

SERVIZIO VALUTAZIONE IMPATTO E PROMOZIONE SOSTENIBILITÀ AMBIENTALE

IL TITOLARE DI POSIZIONE ORGANIZZATIVA CON DELEGHE DIRIGENZIALI

ROSANNA ZAVATTINI

POSTA PEC

Al Responsabile dell'Area
pianificazione territoriale,
urbanistica e tutela del paesaggio
SEDE

OGGETTO: Procedimento unico per la Valutazione d'Impatto Ambientale (VIA) e l'approvazione del Progetto di "ampliamento del comparto Autodromo di Modena", in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), in variante alla pianificazione territoriale vigente, presentato da Aerautodromo di Modena S.p.A.

Parere motivato sulla variante al PTCP della Provincia di Modena.

In merito all'attivazione, da parte del proponente, in data 15/05/2020 del Procedimento unico di VIA, ai sensi dell'art. 15 e seguenti della L.R. 4/2018 "*Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti*", per l'approvazione del progetto di "ampliamento del comparto Autodromo di Modena", in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), in variante alla pianificazione territoriale vigente, presentato da Aerautodromo di Modena S.p.A., si propone l'inserimento del testo seguente in narrativa:

PREMESSO CHE:

ai sensi dell'art. 21 della l.r. 4/2018 "*Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti*", il provvedimento autorizzatorio unico costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore per le seguenti opere:

- a. opere pubbliche o di pubblica utilità;
- b. interventi d'ampliamento e ristrutturazione di fabbricati adibiti all'esercizio d'impresa ovvero interventi di nuova costruzione di fabbricati o altri manufatti necessari per lo sviluppo e la trasformazione di attività economiche già insediate, nell'area di pertinenza delle stesse, in lotti contigui o circostanti, ovvero in aree collocate in prossimità delle medesime attività;
- c. insediamento d'impianto produttivo per attività incluse nell'ambito di applicazione del Decreto del Presidente della Repubblica 7 settembre 2010, n. 160 (Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive, ai sensi dell'articolo 38, comma 3, del decreto-legge 25 giugno 2008, n. 112, convertito, con modificazioni, dalla legge 6 agosto 2008, n. 133), nei comuni in cui lo

Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al DLgs 82/2005 (CAD) e successive modificazioni

Viale Della Fiera 8
40127 Bolognatel 051.527.6953
fax 051.527.6095Email: vipsa@regione.emilia-romagna.it
PEC: vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

ANNO	NUMERO	INDICE	LIV.1	LIV.2	LIV.3	LIV.4	LIV.5	ANNO	NUMERO	SUB
		Classif.	1315	550	180	10	40	Fasc.	2020	17

strumento urbanistico non individua aree destinate all'insediamento dei medesimi impianti o individua aree insufficienti.

il provvedimento autorizzatorio unico costituisce variante a condizione che sia stata espressa la valutazione ambientale (Valsat) positiva sulla variante stessa, ai sensi dell'art.21 della l.r. 4/2018;

le proposte di variante alla pianificazione territoriale, urbanistica e di settore possono riguardare unicamente specifiche modifiche attinenti alle previsioni cartografiche e normative relative alle aree interessate dal progetto assoggettato alla procedura di VIA;

ai sensi dell'art. 15 della l.r. 4/2018 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti", è stato avviato il procedimento unico di VIA per l'approvazione del progetto di "ampliamento del comparto Autodromo di Modena", in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), presentato da Aerautodromo di Modena S.p.A. già indicato nella pianificazione urbanistica del comune di Modena come "Polo funzionale CENTRO GUIDA SICURA Z.E-1740 ex area 07";

l'autorità competente alla valutazione ambientale strategica ad assumere il parere motivato di cui all'art. 15 del medesimo d. lgs. 152 /2006 è la Giunta della Regione Emilia – Romagna, ai sensi dell'art. 1, comma 2, della l.r. 9/08 e in coerenza con le attribuzioni a lei spettanti, ai sensi della l.r. 20/2000, in ordine all'approvazione della variante al piano provinciale;

in particolare, ai sensi della deliberazione della Giunta regionale n. 1392 dell'8 settembre 2008, il Servizio Valutazione Impatto Ambientale e Promozione sostenibilità Ambientale è stato, ai sensi dell'art. 1, comma 3, della l.r. 13 giugno 2008, n. 9, individuato quale struttura competente per la valutazione ambientale di piani e programmi di competenza regionale e provinciale;

ai sensi del citato art. 5 della l.r. 20/2000 sulla valutazione ambientale della proposta di Variante al PTCP, predisposta dall'Amministrazione procedente, la Regione esprime l'intesa nell'ambito della Conferenza di servizi;

DATO ATTO CHE:

il documento di Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Val.SAT) è stato redatto ai sensi della l.r. 20/2000, secondo la quale la Val.SAT è elemento costitutivo del piano approvato e delle sue varianti; i contenuti del documento di Val.SAT sono conformi a quanto stabilito nell'allegato VI del d.lgs. 152/06;

gli elaborati di progetto e di variante agli strumenti urbanistici sono stati depositati per sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna, presso:

- Regione Emilia-Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale - Viale della Fiera 8, Bologna;

- *Comune di Modena - Via Santi 6 0, Modena*

di tale deposito è stata data comunicazione mediante la pubblicazione sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 292 del 19 agosto 2020;

l'avviso di avvenuto deposito è stato pubblicato, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna e sul sito web del Comune;

in seguito alla ricezione delle integrazioni richieste dall'Autorità Competente, poiché la realizzazione del progetto richiede la realizzazione di un tratto di strada, che non era stato inizialmente incluso nel progetto, con annesse varianti agli strumenti urbanistici del Comune di Modena e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, la documentazione è stata nuovamente pubblicata sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna e sul sito del Comune, nonché depositata per sessanta giorni dalla data di pubblicazione dell'avviso sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 205 del 7 luglio 2021, presso:

- *Regione Emilia-Romagna - Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale - Viale della Fiera 8, Bologna;*
- *Comune di Modena - Via Santi 6 0, Modena*

per mero disguido l'avviso pubblico e il deposito in Provincia di Modena sono iniziati solo in data 06 ottobre 2021, ciò ha comportato un ulteriore periodo di 60 giorni per le osservazioni in merito alla variante del PTCP dal 06 ottobre 2021 al 04 dicembre 2021;

in seguito alla ricezione di ulteriori chiarimenti da parte del proponente Arpae ha ritenuto necessario ripubblicare la documentazione integrativa in data 2 febbraio 2022; l'avviso di avvenuto deposito è stato pubblicato, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna e sui siti degli Enti pubblici titolari dei piani da variare dandone anche comunicazione tramite il Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 23 del 2 febbraio 2022;

a seguito delle procedure di deposito, pubblicità e partecipazione previste dalla fase di consultazione degli elaborati di Variante al PTCP, non sono pervenute in Regione Emilia – Romagna osservazioni in merito ai contenuti del Procedimento Unico, mentre sono pervenute ad ARPAE le osservazioni di seguito sintetizzate;

