

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 1202 del 18/07/2022

Seduta Num. 32

Questo lunedì 18 **del mese di** Luglio
dell' anno 2022 **si è riunita in** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Calvano Paolo	Assessore
3) Colla Vincenzo	Assessore
4) Corsini Andrea	Assessore
5) Felicori Mauro	Assessore
6) Lori Barbara	Assessore
7) Mammi Alessio	Assessore
8) Priolo Irene	Assessore
9) Salomoni Paola	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore: Corsini Andrea

Proposta: GPG/2022/1264 del 08/07/2022

Struttura proponente: SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Assessorato proponente: ASSESSORE ALL'AMBIENTE, DIFESA DEL SUOLO E DELLA COSTA,
PROTEZIONE CIVILE

Oggetto: ART. 20, L.R. 4/2018: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO
COMPENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA RELATIVO AL PROGETTO
DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA,
LOCALIZZATO IN LOCALITÀ MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO),
PROPOSTO DALLA SOCIETÀ AERAUTODROMO DI MODENA S.P.A.

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Cristina Govoni

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

PREMESSO CHE:

il giorno 15 maggio 2020, il proponente Aerautodromo di Modena S.p.A., con sede legale in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), Strada Pomposiana n. 255/A, ha presentato alla Regione Emilia-Romagna istanza per avviare il Procedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), ai sensi del Titolo III della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 *"Disciplina della procedura di valutazione dell'impatto ambientale"*, del progetto di ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia nel Comune di Modena (MO);

l'istanza è stata assunta agli atti della Regione Emilia-Romagna al PG.2020.0365751 del 15 maggio 2020 e da ARPAE al prot.71484 del 15 maggio 2020;

il progetto appartiene alla categoria di cui all'allegato B della l.r. 4/2018: B.2.60 in quanto modifica di un progetto appartenente alla categoria B.2.44 *"Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore"* ed è sottoposto al procedimento autorizzatorio unico di VIA su richiesta volontaria del proponente;

a far data dall'01 gennaio 2016, in applicazione dell'art. 15, comma 4, della legge regionale 30 luglio 2015, n.13 (Riforma del sistema di Governo regionale e locale e disposizioni su Città metropolitana di bologna, province, Comuni e loro Unioni) di riordino istituzionale, come recepito nell'art. 7, comma 2, della l.r. 4/2018 le competenze per tale tipologia di progetti sono state trasferite dalle Province alla Regione Emilia-Romagna, previa istruttoria della Struttura ARPAE;

il progetto prevede la modifica e l'ampliamento del comparto Autodromo di Modena tramite la realizzazione di nuovi tratti di circuito stradale, tra cui un rettilineo di 1 chilometro di lunghezza, di una tribuna e dei relativi servizi, la ristrutturazione e la nuova realizzazione di fabbricati che permettano l'utilizzo del Centro Guida Autodromo di Modena a fini di ricerca e sviluppo, oltre al completamento di opere già previste nel precedente procedimento, quali parcheggi e aree turistico-commerciali;

il progetto si inserisce 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;

l'approvazione del progetto, ai sensi dell'art.21 della l.r. 4/2018, comporterà le seguenti varianti alla pianificazione:

- al PTCP della Provincia di Modena per l'inserimento del Comparto tra i Poli Funzionali;
- variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena;

l'inserimento del Comparto Autodromo di Modena all'interno dei Poli Funzionali della Provincia di Modena è risultato ammissibile in quanto è caratterizzato da:

- un'alta specializzazione nel settore motoristico / automobile;
- valenza scientifica in relazione alla possibilità di sviluppo nell'area di ricerche e test sul motore elettrico e i sistemi di autoguida;
- valenza sportiva in relazione alla possibilità di organizzazione di eventi di carattere sportivo legato al mondo motoristico;
- valenza ricreativa in relazione alla organizzazione di eventi e manifestazioni a carattere temporaneo ad alta attrattività;

l'intervento è localizzato nel territorio del Comune di Modena e della Provincia di Modena;

a seguito della verifica di completezza, la documentazione richiesta da ARPAE con nota prot.92234 del 26 giugno 2020 è stata trasmessa alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazioni Ambientali e autorizzazioni e ad ARPAE SAC Modena dalla proponente ditta Aerautodromo di Modena S.p.A., con nota acquisita agli atti dell'ARPAE prot. 107674 e 107687 del 27 luglio 2020 e n.109564 del 29 luglio 2020;

ARPAE ha comunicato al proponente e agli Enti interessati l'esito positivo della verifica di completezza e l'avvio del procedimento ai sensi dell'art. 7 della legge 7 agosto 1990, n. 241, con nota prot. ARP AE 110722 del 31 luglio 2020;

considerato che il procedimento comprende la variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena ed al PTCP della Provincia di Modena e relative Val.Sat per le quali è prevista la pubblicazione dell'avviso sul BURERT, ai sensi dell'art. 17,

comma 3, della l.r. 4/2018, l'avviso al pubblico è stato pubblicato sul BURERT n.292 del 19 agosto 2020 e contestualmente pubblicato sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna (<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb>) e all'Albo Pretorio del Comune di Modena dal 19 agosto 2020 al 18 ottobre 2020 e della Provincia di Modena dal 06 ottobre 2021 al 04 dicembre 2021; a partire da tale data è iniziato a decorrere il periodo di sessanta giorni per la presentazione di osservazioni da parte dei soggetti interessati, ai sensi della normativa vigente;

la documentazione relativa alla variante agli strumenti urbanistici, alla variante al PTCP di Modena e alle relative valutazioni di sostenibilità ambientale è stata depositata per i successivi sessanta giorni presso il Comune di Modena, la Regione Emilia-Romagna dal 19/08/2020 al 18/10/2020 e presso la Provincia di Modena dal 06/10/2021 al 04/12/2021;

nel periodo dalla data di pubblicazione sul BURERT e sul web al sessantesimo giorno (18/10/2020) sono state presentate le seguenti osservazioni:

- OSS. 1 inviata da Italia Nostra, sezione di Modena, acquisita al prot.PG 120777 del 21/08/2020;
- OSS. 2 inviata da privati cittadini, acquisita al prot.PG 159557 del 03/11/2020;
- OSS. 3 inviata da privati cittadini, acquisita al prot.PG 159568 del 03/11/2020;
- OSS. 4 inviata da privati cittadini, acquisita al prot.PG 161530 del 09/11/2020;
- OSS. 5 inviata da privati cittadini, acquisita al prot.PG 161506 del 09/11/2020;
- OSS. 6 inviata da privati cittadini, acquisita al prot.PG 161519 del 09/11/2020;
- OSS. 7 inviata da privati cittadini, acquisita al prot.PG 161554 del 09/11/2020;
- OSS. 8 inviata da privati cittadini, acquisita al prot.PG 160810 del 06/11/2020;

le osservazioni sono state pubblicate sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna; la sintesi di tali osservazioni è contenuta nell'Allegato A del Verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi, che costituisce l'Allegato 1 ed è parte integrante e sostanziale del presente partito di deliberazione; il proponente non ha inviato le proprie controdeduzioni; la Conferenza ha risposto a tali osservazioni con le valutazioni contenute nell'Allegato A del medesimo Verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi;

come previsto dall'art. 18, comma 2, della l.r. 4/2018 ARPAE SAC Modena, ha convocato due riunioni istruttorie in data in data 09 settembre 2020 e 09 novembre 2020 al fine di coordinare e semplificare i lavori istruttori delle amministrazioni interessate per la richiesta di integrazioni; è

stato, inoltre, effettuato un sopralluogo il 9 ottobre 2020 dei componenti della Conferenza di Servizi presso l'Autodromo;

con prot. ARPAE 166722 del 17 novembre 2020, acquisito agli atti regionali al protocollo PG.2020.763098 del 18 novembre 2020, ai sensi dell'art. 18 della l.r. 4/2018, ARPAE SAC Modena ha richiesto integrazioni relativamente al Provvedimento di VIA e alle autorizzazioni, concessioni, pareri, nulla osta, assensi comunque denominati nonché alla variante compresa nel PAU di VIA assegnando al proponente un termine di 30 giorni per la presentazione delle stesse;

il proponente, con nota ARPAE prot. 180939 del 14 dicembre 2020, ha richiesto una sospensione dei termini di presentazione delle integrazioni richieste; viste le motivazioni esposte dal proponente è stata concessa la sospensione di 180 giorni, ovvero fino al 15 giugno 2021, con nota ARPAE prot. 0183106 del 15 dicembre 2020, acquisito agli atti regionali al prot. PG.2020.831824 del 17 dicembre 2020;

il proponente ha successivamente inviato le integrazioni richieste con nota prot. ARPAE 91632 e prot. RER PG.2021.0579364 del 11 giugno 2021;

l'Autorità Competente ha reputato le integrazioni sostanziali e rilevanti per il pubblico, in quanto il progetto è stato integrato prevedendo la realizzazione di una nuova strada di accesso al comparto, che comporta variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena e l'apposizione di vincolo preordinato all'esproprio, ha proceduto alla ripubblicazione dell'avviso al pubblico sul sito web delle valutazioni ambientali, sul BURERT n. 205 del 07 luglio 2021 e all'Albo Pretorio del Comune di Modena;

ai sensi degli artt. 11, 15 e 16, della L.R. 19 dicembre 2002, n. 37 il Provvedimento autorizzatorio unico regionale per le opere in oggetto, può costituire apposizione del vincolo preordinato all'esproprio sulle aree interessate dai progetti e dichiarazione di pubblica utilità dell'opera derivante dall'approvazione del progetto definitivo. I proprietari delle aree soggette a vincolo sono stati informati da ARPAE SAC Modena, in qualità di Autorità procedente, tramite lettera raccomandata secondo quanto disposto dalla l.r. 37/02;

nel periodo dalla data di pubblicazione sul BURERT e sul web al sessantesimo giorno (05/09/2021) sono state presentate le seguenti osservazioni:

- OSS. 9 inviata da privati cittadini, acquisita al prot. 92605 del 14/06/2021;
- OSS. 10 inviata da privati cittadini, acquisita al prot.92624 del 14/06/2021;
- OSS. 11 inviata da privati cittadini, acquisita al prot.95411 del 17/06/2021;
- OSS. 12 inviata da privati cittadini, acquisita al prot. 109945 e PG 109948 del 14/07/2021;
- OSS. 13 inviata dalla società Hombre Srl, acquisita al

prot.115156 del 22/07/2021;

- OSS. 14 inviata da Italia Nostra, sezione di Modena, acquisita al prot.137147 del 06/09/2021;

la Conferenza di Servizi decisoria prevista dall'art. 19 della l.r. 4/2018 è quindi stata convocata da ARPAE SAC Modena per il giorno 6 ottobre 2021, con nota prot.140270 del 13 settembre 2021, prot. RER PG.2021.851098;

i termini per la conclusione del procedimento sono stati sospesi per consentire la pubblicazione degli elaborati sul sito della provincia di Modena e il procedimento è stato riavviato a partire dal giorno 28 dicembre 2021, con la presentazione della documentazione integrativa, acquisita da ARPAE con prot. 200761 del 30/12/2021 e dalla Regione Emilia-Romagna con PG.2022.29609 del 14/01/2022 (a causa di un disagio postale);

ARPAE, per completezza della procedura, nonostante la documentazione integrativa presentata fosse la stessa di giugno 2021, con la sola aggiunta di alcuni chiarimenti, ha ritenuto necessario procedere con la pubblicazione di un nuovo avviso al pubblico sul sito web dell'autorità competente, Regione Emilia-Romagna, sul BURERT n.23 del 02/02/2022 ed all'Albo pretorio comunale e provinciale, per 30 giorni per l'ulteriore consultazione del pubblico;

nel periodo dalla data di pubblicazione sul BURERT e sul web al trentesimo giorno (04/03/2022) non sono state presentate osservazioni;

la Conferenza di Servizi decisoria è stata nuovamente convocata per il giorno 15 marzo 2022 con nota ARPAE prot. 37005 e prot. RER PG.2022.232494 del 07/03/2022;

DATO ATTO CHE:

la Conferenza di Servizi, convocata da ARPAE SAC Modena per conto della Regione Emilia-Romagna, ai sensi dell'art. 19 della l.r. 4/2018, Autorità Competente in materia, è preordinata all'espressione del Provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ed ai titoli abilitativi necessari per la realizzazione e l'esercizio del progetto, che di seguito si elencano:

Atti amministrativi compresi nel PAUR (autorizzazione, concessione, pareri	Autorità competente
Provvedimento di VIA (l.r. 4/2018)	ARPAE Modena come delegata con determina Dirigenziale n. 11273 del 13 luglio 2018 dalla Regione Emilia-Romagna
Parere sull'impatto ambientale (art. 19, comma 7,	Comune di Modena

l.r. 4/2018)	
Valutazione di incidenza (D.G.R.1191/2007)	Regione Emilia-Romagna (Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della montagna)
Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) (d.lgs. 152/06, DPR n. 59 del 13/3/2013) per acque	A.R.P.A.E. (SAC)
Parere in materia di scarichi per AUA	HERA Spa
Piano Utilizzo delle terre e rocce da scavo (DPR 120/2017)	A.R.P.A.E.
Variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena e relativa Val.S.A.T (art.21 L.R. 04/2018)	Comune di Modena
Assenso comprensivo del parere di Val.S.A.T. sulle varianti agli strumenti urbanistici comunali	Provincia di Modena
Parere di competenza	ATERSIR
Variante allo strumento di pianificazione territoriale a scala provinciale (PTCP) e relativa Val.S.A.T (art.21 L.R. 04/2018)	Provincia di Modena
Assenso comprensivo del parere motivato di Val.S.A.T. della Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	Regione Emilia-Romagna
Accordo territoriale	Provincia di Modena Comune di Modena
Titolo Edilizio (Permesso di Costruire) (L.R. 15/2013 - DPR 380/2001)	Comune di Modena
Autorizzazione Sismica/ Deposito sismico/Pre-sismica (L.R. 19/2008)	Comune di Modena
Approvazione del progetto esecutivo della strada di accesso al comparto con	Comune di Modena

apposizione del vincolo preordinato all'esproprio	
Parere in materia di tutela dei beni archeologici (Dlgs.42/2004)	Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
Parere in materia di prevenzione incendi (DPR n.151/2011)	Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena
Valutazione di compatibilità ostacoli e pericoli alla navigazione aerea ex art. 709 co. 2 del Cod. Nav.	ENAC
Verifica di ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 15 del 15/01/2008 di VIA	Regione Emilia-Romagna ARPAE Comune di Modena

la Conferenza di Servizi è quindi formata dai rappresentanti legittimati dei seguenti Enti ed Amministrazioni:

- ARPAE Modena
- Regione Emilia-Romagna
- Provincia di Modena
- Comune di Modena
- Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
- ENAC
- Atersir
- Hera Spa

al fine di acquisire informazioni utili all'istruttoria del procedimento, sebbene non titolari di autorizzazioni o atti comunque denominati, sono stati convocati alla Conferenza dei Servizi a scopo istruttorio le seguenti amministrazioni/enti:

- A.U.S.L. Modena

CONSIDERATO CHE:

ai sensi dell'art. 7, comma 2, della l.r. 4/2018 e dell'articolo 15, comma 4, della l.r. 13/2015 "Riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni", la competenza in ordine alla procedura di valutazione ambientale

in esame è esercitata dalla Regione previa istruttoria di ARPAE;

RICHIAMATE:

la propria deliberazione n. 1071 del 2018 "Disposizioni organizzative relative al procedimento di autorizzazione unica di cui all'articolo 27-bis del Decreto legislativo n. 152/2006 come attuato dalla legge regionale n. 4/2018";

la determina Dirigenziale n. 11273 del 2018 "Disposizioni relative ai compiti nell'ambito del procedimento unico di cui all'articolo 27-bis del d.lgs. n. 152 del 2006 come attuato dalla legge regionale n. 4/2018";

DATO ATTO CHE:

nel presente procedimento il Responsabile dell'istruttoria nonché il Rappresentante unico della Regione ai fini dell'espressione della posizione dell'amministrazione sulle decisioni da assumersi nell'ambito della conferenza di servizi è il dirigente del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE SAC Modena;

il dirigente del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE SAC Modena con nota prot. 112910/2022 del 07 luglio 2022, acquisita dalla Regione Emilia-Romagna al Prot. 08/07/2022.0610763 e al Prot. 08/07/2022.0610769, ha inviato il Verbale conclusivo della Conferenza di Servizi e i relativi allegati che costituiscono parte sostanziale e integrante del PAUR;

la Posizione Organizzativa con deleghe dirigenziali dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni ha provveduto alla redazione della proposta di delibera da presentare alla Giunta Regionale;

il dirigente regionale dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni ha presentato la presente proposta;

i rappresentanti unici degli Enti partecipanti ai lavori della seduta conclusiva della Conferenza di Servizi tenutasi in data 01 luglio 2022, le cui deleghe sono acquisite agli atti d'ufficio, sono stati:

Regione Emilia-Romagna	Marina Mengoli
A.R.P.A.E.	
Comune di Modena	Roberto Bolondi
A.U.S.L. Modena	Stefano Galavotti
Hera S.p.A.	Vincenzo Gualtieri

il proponente è stato convocato e ha partecipato ai lavori

della Conferenza di Servizi, come previsto dalla l.r. 4/2018;

i lavori della Conferenza di Servizi sono stati così svolti:

- prima riunione della conferenza di Servizi in data 06/10/2021;
- seconda riunione della conferenza di Servizi in data 15/03/2022;
- terza riunione della conferenza di Servizi in data 16/06/2022;
- seduta conclusiva della Conferenza di Servizi in data 01/07/2022;

la Conferenza di Servizi ha ritenuto il SIA e gli elaborati depositati nonché le integrazioni prodotte dalla Società Aerautodromo di Modena S.p.A. relativa al progetto di ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia nel Comune di Modena (MO), sufficientemente approfonditi per consentire un'adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto al fine dell'espressione del Provvedimento di VIA, nonché per l'acquisizione di tutte le intese, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i pareri, gli assensi comunque denominati, necessari per la realizzazione del progetto in base alla normativa vigente;

la Conferenza di Servizi ha, quindi, ritenuto all'unanimità il progetto relativo all'ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia nel Comune di Modena (MO), nel complesso ambientalmente compatibile in quanto:

- il progetto, che prevede la realizzazione di una nuova strada di accesso, del ponte carrabile e di quello pedonale, della tribuna, dell'area MASA e l'ampliamento della pista, consentirà l'inserimento del Comparto Autodromo di Modena all'interno dei Poli Funzionali come definiti dall'articolo 63 della Norme Tecniche del PTCP;
- gli impatti del progetto sulle matrici ambientali considerate, in particolare sulle componenti atmosfera, acque e rumore, sono resi accettabili dalle misure di mitigazione e di compensazione previste dal progetto e dalle condizioni ambientali prescritte;
- la Regione Emilia - Romagna si è espressa positivamente sulla variante e sulla valutazione ambientale di tale variante con Delibera di Giunta Regionale n. 1068 del 27/06/2022
- la Provincia di Modena si è espressa positivamente sulla variante e sulla valutazione ambientale di tale variante con Atto del Presidente n. n° 113 del 24/06/2022 e Delibera di Consiglio n. del 58 del 22/06/2022
- il Comune di Modena ha espresso il proprio assenso in merito alla Variante agli strumenti urbanistici con Delibera di Consiglio n. 36 del 30/06/2022

oltre alle opere di progetto e di mitigazione previste nel SIA e nelle successive integrazioni la Conferenza dei Servizi ha ritenuto necessario, al fine di minimizzare gli impatti

attesi, che la realizzazione del progetto, la fase di esercizio e di monitoraggio, avvenga nel rispetto delle prescrizioni del provvedimento di VIA riportate nel verbale conclusivo che costituisce l'**Allegato 1** ed è parte integrante e sostanziale della presente delibera e integralmente trascritte nel deliberato;

gli Enti partecipanti ai lavori della Conferenza di Servizi hanno espresso le posizioni di seguito sintetizzate:

- ARPAE Modena ha espresso, per gli aspetti di competenza, parere favorevole alla realizzazione ed all'esercizio delle opere in progetto nell'ambito della Conferenza; ha rilasciato l'Autorizzazione Unica Ambientale con determina n. DET-AMB-2022-3381 del 04/07/2022, che costituisce l'**Allegato 2** ed è parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- ARPAE SAC Modena, in qualità di Rappresentante unico della Regione Emilia-Romagna ai fini dell'espressione della posizione dell'amministrazione ha acquisito:
 - o parere in merito alla Valutazione di incidenza, con PG.2020.0542459 del 06/08/2020 e prot. PG.2022.0206174 del 28/02/2022, che costituiscono l'**Allegato 3** e sono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
 - o assenso alla variante del PTCP di Modena comprensiva di parere motivato di Val.Sat con Delibera di Giunta Regionale n. 1068 del 27/06/2022, che costituisce l'**Allegato 4** ed è parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- la Provincia di Modena si è espressa positivamente sulla variante e sulla valutazione ambientale di tale variante con Atto del Presidente n. 113 del 24/06/2022 e Delibera di Consiglio n. 58 del 22/06/2022, che costituiscono gli **Allegati 5 e 6** e sono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- il Comune di Modena ha espresso, per gli aspetti di competenza, parere favorevole alla realizzazione ed all'esercizio delle opere in progetto nell'ambito della Conferenza ed ha firmato il verbale conclusivo della Conferenza di Servizi in data 01/07/2022; ha espresso il proprio assenso in merito alla Variante agli strumenti urbanistici con Delibera di Consiglio n. 36 del 30/06/2022, che costituisce l'**Allegato 7** ed è parte integrante e sostanziale della presente deliberazione; ha rilasciato i Permessi di Costruire, che costituiscono l'**Allegato 8** e sono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- l'AUSL Modena ha espresso, per gli aspetti di competenza, parere favorevole alla realizzazione ed all'esercizio delle opere in progetto nell'ambito della Conferenza ed ha firmato il verbale conclusivo della Conferenza di Servizi in data 01/07/2022;

- Atersir ha espresso, per gli aspetti di competenza, parere favorevole alla realizzazione ed all'esercizio delle opere in progetto, acquisito dalla Conferenza, con prot. 0002031 del 23/02/2022;
- il Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena ha espresso, per gli aspetti di competenza, parere favorevole alla realizzazione ed all'esercizio delle opere in progetto, acquisito dalla Conferenza, con prot. U.0001864 del 25/01/2022, che costituisce l'**Allegato 9** ed è parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, ha espresso parere favorevole in merito agli aspetti di tutela archeologica, con prot.16885 del 14/07/2021, acquisito dalla Conferenza;
- ENAC ha espresso, per gli aspetti di competenza, parere favorevole alla realizzazione ed all'esercizio delle opere in progetto, acquisito dalla Conferenza, con prot. 102789 del 07/09/2021, prot. 102788 del 07/09//2021, prot. 102787 del 07/09//2021, che costituiscono l'**Allegato 10** e sono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- Hera S.p.A. ha espresso, per gli aspetti di competenza, parere favorevole alla realizzazione ed all'esercizio delle opere in progetto nell'ambito della Conferenza, e con parere prot. n. 16052-6903 del 16/02/2022, ed ha firmato il verbale conclusivo della Conferenza di Servizi in data 01/07/2022, che costituisce l'**Allegato 11** ed è parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;
- la Provincia di Modena e il Comune di Modena hanno approvato l'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale con Atto del Presidente n.108 del 15/06/2022 e con D.C.C. n. 36 del 30/06/2022 che costituiscono l'**Allegato 12** e l'Allegato 7 e sono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione;

DATO, inoltre, ATTO CHE:

è stata acquisita la documentazione antimafia ai sensi del D.lgs. n. 159/2011, con esito positivo e che sono state correttamente pagate le spese istruttorie per il Provvedimento Autorizzatorio Unico di VIA ai sensi dell'art. 31 della l.r. 4/2018;

VISTI:

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti;
- la legge regionale 30 luglio 2015, n. 13 "Riforma del sistema di governo regionale e locale su Città Metropolitana di Bologna, Province, comuni e loro Unioni;

RICHIAMATI:

- la legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 "Testo Unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna";
- la propria deliberazione del 07 marzo 2022 n. 324 del "Disciplina Organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022
- la propria deliberazione del 07 marzo 2022 n. 325 "Consolidamento e rafforzamento delle capacità amministrative: riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022
- la propria deliberazione del 21 marzo 2022 n. 426 "Riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai Direttori Generali e di Agenzia";
- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 25 marzo 2022 n. 5615 "Riorganizzazione della Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente. Istituzione Aree di lavoro. Conferimento incarichi dirigenziali e proroga incarichi di posizione organizzativa";
- la propria deliberazione del 10 aprile 2017 n. 468 "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna", da applicare in combinato disposto e coerenza con quanto previsto successivamente dalla citata deliberazione n. 324/2022;
- le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale del 13/10/2017 PG/2017/0660476 e del 21/12/2017 PG/2017/0779385 contenenti le indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposto in attuazione della sopra citata deliberazione n. 468/2017;
- il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni" e ss.mm.ii.;
- la propria deliberazione del 31 gennaio 2022 n. 111, "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della

trasparenza 2022-2024, di transizione al Piano integrato di attività e organizzazione di cui all'art. 6 del D.L. n. 80/2021";

Dato atto che il Responsabile del Procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazioni di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

Dato atto dei pareri allegati;

su proposta dell'Assessore all'ambiente, difesa del suolo e della costa, protezione civile

A voti unanimi e palesi

DELIBERA

per le ragioni in premessa e con riferimento anche alle valutazioni contenute nel Verbale Conclusivo della Conferenza di Servizi sottoscritto in data 01 luglio 2022 che costituisce l'Allegato 1 ed è parte integrante e sostanziale della presente delibera che qui si intendono sinteticamente richiamate:

- a) di adottare il Provvedimento Autorizzatorio Unico, che comprende il provvedimento di VIA, sulla base del quale sono stati rilasciati titoli abilitativi necessari per la realizzazione e l'esercizio del progetto "Ampliamento del Comparto Autodromo di Modena", proposto da Aerautodromo di Modena S.p.A., localizzato in località Marzaglia nel Comune di Modena (MO), costituito dalla determinazione motivata di conclusione positiva della Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 20, comma 2, della l.r. 4/2018;
- b) di dare atto che il progetto esaminato risulta ambientalmente compatibile e realizzabile nel rispetto delle condizioni ambientali riportate nel verbale conclusivo della Conferenza di servizi che costituisce l'Allegato 1, parte integrante e sostanziale della presente deliberazione, di seguito riportate:
 - 1. la realizzazione del nuovo accesso al comparto a sud dello stesso e la nuova viabilità fuori comparto di raccordo con la Via dell'Aeroporto diverrà l'accesso principale allo stesso. L'ingresso secondario posto a Nord su Via Pomposiana dovrà essere mantenuto chiuso e utilizzato solo per gli addetti e mezzi di soccorso.
 - 2. In fase di progettazione esecutiva, dovranno essere individuati i percorsi viabilistici su base cartografica che verranno utilizzati prioritariamente per accedere al Polo dalle strade principali e dai caselli autostradali, compreso il futuro raccordo autostradale Modena-Sassuolo quando sarà in funzione, in concomitanza con gli eventi ad elevato afflusso di utenti:

- a. a seguito della realizzazione del nuovo accesso dovrà essere concordata con gli enti gestori della nuova viabilità il posizionamento della nuova segnaletica per l'accesso dalle strade a scorrimento veloci (tangenziale Modena Sassuolo).
 - b. Annualmente deve essere comunicato al Comune il calendario degli eventi che richiedono l'ausilio di parcheggi scambiatori e navette per accedere all'area, in relazione al numero massimo di parcheggi previsti nell'area e al relativo impatto ambientale (rumore e inquinamento atmosferico), dovuto al traffico indotto di mezzi pesanti e leggeri, con gestione organizzata all'interno dell'Accordo territoriale.
3. Come previsto dallo Studio di Impatto Ambientale, l'area interessata dall'interramento del tracciato del circuito deve essere impermeabilizzata.
4. Per la realizzazione dei nuovi fabbricati posti al di fuori del perimetro di tutela PA2 devono essere previste tecnologie edilizie innovative che consentano di realizzare fondazioni tali da non compromettere lo stato qualitativo degli acquiferi in considerazione della vulnerabilità del campo acquifero di Marzaglia.
5. I sistemi fognari pubblici e privati devono essere realizzati con tecnologie e materiali atti a garantirne la perfetta tenuta, con particolare riferimento al collegamento tra il collettore e i pozzetti d'ispezione, al fine di precludere ogni rischio d'inquinamento. Le medesime garanzie costruttive debbono essere riservate anche agli altri manufatti in rete (es. impianti di sollevamento, ecc.).
6. Per la realizzazione dei nuovi fabbricati posti all'interno del perimetro di tutela PA2 devono essere garantite tipologie edilizie tali da consentire la realizzazione di fondazioni superficiali, essendo tassativamente vietate le palificazioni.
7. I parcheggi realizzati all'interno dell'area di protezione allargata PA2, identificata dal vigente PSC devono essere impermeabilizzati e dotati di reti di drenaggio e collettamento delle acque meteoriche a perfetta tenuta idraulica;
8. Negli spazi destinati a parcheggi da realizzarsi esternamente all'area PA2, considerato che saranno previsti su aree semi-permeabili, deve essere impedito l'accesso a camper, bus e mezzi pesanti ed inibite le eventuali attività di manutenzione all'interno di tali aree, mettendo all'ingresso una barra di limitazione dell'altezza; tali mezzi dovranno sostare solo su aree impermeabilizzate.

