigazione e compensazione Dottore Agronomo Giovanni Mondani incaricato dal proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., le seguenti indicazioni:

- i conferma della progettazione esecutiva di tutte le opere di mitigazione previste in sede di autorizzazione di VIA, ad eccezione della realizzazione del bosco di 2 ettari che si doveva realizzare sull'area adiacente al gattile e la creazione di un boschetto nell'area interna all'autodromo;
- ii trasformazione in opere equivalenti, finalizzate ad un più ampio ed articolato intervento sui boschi di Pino Strobo, di entrambi gli interventi sopra citati e oggi non più attuabili (realizzazione di un boschetto interno all'autodromo e realizzazione di un bosco ex novo di 2 ettari).

In particolare il Comune di Modena ha chiesto di coniugare la necessità di operare con interventi più incisivi all'interno del bosco al fine di favorire la sua evoluzione in ambito naturalistico e nel contempo adottare tutte le modalità operative necessarie per:

- rispettare il contesto normativo dell'area;
- mantenere e valorizzare gli aspetti naturalistici già presenti nell'area;
- adottare tecniche di intervento idonee alla compagine faunistica presente;

- valutare negli interventi proposti la necessità di creare maggiori garanzie nei confronti di eventuali pericoli di incendio.

30. realizzazione di interventi di miglioramento della struttura e della composizione specifica del rimboschimento di pino strobo posto ad est dell'area di intervento, con l'obiettivo di trasformare il rimboschimento stesso in un bosco planiziale autoctono. I criteri di intervento dovranno essere quelli già previsti per il rimboschimento di pino strobo posto ad ovest e le modalità di intervento dovranno essere concordate con il Comune di Modena; gli interventi dovranno essere concordati e preventivamente autorizzati dall'amministrazione comunale.

I lavori di realizzazione del progetto esecutivo delle piantumazioni e mitigazioni arboree, avviati nel 2014 a seguito di approvazione del progetto esecutivo da parte del Comune di Modena, sono tutt'ora in corso e vengono condotti sotto la supervisione del Servizio Tutela del Patrimonio Naturale del Comune di Modena.

La Direzione Lavori è affidata dalla proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., al Dottore Agronomo Giovanni Mondani.

Al termine di ogni anno solare la Società proponente invia al Servizio Tutela del Patrimonio Naturale del Comune di Modena specifica relazione del Direttore dei Lavori, contenente la descrizione dei lavori eseguiti in rapporto al progetto delle mitigazioni approvato, le eventuali sospensioni e/o variazioni rispetto al cronoprogramma lavori preventivamente concordate con il Servizio Tutela del Patrimonio Naturale del Comune di Modena, attestazione di conformità e certificazione di Regolare Esecuzione dei Lavori.

In termini qualitativi, ad oggi i lavori di mitigazione risultano regolarmente eseguiti, in particolare:

- i lavori manutentivi sono stati eseguiti in conformità del Progetto, secondo le norme contrattuali, con buon magistero e secondo le disposizioni della Direzione Lavori;
- le opere realizzate sono tecnicamente ed economicamente valide, e si trovano in ottimo stato di funzionalità e conservazione;
- tutto quanto realizzato corrisponde per qualità e quantità a quanto esposto nei documenti contabili;
- i prezzi applicati ai lavori contabilizzati sono quelli previsti dal contratto;
- l'Impresa ha firmato i rispettivi registri di contabilità e stati finali senza apporre riserva alcuna;
- i lavori sono stati eseguiti regolarmente, con buon esito e senza dar luogo a vertenze e/o osservazioni/eccezioni da parte del Comune di Modena.

In termini quantitativi, ad oggi i lavori di mitigazione risultano realizzati come di seguito illustrato:

Unità di mitigazione	Dimensioni (m.)	Proposta in sede di V.I.A.	Progetto esecutivo approvato	Opere realizzate al 31/12/2019
a) Aree a prato polifita intercalare		10.960 mq	30.000 mq	100 %
b) Aree bosco planiziale interne		12.800 mq	---	N/A
c) Formazioni lineari:				
Modulo 1 - siepe arboreo arbustiva a fila semplice	840 x 2 m	2.364 mq	1.680 mq	0 %
	590 x 4 m	2.488 mq	2.360 mq	0 %
Modulo 2 - siepe arboreo arbustiva a fila doppia	360 x 3 m	1.470 mq	1.080 mq	100 %
Modulo 3 - siepe alberata con arbusti				
d) Miglioramento del bosco di Pino strobo		3.000 mq	16.000 mq	49 %
Superficie complessiva		33.082 mq	63.120 mq	

31. I risultati dei monitoraggi in merito a flora, fauna, rete ecologica ed ecosistemi dovranno essere trasmessi all'Area Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Provincia di Modena ed all'Area Ambiente del Comune di Modena.