Argomento dell'osservazione	Riferimento
1. Il progetto desta perplessità per quanto riguarda la tutela degli acquiferi, in particolare lo scavo previsto per la realizzazione della nuova pista in quanto la falda sottostante è molto in superficie e deve essere tutelata poiché tali acquiferi sono utilizzati per il consumo umano.	Osservazione n.1 (pg 120777 del 21/08/2020) Osservazione n.2 (pg 159557 del 03/11/2020) Osservazione n.3 (pg 159568 del 03/11/2020) Osservazione n.4 (pg 161530 del 09/11/2020) Osservazione n.5 (pg 161506 del 09/11/2020)

	<p>Osservazione n.6 (pg.161519 del 09/11/2020)</p> <p>Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020)</p> <p>Osservazione n.9 (pg 92605 del 14/06/2021)</p> <p>Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021)</p> <p>Osservazione n.11 (pg 95411 del 17/06/2021)</p> <p>Osservazione n.14 (pg 137147 del 06/09/2021)</p>
<p>2. Vengono segnalati problemi di inquinamento acustico sottolineando che già alle condizioni di utilizzo attuale dell'autodromo il rumore è assordante.</p> <p>Si segnala l'assenza di adeguate barriere antirumore.</p>	<p>Osservazione n.2 (pg 159557 del 03/11/2020)</p> <p>Osservazione n.3 (pg 159568 del 03/11/2020)</p> <p>Osservazione n.4 (pg 161530 del 09/11/2020)</p> <p>Osservazione n.5 (pg 161506 del 09/11/2020)</p> <p>Osservazione n.6 (pg.161519 del 09/11/2020)</p> <p>Osservazione n.7 (pg 161554 del 09/11/2020)</p> <p>Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020)</p> <p>Osservazione n.9 (pg 92605 del 14/06/2021)</p> <p>Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021)</p> <p>Osservazione n.11 (pg 95411 del 17/06/2021)</p>
<p>3. Si lamenta un aumento dell'inquinamento dell'aria, in una zona già critica da questo punto di vista. Inoltre, si segnalano forti odori di gomma, olio e benzina bruciati durante le attività in pista.</p> <p>Si segnala la necessità di avere parchi, boschi e piantumazioni nelle zone limitrofe al circuito per ridurre l'inquinamento dell'aria.</p>	<p>Osservazione n.2 (pg 159557 del 03/11/2020)</p> <p>Osservazione n.3 (pg 159568 del 03/11/2020)</p> <p>Osservazione n.4 (pg 161530 del 09/11/2020)</p> <p>Osservazione n.5 (pg 161506 del 09/11/2020)</p> <p>Osservazione n.6 (pg 161519 del 09/11/2020)</p>

	<p>Osservazione n.7 (pg 161554 del 09/11/2020)</p> <p>Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020)</p> <p>Osservazione n.9 (pg 92605 del 14/06/2021)</p> <p>Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021)</p> <p>Osservazione n.11 (pg 95411 del 17/06/2021)</p> <p>Osservazione n.12 (pg 109945 e pg 109948 del 14/07/2021)</p>
4. Vengono segnalate attività per le quali deve essere valutato l'effetto cumulativo (rumore) con il progetto dell'Autodromo.	Osservazione n.5 (pg 161506 del 09/11/2020)
5. Viene segnalato l'utilizzo delle strade pubbliche limitrofe per prove/gare.	<p>Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020)</p> <p>Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021)</p> <p>Osservazione n.12 (pg 109945 e pg 109948 del 14/07/2021)</p>
6. Viene segnalato l'aumento di rifiuti nelle zone prospicienti l'autodromo, in particolare nei fossi che costeggiano le strade di accesso.	<p>Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021)</p> <p>Osservazione n.12 (pg 109945 e pg 109948 del 14/07/2021)</p>
7. In merito alla nuova strada di accesso in progetto, ritiene che l'amministrazione precedente non abbia effettuato una coerente e approfondita ponderazione dei contrapposti interessi, pubblici e privati, né abbia scelto tra le possibili soluzioni quella che soddisfi al contempo la più piena, razionale e facile fruibilità dell'accesso alla e del recesso dall'area dell'Aerodromo, ed il minor sacrificio della proprietà privata coinvolta. Propone una soluzione alternativa più razionale e coerente.	Osservazione n.13 (pg 115156 del 22/07/2021)

DATO ATTO INOLTRE CHE:

il Procedimento unico di VIA propone una variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP 2009) della Provincia di Modena, per introdurre il "comparto Autodromo di Modena" tra i poli funzionali di rilievo sovracomunale, come definito dall'art.63 delle Norme Tecniche di Attuazione del PTCP;

l'introduzione del nuovo Polo Funzionale deve essere corredata da un Accordo Territoriale ai sensi dell'art. 15, comma 2, della l.r. 20/2000, da sottoscrivere tra la Provincia, il Comune, l'Ente di gestione autodromo, che regola il quadro programmatico, i ruoli dei soggetti coinvolti e le risorse per l'attuazione degli interventi previsti, gli aspetti gestionali;

il nuovo Polo funzionale "Comparto Autodromo di Modena" si caratterizza per:

- un'alta specializzazione nel settore motoristico / automobile;
- una valenza scientifica – in relazione alla possibilità di sviluppo nell'area di ricerche e test sui come, ad esempio, sul motore elettrico e i sistemi di autoguida;
- una valenza sportiva – in relazione alla possibilità di organizzazione di eventi di carattere sportivo legato al modo motoristico;
- una valenza ricreativa – in relazione alla organizzazione di eventi e manifestazioni a carattere temporaneo caratterizzati dalla attrattività di un numero elevato di persone il bacino di utenza è sicuramente di livello sovracomunale, si tratta infatti di una eccellenza di livello regionale (MOTOR VALLEY);