9. Le vasche di accumulo e rilancio di reflui e le opere per il collettamento delle acque nere o miste, ivi compresi gli allacciamenti alla pubblica fognatura devono essere dotati di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta idraulica (ex artt. 7.3 e 7.4 del PSC vigente).
10. Deve essere vietata la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione di carburante e inibita la realizzazione di serbatoi interrati di idrocarburi e di sostanze liquide pericolose di qualsiasi natura (ex artt. 7.3, 7.4, 7.6).
11. Non è consentito il parcheggio su prato: i parcheggi realizzati all'esterno dell'area PA2, previsti dal progetto su prato, devono essere realizzati attraverso la posa di un pacchetto semi-permeabile già previsto per gli altri parcheggi (80% impermeabilizzazione), e dovranno essere dotati di reti di drenaggio e collettamento delle acque meteoriche a perfetta tenuta idraulica. Per i parcheggi che con l'attuazione del secondo stralcio verrebbero eliminati, si accoglie la proposta di non realizzarli e di utilizzare navette e parcheggi convenzionati scambiatori. Tale soluzione è coerente con il quadro normativo definito dalle Norme del PSC/POC/RUE vigente, ed in particolare dall'art. 23 comma 3 delle Norme stesse, che prevede nel caso di trasformazioni attuate in particolari contesti territoriali, la possibilità di differenziare i requisiti prestazionali di cui al CAPO XXIII del RUE, che possono essere inoltre integrati e specificati nell'ambito dei PUA. Inoltre, l'utilizzo di navette e parcheggi scambiatori è disciplinato dalle Norme Urbanistiche ed Edilizie (art.4, comma 3) e dalla Convenzione Urbanistica (art.14) del Piano Particolareggiato oggetto del procedimento. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere presentato ad Arpa e Comune di Modena il progetto di realizzazione di questi parcheggi, prevedendo il fondo con pacchetto semi-permeabile e relativo calcolo per la verifica del mantenimento dell'invarianza idraulica.
12. Dovranno essere messe in campo opportune azioni gestionali per contenere la polverosità derivante dagli scavi e dal transito dei mezzi sulle piste non asfaltate; tali azioni, di seguito descritte, dovranno essere messe in campo dalla Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente:
- a. umidificazione delle vie di transito all'interno del cantiere e dei depositi temporanei di terre e di inerti,
 - b. copertura dei cassoni con teloni in occasione del trasporto degli inerti,

- c. verifica dell'adeguatezza dei mezzi d'opera e del rispetto dei relativi limiti di emissione,
 - d. limitazione del tempo di accensione delle macchine operatrici prevedendo lo spegnimento del mezzo tra un utilizzo e l'altro,
 - e. installazione di un impianto di lavaggio ruote per i mezzi in uscita dall'impianto,
 - f. mantenimento di una velocità dei mezzi modesta (max 20 km/h) e comunque adeguata alla situazione reale dei piani di transito,
 - g. minimizzazione dell'altezza del punto di carico/scarico e mantenimento di basse velocità di scarico,
 - h. effettuazione di periodiche operazioni di pulizia (spazzatura) delle aree pavimentate.
13. Si condivide la proposta di un monitoraggio di polverosità durante la fase di cantiere, che dovrà attenersi alle seguenti indicazioni:
- i. il monitoraggio dovrà articolarsi in campagne della durata minima di 14 giorni,
 - j. dovranno essere monitorati tutti i ricettori potenzialmente più impattati dal cantiere (R2, R3 ed R4), nel momento in cui le attività di scavo si trovano in prossimità di tali recettori,
 - k. dovranno essere rilevati il parametro PM10 e le principali variabili meteorologiche,
 - l. in ottemperanza agli obiettivi di qualità del D.Lgs 155/2010, nel caso in cui non si riesca ad acquisire la quantità di dati validi pari al 90 % nell'arco della campagna di misura, la stessa dovrà essere prolungata di un periodo tale da raggiungerla,
 - m. per ogni campagna è necessario fornire l'esatta ubicazione del punto di misura su opportuna planimetria con relativa documentazione fotografica del monitoraggio svolto,
 - a. la relazione del monitoraggio dovrà essere inviata ad Arpae, al Comune di Modena, e ad Ausl entro 30 giorni dal termine di ciascuna campagna. I dati di monitoraggio dovranno essere forniti anche in formato file Excel; tale file dovrà contenere il resoconto di tutti i dati misurati, secondo le rispettive frequenze di campionamento (concentrazioni orarie per parametri meteo, medie giornaliere per PM10),
 - b. dovrà essere data comunicazione dell'inizio della campagna di monitoraggio al Comune di Modena, ad Ausl e Arpae con anticipo di almeno 15 giorni.
14. Ad integrazione delle misure descritte dal Proponente, si ritiene necessario che entro tre mesi

dall'approvazione del progetto il Proponente predisponga un piano di monitoraggio della qualità dell'aria in fase di esercizio, che dovrà essere approvato da Arpae, Comune e Ausl e che dovrà attenersi alle seguenti indicazioni di massima:

- a. il monitoraggio dovrà essere svolto almeno in corrispondenza del recettore R50;
 - b. nell'annualità dovranno essere monitorati almeno una volta gli scenari 2A1, 2A2, 3A e 3B, se realizzati;
 - c. il monitoraggio dovrà articolarsi in almeno 4 campagne/anno della durata di 1 mese ciascuna (una per ogni stagione);
 - d. dovranno essere rilevati i parametri NOx (NOx, NO, NO2), PM10, PM2.5 e BTX (benzene, toluene e xileni) e le principali variabili meteorologiche;
 - e. in ottemperanza agli obiettivi di qualità del D.Lgs 155/2010, nel caso in cui non si riesca ad acquisire la quantità di dati validi pari al 90 % nell'arco della campagna di misura, la stessa dovrà essere prolungata di un periodo tale da raggiungerla;
 - f. il monitoraggio dovrà essere effettuato per un periodo di due anni consecutivi dall'entrata in esercizio dell'opera: il monitoraggio potrà essere prolungato su richiesta di Arpae, Comune di Modena o Ausl in base alle risultanze;
 - g. il piano di monitoraggio dovrà contenere anche le modalità di trasmissione ed elaborazione dei dati;
 - h. dovrà inoltre essere data comunicazione dell'inizio di ciascuna campagna di monitoraggio al Comune di Modena, all'Ausl e ad Arpae con adeguato anticipo,
 - i. nel corso dei monitoraggi della qualità dell'aria, durante gli eventi 2A1, 2A2, 3A e 3B, dovrà essere eseguita la rilevazione del traffico in ingresso all'autodromo per l'intera durata dell'evento.
15. Visti i superamenti dei limiti delle PM10 nel Comune di Modena nei mesi nei quali sono previste le misure di contenimento indicate dal PAIR, è necessario limitare la realizzazione degli eventi del Polo funzionale ad elevata affluenza di pubblico; in particolare dal 15 novembre al 15 febbraio (periodo con più alta probabilità di superamento dei limiti) sono vietate le attività relative agli scenari 2.a, 3.a, 3.b. In caso di rispetto dei valori limite per gli inquinanti significativi per il periodo invernale nei tre anni precedenti, il Comune di Modena comunicherà al gestore il superamento della prescrizione per l'anno in corso.

16. Al fine di compensare gli effetti delle emissioni di gas climalteranti e di ridurre al minimo l'impatto delle emissioni di PM10 e NOx derivanti dalla realizzazione del progetto, entro 180 giorni dalla conclusione del procedimento, dovrà essere presentata ad Arpae, Comune di Modena e Ausl una proposta integrativa delle misure di compensazione già previste dal progetto, quali ad esempio: realizzazione di tettoie fotovoltaiche sui parcheggi definitivi con eventuale sistema di accumulo o impianto FV per autoconsumo, ulteriori piantumazioni in aree esterne al comparto o la loro monetizzazione sulla base dei criteri stabiliti dalla DGR n.549/2012, in accordo con il Comune di Modena.
17. Il Proponente dovrà presentare ad Arpae, Comune di Modena, Ausl, per l'approvazione, almeno due mesi prima della messa in esercizio dell'impianto, un progetto di monitoraggio finalizzato a verificare l'impatto associato agli eventi caratterizzati dalle maggiori emissioni odorigene, valutate sulla base delle attività e dei veicoli presenti sul circuito. Il progetto dovrà prevedere monitoraggi durante gli eventi più impattanti nel primo anno di attività dell'autodromo ampliato. Nel caso vi siano eventi di tipo 'Drift' questi dovranno essere ricompresi nei monitoraggi. Le misure dovranno essere effettuate in prossimità del circuito nelle zone e nei momenti in cui sono attese le maggiori emissioni odorigene. Le misure dovranno restituire una concentrazione di odore secondo la norma UNI EN 13725 e dovranno essere documentate le condizioni di utilizzo della pista e le tipologie dei veicoli all'atto delle misure.
18. Stante quanto indicato dal Proponente nella documentazione allegata al progetto, si ritiene che il Piano di Utilizzo debba essere perfezionato e trasmesso ad ARPAE per approvazione, almeno 90 giorni prima dell'inizio dei lavori in modo che siano dettagliatamente riportate tutte le informazioni (quando non già presenti nel Piano allegato al progetto) indicate all'allegato 5 del DPR 120/2017 di seguito elencate:
- a. Ubicazione dei siti di produzione delle terre da scavo con indicazione dei relativi volumi in banco suddivisi nelle diverse tipologie (si richiede venga fornita una tabella in cui per ogni sito di scavo siano indicate le litologie presenti e le relative quantità da scavare).
 - b. Ubicazione dei siti di destinazione e individuazione dei cicli produttivi di destinazione delle terre e rocce da scavo, con indicazione dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base delle provenienze dai vari siti di produzione (si richiede venga fornita una tabella in cui,

per ogni sito di destinazione, siano indicate le litologie, i volumi e la provenienza dei materiali in arrivo).

- c. Descrizione delle operazioni di normale pratica industriale finalizzate a migliorare le caratteristiche merceologiche, tecniche e prestazionali delle terre da scavo per il loro utilizzo con riferimento a quanto indicato nell'allegato 3 (si richiede la descrizione delle operazioni di normale pratica industriale con riferimento alle operazioni indicate in Allegato 3 o ad altre operazioni che siano previste da norme tecniche riconosciute (UNI , ISO; EN) e adeguata descrizione di espletamento delle operazioni e dei presidi per la minimizzazione degli impatti ambientali).
- d. Descrizione delle modalità di esecuzione e delle risultanze della caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo eseguita in fase progettuale in conformità alle previsioni degli allegati 1, 2, e 4, precisando in particolare:
 - i risultati dell'indagine conoscitiva dell'area di intervento, con particolare riferimento alle attività antropiche svolte nel sito e alle caratteristiche geologiche - idrogeologiche naturali dei siti che possono comportare la presenza di materiali contenenti specifiche sostanze;
 - le modalità di campionamento, preparazione dei campioni e analisi, con indicazione del set di parametri analitici considerati predisposto tenendo conto della composizione naturale delle terre e rocce da scavo, delle attività antropiche pregresse svolte nel sito di produzione e delle tecniche di scavo che si prevede di adottare, esplicitando quanto indicato negli allegati 2 e 4;
 - la necessità o meno di ulteriori approfondimenti in corso d'opera e i relativi criteri generali secondo quanto indicato nell'allegato 9 parte A (motivando nel caso il non ricorso ad ulteriori approfondimenti in corso d'opera).
- e. L'ubicazione degli eventuali siti di deposito intermedio in attesa di utilizzo, anche alternativi tra loro, con l'indicazione per ciascun sito della classe di destinazione d'uso urbanistica (se prevista, dovrà essere predisposta una tabella in cui per ogni sito di deposito intermedio siano indicate la classe di destinazione urbanistica e i tempi di deposito).
- f. I percorsi previsti per il trasporto delle terre e rocce da scavo tra le diverse aree impiegate nel processo di gestione (siti di produzione,

aree di caratterizzazione, siti di deposito intermedio e processi industriali di impiego), nonché le modalità di trasporto previste (ad esempio a mezzo strada ferroviaria, slurrydotto, nastro trasportatore).

19. Il piano, inoltre, dovrà includere la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà redatta ai sensi dell'art. 47 del DPR n.445/2000 e la sua durata.
20. Si ritiene utile specificare che, per quanto riguarda l'eventuale trattamento di una quota parte delle terre da scavo, considerati anche gli esiti dell'indagine preliminare, dai quali risulta che il terreno oggetto di escavazione soddisfa i requisiti di qualità ambientale previsti dal DPR 120/2017 per essere considerato sottoprodotto, le operazioni proposte verranno valutate ai fini di verificare la coerenza con una normale pratica industriale. Nel Piano di utilizzo il Proponente dovrà pertanto evidenziare il rispetto delle suddette condizioni ex ante e in corso d'opera riportando:
 - a. rispetto delle CSC con le modalità degli allegati 2, 4 e 8 al DPR 120/2017 o dei valori di fondo naturale;
 - b. indicazione in merito alla necessità del trattamento di stabilizzazione con specificati i benefici in termini di prestazioni geomeccaniche;
 - c. procedura da osservare per l'esecuzione della stabilizzazione con leganti idraulici (UNI EN 14227-1:2013 e s.m.i.) al fine di garantire il corretto dosaggio del legante idraulico stesso;
 - d. descrizione delle tecniche costruttive adottate e delle modalità di gestione delle operazioni di stabilizzazione al fine di prevenire eventuali impatti negativi sull'ambiente.
21. Non essendo presente nella documentazione del SIA una cartografia in scala adeguata, in cui sia rappresentato il reticolo dei fossi di raccolta delle acque meteoriche durante la fase di cantiere, è necessario che tale cartografia venga presentata ad ArpaE preliminarmente alla cantierizzazione, riportando chiaramente la collocazione dei fossi di guardia di raccolta delle acque meteoriche provenienti dalle aree di cantiere. Tali acque dovranno essere preventivamente decantate in apposita vasca prima dello scarico in corpo idrico superficiale.
22. Riguardo alla gestione delle emergenze, è necessario che vengano mantenuti disponibili, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, materiali assorbenti al fine di intervenire tempestivamente con il contenimento dello sversamento e che vengano attuate idonee procedure per eliminare l'eventuale

contaminazione nel suolo e/o nelle acque. I materiali contaminati dovranno essere smaltiti secondo le norme vigenti in materia. Queste condizioni devono essere inserite nel contratto con la ditta che eseguirà i lavori.

23. Vista la particolare sensibilità della zona (ricarica della falda di tipo B e presenza del campo acquifero vulnerabile di Marzaglia), nella realizzazione delle palificazioni profonde dovranno essere utilizzati materiali che non compromettano lo stato qualitativo della falda da parte della Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente.
24. Preliminarmente alla cantierizzazione, il Proponente dovrà presentare ad Arpae una relazione con il confronto dei dati utilizzati per il dimensionamento del sistema di regimentazione e scarico delle acque meteoriche, con i dati di pioggia più recenti (ultimi 5 anni). Qualora questi fossero significativamente più gravosi dovrà essere rivisto il sistema di collettamento delle acque meteoriche.
25. Riguardo alle vie di fuga, vista la sensibilità dell'area e la sua collocazione a monte di punti strategici di captazione di risorsa idropotabile, si ritiene che queste debbano essere tutte impermeabilizzate.
26. Si concorda con la proposta di realizzazione della nuova pista a piano ribassato, purché venga realizzata una barriera impermeabile di almeno 1 metro con coefficiente di permeabilità pari almeno a $k = 10^{-9}$ m/sec. Dovranno inoltre essere impermeabilizzate anche tutte le vie di fuga.
27. In merito alla realizzazione della nuova curva di variante all'interno del circuito esistente, di lunghezza complessiva di circa 380 m, sovrapposta ad un'area CIS e a margine di un'area PA2, il Proponente afferma che sarà *"realizzata tramite scavi in relazione al dislivello del terreno nei vari punti interessati dal tracciato e relativa via di fuga in ghiaia"*. Per la realizzazione dell'intervento in questione, in coerenza con la restante parte di progetto relativo all'ampliamento della pista, si devono adottare tutte le cautele necessarie al fine di non peggiorare l'attuale attenuazione/protezione dei suoli nei confronti della falda sottostante. Dovranno pertanto essere adottate misure di mitigazione, tra cui l'inserimento di uno strato impermeabile a coefficiente di permeabilità pari a $k = 10^{-9}$ m/sec, che vada a compensare eventuali rimozioni dei primi strati di suolo sia per la pista relativa alla curva in variante che per le relative vie di fuga, al fine di limitare eventuali dispersioni di potenziali inquinanti sul suolo.

28. Il Proponente dovrà rendicontare ad Arpae con la periodicità annuale, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio, i volumi di acqua utilizzati e le relative modalità di approvvigionamento, adottando tutti i sistemi possibili di risparmio idrico, al fine di consentire agli Enti competenti in materia di comprendere eventuali anomalie quali-quantitative rilevate presso i pozzi privati presenti in prossimità dell'Autodromo. Qualora Arpae valutasse i volumi di lieve entità, il Proponente potrà sospendere la trasmissione di tali informazioni.
29. Il piano di monitoraggio ambientale delle acque sotterranee dovrà attenersi alle seguenti indicazioni:
- a. La rete di monitoraggio delle acque sotterranee a controllo dell'autodromo sarà costituita da n.9 piezometri di cui n.3 posizionati a monte (Pm1, Pm2, Pm3) e n.6 a valle (PV1-A, PV1-B, PV2-A, PV2-B, PV3-A, PV3-B) rispetto al flusso di falda.
 - b. I tre nuovi piezometri previsti dal piano di monitoraggio ambientale dovranno essere operativi e campionati prima dell'inizio dei lavori in modo da poter caratterizzare la falda intercettata utilizzando i dati come bianco. I dati iniziali dovranno essere trasmessi ad Arpae entro 15 giorni dalla data di emissione del rapporto di prova.
 - c. Riguardo ai parametri da ricercarsi, alla frequenza di campionamento, nonché alle modalità di trasmissione dei dati, si conferma l'attuale programma di monitoraggio: frequenza dei controlli in continuo sui piezometri superficiali di valle (PV1-A, PV2-A, PV3-A) per i parametri Soggiacenza, Temperatura, pH, Conducibilità, frequenza mensile sui restanti piezometri; frequenza trimestrale su tutti i punti di controllo per i seguenti parametri: Potenziale Redox; Torbidità; Durezza totale; Cloruri; Solfati; N ammoniacale; N nitroso; N nitrico; Ossidabilità; Materiali in sospensione; P tot; Fe; Cr tot; CrVI; Al; Cd; Pb; COD; Sostanze organo-alogenate totali; idrocarburi totali espressi come n-esano, BTEX.
 - d. I risultati dei monitoraggi dovranno essere trasmessi ad Arpae e Comune di Modena attraverso l'invio di un report semestrale, per i primi due anni di funzionamento dell'impianto; successivamente la periodicità potrà essere annuale, previo assenso di Arpae. Gli esiti dei monitoraggi dovranno essere inviati in formato elettronico (ods, xls, fogli google,...)

30. Pertanto, in relazione alle suddette necessità idriche di derivazione, è necessario che venga presentata ad ARPAE Demanio idrico, da parte del Comune di Modena medesimo o in alternativa dalla ditta di gestione dell'Autodromo, una domanda di variante sostanziale (con le indicazioni di tutti gli usi previsti e del consumo massimo prelevabile annualmente) al suddetto procedimento (MO04A0018) in essere, come stabilito dall'art. 31 del Regolamento regionale n. 41/2001. Si ribadisce che l'attivazione del prelievo di acqua pubblica sotterranea per gli usi previsti a servizio dell'ampliamento dell'Autodromo, potrà essere attivata soltanto alla conclusione dell'iter istruttorio di modifica del provvedimento di concessione.
31. Si chiede di adottare misure gestionali finalizzate a contenere la rumorosità delle lavorazioni di cantiere, oltre a quelle già citate per il contenimento della polverosità, integrate con le seguenti azioni che dovranno essere messe in campo dalla Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente:
- a. utilizzare mezzi d'opera conformi alle specifiche indicate nelle Norme CEE, con particolare riferimento ai limiti di emissione acustica;
 - b. non eseguire più di una lavorazione in contemporanea in prossimità dei ricettori più prossimi al cantiere.
32. Si chiede la messa in opera di mitigazioni acustiche temporanee a protezione del ricettore n. 42 durante la fase 1 (realizzazione della nuova strada) e del ricettore n.50 durante la fase 2 (realizzazione dell'ampliamento della nuova pista). Di tali mitigazioni dovrà essere data comunicazione ad Arpae e al Comune di Modena almeno 7 giorni prima della loro messa in opera.
33. Sulla base delle risultanze dello studio agli atti, ai sensi del Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee, è necessario che venga presentata allo Sportello Unico, Comunicazione di attivazione di cantiere in deroga ai limiti di rumorosità ambientale, almeno 15 giorni prima dell'inizio dell'attività di cantiere, allegando alla stessa la tabella riportante le stime ai ricettori. Nel caso in cui, per motivi eccezionali, contingenti e documentabili, non fosse possibile rispettare i limiti orari previsti all'art. 4 del Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee sarà necessario richiedere specifica Autorizzazione in deroga ai limiti di rumore ai sensi dell'art. 5.2 del Regolamento.

34. Non potranno essere effettuate durante l'esecuzione delle attività di cantiere previste in una delle cinque fasi individuate nello studio d'impatto acustico, attività previste in un'altra fase.
35. Si chiede l'effettuazione di un monitoraggio acustico in fase di cantiere secondo le seguenti indicazioni:
- a. il monitoraggio deve avere durata di almeno 6 giorni lavorativi presso i ricettori più disturbati durante le diverse fasi di cantiere, ovvero presso il ricettore 42 durante le lavorazioni maggiormente impattanti relative alla fase 1, presso il ricettore 50 durante le lavorazioni maggiormente impattanti relative alla fase 2 e 3, e presso il ricettore 16 durante le lavorazioni maggiormente impattanti relative alla fase 4. Nel caso non fosse possibile collocare gli strumenti presso i ricettori indicati si potrà eseguire il monitoraggio in un punto rappresentativo della rumorosità generata dalla fase analizzata ed eseguire una misura della durata di 60 minuti in prossimità del relativo ricettore per correlare la misura a quella di lunga durata;
 - b. dovrà essere data comunicazione delle campagne di monitoraggio ad Arpa, Comune di Modena e Ausl almeno 7 giorni prima dell'inizio delle rilevazioni acustiche;
 - c. nel caso in cui il monitoraggio accerti il superamento dei valori limite autorizzati devono essere immediatamente adottati tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali, anche tramite una idonea organizzazione dell'attività, al fine di ridurre l'impatto acustico;
 - d. al termine di ciascuna campagna dovrà essere inviata relazione contenente gli esiti del monitoraggio ad Arpa, Comune di Modena e Ausl, entro 15 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche. La relazione deve evidenziare eventuali superamenti dei valori limite autorizzati. Nel caso di superamento dei limiti, il report deve individuare le cause che lo hanno prodotto e gli interventi che sono stati posti in atto per rientrare nei valori autorizzati.
36. Vista la caratterizzazione dell'impatto acustico riportata nello studio, esclusivamente riferita al periodo diurno, è vietata qualsiasi attività motoristica in periodo notturno, ovvero dalle 22.00 alle 6.00.
37. Una volta entrato in esercizio il nuovo impianto motoristico ampliato devono essere effettuate, così come proposte in relazione, le misurazioni fonometriche presso i ricettori denominati R7, R14, R17, R40 e R49 e in un punto di misura in

corrispondenza del confine del sedime presso la recinzione sud, durante lo svolgimento di cinque tipologie di attività motoristiche che rappresentino gli scenari 1A, 2A, 2B, 3A e 3B. La relazione che documenta gli esiti di tali verifiche deve essere trasmessa ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro 30 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche. La proposta dettagliata del piano di monitoraggio ai ricettori nella fase di esercizio, contenente i parametri da monitorare, la frequenza e la durata delle misure, le modalità di restituzione dei dati dovrà essere trasmessa ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro due mesi dall'approvazione del progetto e da questi approvata.

38. Al fine di caratterizzare l'ambito di intervento in modo più omogeneo, il proponente deve integrare il sistema di monitoraggio in continuo, in conformità a quanto previsto dal DPR 304/2001, con la collocazione di 3 nuove centraline di monitoraggio acustico fisse oltre a quella già presente nel punto denominato PF2 posto all'interno del sedime, a ridosso del confine nord-ovest. Le centraline dovranno essere ubicate nelle vicinanze dei ricettori abitativi e lungo le direzioni di propagazione del rumore. I dettagli tecnici ed operativi di tale sistema in continuo dovranno essere contenuti in un apposito documento che dovrà essere trasmesso ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro due mesi dall'approvazione del progetto e da questi approvato.
39. Al fine di evitare il superamento dei limiti vigenti (limiti orari e limiti riferiti al periodo diurno) in caso di attività motoristiche effettuate nel rispetto dei limiti e di evitare il superamento dei valori limite prescritti in autorizzazione nel caso di attività motoristiche effettuate in deroga ai limiti di rumore, deve essere implementato un sistema di controllo automatico dei livelli sonori presenti a bordo pista che, fissando un determinato livello sonoro individuato come soglia di attenzione, consenta al gestore di limitare il numero/tipo di veicoli da ammettere in pista. Il progetto del sistema di controllo automatico deve essere trasmesso ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro 3 mesi dall'approvazione del progetto.
40. Devono essere effettuate misurazioni fonometriche presso il ricettore n.50 per verificare il rispetto dei limiti vigenti durante lo svolgimento delle attività motoristiche più rumorose corrispondenti allo scenario 2B - Prove libere affluenza ordinaria, rispettivamente Auto e Moto. Il microfono dovrà essere collocato a 4 m di altezza, in due punti contemporaneamente: uno lungo la facciata all'edificio lato nord-est e uno lungo la facciata all'edificio lato sud-ovest, che risultano entrambe

esposte al rumore dell'autodromo ampliato. Le rilevazioni dovranno essere svolte durante le prime due giornate di esercizio che corrispondono allo scenario 2B: una rappresentava dell'attività con auto (2B1) e una durante l'attività con moto (2B2), I monitoraggi dovranno avere una durata almeno pari alle 16 ore del periodo diurno durante lo svolgimento di un'attività motoristica significativa per l'impatto acustico, e dovranno essere elaborati al fine di verificare il rispetto sia del limite di zona diurno (60 dBA per la Classe III assegnata dalla classificazione acustica), sia del limite orario diurno (70 dBA), ai sensi del DPR 304/2001. Una relazione contenente gli esiti del monitoraggio deve essere trasmessa ad Arpae, Comune di Modena e Ausl, entro 15 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche. Nel caso le misure dovessero evidenziare il mancato rispetto dei limiti presso il ricettore R50, entro 30 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche dovrà essere trasmessa ad Arpae, Comune di Modena e Ausl una relazione che individui gli interventi di mitigazione acustica da mettere in atto, anche di tipo gestionale, per rientrare nei limiti di rumore vigenti e che documenti la valutazione della loro efficacia.

41. Il numero massimo di deroghe ai limiti acustici è fissato in 30 giornate annue, comprensivo sia delle deroghe per attività motoristiche, ai sensi del DPR 304/2001, che delle deroghe per manifestazioni rumorose temporanee, secondo il Capo 4 del 'Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee', approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 32 in data 10 giugno 2021.
42. Il proponente dovrà attenersi alle disposizioni definite dal Tavolo permanente di confronto sul tema rumore, gestito dal Comune (autorità sanitaria), con tutti gli enti coinvolti e i cittadini, avente anche l'obiettivo di definire un Protocollo operativo tra Comune, AUSL, ARPAE e proponente per la gestione del rumore ambientale dell'Autodromo.
43. Al fine di contenere la rumorosità degli eventi motoristici devono essere realizzate la duna in terra tra i due nuovi rettilinei che costituiscono l'ampliamento della pista e la duna in terra presso il confine nord-ovest proposti nella relazione acustica. Al fine di migliorare l'impatto acustico presso i ricettori maggiormente esposti, si chiede di valutare una modifica del sistema di opere di mitigazione acustica proposto, ad esempio prevedendo una riduzione della lunghezza della duna in mezzo al doppio rettilineo nella parte più a ovest, a favore di una duna o di sistemi equivalenti da collocare al margine nord-ovest del nuovo circuito, almeno di pari

lunghezza rispetto alla riduzione della duna centrale e di altezza almeno pari a 3 m. Il dettaglio tecnico delle barriere e le stime acustiche correlate dovranno essere presentati entro 3 mesi dalla conclusione del procedimento ad ARPAE, AUSL e Comune di Modena per le valutazioni di competenza e la conseguente approvazione.