I monitoraggi sono stati eseguiti da Studio Geco su incarico della proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., nel periodo 2008-2012 ed inviati ai competenti uffici.

32. La progettazione e la direzione lavori per gli interventi di mitigazione per la fauna dovranno essere affidati a figure professionali con particolare competenza in materia faunistica. Analogamente per la progettazione e direzione lavori degli interventi di

mitigazione/compensazione relativi alla vegetazione dovranno essere utilizzate figure professionali con specifiche competenze in materia.

La progettazione esecutiva e la Direzione Lavori degli interventi di mitigazione/compensazione per la fauna non è stata eseguita in quanto le opere previste (attraversamenti per animali) riguardavano la prevista nuova viabilità sul fronte sud – est del comparto, che doveva essere realizzata da parte del Comune di Modena, e che ad oggi non è ancora stata realizzata.

La progettazione esecutiva e la Direzione Lavori degli interventi di mitigazione/compensazione relativi alla vegetazione è stata affidata dalla proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., al Dottore Agronomo Giovanni Mondani.

VERIFICHE GEOLOGICHE RICHIESTE

SI VEDA ALLEGATO CARATTERIZZAZIONE TERRENO PUNTO 13 SISMICA - III LIVELLO

PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto

✓ *In occasione di eventi ad elevata affluenza di pubblico, il proponente è tenuto a darne comunicazione con adeguato preavviso all'Amministrazione comunale, al fine di provvedere all'individuazione delle misure necessarie alla ottimale regolazione del traffico, evitando in particolare l'attraversamento dell'abitato di Marzaglia.*

Autodromo di Modena e Comune di Modena hanno codificato opportuna procedura che segnala ogni evento di rilievo: ad oggi in quasi 10 anni di esercizio non si segnalano criticità in tale procedura, che ha visto la realizzazione di decine di eventi di carattere strettamente pubblico senza problematiche di rilievo.

✓ *Nell'area di rispetto allargata dei pozzi ad uso idropotabile, individuata nello strumento urbanistico comunale (PA2), è vietata la realizzazione di fondazioni su pali.*

Non sono state realizzate fondazioni su pali, né sono in previsione dal progetto in oggetto.

PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

✓ *La manutenzione ed il rifornimento di carburanti agli automezzi ed alle macchine operatrici dovranno essere esclusivamente effettuati all'esterno dell'area di sedime.*

Il rifornimento avviene su sedime esterno.

✓ *Durante la eventuale realizzazione di pali di fondazione all'esterno dell'area di protezione allargata (PA2) è vietato l'utilizzo di fanghi bentonitici e/o simili oltre che l'utilizzo di qualsiasi tipo di additivo chimico.*

Non sono state realizzate fondazioni su pali, né sono in previsione dal progetto in oggetto.

✓ *La nuova strada di accesso a sud, dovrà essere progettata a livello esecutivo, tenendo conto delle seguenti prescrizioni:*

✓ *vanno perfezionati i tratti di raccordo tra la viabilità principale esistente e la viabilità di progetto, i quali dovranno essere progettati in funzione dei flussi di traffico e della tipologia dei mezzi in transito;*

✓ *trattandosi di strada pubblica, la viabilità di progetto dovrà avere una distanza dalle recinzioni così come previsto dal Codice della Strada (art. 16, 17) e dal relativo Regolamento di esecuzione (art. 26, 27);*

✓ *gli accessi sulla nuova strada dovranno essere ortogonalizzati e individuati in posizione il più possibile distante dai tratti in curva;*

✓ *si dovranno prevedere i necessari aggiustamenti delle curve presenti nel tracciato di progetto.*

La strada extra comparto è stata progettata ed approvata dal Comune di Modena in linea tecnica secondo le indicazioni e prescrizioni sopra evidenziate, la società ha versato dal

primo anno di esercizio garanzia fidejussoria come da convenzione per coprire parzialmente le spese per la realizzazione di tale infrastruttura che però il Comune di Modena, soggetto attuatore, non ha ad oggi realizzato. Il progetto presentato modifica i contenuti del progetto approvato, ma non le spettanze convenzionate, come esplicitato nel progetto preliminare della nuova strada extra comparto allegato.

✓ *Le imprecisioni rilevate relativamente alla definizione del piano quotato dovranno essere opportunamente corrette in sede di progettazione esecutiva.*

Il progetto esecutivo conteneva le correzioni in oggetto al piano quotato.