CONSIDERATO CHE:

la richiesta di inserimento dell'Autodromo di Modena come Polo Funzionale è determinata sia dalle sue caratteristiche di attrattiva in termini di attività sportive che di contenitore di molteplici eventi a tema motoristico, di valenza sovracomunale, sia come polo di ricerca al fine di sviluppare in sicurezza i temi della guida elettrica e autonoma all'interno della Motor Valley;

il progetto si inserisce, infatti, all'interno dello sviluppo del progetto Masa, Modena Automotive Smart Area, che attraverso il potenziamento infrastrutturale della "Model Area" deve portare alla definizione del primo laboratorio nazionale urbano a cielo aperto per la mobilità smart che nascerà in città, e della "Smart Dynamic Area", l'area dedicata alla sperimentazione di veicoli connessi e vetture a guida autonoma presso l'Autodromo di Modena. Masa è promosso da Comune di Modena e Unimore e ha ottenuto la collaborazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il supporto della Regione Emilia-Romagna;

il progetto si pone l'obiettivo di soddisfare le esigenze di:

- effettuare test sui veicoli che utilizzano nuove tecnologie, per le quali risulta necessario ampliare la pista creando un nuovo anello stradale che possa collegarsi a quello attuale, ma anche sviluppare autonomamente un'attività di prova sulle autovetture attualmente non presenti nella struttura in essere, al fine di rispondere alle esigenze delle case automobilistiche e di creare quella nuova struttura "SMART" che simuli la guida sui tratti autostradali necessaria a rispondere alle esigenze espresse dal decreto Ministeriale GU 28 febbraio 2018;
- creare un idoneo spazio per la fruizione da parte del pubblico delle manifestazioni dell'autodromo, che implica la realizzazione di una tribuna e dei servizi accessori;

la proposta di variante al PTCP di Modena consiste nell'aggiornamento di:

1. Elaborati cartografici di Piano
 - CARTA B (l'inserimento di un simbolo ideogrammatico)

- CARTA 4 (inserendo simbolo di colore rosso con numero progressivo 21)
- 2. Elaborati tecnici illustrativi
 - Norme di attuazione
 - Relazione generale

l'area oggetto di Variante al PTCP è ubicata nella parte sud ovest del territorio del comune di Modena (MO), in località Marzaglia, in prossimità dell'Aeroporto di Marzaglia: è delimitata lateralmente da due boschi di pino strobo e dista circa 1km dal fiume Secchia; l'accesso all'area avviene, attualmente, mediante la Strada Pomposiana, ma il progetto, anche in seguito alle integrazioni presentate, prevede la realizzazione di una seconda strada di accesso da via dell'Aeroporto;

VALUTATO CHE:

nel documento di Val.SAT, anche in seguito alle integrazioni prodotte, sono stati descritti e valutati i potenziali effetti ambientali indotti, al fine di verificare la sostenibilità dell'inserimento del Comparto Autodromo di Modena tra i Poli funzionali di rilevanza sovracomunale;

la Variante riguarda l'ampliamento di un progetto già assoggettato a procedura di VIA nel 2008, ma mai compiutamente realizzato come evidenziato nella seguente tabella tratta dal documento integrativo al SIA "Allegato n. 12":

Confronto aree asfaltate del comparto			
VIA 2008		realizzato 1° stralcio	
Piste guida	52.150 mq	Piste guida	24.000 mq
Via di fuga	18.209 mq	Via di fuga	18.000 mq
totale	70.314 mq		42.000 mq

rispetto al progetto autorizzato nel 2008, mai compiutamente realizzato, il nuovo autodromo comporta l'ampliamento dell'infrastruttura stradale della pista con un nuovo anello che prevede un rettilineo di oltre 1 km: la superficie complessiva del comparto originariamente valutata nella procedura autorizzata di VIA del 2008 era di 277.733 mq, quella dell'attuale proposta è pari a 415.301 mq; tuttavia, la variante non presenta modifiche alla capacità edificatoria attuale del comparto (15.170 mq di Superficie Utile);

rispetto ai possibili impatti su sistemi territoriali e ambientali il progetto comporta:

- Sistema della mobilità - in occasione di eventi particolari si verifica un impatto legato all'attrattività di persone;
- Sistema ambientale:
 - possibili impatti indotti sul sistema idrico delle acque superficiali sensibili agli effetti di potenziali inquinamenti, alle portate idriche scaricate e alla loro qualità;

- possibili impatti indotti sul sistema idrico delle acque sotterranee, in particolare per l'interferenza con l'area di salvaguardia delle falde per l'alimentazione di pozzi acquedottistici;
- impatti sulla qualità dell'aria, dalle emissioni dovute al traffico veicolare e alle polveri disperse in atmosfera, soprattutto, in occasione degli eventi organizzati con forte attrattività di persone;
- impatti sul clima acustico generato, soprattutto, in occasione degli eventi organizzati con forte attrattività di persone;

in merito agli effetti stimati sul sistema della mobilità

allo stato attuale della realizzazione del comparto, non è ancora stata realizzata la specifica viabilità alternativa alla Via Pomposiana, per accedere all'area del progetto; tale viabilità è prevista per la realizzazione dell'ampliamento e la caratterizzazione del sito come Polo funzionale;

la realizzazione della nuova viabilità, da Via dell'Aeroporto, consentirà condizioni di accesso preferenziale al sito sia da Est attraverso la "bretellina" Modena Sassuolo, sia da Ovest attraverso la nuova "bretella" Campogalliano Sassuolo in corso di realizzazione, evitando l'attraversamento dell'abitato di Marzaglia; in entrambi i casi la viabilità preferenziale che si andrà a definire non usufruirà della via Pomposiana che sarà "riservata" per l'accesso dei mezzi di soccorso e dei mezzi di servizio;

dalle osservazioni pervenute dai cittadini residenti in zona è emerso il disagio provocato, in particolare, dagli eventi organizzati con elevata presenza di pubblico durante i fine settimana a causa dell'inadeguatezza della viabilità d'accesso utilizzata;

si valuta che la variante sia assentibile a condizione che sia realizzata la viabilità alternativa di accesso al comparto, senza la quale non si ritiene possibile organizzare eventi e gare ad elevata presenza di pubblico auto munito (come descritti negli scenari 2.a, 3.a e 3.b);

per quanto riguarda la dotazione dei posti auto, considerata la necessità di ridurre il consumo e l'impermeabilizzazione del suolo, di non interessare le aree di tutela e salvaguardia dei pozzi acquedottistici presenti nelle vicinanze e di ridurre l'impatto ambientale (rumore e inquinamento atmosferico) dovuto al traffico indotto di mezzi motorizzati si ritiene necessario regolarizzare l'utilizzo dell'ausilio di parcheggi scambiatori e navette per accedere all'area;