44. Per una maggiore precauzione, al fine di ridurre il disturbo determinato dal tratto di pista esistente verso l'abitato della frazione di Marzaglia Nuova, si chiede di valutare l'efficacia di uno schermo acustico da porre in corrispondenza dell'area boscata e su strada Pomposiana. Il dettaglio tecnico delle barriere e le stime acustiche correlate dovranno essere presentati entro 3 mesi dalla conclusione del procedimento ad ARPAE, AUSL e Comune di Modena per le valutazioni di competenza e la conseguente approvazione.
45. Al fine di migliorare l'effetto di mitigazione acustica dell'area boscata verso l'abitato della frazione di Marzaglia Nuova e il ricettore n. 50, questa deve essere potenziata con essenze arboree che abbiano una alta efficienza di abbattimento del rumore oltre che di contrasto ai cambiamenti climatici. La progettazione deve essere presentata entro 3 mesi dalla conclusione del procedimento ad ARPAE, AUSL e Comune di Modena per le valutazioni di competenza e la conseguente approvazione. La messa a dimora delle piante dovrà essere completata entro tre mesi dall'approvazione del progetto.
46. Si prescrive di mettere in atto misure gestionali per contenere l'impatto vibrazionale del cantiere, conformemente alle indicazioni contenute nella Norma UNI 9614/2017 (Appendice C), con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente.
47. Si prescrive di eseguire una misura di vibrazioni, secondo le seguenti indicazioni:
 - a. la misura dovrà essere eseguita presso il ricettore n.50 (oppure in alternativa presso il ricettore n.49), che si trovano più vicini all'area in cui verrà realizzato l'ampliamento della pista, durante l'attività di escavazione o altra lavorazione di cantiere che si ritenga più impattante dal punto di vista vibrazionale (ad esempio la palificazione);
 - b. dovrà essere data comunicazione dell'inizio della campagna di monitoraggio ad Arpae, al Comune di Modena e ad Ausl almeno 7 giorni prima dell'esecuzione delle misure;
 - c. nel monitoraggio del livello vibrazionale dovrà essere utilizzata la metodologia prevista dalla Norma UNI 9614 aggiornata al 2017, al fine di

verificare il rispetto del valore raccomandato per l'indicatore V_{sor} (così come definito dalla norma aggiornata stessa), relativo agli ambienti abitativi e al periodo diurno (accelerazione pari a 7.2 mm/s^2 , corrispondente ad un livello vibrazionale pari a 77 dB);

d. al termine del monitoraggio sarà necessario fornire una relazione contenente l'elaborazione dei dati e l'esatta ubicazione del punto di misura su opportuna planimetria, corredata da relativa documentazione fotografica del monitoraggio svolto;

e. la relazione del monitoraggio dovrà essere inviata ad Arpa, al Comune di Modena e ad Ausl al termine di ciascuna campagna entro 15 giorni dal termine delle misure.

48. All'interno delle DPA (distanze di prima approssimazione) calcolate non dovrà esserci permanenza della popolazione per tempi uguali o superiori alle 4 ore giornaliere, così come previsto dalla Legge n. 36 del 22 febbraio 2001 e relativo decreto attuativo DPCM 8 luglio 2003, che fissa i limiti di esposizione ai campi elettromagnetici per la popolazione, e dal decreto 29 Maggio 2008 (Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti).

49. Ad integrazione a quanto indicato nel SIA, dovrà essere gestita la corretta raccolta differenziata dei rifiuti urbani anche durante le manifestazioni temporanee, collocando sufficienti ed idonei contenitori nelle aree aperte al pubblico.

50. Si prescrive la progettazione e l'esecuzione di sondaggi preventivi, da sottoporre alla validazione della Soprintendenza, da parte di archeologi professionisti. I saggi, effettuati mediante utilizzo di benna liscia, e spinti fino alle quote massime di progetto nei vari settori, dovranno essere condotti, sotto la direzione scientifica di questo Ufficio, da ditte archeologiche specializzate, senza alcun onere per questa Soprintendenza. Si segnala fin da ora che, nel caso in cui durante le ricerche venissero intercettati depositi archeologici e/o resti strutturali - noti in questo comparto immediatamente al di sotto dell'arativo - sarà necessario procedere al loro scavo stratigrafico. A seguito dei risultati delle indagini preventive, e della consegna della relazione archeologica, la Soprintendenza trasmetterà il proprio parere di competenza o valuterà eventuali ulteriori prescrizioni. Si fa inoltre condizione di dare alla Soprintendenza comunicazione scritta della data di inizio dei lavori con un anticipo di almeno 10 giorni lavorativi, indicando il nominativo della ditta archeologica o del professionista incaricato,

il quale è tenuto a prendere contatti con il funzionario responsabile per stabilire le modalità di intervento.

51. Si prescrive di prevedere una sistemazione dell'incrocio a rotatoria al fine di migliorare le condizioni di accessibilità e sicurezza della circolazione, con particolare riferimento alle manovre di svolta in sinistra. Gli elaborati progettuali di recepimento della prescrizione devono essere presentati ufficialmente a Comune e Provincia di Modena, per approvazione, entro 120 giorni dalla conclusione del procedimento.
 52. Dovrà essere comunicata ad ARPAE SAC Modena e alla Regione Emilia-Romagna, Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, la data di inizio e fine dei lavori del cantiere e la data di messa in esercizio del progetto.
 53. Dovrà essere trasmessa alla Regione Emilia-Romagna Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, entro 90 giorni dalla data di fine lavori per ciascun intervento previsto, la certificazione di regolare esecuzione delle opere e, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018 e dell'art. 28, comma 7 bis, del d. lgs. 152/06, la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni fino a quel momento esigibili.
- c) di dare atto che la verifica di ottemperanza per le precedenti prescrizioni del Provvedimento di VIA, nel rispetto delle modalità riportata nelle singole prescrizioni, spetta per quanto di competenza a:
1. Regione Emilia-Romagna: 52-53
 2. ARPAE: 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 37, 38, 39, 40, 43, 46, 47, 48.
 3. Comune di Modena: 1, 2, 2a, 2b, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25, 26, 27, 33, 34, 36, 41, 42, 44, 45, 49, 51
 4. Soprintendenza: 50
- d) di dare atto che in merito alla variante del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) di Modena visto l'assenso positivo espresso della Provincia di Modena (Delibera Consiglio n. 58 del 22/06/2022), del parere sulla variante e sulla Val.Sat espresso dalla Regione Emilia-Romagna con Delibera di Giunta Regionale n. 1068 del 27/06/2022, il Provvedimento Autorizzatorio unico costituisce variante allo strumento territoriale sopra indicato e la sua efficacia decorre dalla pubblicazione sul BURERT del presente provvedimento;
- e) di dare atto che in merito alla variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena, visto l'assenso positivo espresso dal Consiglio comunale (Delibera

Consiglio n. 36 del 30/06/2022), del parere sulla variante e sulla Val.Sat espresso dalla Provincia di Modena con Atto del Presidente n. 113 del 24/06/2022, il Provvedimento Autorizzatorio unico costituisce variante agli strumenti urbanistici sopra indicati e la sua efficacia decorre dalla pubblicazione sul BUR del presente provvedimento;

f) di dare atto che, visto l'assenso del Comune di Modena, il Provvedimento Autorizzatorio unico costituisce apposizione del vincolo preordinato all'esproprio con dichiarazione di pubblica utilità in merito alla realizzazione della nuova strada di accesso al comparto;

g) di dare, inoltre, atto che il Provvedimento Autorizzatorio Unico, come precedentemente dettagliato nella parte narrativa del presente atto, comprende i seguenti titoli abilitativi necessari alla realizzazione e alla gestione del progetto, che sono parte integrante e sostanziale della presente deliberazione:

1. Provvedimento di Valutazione di Impatto Ambientale compreso nel Verbale del Provvedimento Autorizzatorio unico, sottoscritto dalla Conferenza di Servizi nella seduta conclusiva del 01 luglio 2022 e che costituisce **l'Allegato 1**;
2. Autorizzazione Unica Ambientale, determina ARPAE n.DET-AMB-2022-3381 del 04/07/2022, che costituisce **l'Allegato 2**;
3. pareri in merito alla Valutazione di incidenza, PG.2020.0542459 del 06/08/2020 e PG.2022. 0206174 del 28/02/2022, che costituiscono **l'Allegato 3**;
4. Delibera di Giunta Regionale n. 1068 del 27/06/2022, che costituisce **l'Allegato 4**;
5. Atto del Presidente della Provincia di Modena n. 113 del 24/06/2022, che costituisce **l'Allegato 5**;
6. Delibera di Consiglio Provinciale n. 58 del 22/06/2022, che costituisce **l'Allegato 6**;
7. Delibera di Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022, che costituisce **l'Allegato 7**;
8. Permessi di Costruire, che costituiscono **l'Allegato 8**;
9. Parere del Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena, prot. U.0001864 del 25/01/2022, che costituisce **l'Allegato 9**;
10. Pareri ENAC, prot. 102789 del 07/09/2021, prot. 102788 del 07/09//2021, prot. 102787 del 07/09//2021, che costituiscono **l'Allegato 10**;
11. Parere HERA Spa, prot. n. 16052-6903 del 16/02/2022, che costituisce **l'Allegato 11**;

12. Atto del Presidente della Provincia di Modena n.108 del 15/06/2022 e D.C.C. n. 36 del 30/06/2022 che costituiscono rispettivamente **l'Allegato 12** e l'Allegato 7 di approvazione dell'Accordo Territoriale per il Polo Funzionale;

- h) di dare atto che i titoli abilitativi compresi nel Provvedimento autorizzatorio unico regionale sono assunti in conformità delle disposizioni del provvedimento di VIA e delle relative condizioni ambientali e che le valutazioni e le prescrizioni degli atti compresi nel Provvedimento Autorizzatorio Unico sono state condivise in sede di Conferenza di Servizi; tali prescrizioni sono vincolanti al fine della realizzazione e gestione del progetto e dovranno quindi essere obbligatoriamente ottemperate da parte del proponente; la verifica di ottemperanza di tali prescrizioni deve essere effettuata dai singoli enti secondo quanto previsto dalla normativa di settore vigente;
- i) di precisare che i termini di efficacia degli atti allegati alla presente delibera decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT della presente deliberazione;
- j) di stabilire l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto in 5 anni; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di VIA deve essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- k) di trasmettere la presente deliberazione alla proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A.;
- l) di trasmettere la presente deliberazione per opportuna conoscenza e per gli adempimenti di rispettiva competenza ai partecipanti alla Conferenza di Servizi: ARPAE Modena, Provincia di Modena, Comune di Modena, A.U.S.L. Modena, Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena, ENAC, Atersir, Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara; Hera Spa;
- m) di pubblicare la presente deliberazione integralmente sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna e di pubblicare per estratto sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna.
- n) di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro 60 (sessanta) giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro 120 (centoventi) giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURERT;
- o) di dare atto, infine, che per quanto previsto in materia di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni, si provvede ai sensi delle disposizioni

normative e amministrative richiamate in parte
narrativa.

CONFERENZA DI SERVIZI

(ai sensi del capo III, art. 19 della L.R. 4/2018)

finalizzata al rilascio del Provvedimento di VIA e del Provvedimento Autorizzatorio Unico

**VERBALE CONCLUSIVO della CONFERENZA di SERVIZI
PER IL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO RELATIVO AL PROGETTO**

Ampliamento del Comparto Autodromo di Modena

LOCALIZZATO in località Marzaglia, Comune di Modena (MO)

PROPOSTO DA Aerautodromo di Modena Spa

Strada Pomposiana n. 255/A, località Marzaglia, Modena (MO)

1 luglio 2022

RIFERIMENTI ARPAE:	VIA 02/2020 – PRATICA N.14364/2020
RIFERIMENTI RER:	FASCICOLO (VIA) N.17/2020 – PG.2020.0365751 DEL 15/05/2020

SOMMARIO

1. ITER DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VIA	1
1.A Fase iniziale	1
1.B Integrazioni	2
1.C Informazione e Partecipazione	3
1.D Lavori della Conferenza di Servizi	3
1.E Adeguatezza degli elaborati presentati	6
2. SINTESI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (SIA)	7
2.A Quadro di Riferimento Programmatico	7
Inquadramento territoriale	7
Piano Aria Integrato Regionale (PAIR2020)	7
Pianificazione Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	7
Piano Strutturale Comunale (PSC)	7
Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)	8
Piano Operativo Comunale (POC)	8
Piano Particolareggiato	8
2.B Quadro di Riferimento Progettuale	8
Premessa	8
Attività esistenti e previste	9
Il progetto modena automotive smart area e obiettivi dell'ampliamento	9
I permessi di costruire	10
la nuova strada pubblica	10
Stralci di progetto	11
Gli Scenari di Progetto	11
Progetto Esecutivo delle Opere a Verde e delle Mitigazioni	11
Azioni di Cantiere	12
Alternative progettuali	13
2.C Quadro di Riferimento Ambientale	13
Aria e clima	13
Suolo e Sottosuolo	16
Acque sotterranee e superficiali	16
Vegetazione, fauna, ecosistemi e biodiversità	17
Paesaggio	19
Rumore	19
Vibrazioni	21
Radiazioni	21
Consumo di energia	21
Produzione di rifiuti	21
Beni materiali (patrimonio culturale architettonico e archeologico, agroalimentare)	21
Popolazione e salute pubblica	22
Inquinamento luminoso	22
Proposte per misure di mitigazione e compensazione	22
Proposte per misure di monitoraggio	22
3. VALUTAZIONI SULLA CONFORMITÀ/COERENZA ALLA PIANIFICAZIONE	25
3.A Valutazioni in merito al quadro di riferimento programmatico	25
3.A.1 Accordo territoriale	25

3.A.2 Variante allo strumento di pianificazione territoriale a scala provinciale (PTCP)	25
3.A.3 Variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena	25
3.B Valutazione ambientale e territoriale	27
3.B.1 Assenso comprensivo del parere di Val.SAT sulle varianti agli strumenti urbanistici comunali	27
Parere di Atersir	27
Parere di ARPAE	29
4. PROVVEDIMENTI COMPRESI NEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO	40
4.A Provvedimento di VIA	40
4.A.1 Valutazioni progettuali	40
Parere in materia di prevenzione incendi (DPR n.151/2011)	40
Valutazione di compatibilità ostacoli e pericoli alla navigazione aerea	41
Aspetti di competenza dei gestori di servizi pubblici	41
4.A.2 Valutazioni ambientali	47
Valutazione dell'impatto sull'aria e sul clima	50
Valutazione dell'impatto sugli odori	55
Valutazione dell'impatto sul suolo e sul sottosuolo	55
Valutazione dell'impatto sulle acque sotterranee e superficiali	58
Valutazione dell'impatto sulla vegetazione, sulla fauna, sull'ecosistema e pre- Valutazione di incidenza (D.G.R.1191/2007)	62
Valutazione dell'impatto sul paesaggio	62
Valutazione dell'impatto acustico	62
Valutazione dell'impatto da vibrazioni	70
Valutazione dell'impatto da radiazioni non ionizzanti	71
Valutazione sul consumo di energia	71
Valutazione sulla produzione di rifiuti	71
Valutazione dell'impatto sui beni materiali (patrimonio culturale architettonico e archeologico, agroalimentare, ecc..)	72
Valutazione dei rischio incidenti rilevanti	73
Valutazione dell'impatto sulla popolazione e salute pubblica	73
Valutazione dell'impatto da inquinamento luminoso	73
Valutazione degli impatti cumulativi e sinergici	73
Valutazione delle mitigazioni e compensazioni	73
Misure per il monitoraggio degli impatti ambientali (non inclusi in altri provvedimenti compresi nel PAUR)	73
4.B Autorizzazione Unica Ambientale (AUA)	73
4.C Permesso di costruire	73
4.D Parere preventivo in materia sismica	76
4.E Approvazione del progetto esecutivo della strada di accesso al comparto con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio	80
4.F Verifica di ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 15 del 15/01/2008 di VIA	80
5. CONCLUSIONI	89
5.A Valutazioni della Conferenza di Servizi	89
5.B Condizioni ambientali del Provvedimento di VIA	89
5.C Verifica di ottemperanza per le prescrizioni del Provvedimento di VIA	99
5.D Adempimenti finali del Provvedimento di VIA	99
ALLEGATO 1 - OSSERVAZIONI	101

1. ITER DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VIA

1.A. FASE INIZIALE

In data 15/05/2020, la società Aerautodromo di Modena Spa con sede legale in località Marzaglia, Modena (MO), Strada Pomposiana n. 255/A, ha presentato domanda di attivazione del Procedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art.15 della Legge Regionale n. 4/2018 per la realizzazione di un ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia nel Comune di Modena (MO).

La domanda è stata assunta agli atti:

- da ARPAE con prot. n. 71484 del 15/05/2020;
- dalla Regione Emilia Romagna con PG/2020/0365751 del 15/05/2020.

Il progetto è assoggettato al procedimento autorizzatorio unico di VIA su richiesta volontaria del proponente in quanto ricade nella categoria B.2.60 essendo una modifica/estensione di un progetto appartenente alla categoria B.2.44 *“Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore”*.

Il progetto iniziale di realizzazione dell'Autodromo è stato sottoposto al procedimento di VIA, di competenza della Provincia di Modena, conclusosi positivamente con Delibera di Giunta Provinciale n. 15 del 15/01/2008.

La presentazione dell'istanza è stata preceduta da una conferenza preliminare, indetta dal Comune di Modena, per definire il corretto iter procedurale, in particolare dal punto di vista urbanistico (definizione di polo funzionale e varianti al PTCP, PSC, POC), a cui hanno partecipato, oltre al proponente, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Modena, Comune di Modena ed ARPAE.

A far data dal 01/01/2016, in applicazione dell'art. 15, comma 4, della l.r. 13/2015 di riordino istituzionale, come recepito nell'art. 7, comma 2, della l.r. 4/2018 le competenze sono state trasferite dalle Province alla Regione Emilia-Romagna, previa istruttoria di ARPAE.

Il progetto prevede la modifica e l'ampliamento del comparto Autodromo di Modena tramite la realizzazione di nuovi tratti di circuito stradale, tra cui un rettilineo di 1 km di lunghezza, di una tribuna e dei relativi servizi, la ristrutturazione e la nuova realizzazione di fabbricati che permettano l'utilizzo del Centro Guida Autodromo di Modena a fini di ricerca e sviluppo, oltre al completamento di opere già previste nel precedente procedimento, quali parcheggi e aree turistico-commerciali.

ARPAE SAC Modena, dopo aver verificato l'avvenuto pagamento del contributo dovuto ai sensi dell'art. 31 della l.r. 4/2018, ha inviato in data 28/05/2020 (prot. 77531) agli Enti interessati la richiesta di verifica di completezza della documentazione presentata per la procedura di VIA in oggetto.

La documentazione è stata ritenuta incompleta ai fini dell'avvio del procedimento, pertanto ARPAE SAC Modena ha inviato al proponente la richiesta di perfezionamento della documentazione con nota prot. 92234 del 26/06/2020.

In data 27/07/2020 il proponente ha inviato la documentazione richiesta, acquisita agli atti da ARPAE con prot. 107674 e 107687 del 27/07/2020 e n.109564 del 29/07/2020.

Verificata la completezza della documentazione, con nota prot. n.110722 del 31/07/2020 ARPAE ha comunicato l'avvio del procedimento ed ha trasmesso all'autorità competente, Regione Emilia Romagna, l'avviso al pubblico redatto in conformità con quanto previsto dal vigente Dlgs.152/2006.

La Regione ha pubblicato l'avviso al pubblico e la documentazione progettuale sul sito web istituzionale a partire dal giorno 19/08/2020, per la consultazione del pubblico.

L'avviso al pubblico è stato pubblicato anche sul BURERT n.292 del 19.08.2020 e all'Albo Pretorio del Comune di Modena (dal 19.08.2020 al 18.10.2020).

Tale forma di pubblicità tiene luogo delle comunicazioni di cui agli articoli 7 e 8, commi 3 e 4, della legge 7 agosto 1990, n. 241.

ARPAE ha convocato due riunioni istruttorie della Conferenza di Servizi in data 09/09/2020 e 09/11/2020. Si è inoltre svolto un sopralluogo dei componenti della Conferenza di Servizi presso l'attuale Autodromo in data 09/10/2020.

Lo Studio di Impatto Ambientale è stato redatto, per conto della società Aerautodromo di Modena Spa, da un gruppo di progettazione composto da: Archilinea Srl, Blueworks, Geogroup Srl, Praxis Ambiente Srl, Studio Tecnico Capellari, STIEM.

COMUNICAZIONE ANTIMAFIA

In relazione alla materia di antimafia, tramite l'accesso alla Banca Dati Nazionale Unica della Documentazione Antimafia, si è verificato che a carico di Aerautodromo di Modena Spa e dei relativi soggetti di cui all'art.85 del D.lgs. 159/2011, alla data del 13/04/2022, non sussistono le cause di decadenza, di sospensione o di divieto di cui all'art.67 del D.lgs. 159/2011.

1.B. INTEGRAZIONI

I componenti della Conferenza di Servizi, ciascuno per le proprie competenze, hanno individuato gli elementi integrativi necessari per proseguire l'iter di valutazione del progetto e con nota ARPAE prot.n. 166722 del 17/11/2020, sono state richieste al proponente le suddette integrazioni.

I termini per la conclusione del procedimento sono stati quindi sospesi per un periodo di 30 giorni e prorogati, su richiesta del proponente, per ulteriori 180 giorni ai sensi dell'art.27-bis del Dlgs.152/2006, con nota ARPAE prot.0183106 del 15/12/2020.

Il procedimento è stato riavviato a partire dal giorno 10/06/2021, con la presentazione della documentazione integrativa, acquisita da ARPAE con prot. n.91632 del 11/06/2021.

Le integrazioni e modifiche al progetto sono state ritenute sostanziali e rilevanti per il pubblico e pertanto, con nota prot. n.103657 del 02/07/2021 ARPAE ha comunicato la ripubblicazione ed ha trasmesso all'autorità competente, Regione Emilia Romagna, un nuovo avviso al pubblico redatto in conformità con quanto previsto dal vigente Dlgs.152/2006, e pubblicato a partire dal giorno 07/07/2021, sul sito web istituzionale, sul BURERT n. 205 del 07/07/2021, e all'Albo Pretorio del Comune di Modena.

La Conferenza di Servizi decisoria è stata indetta e convocata con nota ARPAE prot. 140270 del 13/09/2021.

Durante i lavori della Conferenza, la Provincia di Modena, essendosi accorta di non avere provveduto, per mero errore materiale, alla pubblicazione dell'avviso al pubblico all'Albo pretorio provinciale, contemporaneamente all'avvio del procedimento, ha provveduto alla sua pubblicazione dal 06/10/2021 al 04/12/2021.

A seguito della pubblicazione dell'avviso al pubblico all'Albo pretorio provinciale, per regolarizzare la fase di avvio, il procedimento è proseguito dalla fase prevista dall'art. 18 della LR 4/18 e dal comma 5 art. 27 bis del D.lgs.152/06, pertanto con nota prot. 89308 del 09/12/2021, la Conferenza di Servizi ha ritenuto necessario che la documentazione tecnica presentata fosse integrata con gli elementi già comunicati con nota protocollo n. 166722 del 17/11/2020.

I termini per la conclusione del procedimento sono stati quindi sospesi ed il procedimento è stato riavviato a partire dal giorno 28/12/2021, con la presentazione della documentazione integrativa, acquisita da ARPAE con prot. 200761 del 30/12/2021 e dalla Regione Emilia Romagna con prot. 29609 del 14/01/2022 (a causa di un disguido postale).

Per completezza della procedura, nonostante la documentazione integrativa presentata fosse la stessa di giugno 2021, con la sola aggiunta di alcuni chiarimenti, è stato pubblicato un nuovo avviso al pubblico sul sito web dell'autorità competente, Regione Emilia-Romagna, sul BURERT n.23 del 02/02/2022 ed all'Albo pretorio comunale e provinciale, per 30 giorni per l'ulteriore consultazione del pubblico.

La Conferenza di Servizi decisoria è stata nuovamente indetta e convocata con nota ARPAE prot. 37005 del 07/03/2022.

In data 14/04/2022 il proponente ha presentato volontariamente una correzione di errore materiale nei cartigli della documentazione, acquisite agli atti di con prot. ARPAE n.63237 del 14/04/2022.

1.C. INFORMAZIONE E PARTECIPAZIONE

Relativamente all'informazione ed alla partecipazione dei soggetti interessati si dà atto che:

- a. l'avviso al pubblico relativo al procedimento di VIA, comprendendo anche variante agli strumenti urbanistici e relativa Val.SAT, del Comune di Modena e variante al PTCP e relativa Val.SAT, ai sensi dell'art. 17, comma 3, della L.R. 4/2018, è stato pubblicato sul BURERT n. 292 del 19/08/2020 e contestualmente pubblicato sul sito web delle Valutazioni Ambientali della Regione Emilia-Romagna e all'Albo Pretorio del Comuni di Modena dal 19/08/2020 al 18/10/2020 e della Provincia di Modena dal 06/10/2021 al 04/12/2021;
- b. conseguentemente gli elaborati relativi alla variante urbanistica, alla variante al PTCP di Modena, alle valutazioni di sostenibilità ambientale sono stati continuativamente depositati per 60 giorni al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati, presso il Comune di Modena, la Regione Emilia-Romagna dal 19/08/2020 al 18/10/2020 e presso la Provincia di Modena dal 06/10/2021 al 04/12/2021;
- c. a seguito della consegna delle integrazioni, avvenuta in data 11/06/2021, le modifiche al progetto sono state ritenute sostanziali e rilevanti per il pubblico, pertanto è stato pubblicato un nuovo avviso al pubblico, a partire dal giorno 07/07/2021 sul sito web delle Valutazioni Ambientali della Regione Emilia-Romagna, all'Albo Pretorio informatico del Comune di Modena per 60 giorni (dal 07/07/2021 al 05/09/2021) e sul BURERT n. 205 del 07/07/2021;
- d. a seguito della pubblicazione dell'avviso al pubblico all'Albo pretorio provinciale, per regolarizzare la fase di avvio, per completezza della procedura, dopo la presentazione della documentazione integrativa è stato pubblicato un nuovo avviso al pubblico sul sito web dell'autorità competente, Regione Emilia-Romagna, sul BURERT n.23 del 02/02/2022 ed all'Albo pretorio comunale e provinciale, per 30 giorni.

Complessivamente, sono pervenute all'Autorità competente n.14 osservazioni scritte in merito al progetto. Tutte le osservazioni sono state trasmesse alla Regione Emilia Romagna, ai componenti della Conferenza di Servizi, alla ditta proponente, e sono state pubblicate sul sito web della Regione Emilia-Romagna delle Valutazioni Ambientali.

Il proponente non ha presentato specifiche controdeduzioni.

La sintesi delle osservazioni, le controdeduzioni del proponente e le risposte della Conferenza di Servizi sono riportate nell'Allegato 1 del presente verbale.

1.D. LAVORI DELLA CONFERENZA DI SERVIZI

Ai sensi dell'art.14, comma 4 della L.241/1990, tutte le autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione del medesimo progetto, vengono acquisiti nell'ambito della conferenza di servizi, convocata in modalità sincrona.

Nel rispetto di tali disposizioni, nell'ambito della Conferenza di Servizi, ogni amministrazione convocata si esprime su tutte le decisioni di propria competenza.

Ai sensi della L.R. 4/2018, secondo quanto richiesto dal proponente, l'emanazione del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale comprende le seguenti autorizzazioni, intese, concessioni, licenze, pareri, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto e indicati nella seguente tabella:

Autorizzazione/Provvedimento/Parere	Ente Competente
Valutazione di Impatto Ambientale (L.R. n.4/2018)	Regione Emilia-Romagna, con istruttoria ARPAE SAC Modena

Parere sull'impatto ambientale (art. 19, comma 7, LR 4/2018)	Comune di Modena
Valutazione di incidenza (D.G.R.1191/2007)	Regione Emilia Romagna (Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della montagna)
Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) (D.Lgs. 152/06, DPR n. 59 del 13/3/2013) per acque	ARPAE (SAC)
Parere in materia di scarichi per AUA	HERA Spa
Piano Utilizzo delle terre e rocce da scavo (DPR 120/2017)	ARPAE
Variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena e relativa Val.S.A.T (art.21 L.R. 04/2018)	Comune di Modena
Intesa comprensiva del parere di Val.S.A.T. sulle varianti agli strumenti urbanistici comunali	Provincia di Modena
Parere di competenza	ATERSIR
Variante allo strumento di pianificazione territoriale a scala provinciale (PTCP) e relativa Val.S.A.T (art.21 L.R. 04/2018)	Provincia di Modena
Intesa comprensiva del parere motivato di Val.S.A.T. della Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP)	Regione Emilia Romagna
Accordo territoriale	Provincia di Modena Comune di Modena
Titolo Edilizio (Permesso di Costruire) (L.R. 15/2013 - DPR 380/2001)	Comune di Modena
Autorizzazione Sismica/Deposito sismico/Pre-sismica (L.R. 19/2008)	Comune di Modena
Approvazione del progetto esecutivo della strada di accesso al comparto con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio	Comune di Modena
Parere in materia di tutela dei beni archeologici (Dlgs.42/2004)	Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
Parere in materia di prevenzione incendi (DPR n.151/2011)	Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena
Valutazione di compatibilità ostacoli e pericoli alla navigazione aerea ex art. 709 co. 2 del Cod. Nav.	ENAC
Verifica di ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 15 del 15/01/2008 di VIA	Regione Emilia-Romagna ARPAE Comune di Modena

La Conferenza di Servizi è quindi formata dai rappresentanti legittimati dei seguenti Enti ed

Amministrazioni:

- ARPAE
- Regione Emilia Romagna
- Provincia di Modena
- Comune di Modena
- A.U.S.L. Modena
- Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena
- Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara
- ENAC
- Atersir

È stato invitato a partecipare alla Conferenza anche il gestore di pubblici servizi HERA Spa.

Le valutazioni ambientali sono state condivise con i soggetti con competenza ambientale presenti in conferenza.

Durante i lavori della Conferenza sono pervenuti i seguenti pareri, contributi, atti di assenso:

- Regione Emilia Romagna, Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della montagna, parere in merito alla Valutazione di incidenza prot.0542459.U del 06/08/2020 e prot. 0206174 del 28/02/2022
- Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, parere in merito agli aspetti di tutela archeologica, prot.16885 del 14/07/2021
- ENAC, valutazione edificio parere prot. 102789 del 07/09/2021, valutazione Autogrù parere prot. 102788 del 07/09/2021, valutazione ponte parere prot. 102787 del 07/09/2021
- Comando provinciale Vigili del fuoco Modena, parere prot. U.0001864 del 25/01/2022
- HERA Spa, parere prot. n. 16052-6903 del 16/02/2022
- ATERSIR, prot. 0002031 del 23/02/2022
- ARPAE Servizio Sistemi Ambientali, Servizio Territoriale - Unità Presidio Territoriale di Modena, contributo istruttorio prot. 37250 del 07/03/2022
- Comune di Modena, Settore Pianificazione e sostenibilità urbana, parere prot. 205029 del 07/06/2022
- Provincia di Modena, trasmissione dell'Atto del Presidente n.108 del 15/06/2022, di approvazione dell'Accordo territoriale, prot. 20385 del 16/06/2022
- Provincia di Modena, trasmissione della Delibera di Consiglio Provinciale n° 58 del 22/06/2022 con la quale è stata espressa l'Intesa sulle modifiche al PTCP, prot. 21641 del 23/06/2022
- Provincia di Modena, trasmissione dell'Atto del Presidente n° 113 del 24/06/2022 e relativi allegati, Parere Tecnico ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008 - Riduzione del Rischio Sismico; Valutazione Ambientale Strategica (VAS), prot. 21951 del 24/06/2022
- Regione Emilia-Romagna, Delibera di Giunta Regionale n. 1068 del 27/06/2022
- Comune di Modena, Delibera di Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022

Il rappresentante di ARPAE SAC, responsabile del procedimento istruttorio, ai sensi della Determina Dirigenziale del 13 luglio 2018, n. 11273 è anche il Rappresentante unico della Regione ai fini dell'espressione della posizione dell'amministrazione sulle decisioni da assumersi nell'ambito della relativa conferenza di servizi in coerenza anche con quanto previsto dall'articolo 14-ter della legge n. 241 del 1990.

Il rappresentante di ARPAE SAC, responsabile del procedimento istruttorio, ai sensi della Determina Dirigenziale del 13 luglio 2018, n. 11273 è la Responsabile del Servizio Autorizzazioni e Concessioni ARPAE Modena, dott.sa Barbara Villani, fino al 30/06/2022, e la dott.sa Marina Mengoli, dal 01/07/2022.

Con nota prot. n. 19084 del 11/03/2022, la Prefettura di Modena – Ufficio Territoriale del Governo ha nominato il rappresentante del Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena, quale rappresentante unico delle amministrazioni statali periferiche, ai sensi dell'art. 14-ter, comma 4, della L.241/1990.

I rappresentanti unici dei vari Enti partecipanti ai lavori della seduta conclusiva della Conferenza di Servizi sono:

Regione Emilia Romagna	Marina Mengoli
ARPAE	
Provincia di Modena	
Comune di Modena	Roberto Bolondi
A.U.S.L. Modena	Stefano Galavotti
Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena (<i>rappresentante unico degli enti statali</i>) Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara ENAC	
ATERSIR	
Hera Spa	Vincenzo Gualtieri

Alle riunioni della Conferenza è stata convocata ed ha partecipato anche la società proponente come previsto dalla L.R. 4/18.

Va dato atto che la Conferenza di Servizi, ai sensi dell'art. 19 della L.R. 4/18, ha organizzato i propri lavori come di seguito specificato:

- si è insediata il giorno 06/10/2021, poi nuovamente il 15/03/2022
- ha effettuato delle sedute intermedie in data: 16/06/2022 (verbale in allegato)
- ha programmato la riunione conclusiva dei lavori per il giorno 01/07/2022

Come previsto all'art.19 comma 3 della LR.4/2018, la proposta di verbale conclusivo nella versione predisposta fino a quel momento dalla Conferenza, completa delle bozze degli atti da rilasciare è stata inviata con nota prot. 100995 del 17/06/2022 alle amministrazioni convocate in conferenza di servizi e al proponente per la presentazione delle proprie eventuali controdeduzioni.

Il proponente non ha avanzato osservazioni in merito.

1.E. ADEGUATEZZA DEGLI ELABORATI PRESENTATI

La Conferenza di Servizi ritiene che lo SIA e gli elaborati depositati nonché le integrazioni prodotte dalla ditta Aerautodromo di Modena Spa relativi al progetto di ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia nel Comune di Modena (MO), siano sufficientemente approfonditi per consentire un'adeguata individuazione e valutazione degli effetti sull'ambiente connessi alla realizzazione del progetto al fine dell'espressione del Provvedimento di VIA, nonché per l'acquisizione di tutte le intese, le concessioni, le autorizzazioni, le licenze, i pareri, gli assensi comunque denominati, necessari per la realizzazione del progetto in base alla normativa vigente.

2. SINTESI DELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE (SIA)

2.A. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

2.A.1. INQUADRAMENTO TERRITORIALE

L'area oggetto d'intervento si colloca a ovest del Comune di Modena (MO), in località Marzaglia.

L'accesso all'area avviene attualmente mediante la Strada Pomposiana. E' prevista la realizzazione di una seconda strada di accesso da via dell'Aeroporto.

L'area d'intervento è localizzata 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 è pari a 415.301 mq.

Estremi catastali: Foglio 117, Mappali 87, 88, 95, 96, 97, 102, 103 del Comune di Modena.

Il nuovo tracciato stradale di accesso al comparto riguarda i seguenti estremi catastali: Foglio. 167, mappali 82, 121, 123, 125, 127, 129, 131, 133, 134, 135, 136, 176 e 177.

2.A.2. PIANO ARIA INTEGRATO REGIONALE (PAIR2020)

Obiettivi del 'Piano Aria Integrato Regionale' (PAIR 2020) dell'Emilia Romagna era ed è quello di ridurre le emissioni degli inquinanti più critici (PM10, biossido di azoto e ozono).

In quest'ottica gli obiettivi del progetto sono indirizzati a realizzare le condizioni per consentire all'Università di Modena e Reggio Emilia ed alle aziende automobilistiche insediate nel territorio modenese di intensificare la ricerca e la sperimentazione per lo sviluppo della guida autonoma e per l'effettuazione di test sperimentali e per lo sviluppo di nuovi veicoli a minor emissione o ad emissione nulla. Tale obiettivo indirizzato alla progettazione e commercializzazione di veicoli a minor emissione è certamente compreso nella filiera green finalizzata a ridurre le emissioni inquinanti dei veicoli.

2.A.3. PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

L'articolo 15 della Legge Regionale 20/2000, che ha introdotto nel sistema della pianificazione della Regione Emilia Romagna i Poli Funzionali, prevede che il PTCP stabilisca le caratteristiche dei Poli Funzionali e la previsione di ambiti idonei per la loro localizzazione, definendo i bacini di utenza, la scala territoriale di interesse, gli obiettivi di qualità e le condizioni di sostenibilità ambientale e territoriale dei nuovi insediamenti. Il PTCP 2009 della Provincia di Modena vigente disciplina al Titolo 13 "Poli funzionali e dotazioni territoriali", e ne definisce le caratteristiche.

La variante consiste nell'inserimento del Comparto Autodromo di Modena all'interno dei nuovi POLI FUNZIONALI come definito dall'articolo 63 della Norme tecniche del PTCP. Il PTCP 2009 ha definito i poli funzionali come "ambiti territoriali ove si concentrano funzioni a cui il PTCP, riconosce e assegna carattere strategico per l'assetto territoriale e socio economico della provincia".

L'inserimento dell'Autodromo di Modena come polo Funzionale è determinato sia dalle sue caratteristiche di attrattiva in termini di attività sportive che di contenitore di molteplici eventi a tema motoristico, di valenza sovracomunale. Tuttavia la sua evoluzione futura si caratterizzerà sempre più al servizio delle attività legate alla mobilità sostenibile e alla ricerca sulla sicurezza nell'ambito del più generale sviluppo del comparto automotive provinciale e infraregionale.

2.A.4. PIANO STRUTTURALE COMUNALE (PSC)

La proposta di variante al PSC, che deriva dalla presentazione del progetto di ampliamento dell'Autodromo in relazione a otto Permessi di costruire, prevede la ridefinizione degli spazi destinati all'Autodromo all'interno del Polo funzionale già individuato dalla pianificazione comunale come Zona Elementare ZE n. 1740 – Abito VI a _ Aree con funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione.

Inoltre il Comune di Modena ha in corso di elaborazione il nuovo PUG. L'ambito ricade nel rione frazionale

n.35 - “MARZAGLIA NUOVA” ed appartiene al PAESAGGIO SECCHIA SUD. L’area interessata dal PAUR ricade in attrezzature e spazi collettivi pubblici di rango urbano e ricomprende un edificio non utilizzato di proprietà comunale. L’area è classificata ad accessibilità del sistema pubblico condizionato, e non rientra nella classificazione del verde né pubblico né privato.

2.A.5.REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO (RUE)

La proposta di variante al RUE riguarda la definizione all’interno della Zona elementare ZE n.1740 VI - AMBITO POLIFUNZIONALE dei contenuti relativi alle aree denominate 01-03-07. L’area 01 ridimensionata rimane a disciplinare l’aeroporto nel nuovo confine, così come l’area 03 rimane a disciplinare le aree Ex gattile come ridefinite. Risulta dunque esplicito che l’area 07 viene modificata e disciplina completamente il nuovo comparto così come ridefinito dal nuovo diritto di superficie governando gli interventi tramite RUE e attraverso il Piano Particolareggiato confermato contestualmente alla presente variante all’interno del PAUR.

2.A.6.PIANO OPERATIVO COMUNALE (POC)

La proposta di variante al POC riguarda la modifica alla cartografia del POC 2A 3 con l’introduzione delle aree assoggettate a PUA in funzione dei nuovi ambiti, delle nuove aree interessate dai progetti contenuti nel PAUR. Il POC che disciplinava le aree 03 Ex Ausl risulta dunque in variante esterno al comparto e relativo unicamente alla restante area ex gattile. La modifica alla cartografia integrata di POC riguarda l’inserimento della nuova viabilità di accesso e l’aggiornamento cartografico con l’identificazione dell’impianto sportivo (l’anello del circuito), e riguarda la cartografia integrata di POC 3.2A definendo le aree disciplinate dal RUE.

2.A.7.PIANO PARTICOLAREGGIATO

Il Piano Particolareggiato “Centro di Guida Sicura – Marzaglia” è stato adottato con delibera C.C. n. 81 del 14/12/2006. La modifica consiste in una Variante del Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008 con l’ampliamento del comparto, la modifica dell’impianto stradale sportivo e legato alla guida autonoma, la rimodulazione dei volumi senza incremento di Superfici complessive, la ridefinizione delle destinazioni ammesse con l’inserimento di una struttura a tribuna per eventi sportivi, incentive e di ricerca, la rimodulazione conseguente degli standard urbanistici e delle opere di urbanizzazione.

Sostanzialmente, rispetto alle previsioni del P.P. approvato, sono state realizzate le seguenti opere: l’anello esterno del circuito, la palazzina uffici e la gestione del Centro Guida Sicura, i paddock aree guida sicura, le opere di urbanizzazione.

Rimangono da realizzare: le piste interne di Guida Sicura, l’albergo e gli esercizi commerciali complementari. Tale inadempienza è dovuta essenzialmente al mancato recepimento, a livello nazionale, delle direttive comunitarie in tema di sicurezza stradale sulle quali si fondava il piano aziendale del “Centro Guida Sicura”.

L’Amministrazione Comunale ha accolto favorevolmente la richiesta della Società Aerautodromo Modena S.p.a. di essere coinvolta nella fase operativa del protocollo d’intesa, delibera di G.C. n. 220/2018, che il Comune di Modena ha sviluppato con Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, coinvolgendo anche alcune aziende del settore privato, denominato MODENA AUTOMOTIVE SMART AREA (MASA). Il coinvolgimento della Società Aerautodromo Modena S.p.a. riguarderà principalmente le attività didattiche di studio e di ricerca per la guida autonoma e connessa e per la mobilità sostenibile.

Si sottolinea che il nuovo progetto non comporta aumento della capacità edificatoria del Comparto.

2.B. QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

2.B.1.PREMESSA

Il progetto di ampliamento trasforma l’attuale struttura dell’autodromo in un polo di ricerca, intrattenimento

e sport, al fine di sviluppare in sicurezza i temi della guida elettrica e autonoma all'interno della Motor Valley.

Il progetto autorizzato nel 2008 con il rapporto ambientale ed i successivi atti autorizzativi, ha portato alla realizzazione dei primi stralci attuativi del progetto ed in particolare l'anello esterno del circuito, le opere di urbanizzazione, le palazzine uffici e la gestione attività Centro Guida Sicura e il paddock (aree guida sicura). Rimangono ancora da realizzarsi del progetto presentato, le piste interne di Guida sicura, gli sviluppi immobiliari legati alla realizzazione di Albergo e attività Commerciali, le opere di urbanizzazione e mitigazione relativi a questi stralci non realizzati e la strada extra comparto di accesso alternativo al comparto.

Rispetto al progetto autorizzato nel 2008, il nuovo autodromo dovrà in primo luogo ampliare l'infrastruttura stradale della pista con un nuovo anello che preveda un rettilineo di oltre 1 km. Una seconda esigenza è quella di 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. Infine è necessario ridefinire, sempre all'interno dei limiti in termini di capacità edificatoria, standard pubblici e permeabilità prevista, gli spazi laboratoriali e didattici atti ad ospitare l'università e le società di sviluppo dell'infrastruttura tecnologica della smart Area. Questi ultimi troveranno collocazione all'interno degli edifici della ex Comunità Terapeutica di Marzaglia, che saranno oggetto di ristrutturazione e ridefinizione mediante cambio d'uso.

2.B.2. ATTIVITÀ ESISTENTI E PREVISTE

Gli accessi medi durante la settimana vedono presenti in Autodromo meno di 100 persone al giorno suddivise normalmente in due turni che non comportano nessun problema in termini di parcheggio e nessuna modifica al traffico presente sulla strada Pomposiana.

Il progetto che prevede, durante la settimana, un secondo circuito vocato allo sviluppo della guida autonoma, potrebbe portare ad un raddoppio delle attività infrasettimanali, ma anche delle dotazioni in termini di parcheggio. Inoltre viene prevista la nuova accessibilità da Via Dell'Aeroporto con la previsione di un secondo accesso a sud liberando completamente la Strada Pomposiana dal traffico indotto da attività dell'Autodromo. Il traffico indotto durante la settimana nella configurazione futura con il doppio circuito risulta ancora poco significativo, in quanto la nuova strada adeguatamente dimensionata fa transitare i veicoli su un'arteria priva di problematiche di traffico, e la media di circa 100 auto sui due turni non modifica le condizioni al contorno sul traffico del comparto.

Il complesso delle attività di formazione, incentive e test sperimentali, portano a Modena circa 150.000 presenze annue. L'autodromo è autorizzato ad ospitare fino a 1.500 persone ad evento. Durante alcuni eventi nei week end, si possono raggiungere anche numeri maggiori facendo ricorso ad eventuali deroghe per situazioni sporadiche. Questi eventi speciali rappresentano e rappresenteranno, con la nuova configurazione in progetto, una situazione eccezionale. Ad oggi, attraverso la destinazione delle aree inutilizzate di proprietà dell'autodromo e di iniziative volte all'utilizzo di parcheggi scambiatori al Grandemilia e in fiera, non si sono mai registrate criticità particolari, né in termini di accessibilità, né di parcheggio.

2.B.3. IL PROGETTO MODENA AUTOMOTIVE SMART AREA E OBIETTIVI DELL'AMPLIAMENTO

Il progetto si inserisce 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.

Per andare incontro alle esigenze dei test sui nuovi veicoli, alle esigenze sportive e tecnologiche è 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.

2.B.4.I PERMESSI DI COSTRUIRE

Si riassumono di seguito la natura dei permessi di costruire oggetto della procedura di PAUR:

P.d.C. 1 Ampliamento Circuito di Guida

Il progetto consiste nell'implementazione dell'attuale pista tramite la realizzazione di un nuovo circuito ad anello in asfalto per una lunghezza complessiva di circa 2.400 m, la realizzazione di una nuova curva di variante all'interno del circuito esistente per una lunghezza complessiva di circa 380 m e la realizzazione di un'area specifica per la guida autonoma e di simulazione di tipo autostradale in asfalto interno al nuovo anello per una superficie di circa 6.500 mq.

P.d.C. 2 Ristrutturazione di 2 Edifici esistenti e nuova costruzione di edificio - demolizione di volumi

Il progetto si configura come la ristrutturazione dei fabbricati Ex comunità terapeutica di Marzaglia, per la creazione di uffici, aule, laboratori di ricerca per Università degli studi di Modena e Reggio Emilia. E' prevista inoltre la costruzione di un nuovo fabbricato con struttura prefabbricata.

P.d.C. 3 Realizzazione della cabina elettrica

Il progetto consiste nella realizzazione di una cabina elettrica a servizio dei nuovi laboratori, uffici e box che verranno insediati negli edifici "Ex Ausl" presenti e in un fabbricato di nuova realizzazione a fianco del complesso esistente.

P.d.C. 4 Realizzazione di tribuna e visitor center e realizzazione di posti auto

L'edificio consta dal punto di vista funzionale di due elementi distinti: da una parte la funzione ricreativa, ovvero gli spazi per il pubblico durante gli eventi, composti dall'area tribuna all'aperto con circa 2.700 posti a sedere e l'area bar; dall'altra la parte sportiva ed educativa con il Visitor Center, composto di un'area hospitality al piano primo e terrazza coperta.

P.d.C. 5 Realizzazione di ponte carrabile

Per andare incontro alla esigenza di permettere a mezzi di soccorso o comunque a mezzi di servizio di accedere all'interno del circuito in qualsiasi momento, senza dover attraversare lo stesso, si è deciso di creare un ponte di accesso di tipo carrabile che collega l'esterno con l'interno del circuito della pista stessa.

P.d.C. 6 Realizzazione di ponte pedonale

Sarà realizzato per attraversare la pista sul rettilineo centrale. Su un lato è in adiacenza al fabbricato esistente (palazzina).

P.d.C. 7 Realizzazione di urbanizzazioni a servizio del comparto (parcheggio ad uso pubblico) e completamento di aree adibite a parcheggio

Il progetto consta di tre aree di parcheggio per un totale di 667 parcheggi analogamente alla strada di accesso, mentre le aiuole opportunamente dimensionate prevedono la piantumazione di specie autoctone. Il primo step di intervento riguarderà il completamento delle opere di urbanizzazione così come previste nel progetto sottoposto a VIA del 2008. Il presente permesso di costruire riguarderà la realizzazione di tutti i nuovi parcheggi (in particolare il parcheggio a raso ad uso pubblico capace di garantire 200 posti auto), e il completamento di quelli presentati con il precedente permesso di costruire.

Strada Realizzazione di tratto stradale per l'accesso secondario al comparto.

2.B.5. LA NUOVA STRADA PUBBLICA

Il nuovo progetto, attraverso le richieste emerse in Conferenza da parte della regione E.R, di ARPAE e della Provincia di Modena, al fine di adeguare gli accessi alla nuova realtà ampliata dell'Autodromo e alla valenza di Polo Funzionale, ha evidenziato la necessità di una nuova accessibilità al comparto che garantisca una più semplice logistica e una più corretta gestione dei flussi in ogni scenario alla base dell'ampliamento.

Al fine di garantire l'immediata eseguibilità della nuova strada di accesso, il progetto sviluppato a livello di Progetto esecutivo risponde alle esigenze strutturali, dimensionali e ottimizza i flussi veicolari nelle varie simulazioni svolte e risponde all'obiettivo di consentire di alleggerire il traffico diretto ed indiretto sulla via Pomposiana e di sponda quello in transito lungo Marzaglia Nuova in arrivo all'Autodromo di Modena.

Una volta creato l'accesso da via Dell'aeroporto si verificano 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. 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.

La strada in progetto risulta dunque un accesso principale al Polo Funzionale di livello Provinciale Autodromo di Modena, da realizzarsi previa procedura di ridefinizione del diritto di superficie delle aree necessarie, in parte a disposizione del Comune di Modena, in parte private della società Hombre srl. La strada sarà dunque una nuova viabilità pubblica, attuata dal comune di Modena su aree di proprietà pubblica in parte già proprie in parte acquisite tramite esproprio a seguito della dichiarazione di pubblica utilità.

La strada in progetto ha uno sviluppo complessivo di 1373 metri e congiunge la viabilità pubblica in via dell’aeroporto (strada Comunale) posta ad una quota di 56.06 m. s.l.m. e la viabilità di accesso agli ex edifici AUSL posti ad una quota di 51.05 m.s.l.m. con una pendenza media calcolata sull’intero sviluppo di pressappoco 0.003 (tre per mille).

2.B.6. STRALCI DI PROGETTO

Il primo step prevede la realizzazione dell’ampliamento a sud del comparto del circuito, comprensivo dello sviluppo infrastrutturale delle attività innovative per lo sviluppo della guida autonoma, la definizione di una nuova infrastruttura di ricerca scientifica e tecnica negli attuali edifici dell’ex Ausl, la definizione della nuova accessibilità e parcheggi nell’anello di nuova costruzione, la nuova tribuna con annessi servizi per il pubblico con le relative infrastrutture e viabilità di accesso (ponte carrabile e ponte stradale).

Il secondo step riguarda l’implementazione di tutti quegli spazi tecnici e laboratoriali che si creeranno al contorno delle infrastrutture della pista per definirne e completarne lo sviluppo tecnico e la nuova accessibilità.

Il terzo step prevede il completamento delle previsioni edilizie e delle attività immobiliari che completeranno le previsioni in termini di capacità edificatorie già definite dal Piano Particolareggiato e dalle convenzioni in essere.

2.B.7. GLI SCENARI DI PROGETTO

Il primo scenario riguarda l’attività ordinaria, durante i giorni infrasettimanali, si svolge in modo autonomo tra i due tracciati stradali e si continueranno a sviluppare attività di guida sicura e sportiva. A fianco della guida sicura si sviluppano anche attività collaterali che consistono principalmente in attività di presentazione stampa, giornalistiche, promozionali, di formazione, team building, incentive, prove su strada di veicoli delle case automobilistiche e motociclistiche. Nel nuovo circuito in questa configurazione si svilupperanno principalmente le attività di test relative alla guida autonoma.

Il secondo scenario riguarda l’attività sportiva, concentrata principalmente durante i giorni festivi nella stagione primaverile ed estiva, si svolge utilizzando la configurazione unita dei due circuiti.

Infine il terzo scenario riguarda l’attività straordinaria, che sarà di tipo sportivo, con gare automobilistiche di una certa rilevanza che porterà all’autodromo un afflusso significativo di pubblico, ma che sarà limitato ad alcune specifiche giornate, inferiori alle 10 giornate all’anno.

2.B.8. PROGETTO ESECUTIVO DELLE OPERE A VERDE E DELLE MITIGAZIONI

Il progetto delle opere a verde di mitigazione ambientale è strutturato sulla base gli interventi mitigativi previsti dal precedente progetto VIA 2008, ad oggi realizzati (circa mq 38.920) e i nuovi interventi di mitigazione/compensazione, individuati in base alle analisi del SIA anche in relazione al rapporto con la VIA precedente.

Le opere di completamento e ricollocazione, per una superficie pari a mq 12.252, riguarderanno il corridoio ecologico, la viabilità extra comparto, e gli interventi selvicolturali finalizzati al miglioramento del bosco di Pino strobo esistente nella porzione nord-ovest; gli interventi PAUR 2021, per una superficie pari a mq 64.100, riguarderanno i lavori di rimboschimento della porzione ovest del bosco, il contenimento della specie infestanti (Ailanto) nella porzione sud di bosco, e il miglioramento della struttura e della composizione

specifico del bosco di Pino strobo esistente, nella porzione est.

Tutte queste opere saranno soggette a cura e manutenzione per un periodo di anni 3 successivi all'impianto. Durante il periodo di manutenzione l'irrigazione delle nuove piante avverrà a mezzo di autobotte.

Le opere a verde con funzioni di mitigazione ambientale di maggior rilievo sono rappresentate dalle formazioni lineari, miste, arboreo - arbustive (siepi) in fregio alla rete stradale. Per le siepi sono stati studiati due diversi moduli d'impianto, la siepe arboreo arbustiva a fila singola e la siepe arboreo arbustiva a fila doppia. Contemporaneamente alla piantumazione si dovrà procedere alla semina di un adeguato tappeto erboso intercalare alle essenze vegetali in progetto.

Infine, il miglioramento della qualità ambientale del Bosco di Marzaglia si può raggiungere attraverso tagli intercalari, tagli a buche su piccole superfici, tagli fitosanitari ed interventi di rimboschimento laddove non si riscontra una rinnovazione naturale sufficiente. Al fine di rendere gradualmente gli interventi e cercare di raggiungere gli obiettivi previsti si sono individuate 3 porzioni di foresta su cui intervenire in periodi diversi, di fatto realizzando un piano degli interventi.

Nella porzione Nord-Est (completamento opere previste VIA 2008), si prevede di completare i lavori di taglio di diradamento previsti e già in parte realizzati, su una superficie residua, e lo sgombero delle piante secche o deperienti, previo il decespugliamento su parte della porzione al fine di accedere in sicurezza alle aree di taglio. Una volta terminate le operazioni di taglio, si inizieranno le operazioni di piantagione con la messa a dimora delle piante di latifoglie rigorosamente autoctone.

Nella porzione sud (mitigazione progetto ampliamento PAUR 2021) si prevede il rimboschimento con specie autoctone, al fine di accelerare i tempi per la formazione di un bosco planiziale e si propone una serie di attività finalizzate al contenimento delle specie infestanti.

Nella porzione Est (mitigazione progetto ampliamento PAUR 2021) si prevede il taglio di diradamento e lo sgombero delle piante secche o deperienti, e l'intervento interesserà una superficie di circa 6000 mq.

2.B.9. AZIONI DI CANTIERE

Sono previsti quattro accessi: i tre a nord attualmente esistenti su Via Pomposiana e uno a sud che dalla esistente strada di cava garantirà l'ingresso ai mezzi pesanti e ai macchinari di cantiere. La prima azione del cantiere stradale consisterà nella realizzazione della nuova strada di collegamento tra Via per Marzaglia e il Centro diurno dell'AUSL, che diverrà centro MASA e area di posizionamento delle baracche di cantiere.

In seguito verranno avviati i lavori per la realizzazione delle piste e degli edifici. I lavori per la realizzazione delle opere stradali e di urbanizzazione procederanno in buona parte contemporaneamente a quelle edili.

Il cantiere edile avrà una durata di circa 16 mesi compresi l'installazione e lo smantellamento delle strutture, mentre il cantiere stradale avrà una durata di circa 5/6 mesi.

Si prevede una movimentazione di circa 20.000 mc da sbancamento edile e 120.000 mc da sagomatura dell'area d'intervento. Il materiale di riporto da acquisire all'esterno del cantiere è previsto per 1.000,00 mc. In merito alle tipologie di materiale da movimentare, dall'analisi geologica e dai sondaggi effettuati si è concluso che la percentuale di ghiaia presente è molto bassa e si trova unicamente sotto al limite nord ovest dell'interrato. È stimata una quantità di ghiaia pari a circa 1000 mc, nonché circa altri 300 mc di ghiaia nel bacino laminazione alto (nord-ovest); se effettivamente scavata, verrà riutilizzata per le opere di fondazioni.

In merito allo smaltimento di reflui e di acque di scorrimento in fase di cantiere, si ritiene ragionevole predisporre il cantiere di fossi di raccolta e di una zona depressa funzionale al recapito e all'accumulo di eventuali liquidi accidentalmente sversati. Dal punto di raccolta si potrà provvedere all'evacuazione dell'accumulo mediante autobotti. Per maggior sicurezza la zona di raccolta realizzata in depressione potrà essere opportunamente impermeabilizzata. L'area dedicata allo stoccaggio di materiale e al deposito mezzi, coincide con l'area del Paddock a fine cantiere. Si prevede che una parte dell'area verrà asfaltata ed impermeabilizzata, al fine di evitare rischi di versamento liquidi o materiali inquinanti.

Il traffico indotto insisterà sulle strade di servizio dei poli estrattivi, che risultano adeguate, senza necessitare di ulteriori adeguamenti stradali. La priorità sarà quella di utilizzare l'ingresso alla cava a sud dell'area e di

portare su tale accesso tutto il traffico di mezzi di cantiere.