in merito agli effetti stimati sul sistema idrico delle acque superficiali

il progetto prevede il trattamento e la laminazione delle acque di corrivazione delle superfici impermeabili, in modo da contenere l'apporto alla Fossa del Colombarone per una portata massima di 150 l/s;

si valutano adeguate le proposte progettuali e comunque il progetto di ampliamento non dovrà determinare effetti negativi sulla qualità del corpo idrico Fossa del Colombarone nel quale si riverseranno le acque di corrivazione adeguatamente trattate e laminate;

in merito agli effetti stimati sul sistema idrico delle acque sotterranee

dal punto di vista idrogeologico l'area ricade all'interno dell'Unità idrogeologica "Conoide del Fiume Secchia", caratterizzata da ricarica indiretta della falda di tipo B (Tav.3.2.2 - Zone di

protezione delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano), normata dall'art.12 A delle NTA PTCP 2009; in tale contesto sono presenti diversi pozzi ad uso acquedottistico e ad uso privato, nei casi non serviti dall'acquedotto;

l'area è inoltre caratterizzata da una vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale in parte di grado "Alto" (sensibilità 2) ed in parte di grado "Basso" (sensibilità 3) (Tav. 3.1.2);

nei documenti progettuali viene dichiarato che sono già stati applicati i criteri necessari per evitare eventuali perdite del sistema fognario;

dalle osservazioni pervenute dai cittadini residenti in zona è emerso la preoccupazione che il nuovo ampliamento, in particolare lo scavo previsto per la realizzazione della nuova pista, aumenti i rischi della possibilità di inquinamento delle falde sotterranee da cui prelevano sia i pozzi ad uso acquedottistico, sia pozzi di privati non serviti dall'acquedotto;

nell'ambito dell'attività in essere è stato effettuato il monitoraggio quali-quantitativo delle acque sotterranee nell'area dell'intervento, attraverso dieci piezometri; tale monitoraggio ha permesso di conoscere gli eventuali impatti sulle acque sotterranee, indotti dall'attività; i pozzi di valle hanno caratteristiche strutturali tali da poter essere utilizzati anche come pozzi barriera in caso di sversamenti accidentali all'interno dell'area oggetto di studio;

nello studio presentato è riportato che sulla base dei *"monitoraggi della falda acquifera effettuati fino ad oggi, non sono stati evidenziati, per i parametri considerati, superamenti dei limiti definiti dal d.lgs. 31/2001 per le acque destinate al consumo umano e dal d.lgs. 152/06 per le acque sotterranee"*;

per verificare la fattibilità dell'approfondimento del tratto del circuito interrato a -3 m dal piano campagna, la Conferenza di Servizi ha richiesto al proponente di eseguire approfondimenti specifici per definire la stratigrafia del sottosuolo dell'area ed analisi di permeabilità. Dal calcolo del tempo di percorrenza di un eventuale contaminante in fase acquosa per giungere alla falda, ipotizzata a -20.0 m da p.c., è emerso che il tempo per raggiungere la falda, in caso di sversamento sulla pista a piano campagna, è equivalente al tempo (circa 13 anni) che impiega la stessa sostanza per raggiungere la falda, nel caso in cui la pista sia realizzata a -3 m da p.c. con gli interventi di mitigazione previsti, quali il riporto di uno strato argillo-limoso impermeabile dello spessore di 1.00 m;

considerato che l'intervento interessa un'area caratterizzata da una vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale in parte di grado "Alto" (sensibilità 2) ed in parte di grado "Basso" (sensibilità 3) e che risulta localizzato in prossimità del campo pozzi acquedottistico di Marzaglia, si valuta che la localizzazione dell'impianto, comprese le infrastrutture connesse all'autodromo, come i parcheggi, non deve comportare un aumento del rischio di inquinamento dell'acquifero; si ritiene pertanto esclusa la possibilità di prevedere parcheggi in aree verdi senza ausili protettivi;

in merito agli effetti stimati sulla qualità dell'aria

nella documentazione integrativa è stata effettuata una stima degli effetti sulla qualità dell'aria, analizzando i parametri PM10 e NOx, come indicato dal Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020);

l'area d'indagine è collocata:

- a sud del centro abitato di Marzaglia nuova;
- alla distanza di quasi 3km dal centro urbano principale della zona: Rubiera;
- a 2,5km dalla sua zona industriale ove sorge anche un'acciaieria;
- lontana dalla rete viaria principale: la SS9 è a una distanza di circa a 2km, l'autostrada A1 a oltre 4km;

lo studio ha ipotizzato i seguenti apporti, indotti dall'attività del nuovo Polo funzionale:

Individuazione scenario	Traffico esterno indotto			Traffico circuiti interni			Emissione complessiva		
	PM ₁₀ (g/g)	NOx (g/g)	CO ₂ (kg/g)	PM ₁₀ (g/g)	NOx (g/g)	CO ₂ (kg/g)	PM ₁₀ (g/g)	NOx (g/g)	CO ₂ (kg/g)
1.a guida sicura	18	198,5	72	107	83,4	431,2	125	281,9	503,0
1.b guida sportiva	18	198,5	72	77	53,1	335,2	94,5	251,6	406,9
2.a sportiva con elevata affluenza di pubblico	188	1.921	817,5	789	8.927	7.211	978	10.848	8.020
2.b sportiva con bassa affluenza di pubblico	38	384,2	163,5	125	1.558	1.258	163	1.942	1.422
3.a sportiva gare	221	2.388	921,1	492	6.123	4.946	713	8.511	5.867
3.b eventi presenza elevata di pubblico	595	6.252	2.534	171	110	1.463	767	6.362	3.997

dalle stime emissive, presentate nel SIA relative ai diversi scenari, emerge per tutti gli inquinanti un incremento significativo delle emissioni nello stato di progetto, pari almeno ad un raddoppio; il quantitativo annuo emesso complessivamente dalle attività in pista e dal traffico indotto risulta di circa 83 Kg/a di PM₁₀ e 600 Kg/a di NOx, che corrispondono ad un incremento rispettivamente del 135% e del 122% rispetto alle emissioni dello stato di fatto;

nella documentazione presentata si ipotizza di svolgere l'attività individuata come segue:

- scenari 1.a e 1. b relativo all'attività ordinaria prevista durante i giorni infrasettimanali per almeno 200 giorni (prevalentemente nel periodo feriale) ogni anno, pari a circa 55% delle giornate/anno;
- scenario 2.a relativo all'attività sportiva da incrementare sino a 60 giornate l'anno corrispondenti a circa il 17% delle giornate/anno;