Per quanto riguarda gli altri accessi da Via Pomposiana saranno utilizzati unicamente per gli accessi degli autoveicoli e non graveranno sulla viabilità attuale poiché si limiteranno ad un numero molto ridotto di accessi (10/20 autoveicoli al giorno legato ai lavoratori di cantiere).

È stato redatto un Piano di emergenza per accidentali sversamenti di sostanze inquinanti nel suolo o nelle acque.

Durante la realizzazione dell'opera verranno posizionati piezometri in prima falda per tenere sotto controllo le fluttuazioni del livello e del chimismo della prima falda a valle e a monte del progetto.

2.B.10. ALTERNATIVE PROGETTUALI

L'opzione di identificare un'altra localizzazione al Polo funzionale risulta non percorribile in relazione allo stato di attuazione dell'area che oggi già ospita parte delle funzioni e che risulta approvata nel 2008 a seguito di un specifica procedura di VIA.

Rispetto alla Variante al PTCP oggetto del presente documento si deve considerare come alternativa possibile l'ipotesi (opzione zero) di non riconoscere il ruolo sovracomunale delle funzioni specialistiche presenti nell'area e pertanto non introdurre il Polo Funzionale di Progetto "Autodromo di Modena" nella strumentazione provinciale di area vasta.

Già l'attuale situazione della Pianificazione Comunale riconosce di fatto all'area il ruolo di Polo Funzionale e l'utilizzo oggi della struttura, nonché l'utenza degli eventi, hanno sicuramente delle interferenze che gravitano su un bacino sicuramente sovracomunale, senza tuttavia che tali ricadute ed impatti siano valutati alla scala territoriale corretta.

Il riconoscimento del livello provinciale consente pertanto di individuare e gestire alla scala provinciale il ruolo del Polo funzionale, di favorirne lo sviluppo e di individuarne gli impatti sul sistema territoriale ed ambientale garantendo, anche attraverso la sottoscrizione dell'accordo territoriale tra gli Enti Comune Provincia, l'attuazione delle mitigazioni necessarie a ridurli.

Pertanto la possibilità in riconoscere il Polo Funzionale dove oggi risulta già avviata l'attività pare sicuramente l'alternativa migliore e consente di migliorare l'attuale situazione attraverso l'adeguamento del il sistema di accessibilità all'area dalla principale arteria stradali di scorrimento veloce che attraversano la provincia e con la proposta di innovazione contenuta nel progetto per le future attività da svolgere nell'autodromo.

2.C. QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE

2.C.1. ARIA E CLIMA

La qualità dell'aria nella zona è intermedia tra quella di un'area di fondo suburbano e quella di un fondo rurale.

Il monitoraggio dello stato di fatto 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.

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 state misurate concentrazioni superiori d'inquinanti, mentre 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. Ciò porta a concludere che l'emissione d'inquinanti è contenuta rispetto altre sorgenti esterne, anche per le PM10, dove i valori misurati in qualche caso sono risultati elevati, e per i quali si deve presumere la presenza di sorgenti naturali o antropiche nella zona.

All'interno dell'autodromo di Modena vengono svolte attività molto diverse per quanto attiene le emissioni di inquinanti in atmosfera. Per questa ragione la valutazione è stata effettuata per scenari diversi che hanno tra loro una frequenza di accadimento molto diversa certamente superiore a quella delle attività produttive

perché cambiano tra giorno e giorno e sono massime nei fine settimana di primavera ed inizio estate ed autunno. Per l'autodromo è stato necessario prendere in esame sette scenari per lo stato di fatto e dieci per lo stato di progetto che comportavano differenze sull'attività in pista e sul traffico indotto.

Le condizioni di simulazione sia per lo stato di fatto che per lo stato di progetto hanno previsto fattori di emissione per i veicoli previsti estremamente conservativi e non hanno tenuto conto della previsione che venga cambiata la “funzione” dell'autodromo che a in caso di trasformazione dovrebbe essere destinato ad ospitare test per nuovi autoveicoli a trazione elettrica e/o a guida autonoma che farebbe diminuire le emissioni in atmosfera che di rumore rispetto lo stato di fatto.

Per effettuare un calcolo su base annuale è necessario fare riferimento alla condizione attuale di uso non essendo disponibili al momento i piani di gestione che verranno definiti solo in caso di attuazione della modifica in progetto. La suddivisione del numero degli eventi annui è stata ricavata dalle condizioni d'uso dell'impianto negli ultimi tre anni prima della pandemia Covid-19.

Nella tabella che segue sono riassunte le emissioni giornaliere per i diversi scenari riportati nello studio sulla qualità dell'aria presentato per stato di fatto e stato di progetto alla quale è stata aggiunta una colonna nella quale sono riportate le giornate per gli scenari valutati per stato di fatto tenendo conto che le giornate con pista chiusa o senza attività desunte dalle ultime tre annualità ante Covid sono risultate in media pari a 65, concentrate nel periodo invernale e ad agosto.

Nella tabella è riportata l'emissione annuale per stato di fatto e stato di progetto¹ e la previsione di incremento nel caso in cui la tipologia dei veicoli in pista rimanesse invariata. La stima di seguito riportata ha riguardato i due inquinanti presi in esame nel calcolo ossidi di azoto e polveri sottili oltre l'anidride carbonica come climalterante.

INDIVIDUAZIONE SCENARIO	giorni anno	Emissione giornaliera scenari			Emissione annua scenari		
		PM10 (g/g)	NOx g/g	CO2 kg/g	PM10 (kg/a)	NOx (kg/a)	CO2 (kg/a)
Scenario(1a-intensa) (SdF)	115	139,9	162,2	1.512,1	16,09	18,66	173.888
Scenario(1b-media) (SdF)	115	23,6	87,8	220,1	2,71	10,10	25.308
Scenario(2a1) (auto) (SdF)	10	473,2	5.327,3	4.107,1	4,73	53,27	41.071
Scenario(2a2) (moto) (SdF)	15	509,1	9.098,6	3.426,4	7,64	136,48	51.396
Scenario (2b1) (auto) (SdF)	30	76,5	850,8	592,0	2,29	25,53	17.760
Scenario (2b2) (moto) (SdF)	10	49,6	942,9	350,1	0,50	9,43	3.501
Scenario (3.a) (SdF)	5	298,5	3.395,5	2.448,1	1,49	16,98	12.240
Totale anno stato di fatto	300				35,45	270,44	325.165
Scenario(1a-intensa) (SdP)	117	277,8	494,3	1.977,2	32,50	57,83	231.338
Scenario(1b-media) (SdP)	117	91,5	300,7	457,3	10,71	35,18	53.506
Scenario(2a1) (auto) (SdP)	10	1.050,6	11.656,5	8.338,6	10,51	116,56	83.386
Scenario(2a2) (moto) (SdP)	10	660,6	12.990,5	4.831,2	6,61	129,91	48.312
Scenario (2b1) (auto) (SdP)	16	165,2	1.833,2	1.242,9	2,64	29,33	19.886
Scenario (2b2) (moto) (SdP)	10	110,7	2.019,5	753,2	1,11	20,20	7.532
Scenario (3.a) (SdP)	12	857,1	9.739,6	6.280,0	10,29	116,88	75.360
Scenario (3.b) (SdP)	8	1.125,8	11.767,6	5.871,9	9,01	94,14	46.975
Totale anno stato di progetto	300				83,36	600,02	566.295
Incremento (kg/a)					47,91	329,58	241.130
Incremento (%)					135%	122%	74%

In relazione alle mitigazioni elenchiamo la tipologia di attività prevista al fine di migliorare le emissioni calcolate attraverso strategie di breve, medio e lungo termine. Le mitigazioni previste possono essere descritte secondo le tre seguenti categorie.

¹ Nota ARPAE: si precisa che il numero di giornate in deroga per gli scenari 2a1, 2a2, 3a e 3b è pari al massimo a 30 giorni

1. Mitigazioni ambientali e paesaggistiche dirette

Si tratta di quelle opere relative alla piantumazione di nuove alberature, alla creazione dei corridoi verdi ed ecologici, alla sostituzione delle alberature incongrue o malate all'interno o all'esterno del comparto così come descritto negli allegati specialistici.

Tale attività, in continuità con quanto già per buona parte realizzato a partire dal 2008, garantisce al comparto una riqualificazione del senso della naturalizzazione di una ex cava, ed è possibile recepire le indicazioni che stanno emergendo in tanti studi al fine di orientare le strategie ambientali e paesaggistiche nel senso diretto alla precisa identificazione delle piante maggiormente capaci di intervenire in modo positivo catturando le missioni critiche e abbassando dunque nel complesso le emissioni del comparto.

2. Mitigazioni ambientali e paesaggistiche indirette

Si tratta della possibilità da parte dell'Autodromo di Modena di convenzionare la piantumazione di pioppeti all'interno del Comune di Modena al fine di incrementare la capacità di assorbimento di emissioni da parte del territorio.

3. Strategie per incentivare attività in Autodromo a basso impatto

A differenza delle precedenti mitigazioni è complicato riuscire a calcolare i benefici territoriali in termini di mancata emissione e ancor più di contributo strategico nello sviluppo di autoveicoli a basso o nessun impatto in termini di emissioni.

Crediamo comunque sia doveroso ribadire nuovamente il fatto che l'ampliamento dell'autodromo permetterà alle maggiori case automobilistiche del territorio di provare in sicurezza le nuove autovetture, che come evidente analizzando i dati di mercato, si stanno orientando nella direzione di motori elettrici.

La possibilità di dotare il territorio di un'infrastruttura che sviluppi di tali attività, in senso sia culturale che strategico che di marketing territoriale risulta prioritario al fine di contribuire in senso diretto a limitare le emissioni dovute ai motori endotermici.

La transizione soprattutto delle Supercar verso il mercato più sostenibile delle auto elettriche passa in primo luogo per la possibilità di utilizzare in sicurezza circuiti come l'autodromo di Modena per immaginare auto sportive nella sostanza senza motore, capaci di attrarre investimenti ma di annullare gli effetti nocivi delle emissioni del motore endotermico.

Lo sviluppo inoltre del fotovoltaico all'interno del comparto, al fine di dotare Autodromo dei necessari fabbisogni di energia elettrica per il funzionamento delle numerose stazioni di ricarica che si stanno sviluppando porterà a sua volta ad innescare un positivo effetto in termini di emissioni complessive.

E' possibile prevedere che l'ampliamento dell'autodromo, qualora avvenga in tempi stretti, porterà maggiore competitività all'intero settore delle auto sportive del territorio, e dunque sposterà il business dell'autodromo di Modena principalmente sullo sviluppo di auto elettriche. Tale previsione ci porta a dire che nel giro di cinque anni le attuali quantificazioni relative alle emissioni degli scenari precedentemente indicati verranno dimezzate e che nel giro di una decina d'anni il calo potrebbe essere del 70 - 80%.

E' in fase di conclusione uno studio relativo all'inserimento di un Megawatt di potenza di fotovoltaico che permetterà di alimentare completamente le colonnine di ricarica necessarie entro il 2024.

Emissioni e diffusione di odori

Il numero massimo di giri in pista è stimato in 7.200, che corrispondono alla metà dei transiti giornalieri sulla via Emilia nel tratto compreso tra Cittanova e Marzaglia. Non si ritiene pertanto che l'attività effettuata all'interno dell'autodromo possa determinare in termini generali la produzione di sostanze maleodoranti e la loro diffusione all'esterno anche perché le abitazioni più vicine sono comunque ad oltre trecento metri di distanza.

Gli unici eventi, per altro rari, che hanno evidenziato la presenza di odore in pista sono le giornate di prove libere DRIFT, tecnica di guida che prevede il sovrasterzo in modo da far pattinare le gomme sull'asfalto della pista.

Durante tali eventi la presenza di odori è percepibile a bordo della pista, la presenza lamentata di odore ai

ricettori non è stata verificata e comunque dovrebbe essere notevolmente attenuata dalla distanza; la sorgente emissiva è una sorgente mobile, è del tutto impossibile ipotizzare un sistema di captazione e di trattamento efficace.

2.C.2. SUOLO E SOTTOSUOLO

Il territorio in esame si sviluppa nell'area della media pianura modenese, in un settore deposizionalmente influenzato dalle alluvioni del fiume Secchia.

L'area oggetto d'intervento si trova inoltre in una zona caratterizzata dalla presenza di numerose cave, per lo più riempite o comunque inattive. Il sottosuolo è caratterizzato, da piano campagna a -160.0 m, dall'alternanza di strati argillosi e strati ghiaioso/ciottolosi, entrambi di spessore variabile da 5 a 10 m.

Dalla "Carta delle potenzialità archeologiche" del PTCP della Provincia di Modena si evince che presso l'area di intervento sono presenti depositi archeologici di tipo D e tipo C.

Non si registrano particolari impatti.

Aspetti sismici

Secondo la classificazione sismica del territorio nazionale, il Comune di Modena risulta appartenente alla classe di sismicità 3. A supporto dell'identificazione delle criticità sismiche dell'area, è stato consultato lo studio di microzonazione sismica predisposto per il territorio comunale di Modena.

La cartografia MOPS identifica l'area oggetto di ampliamento dell'Autodromo tra i settori stabili.

Lo studio di microzonazione sismica ha previsto l'approfondimento di III livello riguardo alla valutazione degli effetti di amplificazione locale del moto sismico e la stima dei fenomeni cosismici, quali la liquefazione, in quanto nell'area viene segnalata potenziale instabilità in prospettiva sismica.

L'analisi geologica preliminare a supporto della proposta urbanistica costituisce l'elemento prescrittivo per i futuri approfondimenti in ambito geologico, geotecnico e sismico, propedeutici alle progettazioni esecutive delle opere e degli edifici previsti per l'area in oggetto. Visto e considerato il piano della conoscenza finora raggiunto, prescrive quanto segue:

1. La progettazione delle opere ricadenti all'interno dell'area instabile per cedimenti differenziali, indicata nelle MOPS dovrà essere previsto per ogni progetto esecutivo un opportuno studio di risposta sismica locale di III livello, al di fuori della classe d'uso prevista.
2. Per la progettazione di opere al di fuori dell'area sopracitata ma in classe d'uso 3 o 4 si dovrà prevedere per ogni progetto esecutivo un opportuno studio di risposta sismica locale di III livello
3. La progettazione delle opere dovrà prevedere la redazione di specifiche relazioni geologiche per i progetti esecutivi di ciascun fabbricato.

2.C.3. ACQUE SOTTERRANEE E SUPERFICIALI

L'area oggetto di studi è sita nell'Alta Pianura occidentale modenese. Dal punto di vista idrografico, l'area è caratterizzata dalla presenza di un fitto e regolare reticolo di canali di scolo ed irrigui, che appartengono al sistema di scolo di competenza del Consorzio di Bonifica dell'Emilia Centrale.

La soggiacenza della falda rilevata dai rilievi piezometrici condotti nella campagna di monitoraggio da Marzo 2007 a Febbraio 2021 si attesta tra -18.5 e -17.0 m dal p.c. naturale². Il tetto delle ghiaie si attesta a profondità comprese tra -1,4 m (zona centro-meridionale) e -13,4 m (zona tribune) da p.c. L'area d'interesse ricade nella fascia della conoide alluvionale del Fiume Secchia, caratterizzata da un acquifero monostrato.

Relativamente ai vincoli presenti nell'area, in materia di acque sotterranee, come normate al Capo VII - Protezione dei campi acquiferi (Applicazione e contenuto delle norme di protezione acquedottistiche e dei corpi idrici sotterranei – PSC), si segnala:

² Nota ARPAE: dal report del proponente, relativo ai dati da gennaio 2021 a dicembre 2021, si rileva che la soggiacenza della falda si attesta tra i -14,5 e i - 8,62 m da pc.

- la presenza di una zona di tutela acquedottistica PA2 (Zona di rispetto allargata 365 gg³ del pozzo acquedottistico C4 del Campo “C” Marzaglia, ubicato poco a monte della Strada Pomposiana, che dista 200 m a nord);
- la presenza di una (estesa) zona CIS Corpi Idrici Sotterranei: comporta la necessità che gli interventi edilizi, mediante opportuni accorgimenti progettuali, non creino vie preferenziali di infiltrazione dell'acqua dal suolo all'acquifero sottostante.

Per quanto riguarda la vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento, si fa riferimento al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Modena: la pista in progetto si attesta su una porzione di territorio a vulnerabilità da MOLTO BASSO (BB)⁴ ad ALTO (A).

Alla luce dei vincoli presenti, si riportano le mitigazioni che verranno eseguite:

- Ricollocazione di cappellaccio impermeabile ($K = 1.0 \cdot 10^{-8} \text{ m/s} = 1.0 \cdot 10^{-6} \text{ cm/s}$, per uno spessore di circa 1.00 m) a protezione delle ghiaie, provvedendo al miglioramento meccanico (rullatura e compattatura) del medesimo per strati successivi di 20/30 cm; si procederà eventualmente, solo per l'ultimo strato, anche col miglioramento strutturale/chimico.
- Premesso che l'insediamento in progetto, così come quello esistente, non produrrà acque reflue industriali, il sistema fognario di drenaggio/raccolta sarà a perfetta tenuta idraulica (saldate testa a testa e/o manicottate) e contro-tubate sino all'innesto nel pozzetto di monte e di valle.
- Le strutture/infrastrutture in progetto non comporteranno alcuna connessione con la falda in quanto tutte le opere di fondazione saranno superficiali; non sono infatti previste strutture profonde (pali di fondazione berlinesi ecc..) e/o nemmeno infrastrutture profonde (tunnel, gallerie drenanti, sottopassi, ecc...) tali da determinare corsie preferenziali tra la corrivazione superficiale e il deflusso sotterraneo: il corpo CIS non risulta perturbato dall'intervento proposto e previsto in superficie.

Nell'ambito del progetto del nuovo Autodromo 3.0 si è anche affrontato il problema legato al possibile sversamento accidentale sul piano viario dei carichi potenzialmente contaminati (oli e benzine), considerando comunque le caratteristiche peculiari dell'infrastruttura in progetto, il sito in cui la medesima si colloca (areale in cui sussistono le principali captazioni acquedottistiche della provincia di Modena) e la difficoltà e l'impossibilità di realizzare vasche di stoccaggio di acque contaminate all'interno delle aree di protezione di captazioni che insistono su acquiferi vulnerabili. La scelta della struttura di progettazione è ricaduta sull'opportunità di sfruttare il sistema diffuso di laminazione in linea, già per altro impermeabilizzato all'interno delle aree di protezione dei pozzi intercettate dalla nuova infrastruttura, mettendo a disposizione della struttura di gestione/ manutenzione della tratta autostradale circa ogni 250 m una valvola di intercettazione sulla bocca tarata delle vasche di laminazione in linea che opportunamente chiusa consente un rapido ed efficace confinamento dello sversamento accidentale.

Il sistema di impianti di depurazione a supporto dell'opera da realizzare si limita, per ovvie ragioni, alla sola fase di esercizio. Si tratta di sistemi di trattamento per le acque di prima pioggia composti da una vasca di accumulo e sedimentazione del materiale articolato e da un disoleatore in coda a monte del recapito in rete fognaria o in acque superficiali. Tale sistema risulta funzionale anche all'intercettazione di eventuali sversamenti (peraltro molto remoti) sulle superfici asfaltate. Infatti, il sistema di raccolta e trasporto delle acque è previsto sdoppiato realizzando una linea dedicata alle acque grigie e quindi a servizio anche della “prima pioggia” e una seconda linea adibita al collettamento delle acque bianche. Tale sistema risulta funzionale anche all'intercettazione di eventuali sversamenti.

In fase di cantiere si ritiene ragionevole predisporre il cantiere di fossi di raccolta e di una zona depressa funzionale al recapito e all'accumulo di eventuali liquidi accidentalmente sversati. Dal punto di raccolta si potrà provvedere all'evacuazione dell'accumulo mediante autobotti.

2.C.4. VEGETAZIONE, FAUNA, ECOSISTEMI E BIODIVERSITÀ

³ Nota ARPAE: da cartografia PTCP vigente, il criterio cronologico dei 365 gg non è previsto per il campo pozzi di Marzaglia, ma è previsto quello dei 180 gg che coincide con l'area PA2 del PSC.

⁴ Nota ARPAE: vulnerabilità da BASSO (B) ad ALTO (A)

Secondo la Carta delle vocazioni faunistiche della Regione Emilia-Romagna del 2013 l'opera è inserita in un contesto ecologico caratterizzato da un basso valore naturalistico.

Nell'area vasta ricade l'Area di Riequilibrio Ecologico "Area boscata di Marzaglia", che include a sua volta i rimboschimenti a *Pinus wallichiana* e il Polo ambientale "Bosco Fattoria di Marzaglia". L'area di ampliamento dell'autodromo è principalmente occupata da un vasto appezzamento seminato a frumento. Di fatto, la particolare disposizione del coltivo, inserito tra l'autodromo e la pista dell'aeroporto, limita di molto la frequentazione da parte degli animali.

Unici elementi di naturalità sono rappresentati dai boschi dell'Area boscata di Marzaglia, da una pineta posta sul lato est dell'autodromo e da alcune siepi prive di elementi di pregio.

Si ritiene che la rete ecologica, rappresentata da elementi ecosistemici sostanzialmente lineari di collegamento tra nodi, che svolgono funzioni di rifugio, sostentamento, via di transito ed elemento captatore di nuove specie, possa subire impatti non significativi a seguito della realizzazione dell'opera.

L'impatto dell'intervento sulle componenti vegetali dell'area si può quantificare nella perdita di 330 m tra siepi arbustive e filari arborei. Infine si evidenzia il cambiamento di destinazione d'uso del terreno agricolo in un'area ad elevata artificialità comprendente superfici asfaltate inserite in un'area verde con funzioni ornamentali. La sottrazione di terreno agricolo complessiva corrisponde a circa 12 ettari.

Non si prevedono impatti su flora e vegetazione in fase di esercizio.

D'altro canto, è possibile classificare i vari fattori derivanti dalla realizzazione dell'opera di progetto che possono determinare interferenze con le componenti faunistiche che insistono sull'area, nello specifico: la mortalità diretta dovuta ai lavori di sbancamento, la sottrazione di habitat di alimentazione e riproduzione, il traffico veicolare, l'inquinamento acustico, l'inquinamento luminoso, il disturbo legato alla presenza di persone.

In presenza di formazioni vegetali e floristiche semplificate ed ecologicamente banalizzate nella loro composizione e struttura e degli interventi di mitigazione e di mantenimento, l'ampliamento non produrrà impatti significativi sulla vegetazione, flora e fauna.

Gli interventi mitigativi e di compensazione proposti sono:

- miglioramento della connessione ecologica nel settore est dell'area di sito e l'aumento delle siepi nel tessuto ecologico diffuso; siepe costituita da specie autoctone caratterizzata da continuità e ricchezza floristica lungo tutto il perimetro orientale dell'area di sito e della nuova strada di accesso in grado di fungere da recettore di biodiversità e migliorare i flussi ecologici tra la matrice agricola e il nodo della rete. La siepe di collegamento tra Via dell'Aeroporto e Strada Pomposiana avrà una lunghezza di m 1.550;
- miglioramento della connessione ecologica nel settore est dell'area di sito attraverso interventi di miglioramento volti alla trasformazione graduale della pineta artificiale monoplana e monospecifica in bosco planiziale autoctono pluristratificato e diversificato a vantaggio dell'efficienza ecologica. L'intervento sarà effettuato sull'intera superficie (14.500 m²) della pineta a est del comparto;
- gli interventi sulla vegetazione arborea e arbustiva saranno effettuati al di fuori del periodo riproduttivo della maggior parte degli uccelli (aprile-luglio) per ridurre la mortalità in fase di cantiere;
- recinzione perimetrale che impedisca l'accesso all'autodromo a mammiferi di grossa taglia;
- passaggio per fauna (per animali di dimensioni medio piccole) che colleghi le due porzioni dell'Area di Riequilibrio Ecologico (ARE) separate da Strada Pomposiana;
- dissuasori anticollisione (per animali di taglia medio-grande) lungo il tratto di Strada Pomposiana adiacente l'ARE (1.000 m) con pannelli illustrativi del progetto;
- mantenimento di superfici prative all'interno del comparto;
- idonee schermature di altezza pari ad almeno 2 m che rendano meno percepibile la presenza di persone da parte degli animali selvatici. Le schermature saranno installate lungo il perimetro della recinzione dell'autodromo adiacente il bosco dell'area di riequilibrio ecologico;

- interventi finalizzati ad aumentare il valore ecologico del nodo della rete (obiettivo dell'ARE) e a contrasto della diffusione delle specie aliene (obiettivo oltre che dell'ARE anche dell'Unione Europea). Eliminazione dell'ailanto (pianta alloctona invasiva) presente su una porzione dell'ARE di circa 1000 mq. Nella pineta dell'ARE (estesa per poco più di 11 ettari) sono già stati realizzati e sono tutt'ora in corso interventi volti a favorire la rinnovazione spontanea delle latifoglie autoctone per favorire la conversione della compagine forestale coetanea in bosco planiziale a latifoglie miste. Laddove la rinnovazione non sia sufficiente si provvederà a rinfoltire le piante presenti mediante la piantagione di specie appartenenti alla flora tipica.

2.C.5. PAESAGGIO

L'area dell'Autodromo è sita in una zona in cui i caratteri prevalenti sono quelli del paesaggio agrario, di passaggio tra la conurbazione urbana e il paesaggio perifluviale, ma in cui sono presenti numerose aree di cava, attive e ripristinate.

I lavori di rimboschimento in progetto porteranno alla costituzione di formazioni lineari (siepi arboreo-arbustive) e areali (macchia boscata) di vegetazione naturale autoctona, che formeranno veri e propri corridoi ecologici a elevato grado di naturalità. Il sistema così formato rappresenterà un elemento di arricchimento del paesaggio agricolo e naturale della zona, oltre a rappresentare un idoneo complemento alla rete di siepi, alle aree agricole, a quelle boscate e alle zone umide presenti. Le opere a verde saranno localizzate sul perimetro esterno del Comparto oggetto d'intervento, in zone opportunamente delimitate da recinzioni e ubicate in posizione tale da non determinare interferenze tra gli ecosistemi in progetto e le future attività connesse all'ampliamento.

2.C.6. RUMORE

Cantiere

Dalle simulazioni emerge che i valori stimati di rumorosità rispettano i limiti di zonizzazione per tutti i ricettori escluso il centro diurno USL per il quale i valori sono prossimi al valore di 60 dBA. La simulazione esclude la possibilità di avere livelli di immissione superiori ai 70 dBA. Qualora si rendessero necessarie lavorazioni in grado di determinare il superamento del valore limite di 70 dB(A) si dovrà provvedere a richiedere l'autorizzazione in deroga.

Esercizio

La valutazione dell'impatto e del clima acustico legato al progetto di ampliamento è iniziata da una prima fase di caratterizzazione in cui sono state eseguite rilevazioni di rumore in alcuni punti scelti in prossimità dell'area interessata per indagarne il clima acustico; una seconda fase in cui i dati raccolti hanno permesso di realizzare un modello acustico che rappresenta l'area d'indagine nello stato di fatto e infine una terza fase nella quale il modello numerico è stato modificato per prendere in considerazione l'effetto delle attività previste, una volta attuato il progetto, sul clima acustico. Complessivamente sono state prese in considerazione 5 misure, di cui 4 giornaliere eseguite in occasione del presente studio e una registrata dalla stazione fissa di monitoraggio all'interno dell'area.

Nell'impossibilità di valutare un alto numero di combinazioni che peraltro darebbero informazioni anche poco significative, sono stati individuati tre scenari per caratterizzare, anche se con una certa semplificazione, le attività attualmente in essere e in previsione: scenario 1 attività ordinaria, scenario 2 attività sportiva, scenario 3 attività straordinaria.

Nonostante l'attività di schematizzazione svolta, le estese campagne di misura, la dimensione significativa dell'area indagata, l'articolazione delle differenti situazioni individuate richiedono sia per la descrizione della metodologia che per l'esposizione dei risultati una trattazione ampia, allegata al SIA.

I livelli di rumore rilevati dal monitoraggio in prossimità dell'area d'intervento, relativi alla situazione ante operam, non evidenziano, lontano dalle infrastrutture di trasporto, superamenti dei limiti prescritti, per gli edifici più prossimi alla viabilità presente. Sono stati registrati alcuni superamenti dei limiti prescritti dalla zonizzazione acustica soprattutto in periodo notturno, che non possono però determinare un giudizio negativo sulla zona che è caratterizzata da un comfort acustico accettabile. Le caratteristiche di emissione

dell'autodromo sono molto eterogenee in funzione, non solo del tipo di attività che si svolge, ma anche dal numero di partecipanti, dalla tipologia di veicoli utilizzati e dalle modalità di guida.

Si prevedono numerose giornate in cui l'autodromo già in corrispondenza del punto di monitoraggio non determina valori espressivi e altre in cui la sorgente è la prevalente tra quelle della zona. La realizzazione dell'ampliamento in progetto non modificherà in modo significativo questa situazione che determinerà:

- nell'attività ordinaria un impatto prevalentemente legato alla pista esistente in quanto la nuova pista per lo sviluppo di veicoli innovativi contribuirà, nelle previsioni d'uso, in modo secondario;
- in occasione delle attività sportive o straordinarie, che saranno gestite in regime di deroga, l'ampliamento verso sud ha evidenziato un incremento prevalentemente in direzione sud-ovest e sud che la realizzazione interrata di parte dell'impianto e la distanza media maggiore dei fabbricati sul versante sud ha permesso di contenere entro 3-4 dB(A).

Infine l'inclusione all'interno del Comparto dell'area ex-Ausl elimina i ricettori che nella precedente versione del progetto risultavano essere quelli maggiormente impattati.

Modalità di gestione finalizzate ad evitare superamenti in assenza di deroga

La scelta compiuta di privilegiare l'utilizzo dell'impianto ad attività sperimentali e di sviluppo delle case automobilistiche (che riguarderanno in futuro veicoli a bassa emissione), imporrà la necessità di ridurre le giornate ludico sportive, in particolare quelle di prove libere ad alta e media affluenza in quanto in conflitto con i grandi eventi e la limitazione di eventi possibili solo richiedendo le deroghe acustiche ammesse nel numero massimo di 30 ogni anno.

Le giornate di prove libere a bassa affluenza, che non avranno limitazioni nel rispetto dei limiti di zonizzazione acustica, potranno avvenire solamente contenendo il numero di veicoli ammessi in pista e regolamentando l'iscrizione per essere ammessi in pista. Tale attività sarà gestita in modo da garantire il rispetto dei valori limiti dell'impatto acustico; non potrà prevedere oltre 800 giri veloci di pista ogni giornata. Una modalità di gestione simile di gestione in parte già oggi è attiva, in quanto i veicoli particolarmente rumorosi non sono ammessi in pista, ciò però non ha escluso superamenti dei valori limite di zonizzazione in giornate ritenute a basso afflusso per le quali non era stata richiesta la deroga. Per migliorare il controllo e consentire in modo efficace la regolazione dei veicoli da ammettere in pista, al fine di evitare il superamento dei valori limite prescritti, si prevede la modifica del sistema rilevamento in continuo del rumore, realizzando un collegamento da remoto in modo da consentire a chi controlla l'accesso in pista dei veicoli di limitare l'accesso quando i valori misurati si avvicinano alla soglia di attenzione che verrà stabilita in modo sperimentale appena realizzata l'implementazione.

Mitigazioni

Il modello di simulazione ha permesso di individuare la pressione sonora parziale di ogni singola sorgente, questi dati incrociati con l'individuazione delle situazioni maggiormente disturbate hanno consentito di individuare le criticità acustiche fornendo indicazioni sulla collocazione più efficace degli interventi di mitigazione.

Tenendo conto delle limitazioni tecnico-economiche presenti, i vincoli di sicurezza per gli autodromi, le limitazioni legata alla presenza al confine sud dell'aeroporto e la compatibilità con il piano economico hanno guidato nell'individuazione degli interventi inseriti nel progetto e di seguito descritti.

1. Realizzazione di una duna in terra tra i due rettilinei per una lunghezza totale di 700m. La duna avrà un'altezza di 2,0 m dal piano campagna e pertanto presenterà in corrispondenza della zona interrata della pista un'altezza crescente che comunque non supererà i 4,5m rispetto l'altezza del tracciato. La larghezza della duna sarà la massima possibile che garantisca la distanza minima di sicurezza dal bordo pista (minimo 5 m).
2. Realizzazione di una duna in terra al confine nord-ovest dell'impianto di lunghezza 35 m ed altezza di 2,0 m dal piano campagna.

Inserendo nel modello di simulazione realizzato gli interventi di mitigazione descritti sono stati calcolati gli scenari presi in considerazione nella valutazione previsionale di impatto acustico.

I risultati evidenziano una distribuzione dell'attenuazione coerente con i ricettori più disturbati individuati con la massima efficacia sul ricettore R50.

L'efficacia degli interventi di mitigazione individuati è stata valutata anche in corrispondenza dell'area di pertinenza del Caravan Camping Club. A tale scopo sono state calcolate mappe in corrispondenza dell'area sociale negli scenari 1.a, 1.b 2.b1 e 2.b2 che rappresentano tutte le condizioni gestite in regime ordinario. I risultati evidenziano che le mitigazioni individuate permettono di garantire la conformità rispetto ai limiti della classe III nella totalità dell'area a disposizione dei soci del club ed anche nella maggior parte dell'area adibita a deposito camper anche nelle configurazioni di maggior emissione di regime ordinario.

2.C.7. VIBRAZIONI

Le modalità di costruzione previste non comprendono attività che possano generare vibrazioni trasmissibili all'esterno del cantiere medesimo, anche per la distanza a cui si trovano gli edifici abitati più vicini.

2.C.8. RADIAZIONI

Non sono presenti nel SIA considerazioni specifiche in merito a questo aspetto.

2.C.9. CONSUMO DI ENERGIA

Il fabbisogno di energia risulta stimato in relazioni alla specifiche analisi di progetto elaborate per la redazione dei permessi di costruire delle singole parti.

In merito alle opere edilizie di nuova costruzione si evidenzia che, sia il Fabbricato 4 sia la Tribuna e Visitor Center, soddisfano i requisiti minimi di prestazione energetica degli edifici, come richiesto dalle Delibere GR 97/2015 e 1715/2016. Sono previsti impianti a fonti rinnovabili per la produzione di acqua calda sanitaria, riscaldamento ed il raffrescamento, ed un impianto fotovoltaico di potenza pari a 60 kWp sulla terrazza dell'edificio esistente, per una produzione di 64.933 kWh annui.

2.C.10. PRODUZIONE DI RIFIUTI

In fase di cantiere, i rifiuti derivati dalla demolizione dei manufatti verranno smaltiti nelle apposite discariche.

Il progetto prevede l'adozione di un modello misto Porta a Porta. Sono state individuate due specifiche aree per l'alloggiamento e lo stoccaggio dei rifiuti prodotti all'interno del comparto, che saranno recintate e accessibili tramite cancello chiuso.

I rifiuti provenienti da attività della Tribuna/Visitor Center e di ristorazione e dalle attività laboratoriali del M.A.S.A. per caratteristiche qualitative risulteranno assimilabili ai rifiuti domestici; saranno costituiti da scarti alimentari rifiuti da imballaggio vari che saranno oggetto di raccolta differenziata. Per le altre tipologie di rifiuti non ricomprese nei servizi previsti nel SGRUA verranno stipulate convenzioni con gestori autorizzati, per la fornitura di contenitori e per le operazioni di svuotamento periodico degli stessi. La tipologia di rifiuti prodotti dal Centro Masa dipenderà dalle modalità di gestione attivate, è probabile che vi sia un'attività di manutenzione periodica ordinaria e di riparazione sui mezzi utilizzati. Per la raccolta degli oli esausti e altre altre tipologie di rifiuto verranno predisposti idonei contenitori in attesa del loro conferimento.

Si stima che le quantità di rifiuti da conferire derivata dall'ampliamento del circuito e dal centro M.A.S.A. saranno le seguenti: 400 kg di oli minerali per motori etc., 40.000 kg fanghi delle fosse settiche, 50.000 kg di rifiuti della pulizia delle fognature.

2.C.11. BENI MATERIALI (PATRIMONIO CULTURALE ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO, AGROALIMENTARE)

Non si registrano particolari impatti. Verranno rispettate le specifiche normative per il tema archeologico. Inoltre, come documentazione integrante la richiesta di variante al Piano Particolareggiato, il proponente ha presentato il documento di Verifica preventiva dell'interesse archeologico, contenente la proposta di posizionamento di sondaggi archeologici preventivi.

2.C.12.POPOLAZIONE E SALUTE PUBBLICA

Non sono presenti nel SIA considerazioni specifiche in merito a questo aspetto.

2.C.13.INQUINAMENTO LUMINOSO

La sospensione notturna dell'illuminazione dell'autodromo dalle 20.00 alle 8.00 lascia sostanzialmente inalterata la luminosità naturale nelle ore notturne, in particolare nel periodo compreso tra la primavera e l'autunno, e pertanto sono piuttosto limitate le interferenze con la fauna, soprattutto con l'attività di caccia dei chirotteri e con alcune specie di uccelli. Il sistema di illuminazione della pista, nel tratto adiacente l'Area boscata di Marzaglia è predisposto inoltre per concentrare la luce sulla pista, limitando al minimo la diffusione di luce nell'area boscata. Non si prevedono interventi di mitigazione.

2.C.14.PROPOSTE PER MISURE DI MITIGAZIONE E COMPENSAZIONE

Per quanto riguarda le misure di mitigazione e compensazione, queste sono riportate nei paragrafi precedenti relativamente a ciascun aspetto ambientale.

2.C.15.PROPOSTE PER MISURE DI MONITORAGGIO

Cantiere

La movimentazione delle terre di scavo in periodi secchi può determinare la produzione e la diffusione di polveri nell'aria; solitamente non si tratta di polveri fini che quindi ricadono al suolo a breve distanza dal punto in cui sono state emesse. Nonostante la notevole distanza tra le aree di cantiere che potranno determinare la maggiore emissione di polveri nell'aria si è prevede l'installazione di una stazione di campionamento per PM10, ed eventualmente anche di polveri totali.

La movimentazione delle terre di scavo è una delle fasi costruttive che possono determinare la maggiore emissione sonora. Si prevede l'esecuzione di due misure di rumore per l'intera durata dell'attività del cantiere, in corrispondenza dei ricettori 40 e 46.

Le modalità di costruzione previste non comprendono attività che possano generare vibrazioni trasmissibili all'esterno del cantiere medesimo, anche per la distanza a cui si trovano gli edifici abitati più vicini. Per tale ragione non pare necessario procedere a verifiche delle vibrazioni trasmesse.

Durante la realizzazione dell'opera verranno posizionati piezometri in prima falda per tenere sotto controllo le fluttuazioni del livello e del chimismo della prima falda a valle e a monte del progetto. Verranno posizionati fuori dall'area oggetto del progetto, al fine di monitorare la falda e dimostrare l'eventuale non interferenza delle opere in oggetto con la stabilità dell'acqua di falda e con l'inquinamento già presente.

Esercizio

Biodiversità

Il monitoraggio degli effetti dell'opera sulla biodiversità e della bontà delle previsioni fatte sui possibili impatti e la reale efficacia delle soluzioni mitigatorie proposte, viene effettuato attraverso la metodologia già prevista dal SIA del 2007, ossia attraverso l'analisi della comunità ornitica nidificante. Saranno utilizzate le 5 stazioni di campionamento (punti di ascolto) già utilizzate negli anni dal 2008 al 2012. I monitoraggi interesseranno le 5 stagioni riproduttive dall'anno 2021 all'anno 2025 compresi.

Acque

Presso l'area di interesse è in corso il monitoraggio quali-quantitativo delle acque sotterranee, condotto in ottemperanza a quanto prescritto da ARPA Modena, dalla Conferenza dei Servizi nel Rapporto sull'Impatto Ambientale del 20/12/2007 e nel Progetto redatto da ARPA "Progetto per la definizione del piano di monitoraggio e controllo degli aspetti quali - quantitativi della matrice acqua, aria rumore del Polo 5.1 – Progetti nuovi impianti di lavorazione materiali lapidei". Tale monitoraggio ha permesso di valutare gli eventuali impatti sulle acque sotterranee, indotti dalla realizzazione nel 2011, dell'Autodromo di Modena.

Sulla base dei monitoraggi della falda acquifera effettuati fino ad oggi, non sono stati evidenziati superamenti dei limiti definiti nel D.Lgs. 31/2001 per le acque destinate al consumo umano e nemmeno del

D.Lgs. 152/06 e s.m.i. per le acque sotterranee, relativamente a nessuno degli analiti. Non si rilevano inoltre differenze significative tra i valori riscontrati nei pozzi /piezometri di monte e quelli di valle.

Tutto ciò considerato, si conclude che la realizzazione della Pista Guida Sicura non ha prodotto, in 8 anni, alcun impatto sulle acque di falda: ci sono pertanto i presupposti per supporre che sarà lo stesso anche per quanto riguarda l'ampliamento in progetto.

Rumore

In ottemperanza all'atto di diffida della Provincia di Modena del 2012 la proprietà ha proposto un piano di monitoraggio che riguardava anche il rumore e l'inquinamento atmosferico che è stato approvato con prescrizioni dalla Provincia e che è stato attuato dalla direzione dell'autodromo. La proposta che segue conferma le stesse modalità prevedendo anche la rilevazione del traffico indotto che affluirà all'impianto.

Il piano prevedeva sia il monitoraggio in continuo in prossimità del confine esterno dell'impianto finalizzato a verificare il rispetto dei valori limite di zonizzazione acustica sia un monitoraggio discontinuo ai ricettori da effettuare una volta per ogni scenario oggetto di valutazione previsionale. Entrambe le metodologie di rilevamento sono state attuate, il monitoraggio in continuo è tuttora in corso.

Il monitoraggio in continuo viene effettuato in una postazione in prossimità del confine aziendale a circa 25 m dalla via Pomposiana; il punto si trova sulla diretta propagazione del rumore in direzione del centro abitato di Marzaglia Nuova. L'attuale collocazione pare adeguata anche per l'autodromo dopo l'ampliamento in quanto Marzaglia Nuova è il solo centro abitato impattato dall'autodromo, e l'ampliamento avviene a sud in direzione dell'aeroporto dove non sono presenti centri abitati. Per questa ragione non si ravvisa la necessità di spostare il punto di rilevamento in continuo previsto dal DPR 304/01; nella postazione attuale per altro sono ormai disponibili otto anni di misure.

Oltre al monitoraggio in continuo è stata prevista l'esecuzione di misure strumentali simultanee in cinque diversi ricettori scelti tra quelli più vicini all'impianto nelle direzioni di propagazione est, nord ed ovest; nell'atto di approvazione venivano individuati come punti di misura i ricettori R7, R15, R16, R50 e R51/R52.

La proposta che segue ricalca il monitoraggio ai ricettori già attuato prevedendone l'esecuzione in cinque giornate in cui si tengono le cinque tipologie di eventi previsti negli scenari valutati la misura di rumore sarà estesa all'intero periodo diurno:

- Scenario 1: con la previsione di attività intensa in entrambe le piste.
- Scenario 2a: con la previsione di attività intensa nella pista unificata.
- Scenario 2b: con la previsione di attività media nella pista unificata.
- Scenario 3a: grande evento con notevole attività in pista.
- Scenario 3b: grande evento con notevole presenza di pubblico.

I punti di misura dovranno coincidere, per quanto possibile, con quelli della precedente indagine: R7; R14 dove sono state eseguite le precedenti misure in quanto edificio residenziale mentre R15 non lo era; R17 dove sono state eseguite le precedenti misure in quanto R16 non lo era, e per un certo periodo l'insediamento era completamente chiuso; R49 edificio residenziale mentre R50 era la sede del Camping Modena.

Gli edifici individuati come ricettori R51/R52 saranno parte dell'intervento di ampliamento, il punto dovrà essere sostituito con un punto a sud e si propone R40 edificio abitato, in caso di indisponibilità dei residenti si dovrà individuare un'alternativa.

Per valutare il rumore emesso dal nuovo tracciato a sud si ritiene opportuno verificare i livelli di rumore in corrispondenza del confine aziendale individuando un nuovo punto di misura in corrispondenza con la recinzione sud dell'autodromo ampliato.

Traffico

Si prevede di eseguire la rilevazione del traffico in ingresso all'autodromo per l'intera durata degli eventi monitorati. A tal fine il punto di misura dovrà essere individuato in corrispondenza con l'incrocio con via dell'Aeroporto; la rilevazione verrà fatta mediante videocamera.

Emissioni in atmosfera

Il punto di misura eseguito nel 2014 risultava a circa 30 m da bordo pista, ricettore che allora era quello più vicino, mentre ora gli edifici abitati più vicini risultano essere ad oltre 300 m dal bordo della pista. Per tale ragione non si ravvisa la necessità di ripetere ulteriori campagne di monitoraggio per PM10 ed NOx nella configurazione dell'impianto ampliato.

3. VALUTAZIONI SULLA CONFORMITÀ/COERENZA ALLA PIANIFICAZIONE

3.A. VALUTAZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

3.A.1. ACCORDO TERRITORIALE

Così come previsto dall'articolo A15 della L.R.20/2000 l'attuazione dei Poli Funzionali di previsione è subordinata alla sottoscrizione di un Accordo Territoriale di cui all'art.15 della suddetta legge. Il PTCP della Provincia di Modena ha recepito tale disposizione introducendola nell'articolo 63 comma 7 delle NTA.

Tale Accordo è stato approvato con Atto del Presidente n.108 del 15/06/2022 e con D.C.C. n. 36 del 30/06/2022.

L'Accordo Territoriale sarà allegato al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

3.A.2. VARIANTE ALLO STRUMENTO DI PIANIFICAZIONE TERRITORIALE A SCALA PROVINCIALE (PTCP)

La Provincia di Modena ha trasmesso, con nota prot. 21641 del 23/06/2022, la Delibera di Consiglio Provinciale n° 58 del 22/06/2022 con la quale esprime l'assenso alla variante al PTCP e alla variante urbanistica, che sarà allegata al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

3.A.3. VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI DEL COMUNE DI MODENA

Il Comune di Modena - Settore Pianificazione e sostenibilità urbana ha espresso il parere di competenza sui temi urbanistici, trasmesso con nota prot. 205029 del 07/06/2022, come di seguito riportato:

1) Variante urbanistica

Gli elaborati di Piano Regolatore (PSC-POC-RUE), così come integrati e pubblicati, risultano completi.

[...]

3) Piano Urbanistico Attuativo

3.1) Aspetti prescrittivi integrati nelle Norme Urbanistiche

In riferimento ai titoli/pareri necessari alla realizzazione e all'esercizio del progetto proposto nell'ambito della procedura di PAUR, compete al Servizio la verifica/aggiornamenti degli elaborati costitutivi della Variante al Piano Urbanistico Attuativo.

Il presente documento si compone di un testo contenente una sintesi degli aspetti prescrittivi da applicare e recepire nell'attuazione del Piano urbanistico e di due elaborati del Piano Particolareggiato, nei quali sono stati implementati tali aspetti prescrittivi. Gli elaborati allegati al presente documento vanno a sostituire quelli presentati nel contesto del procedimento unico PAUR; nello specifico tali elaborati sono:

- Elaborato L – 'Norme Urbanistiche'
- Elaborato A – 'Schema di Convenzione'

Per quanto concerne le Norme urbanistiche del PUA si è reso necessario risolvere alcune incongruenze riscontrate tra il testo normativo e gli elaborati di PAUR; sono state inoltre meglio precisate, in allineamento con la Convenzione urbanistica, alcune tematiche afferenti la fase attuativa del comparto anche in relazione al procedimento PAUR.

Si riporta di seguito una sintesi degli aspetti integrati nelle Norme al fine di favorire una corretta attuazione delle previsioni:

- l'attuazione del Piano Particolareggiato viene vincolata al rispetto delle prescrizioni conclusive del procedimento unico PAUR;
- viene specificato che la variante al Piano particolareggiato/PUA, riguarda direttamente solo gli aspetti e i contenuti che derivano sia dalla approvazione del progetto oggetto di valutazione del PAUR, sia dal necessario e conseguente riassetto progettuale degli interventi del secondo stralcio;
- vengono dettagliate le modalità di accesso ai parcheggi pubblici (solo dalla strada pubblica) e disciplinate le modalità realizzative;
- viene specificato che la definitiva collocazione e le caratteristiche tecnico costruttive della nuova arteria stradale per l'accessibilità principale all'impianto (collegamento con la via Pederzona a sud) sono contenuti negli elaborati di PAUR;
- viene dettagliata la regolamentazione degli eventi a grande affluenza di pubblico in termini di gestione dei flussi di traffico e in generale degli utenti/visitatori (servizi a navetta);

- viene dettagliata la tipologia delle recinzioni di comparto, per un corretto inserimento paesaggistico rispetto al contesto;
- vengono eliminati i refusi e viene specificato che in caso di difformità all'interno degli elaborati del Piano Particolareggiato devono essere presi a riferimento i dati di cui agli elaborati aggiornati delle 'Norme Urbanistiche' (Elaborato L) e dello 'Schema di Convenzione' (Elaborato A);
- viene inserita una regolamentazione per la gestione di eventuali residui di Superficie Utile risultanti dall'attuazione delle destinazioni d'uso previste nel comparto;
- viene specificato che nel contesto del secondo stralcio attuativo del PUA si dovrà dare atto del rispetto delle prescrizioni normative relative alle esigenze energetiche di tale stralcio, con particolare riferimento alle prescrizioni del PTCP.

Per una maggiore chiarezza e comprensione si allega:

- Norme Tecniche di Attuazione (NTA) che hanno recepito quanto suddetto.

3.2) Aspetti prescrittivi integrati nello schema di Convenzione Urbanistica

Lo schema di Convenzione urbanistica allegato al Piano Particolareggiato, depositato nel contesto del procedimento unico PAUR, presentava su alcuni temi un assetto non ancora completamente definito, che si è potuto dettagliare e precisare nel corso del procedimento, proprio grazie agli approfondimenti ivi svolti, e che si ripropone con un formato allineato agli schemi di convenzione utilizzati dal Comune di Modena. Nel testo vengono puntualizzati gli aspetti relativi all'assunzione, da parte del Soggetto Attuatore, degli obblighi in merito all'attuazione delle urbanizzazioni, nonché della nuova infrastruttura stradale di accesso al comparto compresa l'intersezione con la via Pederzona.

Si riporta di seguito una sintesi degli aspetti aggiornati/precisati nello schema di Convenzione al fine di favorire una corretta attuazione:

- vengono precisate le obbligazioni dei soggetti attuatori in ordine alla realizzazione delle infrastrutture per l'urbanizzazione degli insediamenti e della nuova infrastruttura stradale di accesso al comparto dalla via Pederzona (compresa l'intersezione a rotatoria sulla via Pederzona stessa); in particolare le modalità di scomputo degli oneri di urbanizzazione, le aree di cessione, il versamento al Comune delle risorse necessarie per i pagamenti dell'indennità di esproprio, le modalità di manutenzione delle opere;
- vengono specificate le modalità di corresponsione del contributo di costruzione, del contributo straordinario e di altre compensazioni economiche correlate alla realizzazione degli interventi previsti dal PAUR;
- vengono confermate le obbligazioni in ordine alla realizzazione delle dotazioni ecologico ambientali e delle opere di mitigazione previste dal PAUR;
- vengono aggiornate le modalità e i tempi di esecuzione delle infrastrutture per l'urbanizzazione dell'insediamento e delle dotazioni ecologico ambientali;
- vengono chiariti i poteri di controllo del Comune e le modalità della presa in consegna delle infrastrutture per l'insediamento e dotazioni ecologico ambientali;
- vengono inseriti gli obblighi in ordine alla sistemazione e manutenzione delle aree destinate a verde;
- vengono ridefinite le condizioni per l'efficacia del/i permesso/i di costruire per la realizzazione delle infrastrutture per l'insediamento e dotazioni ecologiche ambientali;
- vengono precisate le condizioni per l'efficacia dei permessi di costruire e per la presentazione della segnalazione certificata di conformità edilizia ed agibilità degli edifici e degli interventi (SCCEA) e l'entrata in esercizio/collaudato della pista prove nell'assetto modificato dal PAUR;
- vengono definite le modalità e i termini di validità per attuazione degli stralci funzionali;
- vengono specificati gli obblighi di predisposizione di servizi di navetta per la realizzazione di grandi eventi;
- vengono definite le modalità e i termini di validità per attuazione degli stralci funzionali e l'eventuale necessità di procedimenti di variante per l'attuazione degli interventi del 2° stralcio, ove non conformi al PP/PUA 2008;

Per una maggiore chiarezza e comprensione si allega:

- lo Schema di Convenzione Urbanistica che ha recepito quanto suddetto.

Infine si rileva che è necessario che gli atti relativi allo schema di Convenzione urbanistica e alle Norme Tecniche di Attuazione (NTA) siano sottoscritti per accettazione da parte del soggetto proponente preventivamente all'approvazione degli stessi.

Le Norme Tecniche di Attuazione (NTA) e lo Schema di Convenzione Urbanistica allegate al suddetto parere sono a loro volta allegate alla Delibera di Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022.

Il Comune di Modena ha espresso parere favorevole in merito al progetto presentato e ha espresso l'assenso alla variante agli strumenti urbanistici comunali, con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità, con Delibera di Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022, che sarà allegata al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

3.B. VALUTAZIONE AMBIENTALE E TERRITORIALE

3.B.1. ASSENSO COMPRENSIVO DEL PARERE DI VAL.SAT SULLE VARIANTI AGLI STRUMENTI URBANISTICI COMUNALI

La Provincia di Modena ha trasmesso, con nota prot. 21951 del 24/06/2022, l'Atto del Presidente n° 113 del 24/06/2022 e relativi allegati, che sarà allegato al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

Nell'Atto del Presidente si esprime *“parere motivato favorevole sulla proposta di Provvedimento Autorizzatorio Unico di VIA comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto di ampliamento del comparto Autodromo di Modena localizzato in località Marzaglia in variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena ed al PTCP della Provincia di Modena relativamente alla Valutazione Ambientale Strategica (VALSAT-VAS) degli strumenti urbanistici, di cui all'art. 5 della L.R.20/2000, all'art.18 della LR 24/2017 ed all'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006 nel rispetto delle prescrizioni formulate nelle sedute di Conferenza dei Servizi; Approvando l'istruttoria del Servizio Programmazione Urbanistica, Scolastica e Trasporti assunta agli atti con prot. n. 21600 del 23/06/2022”*.

Si esprime inoltre *“parere favorevole in merito alla riduzione del rischio sismico ai sensi dell'art.5 L.R.19/2008”*.

Il parere motivato della Provincia di Modena condivide le valutazioni effettuate nei pareri di Atersir e di ARPAE APA Centro sotto riportati e le condizioni di sostenibilità in essi contenute, condivise in sede di Conferenza e leggermente modificate in accordo con gli enti ed il proponente.

3.B.1.1. PARERE DI ATERSIR

Atersir ha espresso il seguente parere, favorevole con prescrizioni, con prot. 0002031 del 23/02/2022, al fine dell'espressione della Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale della variante proposta:

Il PTCP vigente della Provincia di Modena individua il territorio considerato come afferente all'area di ricarica della falda settore B. Le relative norme all'art.12A comma 2.1.c lettera c.4 reca: *“nei settori di ricarica di tipo A, B e D i Comuni, al fine di favorire il processo di ricarica della falda e di limitare l'impermeabilizzazione dei suoli, devono promuovere il mantenimento delle superfici coltivate attraverso la limitazione delle destinazioni urbanistiche che comportino nuova urbanizzazione. A tale fine nella formazione dei Piani Strutturali Comunali o nella redazione di varianti ai PRG, il comune calcola l'estensione complessiva delle aree di ricarica della falda (settori A, B, D) interessate da nuove destinazioni urbanistiche che comportano l'impermeabilizzazione del suolo, e l'estensione delle aree in cui è prevista una riduzione dell'impermeabilizzazione rispetto allo stato di fatto (ad es. aree produttive dismesse classificate come ambiti da riqualificare). Il bilancio relativo deve essere tale da garantire, anche attraverso misure compensative, il mantenimento degli apporti di ricarica naturale della falda almeno ai livelli precedenti l'adozione dello strumento urbanistico. Il bilancio sopra citato deve essere riportato nella Relazione illustrativa del PSC o della Variante al PRG. Nel caso in cui il bilancio delle previsioni urbanistiche evidenzia un incremento di superfici impermeabilizzate rispetto allo stato di fatto, la normativa del PSC deve prevedere espressamente (anche attraverso i necessari rimandi al RUE, al POC e agli strumenti attuativi) che in ciascun intervento urbanistico siano adottate misure compensative idonee a garantire un bilancio idrico non sfavorevole, tra cui quelle indicate alle successive lett. c. 4.2.”*

L' Allegato 1.4 alle Norme di Attuazione del PTCP vigente della Provincia di Modena alla lettera t. *“realizzazione di fondazioni profonde a contatto con il tetto delle ghiaie”* *“Aree di ricarica della falda”* nel territorio di pedecollina-pianura art. 12A, comma 1 lett. a, riporta:

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

recapito nel sistema di drenaggio urbano, mentre per le acque di risalita è preferibile lo smaltimento in acqua superficiale.”

Il PSC del Comune di Modena attualmente vigente prevede in parte dell'area oggetto d'intervento l'applicazione del vincolo identificato come PA2 “Protezione secondaria o allargata”.

L'acquifero considerato è da ritenersi come acquifero multistrato compartimentato non protetto.