- scenario 2.b 3.a e 3.b (attività straordinaria) dovranno essere, cumulativamente, comprese nelle 30 giornate concesse per le deroghe ai limiti acustici per gli eventi temporanei circa l'8% delle giornate/anno;
- le giornate senza attività, prevalentemente nella stagione invernale, sono state 73 nel 2019, pari a circa il 20% delle giornate/anno;

considerato che in Pianura padana la qualità dell'aria presenta criticità anche all'esterno dei centri urbani, anche per le condizioni orografiche e meteorologiche sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti, soprattutto, nei mesi invernali; inoltre, con sentenza pronunciata il 10 novembre 2020, la Corte di giustizia europea ha condannato l'Italia per il mancato rispetto dei valori limite di PM10 in determinate zone e agglomerati, tra cui il più importante e significativo è il Bacino padano;

nello specifico dell'area in questione le centraline di riferimento da considerare sono le stazioni per il monitoraggio del fondo, essendo l'impianto localizzato lontano dai centri abitati; i rilievi di tali stazioni evidenziano, nell'area modenese:

- per le polveri fini PM10 il superamento del numero di 35 giorni all'anno del Valore Limite Giornaliero di $50\mu\text{g}/\text{m}^3$ è costante anche se, ultimamente, il report di ARPAE DATI 2020 registra una riduzione del numero dei superamenti, nonostante perduri il superamento del limite giornaliero del PM10 in 5 su 6 stazioni;
- per il biossido di azoto la tendenza positiva di riduzione delle concentrazioni delle medie annuali, comune a tutto il territorio regionale;

dalle osservazioni pervenute dai cittadini residenti in zona è emerso sia il disagio che la preoccupazione, in particolare, causata dagli eventi con elevata affluenza di pubblico e per gli eventi con auto e moto d'epoca, per gli effetti indotti sul peggioramento della qualità dell'aria;

si ritiene positivo che nel SIA, relativamente agli eventi in deroga ai sensi dell'art. 3, comma 4 e 5 del DPR n. 304/01, si affermi che *“nelle giornate in cui saranno presenti condizioni meteorologiche che potrebbero favorire l'accumulo degli inquinanti al suolo sarà comunque improbabile che tali eventi possano essere programmati”*;

si ritiene positivo che nel SIA si affermi *“in futuro saranno incrementate le giornate destinate ad attività sperimentali e di sviluppo delle case automobilistiche per nuovi veicoli che in futuro saranno necessariamente veicoli a bassa emissione sia per il rumore che per i gas di scarico”*;

rispetto alla valutazione del proponente sulla non significatività dell'inquinamento indotto dall'attività dell'autodromo sulla base dei monitoraggi effettuati che *“hanno evidenziato, nel punto di misura, livelli di inquinamento dell'aria non diversi da quelli delle aree suburbane non correlabile con le attività svolte nella pista, escludendo nei fatti effetti significativi dovuti all'autodromo già a distanza di poche decine di metri dal bordo del tracciato”*; si evidenzia che il particolato fine PM10 e PM 2,5 è caratterizzato da lunghi tempi di permanenza in atmosfera, ha una natura chimica particolarmente complessa e variabile ed è in grado di penetrare nell'albero respiratorio umano e, quindi, avere effetti negativi sulla salute;

considerato che il PAIR prevede che *“La Valutazione d'impatto ambientale (VIA) relativa a progetti ubicati in aree di superamento si può concludere positivamente qualora il progetto presentato preveda le misure idonee a mitigare o compensare l'effetto delle emissioni introdotte, con la finalità di raggiungere un impatto sulle emissioni dei nuovi interventi ridotto*

al minimo, così come specificato al paragrafo 9.7.1 del Piano” si valuta non trascurabile l’incidenza degli eventi con elevata affluenza di pubblico e quelli che prevedono auto o moto a motore a combustione tradizionale, in particolare, nei periodi in cui le condizioni meteorologiche sono sfavorevoli alla dispersione degli inquinanti; si ritiene che gli eventi indicati come scenario:

- 2.a sportiva con elevata affluenza di pubblico
- 3.a sportiva gare;
- 3.b eventi con presenza elevata di pubblico

debbano essere limitati nei periodi di maggior probabilità del superamento dei limiti delle PM10, per il quale sono previste specifiche misure di contenimento dal PAIR;

inoltre, in coerenza con quanto stabilito dalla Delibera di Assemblea del 29 dicembre 2018, n. 187 “*Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici delle Regione Emilia-Romagna*” che ha per obiettivo quello di ridurre la vulnerabilità e i rischi derivanti dai cambiamenti climatici, anche al fine di mitigare compiutamente le emissioni del nuovo Polo funzionale, oltre al completamento delle opere previste dal precedente provvedimento di VIA (in particolare i lavori di completamento del rimboschimento e la progressiva sostituzione del Pino Strobo), si ritiene positivo che nel SIA siano previste nuove opere di mitigazione, quali:

1. Mitigazioni ambientali e paesaggistiche dirette: piantumazione di nuove alberature;
2. Mitigazioni ambientali e paesaggistiche indirette: possibilità da parte del proponente di convenzionare la piantumazione di alberature autoctone all’interno del Comune di Modena al fine di incrementare la capacità di assorbimento di emissioni da parte del territorio;

si ritiene che le mitigazioni dirette debbano essere prioritariamente finalizzate sia all’assorbimento delle polveri, sia a ridurre il disturbo acustico generato dall’attività dell’autodromo con la piantumazione di un mix di vegetazione adatta anche a tale funzione;

si ritiene positivo che circa il 70% del fabbisogno annuo per il riscaldamento, l’acqua calda per usi igienico/sanitari verrà fornito da fonti rinnovabili; il rapporto ambientale prevede infatti l’introduzioni di nuovi impianti a fonti rinnovabili, quali il fotovoltaico previsto a copertura degli edifici esistenti e di quelli di futura realizzanoe (MASA (Modena Automotive Smart Area) e Tribuna/Visitor Center);

si ritiene, tuttavia, necessario, a compensazione delle emissioni prodotte, prevedere la copertura dei parcheggi, utilizzando tettoie dotate di pannelli fotovoltaici; in questo modo oltre a fornire una ulteriore fonte di energia alternativa, sarebbe favorito l’ombreggiamento, che insieme alla piantumazione di alberi contribuirebbe alla mitigazione delle ondate di calore o, in alterantiva, la piantumazione di alberature, come quantificate nel SIA, anche in ambiti esterni al confine dell’impianto;

in merito agli effetti stimati sul clima acustico

saranno due gli scenari che comprenderanno la necessità della deroga ai limiti ordinari del rumore: lo scenario n. 2 e lo scenario n. 3;