L'art.7.4 del PSC, che disciplina tale vincolo, reca:

- al comma 1 *“All'interno dei perimetri di protezione secondaria o allargata si applicano le prescrizioni del precedente art. 7.3...omissis...”*
- al comma 2 *“Su acquiferi vulnerabili sono ammessi l'ampliamento e adeguamento di edifici esistenti e delle loro pertinenze, previa adozione di dispositivi di messa in sicurezza degli scarichi, come descritti dal precedente art. 7.3 e ferma restando la esclusione di serbatoi interrati di idrocarburi e di altre sostanze liquide pericolose.”*

L'art.7.3 a cui si fa riferimento all'art.7.4 prevede:

- al comma 3 *“All'interno dei perimetri di protezione primaria è ammissibile la costruzione di infrastrutture per la mobilità, a condizione che siano attuate misure di protezione efficaci ad evitare ogni dispersione di agenti inquinanti nel suolo, da definirsi mediante apposito studio di impatto ambientale integrativo del progetto dell'opera.”;*
- al comma 4 *“Nelle zone di rispetto primario di acquiferi vulnerabili, relativamente alle destinazioni ammissibili, devono rispettarsi le seguenti prescrizioni:*
 - a) pozzetti, fosse biologiche ed opere per il collettamento delle acque nere o miste, ivi compresi gli allacciamenti alla pubblica fognatura devono essere dotati di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta idraulica;*
 - b) deve essere esclusa la realizzazione di serbatoi interrati di idrocarburi e di sostanze liquide pericolose di qualsiasi tipo e natura;”*
...omissis...
- al comma 5 *“Relativamente alle destinazioni ammissibili, devono essere rispettate le seguenti prescrizioni: ...omissis...”*
 - b) le tipologie edilizie e le caratteristiche geotecniche dell'area d'intervento devono consentire la realizzazione di fondazioni superficiali, essendo tassativamente vietate le palificazioni, se in grado di esporre a rischio d'inquinamento le falde utilizzate a fini idropotabili;*
 - c) a cura e spese dei soggetti attuatori devono essere allestiti dispositivi di protezione dinamica a integrazione del sistema di monitoraggio delle captazioni idropotabili; ...omissis...”*
...omissis...
 - i) le fondazioni di eventuali opere d'arte connesse alle infrastrutture per la viabilità non devono, di norma, prevedere palificazioni, e, in ogni caso dovranno essere documentate modalità operative in grado di garantire adeguata protezione delle falde intercettate dalle captazioni acquedottistiche; ...omissis...”*

L'art.7.6 del PSC, che disciplina i parametri di tutela dei corpi idrici sotterranei (C.I.S.), reca al comma 2 *“È inoltre sempre vietata la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione di carburante. Ai fini della salvaguardia delle acque sotterranee dal rischio di inquinamento, i serbatoi interrati di stoccaggio di sostanze o preparati liquidi per usi commerciali e ai fini della produzione industriale sono ammessi solo qualora possiedano i requisiti di sicurezza ed i dispositivi di tutela previsti sia dalla lett. a), che dalla lett. b), dall'art. 7, comma 2, del Decreto del Ministero dell'Ambiente 24 maggio 1999, n. 246.”*

Il PUG assunto con delibera di Consiglio Comunale n.86 del 29 dicembre 2021 prevede per i medesimi pozzi considerati solamente le zone di rispetto (inviluppo 200 m e isocrona a 60 gg determinata da ATERSIR-ARPAE) le quali non interessano l'area oggetto di intervento.

Il 07/09/2020 con prot. AT_2020_6545 ATERSIR, come previsto dall'art.94 del D.Lgs.152/2006, ha trasmesso al Comune di Modena un contributo istruttorio, prodotto in collaborazione con ARPAE, finalizzato alla redazione del PUG che prevedeva l'apposizione anche del vincolo relativo all'isocrona di 365 giorni che interessa gran parte dall'area oggetto d'intervento. A tale documento era associata una proposta normativa che disciplinava in modo puntuale le attività compatibili con le aree oggetto di salvaguardia. Pare opportuno ricordare che il vincolo proposto ha come fine ultimo quello di salvaguardare la risorsa idrica sotterranea che consente di approvvigionare sistematicamente l'acquedotto a servizio del Comune di Modena.

La documentazione inviata presenta anche lo Studio di Impatto Ambientale da cui si evince che il progetto ricade interamente all'interno dell'area di ricarica della falda settore B individuato dal PTCP vigente della Provincia di Modena e parzialmente, nella parte più settentrionale, dall'area di Protezione allargata PA2. In particolare sono coinvolti all'interno delle aree sopra menzionate un parcheggio non impermeabilizzato, l'ampliamento del tracciato del circuito comprensivo della parte interrata, la tribuna per i visitatori, il ponte pedonale ed il ponte carrabile di collegamento, vasche di accumulo e rilancio di reflui.

Alla luce di quanto sopra esposto, si esprime parere favorevole a condizione che:

1. l'area interessata dall'interramento del tracciato del circuito sia impermeabilizzato;
2. per la realizzazione dei nuovi fabbricati circoscritti nell'area Protezione allargata PA2 identificata dal vigente PSC siano garantite tipologie edilizie tali da consentire la realizzazione di fondazioni superficiali, essendo tassativamente vietate le palificazioni;
3. per la realizzazione dei nuovi fabbricati posti esternamente all'area PA2 siano previste tecnologie edilizie innovative che consentano di realizzare fondazioni tali da non compromettere lo stato qualitativo degli acquiferi in considerazione della vulnerabilità del campo acquifero di Marzaglia;
4. in accordo con Arpa e a cura e spese dei soggetti attuatori, siano predisposti dispositivi di protezione dinamica a integrazione del sistema di monitoraggio delle captazioni idropotabili riferibili al campo pozzi di Marzaglia;
5. le vasche di accumulo e rilancio di reflui e le opere per il collettamento delle acque nere o miste, ivi compresi gli allacciamenti alla pubblica fognatura siano dotati di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta idraulica (ex artt. 7.3 e 7.4 del PSC vigente);
6. i parcheggi realizzati all'interno dell'area di protezione allargata PA2, identificata dal vigente PSC siano essere impermeabilizzati e dotati di reti di drenaggio e collettamento delle acque meteoriche a perfetta tenuta idraulica;
7. negli spazi destinati a parcheggi da realizzarsi esternamente all'area PA2, identificata dal vigente PSC, sia impedito l'accesso a camper e mezzi pesanti inibendo eventuali attività di manutenzione degli stessi all'interno di tali aree.
8. sia vietata la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione di carburante e inibita la realizzazione di serbatoi interrati di idrocarburi e di sostanze liquide pericolose di qualsiasi tipo e natura (ex artt. 7.3, 7.4 e 7.6 del PSC vigente).

Le suddette prescrizioni, condivise in sede di Conferenza e leggermente modificate in accordo con gli enti ed il proponente, sono ricomprese nel seguente parere di ARPAE.

3.B.1.2. PARERE DI ARPAE

ARPAE APA Centro ha espresso le seguenti considerazioni, al fine dell'espressione della Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale della variante proposta.

La presente procedura di PAUR relativa al Progetto di Ampliamento del Comparto Autodromo di Modena comporta anche la variante ai seguenti strumenti urbanistici del Comune di Modena e della Provincia di Modena:

- modifica al vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP 2009) con l'introduzione di un nuovo Polo Funzionale di livello Sovracomunale;
- variazione della pianificazione di livello comunale relativa ai perimetri e normativa del PSC, del POC e del RUE;
- modifica del Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica "Comparto Guida Sicura", attraverso la ridefinizione dei contenuti del PP e del relativo perimetro ampliato.

Viene inoltre prevista una modifica alla vigente Classificazione Acustica Comunale, al fine di renderla coerente con le trasformazioni urbanistiche proposte.

Documento di Valsat - Variante al PTCP

Verifica di coerenza con gli strumenti sovraordinati

Il Documento di Valsat del PTCP si sofferma sugli obiettivi e le azioni contenuti nel PAIR 2020 (Piano Aria Integrato Regionale), Piano Regionale per la Qualità dell'Aria, nella Strategia Regionale di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici e relative Linee Guida per l'integrazione dei Cambiamenti Climatici e della Biodiversità nella Valutazione Ambientale Strategica e nel Piano di Gestione Rischio Alluvioni.

Per quanto riguarda gli aspetti di competenza della scrivente Area Prevenzione Ambientale di Arpa, la coerenza con il PAIR 2020, il Piano Regionale Qualità dell'Aria ed i relativi obiettivi ed effetti dell'intervento in progetto, oltre a considerazioni relative al tema dei gas climalteranti, descritti nel Documento di Valsat e successivamente meglio argomentati nelle ultime integrazioni pervenute, si rimanda alle osservazioni indicate al capitolo 4 del presente contributo.

Relativamente alla Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici, nella Valsat viene fatto un ampio accenno ai contenuti della Deliberazione ed alle Linee Guida e, oltre a dichiarare che l'area non rientra in zona a rischio alluvioni, l'attenzione si sofferma a descrivere come il fabbisogno energetico verrà soddisfatto attraverso l'uso di impianti a fonti rinnovabili, quali il fotovoltaico sopra le coperture degli edifici esistenti e nuovi del MASA e della Tribuna/Visitor Center. Tali impianti dovrebbero garantire un'elevata percentuale (68-70%) del fabbisogno annuo.

Non vengono individuate ulteriori specifiche azioni utili all'adattamento ai cambiamenti climatici relative a ondate di calore, siccità, precipitazioni estreme, tempeste a vento forte, ondate di freddo, danni dovuti al gelo e disgelo. Di queste poteva essere utile la verifica della capacità della rete di drenaggio in relazione alla gestione di potenziali precipitazioni estreme, come meglio esplicitato nelle successive valutazioni ambientali.

Verifica di coerenza interna, al vigente PTCP 2009

In relazione alla tutela delle acque si evidenzia che la zona di interesse è caratterizzata da un'area di 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, del quale si riprende un estratto:

- art.12A comma 2.1.c lettera c.4 precisa che: *“nei settori di ricarica di tipo A, B e D i Comuni, al fine di favorire il processo di ricarica della falda e di limitare l'impermeabilizzazione dei suoli, devono promuovere il mantenimento delle superfici coltivate attraverso la limitazione delle destinazioni urbanistiche che comportino nuova urbanizzazione. A tale fine nella formazione dei PSC o nella redazione di varianti ai PRG, il comune calcola l'estensione complessiva delle aree di ricarica della falda (settori A, B, D), interessate da nuove destinazioni urbanistiche che comportano l'impermeabilizzazione del suolo e l'estensione delle aree in cui è prevista una riduzione dell'impermeabilizzazione rispetto allo stato di fatto (ad es. aree produttive dismesse classificate come ambiti da riqualificare). Il bilancio relativo deve essere tale da garantire, anche attraverso misure compensative, il mantenimento degli apporti di ricarica naturale della falda almeno ai livelli precedenti l'adozione dello strumento urbanistico. Il bilancio sopra citato deve essere riportato nella Relazione illustrativa del PSC o della Variante al PRG. Nel caso in cui il bilancio delle previsioni urbanistiche evidenzia un incremento di superfici impermeabilizzate rispetto allo stato di fatto, la normativa del PSC deve prevedere espressamente (anche attraverso i necessari rimandi al RUE, al POC e agli strumenti attuativi) che in ciascun intervento urbanistico siano adottate misure compensative idonee a garantire un bilancio idrico non sfavorevole, tra cui quelle indicate alle successive lett. c.4.2.”.*

L'Allegato 1.4 alle stesse NTA del PTCP vigente, alla lettera t. *“realizzazione di fondazioni profonde a contatto con il tetto delle ghiaie”* *“Aree di ricarica della falda nel territorio di pedecollina-pianura”* richiamato allo stesso art.12A, comma 1 lett. a, riporta:

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

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) ed il riferimento normativo è lo stesso art.12A al comma 2.1.a. lett. a.5 che precisa:

- *i sistemi fognari pubblici e privati devono essere realizzati con tecnologie e materiali atti a garantirne la perfetta tenuta, con particolare riferimento al collegamento tra il collettore e i pozzetti d'ispezione, al fine di precludere ogni rischio d'inquinamento. Le medesime garanzie costruttive debbono essere riservate anche agli altri manufatti in rete (es. impianti di sollevamento ecc.).*

La zona del comparto rientra inoltre all'interno delle aree soggette a criticità idraulica, normate dall'art.11 delle NTA dello stesso PTCP.

- comma 8 “Nei territori che ricadono all'interno del limite delle aree soggette a criticità idraulica, di cui al comma 7, il Comune nell'ambito della elaborazione del PSC dispone l'adozione di misure volte alla prevenzione del rischio idraulico ed alla corretta gestione del ciclo idrico. In particolare sulla base di un bilancio relativo alla sostenibilità delle trasformazioni urbanistiche e infrastrutturali sul sistema idrico esistente, entro ambiti territoriali definiti dal Piano, il Comune prevede:
 - per i nuovi insediamenti e le infrastrutture l'applicazione del principio di invarianza idraulica (o udimetrica) attraverso la realizzazione di un volume di invaso atto alla laminazione delle piene ed idonei dispositivi di limitazione delle portate in uscita o l'adozione di soluzioni alternative di pari efficacia per il raggiungimento delle finalità sopra richiamate.”.

Relativamente alla Qualità dell'aria e agli effetti dell'intervento nella relazione vengono trattati gli aspetti relativi alle emissioni e alla qualità dell'aria determinati dalla Variante, nonché l'impatto odorigeno, la valutazione della concentrazione degli inquinanti ai ricettori.

Gli aspetti relativi al Rumore vengono affrontati prendendo a riferimento gli scenari previsti di utilizzo delle piste.

Il Fabbisogno energetico per il riscaldamento, l'acqua calda per usi igienico/sanitari e l'energia elettrica verrà soddisfatto attraverso l'uso di impianti a fonti rinnovabili, quali il fotovoltaico sopra le coperture degli edifici esistenti e nuovi del MASA e della Tribuna/Visitor Center. Tali impianti dovrebbero garantire il 68% in un caso e il 70% nell'altro del fabbisogno annuo, soddisfacimento ben superiore al 30% (requisito minimo richiesto dalle norme art.83 PTCP), che pertanto si ritiene soddisfatto.

Valutazione degli Impatti

Il Documento di VALSAT della variante al PTCP della Provincia di Modena è un allegato al più dettagliato e specifico Studio di Impatto Ambientale (SIA), relativo alla Valutazione di Impatto Ambientale dell'ampliamento dell'Autodromo di Modena.

In merito alle valutazioni dei possibili impatti e relative mitigazioni, compensazioni, previsti in seguito all'attuazione del progetto e della Variante urbanistica, si rimanda alle valutazioni e condizioni espresse per le diverse matrici ambientali.

Condizioni di sostenibilità minime per l'identificazione del comparto come Polo Funzionale di valenza sovracomunale, relative alla mobilità ed al traffico indotto

Per quanto riguarda la Variante al PTCP, dagli elaborati emerge che sono stati identificati alcuni punti considerati dai progettisti, come prescrizioni vincolanti per la realizzazione dell'intervento, che di seguito si riprendono e che possono costituire anche **condizioni di sostenibilità minime e necessarie per l'assegnazione del Polo Funzionale al comparto**:

Pr1. La realizzazione del nuovo accesso al comparto a sud dello stesso e la nuova viabilità fuori comparto di raccordo con la Via dell'Aeroporto, che diverrà l'accesso principale allo stesso. L'ingresso secondario posto a Nord su Via Pomposiana, verrà utilizzato solo per gli addetti e mezzi di soccorso.

Pr2. Individuazione dei percorsi viabilistici che verranno utilizzati prioritariamente per accedere al Polo dalle strade principali e dai caselli autostradali, compreso il futuro raccordo autostradale Modena-Sassuolo quando sarà in funzione, in concomitanza con gli eventi ad elevato afflusso di utenti, oltre ad alcune azioni utili a gestire i flussi veicolari:

- a. chiusura degli accessi da Via Pomposiana durante ogni manifestazione;
- b. nuova segnaletica per accesso dalle strade a scorrimento veloci (tangenziale Modena Sassuolo);

- c. individuazione degli eventi che richiedono l'ausilio di parcheggi scambiatori e navette per accedere all'area, in relazione al numero massimo di parcheggi previsti nell'area e al relativo impatto ambientale (rumore e inquinamento atmosferico), dovuto al traffico indotto di mezzi pesanti e leggeri, con gestione organizzata all'interno dell'Accordo territoriale.

Condizioni riferite alla tutela delle acque con riferimento alle Norme del PTCP 2009

Si segnala la sensibilità idrogeologica dell'area (acquifero multistrato compartimentato non protetto) e la presenza di un campo acquifero "vulnerabile" sfruttato a scopo idropotabile, risorsa idrica strategica che consente di approvvigionare l'acquedotto del Comune di Modena, per la quale è necessario mettere in atto le azioni necessarie al fine di tutelarne le caratteristiche qualitative e quantitative.

Considerato che il progetto ricade interamente all'interno dell'area di ricarica della falda - tipo B individuato dal PTCP vigente della Provincia di Modena e riprendendo anche il parere di ATERSIR (acquisito da ArpaE in data 24/02/2022 con Prot.n.30680), si riportano le condizioni indicate come necessarie per la realizzazione degli interventi previsti, mutuati dalle specifiche Norme di PTCP sopra indicate:

Pr3. l'area interessata dall'interramento del tracciato del circuito sia impermeabilizzata;

Pr4. per la realizzazione dei nuovi fabbricati posti al di fuori del perimetro di tutela PA2 siano previste tecnologie edilizie innovative che consentano di realizzare fondazioni tali da non compromettere lo stato qualitativo degli acquiferi in considerazione della vulnerabilità del campo acquifero di Marzaglia;

Pr5. i sistemi fognari pubblici e privati devono essere realizzati con tecnologie e materiali atti a garantirne la perfetta tenuta, con particolare riferimento al collegamento tra il collettore e i pozzetti d'ispezione, al fine di precludere ogni rischio d'inquinamento. Le medesime garanzie costruttive debbono essere riservate anche agli altri manufatti in rete (es. impianti di sollevamento, ecc.).

Monitoraggio su scala territoriale

Nella relazione di Valsat si afferma che il Piano di Monitoraggio del SIA sarà in grado di garantire anche per la scala territoriale la misurazione e raccolta dei dati che potranno concorrere anche al monitoraggio di scala territoriale, in particolare su alcuni tematismi per cui si propone di proseguire i monitoraggi attuati fino ad ora (acque sotterranee, rumore, traffico, inquinamento atmosferico).

Nella Relazione si propone inoltre la definizione del Piano di Monitoraggio all'interno dei contenuti dell'Accordo territoriale.

In merito a quanto sopra, si ritiene che il Piano di monitoraggio del SIA possa essere utilizzato anche per valutare la scala territoriale, mentre la proposta di definirlo all'interno dei contenuti dell'Accordo Territoriale (quindi prima della chiusura della CdS), potrebbe essere temporalmente non attuabile, visto lo stato di avanzamento dei lavori della CdS.

La proposta di ArpaE (meglio argomentata nei capitoli relativi alle diverse matrici ambientali) è quella di redigere il Piano di Monitoraggio successivamente alla chiusura della CdS, con specifici elaborati approvati da ArpaE, AUSL, Comune. Questa modalità la si ritiene più flessibile ed adattabile alle eventuali esigenze di modifica del Piano di monitoraggio, che potrebbero emergere in relazione allo sviluppo del progetto ed a seguito di eventuali problematiche di carattere ambientale. Tuttavia, si propone di inserire nell'Accordo territoriale il riferimento al Piano di monitoraggio che sarà redatto da parte del proponente ed approvato da ArpaE, Ausl, Comune, disgiuntamente dal PAUR.

Documento di Valsat Variante PSC-POC-RUE

Il Documento riprende buona parte degli aspetti documentati nella Valsat del PTCP, con alcuni specifici approfondimenti. In merito alla *verifica di coerenza con gli strumenti sovraordinati* allo strumento comunale, si rimanda alle considerazioni sopra indicate e relative alla Valsat del PTCP.

Verifica di coerenza esterna orizzontale

Il Documento di Valsat si sofferma sull'analisi del Piano Urbano della Mobilità Sostenibile - PUMS 2030 e, dalla verifica effettuata sia nelle tavole tematiche che nella tavola sinottica del Piano stesso, non emergono previsioni localizzative che interessano direttamente l'area oggetto della variante urbanistica. Per quanto

riguarda la mobilità ciclistica o ciclo-turistica in prossimità dell'area, è presente la ciclovia turistica del Fiume Secchia, ma non è raggiungibile direttamente; mentre è prevista una ciclabile in Loc. Marzaglia Nuova di collegamento verso Nord con la Via Emilia.

Si segnala che nella progettazione del comparto non risultano indicati graficamente posti per biciclette sulle tavole dei PdC, nonostante la necessità indicata come dotazione necessaria da PSC-POC-RUE, complessiva per i due stralci per una quantità pari a 161 posti.

Rimane di competenza dell'Amministrazione comunale la scelta di sviluppare/incentivare l'utilizzo di modalità alternative per raggiungere il comparto, soprattutto durante gli eventi che richiamano un forte afflusso di persone. Scelta condivisa da ARPAE ai fini di promuovere modalità di spostamento ambientalmente sostenibili.

E' stata verificata la coerenza anche con il Piano Urbanistico Generale PUG (che è stato Assunto dal Consiglio Comunale con Deliberazione n. 86 del 29/12/2021), tuttavia per le verifiche del Progetto sottoposto a PAUR e delle varianti urbanistiche introdotte è stato possibile fare confronti solo con il Quadro Conoscitivo del PUG, che al momento dell'elaborazione era già disponibile.

Nella Tav. dei vincoli presa a riferimento si rileva che per i pozzi acquedottistici presenti nell'area sono state considerate e perimetrate solo le zone di rispetto (involuppo 200 m e isocrona a 60 gg, che non interagiscono con l'area oggetto di intervento). Non sono stati inseriti i perimetri relativi ai 180 gg, che invece interessano gran parte dell'area oggetto di intervento.

Come risulta anche dal parere ATERSIR acquisito da Arpae in data 24/02/2022 con Prot.n.30680, lo stesso Ente nel 2020 aveva inviato al Comune di Modena un contributo istruttorio finalizzato alla redazione del PUG (prodotto in collaborazione con Arpae), che prevedeva l'apposizione di tutti i vincoli sopra indicati, compreso il perimetro di 180 gg. A tale documento era associata anche una proposta normativa che disciplinava in modo puntuale le attività compatibili con le aree oggetto di protezione.

Considerato che il PUG con l'assunzione in C.C. è entrato in salvaguardia, come indicato all'art.7.1 c.3 e c.5 delle norme del PUG,

- *“comma 3. I PUA e gli altri strumenti attuativi comunque denominati presentati prima dell'adozione della delibera di assunzione del PUG e completi della documentazione necessaria possono essere approvati secondo le disposizioni del PRG vigente. I PUA pubblici adottati prima della data di cui sopra, possono procedere con l'approvazione secondo le disposizioni del PRG vigente, così come le loro varianti.*
- *comma 5. I procedimenti speciali, comunque denominati, presentati prima dell'adozione della delibera di assunzione del PUG e completi della documentazione necessaria possono essere rilasciati secondo le disposizioni del PRG vigente, a quelli presentati successivamente la suddetta data sarà applicata la disciplina della Riduzione dell'Impatto Edilizio (RIE).*

La doppia conformità si ha quando l'intervento è conforme alla disciplina del PRG vigente (PSC POC RUE) e ai parametri urbanistico-edilizi definiti con il PUG.”,

e che in merito alla correzione delle tavole di Piano si procederà con specifica osservazione nella corretta sede, si ritiene che debbano considerarsi validi i perimetri e la normativa integrata di PSC-POC-RUE indicati nello strumento urbanistico attualmente vigente e meglio sotto specificati, ma integrati con le norme di PTCP 2009 sopra richiamate, non essendo stato recepito questo strumento sovraordinato, all'atto della formazione del PSC.

Verifica di coerenza interna al vigente PSC-POC-RUE del Comune di Modena

Nel Rapporto la coerenza interna orizzontale tra gli strumenti di pianificazione comunale, PSC-POC-RUE e la relativa normativa integrata del Sistema ambientale, riferita alla Protezione dei campi acquiferi, presenta alcuni errori interpretativi dei perimetri cartografici e normativi, in particolare dei perimetri di tutela dei Corpi Idrici Sotterranei “CIS” e per quanto riguarda il rispetto delle norme associate al “PA2” - Perimetro di protezione secondaria, il richiamo errato è relativo al fatto che il pozzo non sia stato ancora scavato e quindi nessun rispetto ne deriva.

Nel caso del perimetro CIS nel Rapporto si dichiara che tale perimetro interessa la zona sud-est dell'area d'intervento e non interferisce con alcuna opera edilizia, ma unicamente con una parte del circuito, già realizzato e autorizzato nella precedente VIA.

Al contrario di quanto affermato, invece la zona CIS comprende tutta la zona che interessa il comparto in questione, compreso quello autorizzato, ad esclusione della zona posta a sud-est sopra indicata, quindi dovranno essere di conseguenza adottate tutte le indicazioni progettuali e limitazioni indicate all'art. 7.6 delle Norme Coordinate di PSC-POC-RUE, sotto riportate.

Relativamente al richiamo del rispetto dei vincoli del PA2 - aree di protezione secondaria o allargata (PSC), nel Rapporto si dichiara che:

“Tale perimetro, derivante dal pozzo C4 (37), occupa parte dell'area a disposizione e che tale pozzo è stato inserito in cartografia di POC, pur non essendo ancora concessionato né attivo, in quanto previsto come pozzo di riserva e di conseguenza nessun rispetto ne deriva fino alla data della sua entrata in esercizio, per la quale non possono essere fatte previsioni.” e si dichiara che *“tuttavia si procederà a rispettare le indicazioni progettuali fissate dall'art.7.4 delle Norme di RUE, riferite a caratteristiche reti fognarie a perfetta tenuta idraulica e che non saranno realizzate fondazioni su pali o altre strutture interrato (strutture interrato ci saranno i parcheggi e le fosse di rilancio dei reflui fognari.”*

Nel merito si tiene a precisare che l'affermazione sopra riportata è errata in quanto il pozzo C4 (unitamente agli altri 3) è stato concessionato da Arpa-SAC, con “DET-AMB-2018-2907 del 08/06/2018 - Concessione di derivazione di acqua pubblica sotterranea ad uso consumo umano mediante 4 pozzi ubicati in località Marzaglia - Atersir - MO95A0003” e che il pozzo risulta scavato e funzionante, sebbene da un punto di vista gestionale possa entrare in funzione in ausilio o in sostituzione del pozzo C3.

Pertanto i perimetri di rispetto assoluti PA, primario PA1 e secondario PA2, indicati dal vigente PSC sono da rispettare.

Considerata la sensibilità idrogeologica dell'area (acquifero multistrato compartimentato non protetto) e la presenza di un campo acquifero “vulnerabile” sfruttato a scopo idropotabile, risorsa idrica strategica che consente di approvvigionare l'acquedotto del Comune di Modena, per la quale è necessario mettere in atto le azioni necessarie al fine di tutelarne le caratteristiche qualitative e quantitative, di seguito si richiamano gli articoli del Testo Coordinato delle Norme di PSC-POC-RUE, relativi alla “Protezione dei campi acquiferi” finalizzati alla disciplina di tutela delle captazioni rispetto a trasformazioni edilizie, urbanistiche o delle destinazioni d'uso relative ai centri di pericolo, per l'integrità della qualità delle acque sotterranee, che possono avere interazioni con le aree del comparto oggetto di trasformazione.