- lo scenario 2 è relativo all'attività sportiva, concentrata principalmente durante i giorni festivi nelle stagioni primaverile ed estiva; si svolge utilizzando la configurazione unita dei due circuiti, che portano a un anello stradale di circa 4,2 km. L'attività prevede principalmente l'utilizzo della pista per privati con automobili e moto stradali e sportive, con la possibilità anche di gare automobilistiche, motociclistiche, ciclistiche, podistiche, *team building e Incentive*. In tale scenario è comunque possibile la possibilità di partecipazione del pubblico. All'interno di questa attività l'affluenza, il numero di veicoli in pista e il tipo di veicoli possono variare significativamente; pertanto, sono state considerate due condizioni di attività, rappresentativa una di eventi ordinari e l'altra di eventi ad alta affluenza, limitati comunque a 10-20 eventi/anno, che saranno gestiti in regime di deroga;
- lo scenario 3 è relativo all'attività straordinaria, di tipo sportivo, con gare automobilistiche di una certa rilevanza e manifestazioni legate al tema dei motori che porterà all'autodromo un afflusso significativo di pubblico, ma che sarà limitato ad alcune specifiche giornate (si ipotizza inferiori alle 10 giornate all'anno) in cui si chiederanno deroghe ai limiti del rumore e soluzioni straordinarie in termini di viabilità. Le due tipologie di eventi, gare sportive e manifestazioni motoristiche, sono state considerate separatamente in quanto si differenziano per tipologia di emissione: la prima sarà caratterizzata da veicoli da competizione guidati da professionisti con presenza di pubblico, mentre alle manifestazioni di settore, prima fra tutti il Motor Valley Fest, vi sarà maggiore affluenza di pubblico ma un uso della pista meno intenso e caratterizzato da attività differenti, quali esibizioni, prove su strada, presentazioni di prodotti;

considerato che l'attività prevista da tali scenari si svolge, prioritariamente, in un arco temporale che va dal mese di marzo al mese di ottobre, con l'esclusione del mese d'agosto, per un totale di 7 mesi e che le attività che comportano la necessità di deroga ai limiti del rumore si svolgono durante il fine settimana, ciò comporta che, mediamente, tutti i fine settimana da marzo ad ottobre possono essere interessati da almeno una giornata sottoposta ad impatto acustico superiore ai limiti ordinari e soggetta al regime di deroga;

considerato, inoltre, che il proponente rileva, per gli eventi gestiti in deroga ai sensi dell'art. 3, comma 4 e 5 del DPR n. 304/01, che da "dati storici gli eventi di guida sportiva ad elevata intensità, soprattutto per le moto, si svolgono in prevalenza nelle stagioni intermedie, primavera-inizio estate e fine estate-autunno, anche per motivi meteorologici..." il nuovo progetto non modifica, sostanzialmente, ciò che già avviene e che è oggetto di lamentele da parte dei cittadini che abitano nelle vicinanze dell'impianto;

dalle osservazioni pervenute dai cittadini residenti in zona è emerso il disagio provocato, in particolare, dagli eventi sportivi con auto e moto d'epoca durante i fine settimana e temono un peggioramento della situazione attuale, ritenuta già insostenibile;

considerato che la legge quadro sul rumore ha definito l'inquinamento acustico come *"l'introduzione di rumore nell'ambiente abitativo o nell'ambiente esterno tale da provocare fastidio o disturbo al riposo ed alle attività umane, pericolo per la salute umana,*

deterioramento degli ecosistemi, dei beni materiali, dei monumenti, dell'ambiente abitativo o dell'ambiente esterno o tale da interferire con le legittime fruizioni degli ambienti stessi",

considerato che dai dati forniti dal SIA emerge che il nuovo impianto comporterà un peggioramento del clima acustico per diversi recettori, soprattutto per lo scenario 2a1 *"attività sportiva ad alta frequenza"* e che in alcuni casi tale peggioramento raggiunge i 9 dB;

rispetto allo stato di fatto, lo stato di progetto stima, nel punto più esposto dei diversi edifici, un significativo incremento dell'impatto acustico. Le stime acustiche indicano che 2a, 3a e 3b costituiscono gli scenari più impattanti: nel caso di 2a e 3a si stima all'incirca un raddoppio del numero di ricettori coinvolti dal superamento del limite diurno di zona, che nella nuova configurazione interesserà 19 nuovi ricettori per lo scenario 2a1, 18 per lo scenario 2a2 e 17 per lo scenario 3a. Nello scenario 3b la situazione risulta meno critica, evidenziando superamenti stimati del limite di immissione diurno presso n.9 ricettori (1, 2, 3, 4, 8, 45, 48, 50, RN03);

il progetto di ampliamento del comparto prevede alcuni accorgimenti per attenuare l'impatto acustico, quali la realizzazione interrata di una parte della pista, a -3,00 m da p.c, la realizzazione di una duna in terra con un'altezza di 2 m dal piano campagna tra i due rettilinei per una lunghezza totale di 700 m, una duna in terra al confine nord-ovest dell'impianto di lunghezza 35 m e altezza di 2 m dal piano campagna in corrispondenza dell'area camping caravan; le simulazioni modellistiche evidenziano una distribuzione dell'attenuazione coerente con i ricettori più disturbati individuati con la massima efficacia sul ricettore R50 Caravan Camping Club;

si ritiene positivo che, oltre a queste mitigazioni acustiche di tipo passivo, al fine di limitare i livelli acustici delle attività dell'Autodromo ampliato e di contenere le giornate con superamento dei limiti nel numero delle 30 giornate all'anno, il proponente afferma di applicare le seguenti misure mitigative:

- A. riduzione delle attività ludico-sportive (scenario 2a) a favore di attività di ricerca a supporto alle aziende automobilistiche presenti sul territorio, indirizzate alla sperimentazione di veicoli elettrici e alla guida autonoma (scenari di tipo 1);
- B. regolamentazione dell'iscrizione alle attività in pista in modo da escludere i veicoli particolarmente rumorosi;
- C. limitazione del numero di giri veloci di pista in una giornata a 800;
- D. controllo dinamico dei livelli acustici generati dall'attività motoristica, attraverso la regolamentazione dell'accesso dei veicoli in pista, prevedendo la modifica del sistema di rilevamento in continuo del rumore e realizzando un collegamento da remoto indirizzato al controllo dell'accesso in pista dei veicoli e alla sua limitazione, qualora i valori misurati si avvicinino alla soglia di attenzione, che verrà stabilita in modo sperimentale appena realizzata l'implementazione;

si ritiene necessario migliorare il clima acustico indotto dagli eventi ad elevata rumorosità come le gare di auto e moto storiche (2a e 3a), con la messa in opera, oltre le misure previste dal proponente sopraelencate di ulteriori interventi, come ad esempio:

- sistema di dune, di almeno due metri di altezza, a protezione e a tutela dei ricettori maggiormente esposti;
- del potenziamento dell'esistente area boscata, come già prescritto nella precedente VIA con essenze finalizzate anche al miglioramento della mitigazione acustica;
- introduzione di buone pratiche gestionali dell'attività dell'autodromo che tengano conto della necessità di garantire ai cittadini un adeguato riposo nei fine settimana;
- della sospensione delle manifestazioni “*no acoustic limits*” a favore delle manifestazioni con limiti acustici predefiniti o che ricorrono a strumenti di abbattimento come i DB Killer;

vista l'attività dell'autodromo che non si svolge durante l'intero arco temporale annuale, ma principalmente da marzo a settembre, si ritiene che non debbano essere superati i 30 giorni di deroga al superamento dei limiti acustici per tutte le attività previste, comprese quelle dello scenario 3b;

tali misure dovrebbero consentire di ricorrere al minor numero possibile di deroghe del rispetto dei limiti acustici ordinari e conseguire, soprattutto, un significativo abbattimento del rumore come valore assoluto, presso i recettori maggiormente esposti; si tratta di misure volte, a ridurre il disturbo causato dall'attività dell'Autodromo che si svolge in quasi tutti i fine settimana, nel periodo dell'anno che va da marzo ad ottobre e, migliorare conseguentemente, anche l'accettabilità sociale del nuovo ampliamento; ciò coerentemente con le previsioni della direttiva comunitaria 2002/45/CE e del suo decreto attuativo, d.lgs. 194/2005, sulla determinazione e gestione del rumore ambientale che dispongono di “...evitare, prevenire o ridurre gli effetti nocivi dell'esposizione al rumore ambientale, compreso il fastidio...” (art. 1, comma 1).

in merito alle alternative localizzative

nel documento di Val.SAT non sono state considerate come possibili altre alternative localizzative, in quanto si tratta di ampliamento di comparto esistente; sono state considerate invece possibili alternative progettuali illustrate all'interno del SIA;

l'alternativa zero consisterebbe nel non riconoscere il ruolo sovracomunale delle funzioni specialistiche presenti nell'area e non introdurre il Polo Funzionale di Progetto “Autodromo di Modena” nella strumentazione provinciale di area vasta;

l'attuale situazione della Pianificazione Comunale riconosce, di fatto, all'area il ruolo di Polo Funzionale e l'utilizzo attuale della struttura mostra interferenze su un territorio più vasto del livello comunale;

il proponente ritiene pertanto che l'alternativa migliore sia riconoscere il Polo Funzionale a livello provinciale, in modo da poter favorire lo sviluppo e l'individuazione degli impatti sul sistema territoriale ed ambientale garantendo, anche attraverso la sottoscrizione dell'accordo territoriale tra gli Enti (Comune e Provincia), l'attuazione delle mitigazioni necessarie a ridurli;

VALUTATO, INOLTRE, CHE:

relativamente alla procedura di Valutazione di Incidenza, che, ai sensi del d.lgs 152/06, è ricompresa all'interno dell'iter procedurale della Valutazione ambientale, si ricorda che:

- (...) ai sensi della D.G.R. 1191/2007: *“Nel caso di piani, progetti ed interventi ubicati all'esterno dei siti Natura 2000, sono le autorità competenti alla loro approvazione che valutano l'opportunità o meno di sottoporli a valutazione di incidenza, in funzione delle possibili incidenze negative significative che gli stessi determinerebbero nei siti Natura 2000 limitrofi alle aree oggetto di intervento”*;

gli interventi previsti dal progetto di ampliamento non ricadono né all'interno né in prossimità di aree protette – Rete Natura 2000, pertanto non sono previsti impatti negativi significativi come indicato nel parere espresso dal Servizio Aree Protette Foreste e Sviluppo della Montagna, con nota acquisita agli atti al protocollo Prot. 28/02/2022.0206174;

RITENUTO CHE:

nel Documento di Val.SAT siano state trattate con sufficiente livello di approfondimento le modifiche apportate dalla Variante al PTCP di Modena, in particolare i potenziali effetti ambientali e territoriali delle scelte operate e le necessarie misure di mitigazione e/o compensazione adottate;

le valutazioni ambientali devono applicare il principio dello Sviluppo sostenibile finalizzato alla salvaguardia ed al miglioramento della qualità dell'ambiente anche futuro;

la Strategia regionale Agenda 2030 per lo Sviluppo Sostenibile, approvata con DGR 1840 /2021 declina, a partire dalle specificità del contesto regionale, i 17 Goal dell'Agenda 2030 a livello territoriale, mettendoli in relazione con gli obiettivi strategici e i processi trasversali definiti dal Programma di Mandato e dal Patto per il Lavoro e per il Clima;

la Strategia stabilisce target da raggiungere entro il 2025 e il 2030, introducendo un sistema di misurazione che permette di monitorare il posizionamento dell'Emilia-Romagna rispetto a sfide globali, di valutare l'impatto del contributo delle politiche regionali ed eventualmente riorientarle al raggiungimento degli obiettivi qualitativi e quantitativi definiti;

analogamente il quadro di riferimento delle valutazioni ambientali non può prescindere da quanto stabilito dalla *“Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna”*, adottata dalla regione Emilia-Romagna con Delibera di Assemblea del 29 dicembre 2018, n. 187, che ha per obiettivo quello di ridurre la vulnerabilità e i rischi derivanti dai cambiamenti climatici;

pertanto, si ritiene che la Variante specifica al PTCP di Modena per l'inserimento dell'Autodromo di Modena come Polo Funzionale sia assentibile a condizione che:

1. sia realizzata la viabilità alternativa di accesso al comparto, senza la quale non si ritiene possibile organizzare eventi e gare ad elevata presenza di pubblico auto munito (come descritti negli scenari 2.a, 3.a e 3.b);

2. la localizzazione dell'impianto, comprese le infrastrutture connesse all'autodromo, come i parcheggi, non deve comportare un aumento del rischio di inquinamento dell'acquifero; si ritiene pertanto esclusa la possibilità di prevedere parcheggi in aree verdi senza ausili protettivi; si ritiene possibile l'utilizzo dell'ausilio di parcheggi scambiatori e navette per accedere all'area;
3. si ritiene che gli eventi indicati come scenario: 2.a sportiva con elevata affluenza di pubblico, 3.a sportiva gare, 3.b eventi presenza elevata di pubblico debbano essere limitati nei periodi di maggior probabilità del superamento dei limiti delle PM10, per il quale sono previste specifiche misure di contenimento dal PAIR;
4. si ritiene necessario, a compensazione delle emissioni prodotte, prevedere la copertura dei parcheggi, utilizzando tettoie dotate di pannelli fotovoltaici; in questo modo oltre a fornire una ulteriore fonte di energia alternativa, sarebbe favorito l'ombreggiamento, che insieme alla piantumazione di alberi contribuirebbe alla mitigazione delle ondate di calore o, in alternativa, la piantumazione di ulteriori alberature in ambiti esterni al confine dell'impianto;
5. si valuta necessario migliorare il clima acustico indotto dagli eventi ad elevata rumorosità come le gare di auto e moto storiche (2a e 3a) con la messa in opera, oltre le misure previste dal proponente, ad esempio:
 - miglioramento del sistema di dune, previsto dal progetto, a protezione e a tutela dei ricettori maggiormente esposti;
 - potenziamento dell'esistente area boscata, come già prescritto nella precedente VIA con essenze finalizzate anche al miglioramento della mitigazione acustica;
 - introduzione di buone pratiche gestionali dell'attività dell'autodromo che tengano conto della necessità di garantire ai cittadini un adeguato riposo nei fine settimana, attraverso l'attivazione di un Tavolo tecnico, al quale partecipi anche una rappresentanza dei cittadini, come già sperimentato in altre realtà (autodromo di Imola);
 - sostituzione delle manifestazioni "no acustic limits" con le manifestazioni con limiti acustici predefiniti o che ricorrono a strumenti di abbattimento come i DB Killer;
 - vista l'attività dell'autodromo che non si svolge durante l'intero arco temporale annuale, ma principalmente da marzo a settembre, si ritiene che possano essere rilasciati non più di 30 giorni di deroga al superamento dei limiti acustici per tutte le attività previste, comprese quelle dello scenario 3b;

si propone, quindi, di inserire nel deliberato il seguente testo:

D E L I B E R A inoltre,

in merito alla Valutazione Ambientale Strategica:

- a) di esprimere PARERE MOTIVATO, relativamente alla Variante specifica al PTCP di Modena per l'inserimento dell'Autodromo di Modena come Polo Funzionale, con le condizioni di seguito elencate:

1. sia realizzata la viabilità alternativa di accesso al comparto, senza la quale non si ritiene possibile organizzare eventi e gare ad elevata presenza di pubblico auto munito (come descritti negli scenari 2.a, 3.a e 3.b);
 2. la localizzazione dell'impianto, comprese le infrastrutture connesse all'autodromo, come i parcheggi, non deve comportare un aumento del rischio di inquinamento dell'acquifero; si ritiene pertanto esclusa la possibilità di prevedere parcheggi in aree verdi senza ausili protettivi; si ritiene possibile l'utilizzo dell'ausilio di parcheggi scambiatori e navette per accedere all'area;
 3. si ritiene che gli eventi indicati come scenario: 2.a sportiva con elevata affluenza di pubblico, 3.a sportiva gare, 3.b eventi presenza elevata di pubblico debbano essere limitati nei periodi di maggior probabilità del superamento dei limiti del PM10, per il quale sono previste specifiche misure di contenimento dal PAIR;
 4. si ritiene necessario, a compensazione delle emissioni prodotte, prevedere la copertura dei parcheggi, utilizzando tettoie dotate di pannelli fotovoltaici; in questo modo oltre a fornire una ulteriore fonte di energia alternativa, sarebbe favorito l'ombreggiamento, che insieme alla piantumazione di alberi contribuirebbe alla mitigazione delle ondate di calore o, in alternativa, la piantumazione di ulteriori alberature in ambiti esterni al confine dell'impianto;
 5. si valuta necessario migliorare il clima acustico indotto dagli eventi ad elevata rumorosità come le gare di auto e moto storiche (2a e 3a) con la messa in opera, oltre le misure previste dal proponente, ad esempio:
 - miglioramento del sistema di dune, previsto dal progetto, a protezione e a tutela dei ricettori maggiormente esposti;
 - potenziamento dell'esistente area boscata, come già prescritto nella precedente VIA con essenze finalizzate anche al miglioramento della mitigazione acustica;
 - introduzione di buone pratiche gestionali dell'attività dell'autodromo che tengano conto della necessità di garantire ai cittadini un adeguato riposo nei fine settimana, attraverso l'attivazione di un Tavolo tecnico, al quale partecipi anche una rappresentanza dei cittadini, come già sperimentato in altre realtà (autodromo di Imola);
 - sostituzione delle manifestazioni "*no acoustic limits*" con le manifestazioni con limiti acustici predefiniti o che ricorrono a strumenti di abbattimento come i DB Killer;
 6. vista l'attività dell'autodromo che non si svolge durante l'intero arco temporale annuale, ma principalmente da marzo a settembre, si ritiene che possano essere rilasciati non più di 30 giorni di deroga al superamento dei limiti acustici per tutte le attività previste, comprese quelle dello scenario 3b;
- b) di dare atto che il parere motivato, espresso ai sensi dell'art.15, del d.lgs. 152/06, ha il valore e gli effetti della valutazione ambientale, ai sensi dell'art. 5, comma 7, lettera a), della l.r. 20/2000;
- c) di informare che è possibile prendere visione della variante e di tutta la

documentazione oggetto dell'istruttoria, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna (<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb/>);

- d) di rendere pubblico attraverso il sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna, il presente partito di deliberazione, la decisione finale in merito all'approvazione della Variante;
- e) di trasmettere copia della presente determinazione al Responsabile dell'Area pianificazione territoriale, urbanistica e tutela del paesaggio, in qualità di Responsabile del procedimento;
- f) di dare atto, infine, che si provvederà alle ulteriori pubblicazioni previste dal Piano triennale di prevenzione della corruzione e trasparenza 2022-2024, di transizione al piano integrato di attività e organizzazione di cui all'art. 6 del d.l. n. 80/2021.

Rosanna Zavattini

(nota firmata digitalmente)

Bologna, 15/06/2022

RZ_PARERE MOTIVATO_AutodromoMO.docx