Fatti salvi i perimetri di tutela e la relativa normativa associata, non inseriti all'interno dell'area del comparto (PA - Protezione Assoluta e PA1 - Protezione Primaria), per le aree rientranti nei perimetri di Protezione Secondario PA2 e di Tutela dei Corpi Idrici Sotterranei CIS, richiamando anche quanto espresso nel parere ATERSIR sopra citato, si applica:

l'art.7.4 del PSC - “Disciplina nei perimetri di protezione secondaria (PA2)”, che reca:

- al comma 1 *“All'interno dei perimetri di protezione secondaria o allargata si applicano le prescrizioni del precedente art. 7.3...omissis...”*
- al comma 2 *“Su acquiferi vulnerabili sono ammessi l'ampliamento e l'adeguamento di edifici esistenti e delle loro pertinenze, previa adozione di dispositivi di messa in sicurezza degli scarichi, come descritti dal precedente art.7.3 e ferma restando l'esclusione di serbatoi interrati di idrocarburi e di altre sostanze liquide pericolose.”;*

l'art.7.3 del PSC - “Disciplina nei perimetri di protezione secondaria (PA1)”, a cui si fa riferimento all'art.7.4 prevede:

- al comma 3 *“All'interno dei perimetri di protezione primaria è ammissibile la costruzione di infrastrutture per la mobilità, a condizione che siano attuate misure di protezione efficaci ad evitare ogni dispersione di agenti inquinanti nel suolo, da definirsi mediante apposito studio di impatto ambientale integrativo del progetto dell'opera.”;*

- al comma 4 “*Nelle zone di rispetto primario di acquiferi vulnerabili, relativamente alle destinazioni ammissibili, devono rispettarsi le seguenti prescrizioni:*
 - a. *pozzetti, fosse biologiche ed opere per il collettamento delle acque nere o miste, ivi compresi gli allacciamenti alla pubblica fognatura devono essere dotati di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta idraulica;*
 - b. *deve essere esclusa la realizzazione di serbatoi interrati di idrocarburi e di sostanze liquide pericolose di qualsiasi tipo e natura;”*

...omissis...
- al comma 5 “*Relativamente alle destinazioni ammissibili, devono essere rispettate le seguenti prescrizioni: ...omissis...*
 - b) *le tipologie edilizie e le caratteristiche geotecniche dell'area d'intervento devono consentire la realizzazione di fondazioni superficiali, essendo tassativamente vietate le palificazioni, se in grado di esporre a rischio d'inquinamento le falde utilizzate a fini idropotabili;*
 - c) *a cura e spese dei soggetti attuatori devono essere allestiti dispositivi di protezione dinamica a integrazione del sistema di monitoraggio delle captazioni idropotabili; ...omissis...*
 - d) *pozzetti, fosse biologiche ed opere per il collettamento delle acque nere o miste, ivi compresi gli allacciamenti alla pubblica fognatura devono essere dotati di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta idraulica;*
 - h) *i parcheggi devono essere impermeabilizzati e dotati di reti di drenaggio e collettamento delle acque meteoriche a perfetta tenuta idraulica;*
 - i) *le fondazioni di eventuali opere d'arte connesse alle infrastrutture per la viabilità non devono, di norma, prevedere palificazioni, e, in ogni caso dovranno essere documentate modalità operative in grado di garantire adeguata protezione delle falde intercettate dalle captazioni acquedottistiche; ...omissis... ”;*

l'art.7.6 del PSC - “Perimetri di Tutela dei corpi idrici sotterranei (C.I.S.)”, reca:

- al comma 2 “*È inoltre sempre vietata la localizzazione di nuovi impianti di distribuzione di carburante. Ai fini della salvaguardia delle acque sotterranee dal rischio di inquinamento, i serbatoi interrati di stoccaggio di sostanze o preparati liquidi per usi commerciali e ai fini della produzione industriale sono ammessi solo qualora possiedano i requisiti di sicurezza ed i dispositivi di tutela previsti sia dalla lett. a), che dalla lett. b), dall'art. 7, comma 2, del Decreto del Ministero dell'Ambiente 24 maggio 1999, n. 246.”;*
- al comma 3 “*...omissis... ogni strumento urbanistico preventivo ed ogni progetto di opera infrastrutturale, di iniziativa pubblica o privata, ..omissis... e che sia esterna al territorio urbanizzato, dovranno essere corredati di un apposito studio di impatto ambientale, riguardante:*
 - a) *la specificazione degli aspetti concernenti l'effettivo grado di potenziale esposizione dell'acquifero a fattori di inquinamento localmente in atto, mediante un'apposita campagna di sondaggi e prove penetrometriche in grado di evidenziare litologia di superficie, altezza del tetto delle ghiaie, soggiacenza della falda e caratterizzazione dei litotipi, dalla superficie topografica al tetto delle ghiaie;*
 - b) *la specificazione dei dispositivi conseguentemente proposti per la riduzione dell'esposizione al rischio a carico dell'acquifero, in esito all'esecuzione degli interventi previsti, tenuto conto degli esiti dell'indagine di dettaglio eseguita e delle potenzialità d'uso idropotabile dell'acquifero interessato e con particolare riferimento, per gli assi di viabilità di classe A e B, all'indicazione dei dispositivi finalizzati alla riduzione del rischio di contaminazione dell'acquifero derivante da sversamenti accidentali.”.*

Considerazioni ambientali

Alla Valsat è stata allegata una cartografia (MAPPA 5) che evidenzia la sovrapposizione dei perimetri di protezione del campo acquifero con i progetti inseriti nel 1° stralcio attuativo (oggetto di PAUR), dalla quale

si rileva che le opere che interferiscono con il perimetro PA2 sono: la nuova tribuna-visitors center e parcheggi di pertinenza, parte della pista di raccordo, il ponte pedonale, le vasche di accumulo e rilancio dei reflui e parte delle reti fognarie.

La nuova destinazione d'uso D/6 "Fabbricati e locali per esercizi sportivi appartenenti a soggetti operanti con fini di lucro" (nuova tribuna/visitor center), introdotta con questa variante urbanistica "è ammessa a condizione", all'interno dei perimetri di protezione secondaria PA2 di acquiferi vulnerabili con le condizioni sotto riportate.

Condizioni Ambientali

Considerato che quasi tutto il comparto attuativo ad esclusione di una minima parte della nuova pista a sud-est e di parte dell'area destinata al MASA, ricade all'interno dell'area di tutela dei Corpi idrici sotterranei CIS e che buona parte del progetto rientrando nel 1° stralcio attuativo, oggetto di PAUR (nuova tribuna-visitors center, parcheggi di pertinenza, parte della pista di raccordo, il ponte pedonale, le vasche di accumulo e rilancio dei reflui e parte delle reti fognarie) ricade anche all'interno dell'area di protezione allargata PA2 e riprendendo il parere di ATERSIR, si riportano le condizioni indicate come necessarie per la realizzazione degli interventi previsti, riferiti alle Norme Coordinate di PSC-POC-RUE sopra richiamate:

Pr6. per la realizzazione dei nuovi fabbricati posti all'interno del perimetro di tutela PA2 siano garantite tipologie edilizie tali da consentire la realizzazione di fondazioni superficiali, essendo tassativamente vietate le palificazioni;

- ★ per la realizzazione dei nuovi fabbricati all'esterno del perimetro di tutela PA2 siano previste tecnologie edilizie innovative che consentano di realizzare fondazioni tali da non compromettere lo stato qualitativo degli acquiferi in considerazione della vulnerabilità del campo acquifero di Marzaglia; (uguale alla Pr4)

Pr7. i parcheggi realizzati all'interno dell'area di protezione allargata PA2, identificata dal vigente PSC siano impermeabilizzati e dotati di reti di drenaggio e collettamento delle acque meteoriche a perfetta tenuta idraulica;

Pr8. negli spazi destinati a parcheggi da realizzarsi esternamente all'area PA2, considerato che saranno previsti su aree semi-permeabili, sia impedito l'accesso a camper, bus e mezzi pesanti ed inibite le eventuali attività di manutenzione all'interno di tali aree, mettendo all'ingresso una barra di limitazione dell'altezza; tali mezzi dovranno sostare solo su aree impermeabilizzate;

Pr9. le vasche di accumulo e rilancio di reflui e le opere per il collettamento delle acque nere o miste, ivi compresi gli allacciamenti alla pubblica fognatura siano dotati di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta idraulica (ex artt. 7.3 e 7.4 del PSC vigente);

Pr10. sia vietata la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione di carburante e inibita la realizzazione di serbatoi interrati di idrocarburi e di sostanze liquide pericolose di qualsiasi natura (ex artt. 7.3, 7.4, 7.6).

Per il 2° stralcio attuativo del Piano Particolareggiato parte degli edifici, dei relativi parcheggi di pertinenza e le reti fognarie potranno rientrare all'interno del perimetro PA2, oltre che essere completamente inseriti nell'area CIS, pertanto oltre al rispetto delle prescrizioni sopra indicate dovranno essere coerenti anche le destinazioni d'uso e le attività ivi svolte.

Monitoraggio su scala comunale

Nella relazione di Valsat vengono sommariamente esaminate le proposte di monitoraggio sia per la fase di cantiere, che per la fase di esercizio. In particolare, su alcuni tematismi viene proposto di proseguire i monitoraggi attuati fino ad ora (acque sotterranee, rumore, traffico, inquinamento atmosferico).

Si rimanda anche per il monitoraggio su scala comunale a quanto sopra affermato in merito al Monitoraggio su scala territoriale.

Documento di Valsat del Piano Particolareggiato

Il Documento riprende buona parte degli aspetti documentati nella Valsat del PTCP e del PSC-POC-RUE, con alcuni specifici approfondimenti.

In merito alla *verifica di coerenza con gli strumenti sovraordinati* allo strumento comunale, si rimanda alle considerazioni sopra indicate e relative alle Valsat sopra richiamate.

Anche nel Documento di Valsat del PP vengono riportate le affermazioni errate relative ai perimetri cartografici e normativi di tutela dei Corpi Idrici Sotterranei “CIS” e di protezione “PA2” del pozzo acquedottistico; si rimanda alle osservazioni indicate nella Valsat del PSC-POC-RUE.

Nel Documento di Valsat del PP ci si sofferma maggiormente sulla gestione delle acque meteoriche e delle acque reflue di origine antropica, sulle caratteristiche costruttive delle relative reti fognarie di comparto e dei relativi ricettori finali.

In particolare si evidenzia come sia stato confermato il recapito delle acque meteoriche in regime di invarianza idraulica nel Rio Colombarone, anche per l'ampliamento del comparto e non nel più vicino Rio Ghiarola a causa del fatto che a valle questo transita all'interno dell'area di rispetto allargata PA2 del campo pozzi e della difficoltà di deflusso del sistema delle acque. Le acque di origine meteorica drenate dalle aree pavimentate degli interventi relativi all'ampliamento del circuito e dalla tribuna-visitor center, saranno soggette anche al trattamento acque di prima pioggia.

Per le acque reflue domestiche viene confermato il punto di scarico nella rete fognaria esistente (collettore fognario misto di strada Pomposiana), anche per gli interventi in progetto e per quelli previsti dal Piano Particolareggiato, ma si necessita di vasche di equalizzazione e di rilancio al fine di mantenere invariata la portata di uscita.

Le caratteristiche delle reti fognarie di collettamento acque reflue domestiche che attraversano l'area di rispetto PA2 ed in particolare quelle a servizio della Tribuna, viene dichiarato che saranno realizzate a perfetta tenuta idraulica in HDPE saldabile e controtubate. Anche le fosse imhoff e condensa grassi sono previsti in monoblocco possibilmente in HDPE saldabile alle tubazioni di collettamento. Le vasche di equalizzazione monoblocco saranno a perfetta tenuta idraulica.

In termini generali si conferma quanto previsto, rimandando ai pareri dell'Ente gestore del servizio fognario (Hera) e del Gestore del corpo idrico superficiale ricettore degli scarichi acque meteoriche (Consorzio di Burana) le specifiche prescrizioni attuative.

Parametro impermeabilizzazione complessiva del comparto e caratteristiche dei parcheggi

Dalla Relazione di Valsat risulta che il coefficiente di impermeabilizzazione relativo al Comparto Guida Sicura autorizzato era pari al 43%, mentre il nuovo coefficiente cautelativo individuato è stato ridotto al 40% della superficie complessiva, in modo da evidenziare l'attenzione al problema.

Parte delle aree che rimarranno permeabili o che saranno rese semi-permeabili ospiteranno parcheggi di autoveicoli, divenendo una potenziale fonte di contaminazione degli acquiferi sottostanti, portando così in evidenza il contrasto tra la tutela dell'acquifero e la necessità di ricaricare la falda sottostante, dove è presente anche il campo acquifero idropotabile.

Pertanto la proposta della progettazione di ridurre il numero dei parcheggi di pertinenza e pubblici, considerando la complementarietà d'uso, nel caso specifico, può essere considerata condivisibile da un punto di vista ambientale, in quanto porta a limitare il numero degli accessi al comparto e a limitare la problematica sopra indicata, vista la sensibilità idrogeologica dell'area.

In relazione ai parcheggi previsti, preso atto anche del parere di Atersir, sopra richiamato, si ritiene cautelativo procedere come di seguito indicato:

- ★ tutti i parcheggi realizzati all'interno dell'area di protezione allargata PA2, identificata dal vigente PSC, siano impermeabilizzati e dotati di reti di drenaggio e collettamento delle acque meteoriche a perfetta tenuta idraulica; (**uguale alla Pr7**)
- ★ negli spazi destinati a parcheggi da realizzarsi esternamente all'area PA2, considerato che saranno previsti su aree semi-permeabili, sia impedito l'accesso a camper, bus e mezzi pesanti ed inibite le eventuali attività di manutenzione all'interno di tali aree, mettendo all'ingresso una barra di limitazione dell'altezza; tali mezzi dovranno sostare solo su aree impermeabilizzate; (**uguale alla Pr8**)

Pr11. non è consentito il parcheggio su prato: i parcheggi realizzati all'esterno dell'area PA2, previsti dal progetto su prato, devono essere realizzati attraverso la posa di un pacchetto semi-permeabile già previsto per gli altri parcheggi (80% impermeabilizzazione), e dovranno essere dotati di reti di drenaggio e collettamento delle acque meteoriche a perfetta tenuta idraulica. Per i parcheggi che con l'attuazione del secondo stralcio verrebbero eliminati, si accoglie la proposta di non realizzarli e di utilizzare navette e parcheggi convenzionati scambiatori. Tale soluzione è coerente con il quadro normativo definito dalle Norme del PSC/POC/RUE vigente, ed in particolare dall'art. 23 comma 3 delle Norme stesse, che prevede nel caso di trasformazioni attuate in particolari contesti territoriali, la possibilità di differenziare i requisiti prestazionali di cui al CAPO XXIII del RUE, che possono essere inoltre integrati e specificati nell'ambito dei PUA. Inoltre l'utilizzo di navette e parcheggi scambiatori è disciplinato dalle Norme Urbanistiche ed Edilizie (art.4, comma 3) e dalla Convenzione Urbanistica (art.14) del Piano Particolareggiato oggetto del procedimento. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere presentato ad Arpa e Comune di Modena il progetto di realizzazione di questi parcheggi, prevedendo il fondo con pacchetto semi-permeabile e relativo calcolo per la verifica del mantenimento dell'invarianza idraulica.

Variante alla classificazione acustica comunale

Il presente parere è rilasciato anche ai fini della modifica della Classificazione acustica comunale, come previsto dall'art. 3 della LR 15/2001.

Si concorda con la modifica della Classificazione acustica comunale proposta, in quanto risulta correttamente formulata ai sensi della Legge Quadro n. 477/1995, della LR n.15/2001 e della DGR 2053/2001 per la redazione delle Classificazioni acustiche, e si ritiene coerente con l'uso reale del territorio in esame, sia attuale che di progetto.

3.B.2. ASSENSO COMPENSIVO DEL PARERE MOTIVATO DI VAL.S.A.T. DELLA VARIANTE AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE (PTCP)

La Regione Emilia-Romagna ha espresso, con Delibera di Giunta Regionale n.1068 del 27/06/2022, l'Assenso comprensivo del parere motivato sulla variante al PTCP della Provincia di Modena, valutando che la variante è assensibile 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 automunito (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 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 non siano superati i 30 giorni di deroga al superamento dei limiti acustici per tutte le attività previste, comprese quelle dello scenario 3b.

Per le valutazioni di merito si rimanda alla DGR n.1068 del 27/06/2022 che sarà allegata al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

4. PROVVEDIMENTI COMPRESI NEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO

4.A. PROVVEDIMENTO DI VIA

4.A.1. VALUTAZIONI PROGETTUALI

4.A.1.1. PARERE IN MATERIA DI PREVENZIONE INCENDI (DPR N.151/2011)

Il Comando provinciale Vigili del Fuoco di Modena ha espresso, con prot. U.0001864 del 25/01/2022, il parere di conformità alla normativa di prevenzione incendi vigente, che si riporta:

In merito al progetto indicato in oggetto ed in relazione alla documentazione integrativa ricevuta in data 20/01/2022 con prot. VV.F. n° 1413 (Pratica ARPAE n° 14364/2020) per le seguenti attività soggette:

65.2.C	Locali di spettacolo con capienza superiore a 200 persone
--------	---

questo Comando esprime **parere favorevole** per quanto di competenza alla realizzazione del progetto antincendio, **alle seguenti condizioni**:

1. Siano fatti salvi i diritti di terzi.
2. La separazione fra traffico pedonale ed ambulanza prevista solo sul ponte Bailey, sia prevista lungo tutto il percorso pedonale di esodo che dalla tribuna conduce alla pubblica via.
3. Le finestre che affacciano sotto le scale di esodo dalla tribuna (vedi locale porzionamento) siano di tipo non apribili ed EI 60. In caso contrario la scala ed il percorso per raggiungerla dovranno essere spostati ad una distanza di almeno 2,5 mt da tali finestre.
4. Ai sensi di quanto previsto dal DM 18/03/96 all'art. 17 sia installato un impianto idrico antincendio con naspi a protezione dell'Area Hospitality e della Sala Catering (*zone al chiuso con affollamento > 100 persone*).
5. Ai sensi dell'art. 5 comma c) della Circolare Ministero Interno n. 68 del 2 Luglio 1962, oltre a quanto proposto in progetto in merito al dispositivo di contenimento del pubblico, sia prevista anche una protezione dimensionata in modo da resistere all'urto del veicolo che uscisse di pista alla velocità massima possibile nel tratto considerato. Tale protezione deve essere a distanza dalla pista e dal dispositivo di contenimento del pubblico come indicato nel suddetto comma c). A tal proposito dovrà essere prodotta documentazione progettuale (relazione ed elaborati grafici) da cui si evinca il rispetto di quanto sopra.
6. La Gestione della Sicurezza Antincendio sia progettata secondo quanto indicato all'art. 11 del DM Interno del 06/06/2005. In fase di SCIA dovrà essere presentata apposita documentazione con cui si evidenzia il rispetto di tale prescrizione.

A lavori ultimati e prima dell'esercizio dell'attività, ai sensi dell'art. 4 comma 1 del D.P.R. 01/08/2011 n.151, il titolare dell'attività dovrà inoltrare richiesta di controllo di prevenzione incendi mediante Segnalazione Certificata di Inizio Attività (SCIA) comprensiva della documentazione, prevista dal DM 07 ago 2012, di seguito elencata:

- a. certificazioni di elementi strutturali portanti e/o separanti classificati ai fini della resistenza al fuoco, con esclusione delle porte e degli altri elementi di chiusura (mod. PIN 2.2-2018 CERT REI).
- b. dichiarazioni inerenti i prodotti classificati ai fini della reazione e della resistenza al fuoco ed i dispositivi di apertura delle porte (mod. PIN 2.3-2018 Dich. PROD).
- c. dichiarazioni / certificazioni relative agli impianti rilevanti ai fini della sicurezza antincendio così distinte:

c1) Produzione, trasformazione, trasporto, distribuzione e di utilizzazione dell'energia elettrica.

- DICHIARAZIONI DI CONFORMITÀ/RISPONDENZA redatte sul modello di cui al DM 37/2008 e s.m.i.;

c2) Protezione contro le scariche atmosferiche.

- DICHIARAZIONI DI CONFORMITÀ/RISPONDENZA redatte sul modello di cui al DM 37/2008 e s.m.i.;

c3) Riscaldamento, climatizzazione, condizionamento e refrigerazione comprese le opere di evacuazione dei prodotti della combustione, e di ventilazione ed aerazione dei locali.

- DICHIARAZIONI DI CORRETTA INSTALLAZIONE E FUNZIONAMENTO redatte sul mod. DICH. IMP.;

c4) Estinzione o controllo incendi/esplosioni di tipo automatico e manuale.

- DICHIARAZIONI DI CONFORMITÀ/RISPONDENZA redatte sul modello di cui al DM 37/08 e s.m.i. ;
➤ CERTIFICAZIONI DI RISPONDENZA E FUNZIONALITÀ redatte sul mod. CERT. IMP

c5) Rivelazione di fumo, calore, gas e incendio e segnalazione allarme.

- DICHIARAZIONI DI CONFORMITÀ/RISPONDENZA redatte sul modello di cui al DM 37/08 e s.m.i.

➤ CERTIFICAZIONI DI RISPONDEZZA E FUNZIONALITÀ redatte sul mod. CERT. IMP .

d. Documentazione tecnica di riscontro ai precedenti punti da 2) a 6).

Avverso al presente parere può essere opposto ricorso entro il termine di 60 giorni presso il TAR competente oppure entro 120 giorni presso il Capo dello Stato, ai sensi del DPR 1199/1971.

Non si ritiene che le prescrizioni ivi contenute abbiano caratteri ambientali rilevanti tali da richiederne l'assunzione come condizioni di VIA.

Il parere di conformità alla normativa di prevenzione incendi, contenente le suddette prescrizioni, sarà allegato al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

4.A.1.2. VALUTAZIONE DI COMPATIBILITÀ OSTACOLI E PERICOLI ALLA NAVIGAZIONE AEREA

In merito agli aspetti di competenza sulla navigazione aerea, ENAC ha espresso le proprie valutazioni in merito all'edificio, con parere prot. 102789 del 07/09//2021, all'autogru, con parere prot.102788 del 07/09//2021, ed al ponte, con parere prot. 102787 del 07/09//2021, dei quali si riporta il contenuto comune ai tre pareri:

Si fa riferimento alla nota rif. A) di codesta Società con le quali si richiedeva la valutazione di compatibilità ostacoli e pericoli alla navigazione aerea per la realizzazione dell'intervento in oggetto.

Secondo quanto indicato dall'art.707 del Codice della Navigazione, in esito all'istruttoria svolta ed al parere espresso da ENAV con la nota a rif. B), si comunica la conclusione del procedimento in parola ex art. 2 co.1 L. 241/90 in quanto, considerata la posizione, l'entità e la tipologia di quanto proposto, non sussiste un interesse di carattere aeronautico.

Si comunica quanto sopra fermo restando quanto di competenza dell'Aeronautica Militare in materia demaniale, di procedure strumentali di volo, di volo a bassa quota (rif. circolare allegata al foglio n. 146/394/4422 del 09/08/2000) e quanto di competenza dell'Ente locale territorialmente competente in merito al Piano di Rischio, ai sensi dell' art. 707 co. 1 del Codice della Navigazione.

I pareri di ENAC saranno allegati al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

4.A.1.3. ASPETTI DI COMPETENZA DEI GESTORI DI SERVIZI PUBBLICI

In merito agli aspetti di competenza, HERA Spa e Inrete Distribuzione Energia Spa hanno espresso le proprie valutazioni, con parere congiunto prot. 16052-6903 del 16/02/2022, che si riporta:

In riferimento alla succitata richiesta, [...], il tutto volto all'ottenimento del parere di competenza inerente il progetto esecutivo per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria relative ai servizi idrico integrato, gas ed energia elettrica nelle aree interessate dai lavori, richiamati i precedenti pareri al progetto Centro di Guida Sicura Marzaglia prot 22938 del 07/07/2008 e prot 4059 del 11/01/2011, eseguito il sopralluogo e l'istruttoria della pratica, fatti salvi i diritti di terzi e la piena osservanza di ogni normativa in vigore si esprime

PARERE FAVOREVOLE CONDIZIONATO

alle prescrizioni generali e specifiche di seguito riportate, da recepire negli elaborati grafici da ripresentare prima dell'inizio lavori, per dare corso all'esecuzione delle opere di cui all'oggetto.

Il presente parere ha validità due (2) anni dalla data del suo protocollo di emissione.

Decorsi più di due anni tra l'emissione del presente parere e il rilascio del permesso di costruire della lottizzazione è necessario che il Soggetto Attuatore (di seguito S.A.) ripresenti formale richiesta di approvazione del progetto da parte di HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A..

PRESCRIZIONI GENERALI

Per tutte le attività connesse alla progettazione ed alla realizzazione delle opere di urbanizzazione di competenza HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. si dovrà osservare quanto previsto nella documentazione sotto richiamata:

Servizio ACQUEDOTTO

- DOCUMENTO TECNICO DA.DT.AQCQ.001.rev.0 "PRINCIPALI PRESCRIZIONI TECNICHE PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DI RETI ACQUEDOTTISTICHE"

Servizio FOGNATURA E DEPURAZIONE

- DOCUMENTO TECNICO DA.DT.FD.001.rev.0 "PRINCIPALI PRESCRIZIONI TECNICHE PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DI RETI FOGNARIE"

Servizio ENERGIA ELETTRICA

- "SPECIFICHE TECNICHE PER LA PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E PRESA IN CARICO DI RETI E IMPIANTI EE"

Qualora l'intervento sia oggetto di variante, anche parziale, deve essere richiesto un nuovo parere di competenza.

La responsabilità del progetto relativamente al rispetto delle normative specifiche vigenti ed alla correttezza dei dati utilizzati per i calcoli eseguiti rimane unicamente in capo al progettista che ha redatto e firmato il progetto.

Il presente parere non esime il S.A. dall'ottenere, con onere a proprio carico, tutti i nulla-osta, autorizzazioni, permessi, servitù rilasciati da Enti o da terzi necessari per l'esecuzione delle opere di progetto.

Il S.A. dovrà richiedere le indicazioni sulla presenza di eventuali reti e impianti esistenti ed interferenti con le future lavorazioni mediante l'invio all'indirizzo pec heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it dell'apposito modulo "Richiesta dati cartografici su supporto digitale - clienti privati" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Richieste Multiservizio".

Le attività necessarie per una corretta gestione ed esecuzione delle opere in oggetto sono riassunte di seguito.

L'inizio dei lavori di posa dei sottoservizi dovrà essere preventivamente comunicato a HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. **con almeno 30 giorni di anticipo rispetto alla data prevista di inizio lavori** mediante uno dei seguenti canali:

- compilazione del **nuovo WEBform** disponibile sul sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Richieste Multiservizio".
- invio all'indirizzo PEC heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it dell'apposito modulo "Comunicazione inizio lavori opere di urbanizzazione" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Richieste Multiservizio",

allegando gli elaborati del progetto esecutivo conformi alle prescrizioni impartite.

Nell'esecuzione dei lavori si dovranno adottare tutti gli accorgimenti necessari al fine di evitare danneggiamenti e/o rotture delle tubazioni in esercizio; eventuali interventi che si renderanno necessari per il ripristino del corretto funzionamento delle condotte saranno posti a carico dell'impresa esecutrice.

HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. potranno richiedere, in corso di esecuzione dei lavori inerenti ai servizi gestiti e previsti dal progetto urbanistico, al S. A. o alla D. L. da esso incaricata, limitate varianti opportune per l'esecuzione a regola d'arte delle opere o al fine di risolvere criticità che potrebbero insorgere successivamente, nel rispetto degli Standard e Specifiche dei materiali del Gruppo e delle normative vigenti in materia.

HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. potranno viceversa autorizzare, su richiesta del S. A., o della D. L. da esso incaricata, lievi modifiche e varianti in conformità al progetto approvato ed alla normativa vigente.

Sono, salvo diversa indicazione, da intendersi attività con oneri e cura a carico del S. A. l'esecuzione delle opere interne al comparto.

Sono, salvo diversa indicazione, da intendersi attività con oneri a carico del S. A. ma con realizzazione a cura di HERA S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. la sorveglianza sulle opere di urbanizzazione realizzate direttamente dal S. A., i collegamenti alla rete esistente e le opere esterne al comparto.

Per tali opere il S.A. dovrà richiederne la valorizzazione economica mediante l'invio all'indirizzo pec heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it dell'apposito modulo "Richiesta preventivo per opere connesse ad urbanizzazione" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Richieste Multiservizio".

Su tutte le reti ed impianti di futura gestione che il S. A. andrà ad eseguire direttamente, HERA S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. effettueranno l'attività di alta sorveglianza con oneri a carico del S. A. mediante un tecnico incaricato.

Qualora l'attività di alta sorveglianza non avvenga per omessa comunicazione di inizio lavori, HERA S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. si riservano di far effettuare, con oneri a carico del S. A., saggi di verifica o altri accertamenti sui lavori eseguiti ed eventualmente di non procedere alla messa in esercizio delle reti e/o impianti costruiti e di non assumerne la gestione.

Il S.A. dovrà predisporre a proprie spese la documentazione prevista dalle Check List per ciascun servizio, consegnate a inizio lavori dal tecnico incaricato per l'alta sorveglianza.

La realizzazione dei collegamenti alla rete esistente potrà essere effettuata esclusivamente solo dopo la verifica della completezza della documentazione da parte del tecnico incaricato per l'alta sorveglianza.

Per tutte le tubazioni e/o impianti configurabili come opera pubblica che verranno ubicati in proprietà privata dovrà essere stipulato un apposito rogito di servitù per la posa e manutenzione degli stessi a favore del Comune.

Copia trascritta di detta stipula dovrà essere fornita ad HERA S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A..

Sarà cura del S. A. riservarsi nei rogiti di cessione degli immobili la possibilità di stipulare direttamente la servitù con detto Comune.

Si precisa che HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. potranno rilasciare il nulla osta per la presa in carico provvisoria della gestione delle opere solo quando, attraverso il tecnico incaricato per l'alta sorveglianza, avranno potuto accertare che risulti completa tutta la documentazione prevista dalle Check List.

Successivamente HERA S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. invieranno all'Amministrazione Comunale competente l'attestazione di conformità e la richiesta di affido della gestione delle opere.

In attesa dell'assunzione della proprietà da parte dell'Amministrazione Comunale e dell'affidamento della gestione tramite comunicazione ufficiale, HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. gestiranno in forma transitoria i servizi.

Durante la gestione transitoria delle reti interne al comparto HERA S.p.A. ed INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. è sollevata da qualsiasi responsabilità per danni eventualmente causati a terzi per un malfunzionamento degli impianti stessi; nel caso di rotture e/o altre attività di manutenzione straordinaria dovute a difetti costruttivi, i costi derivanti dall'esecuzione dei relativi interventi rimarranno in carico al S.A..

La gestione transitoria delle reti consentirà l'effettuazione degli allacciamenti d'utenza e l'attivazione della fornitura del relativo servizio.

PRESCRIZIONI SPECIFICHE

ACQUA

> Rete Acqua (Rif. PdC4 tribuna, PdC2 Ex Ausl MASA, Piano particolareggiato e Strada Pubblica).

Nella richiesta di integrazione del 12/11/2020 prot. Hera n. 95790 si richiedevano i fabbisogni idrici di dettaglio per i due stralci del progetto, che non si sono individuati nella documentazione inviata. Pertanto, si considerano come fabbisogni idrici 2,0 litri/s per il PdC4 tribuna e ulteriori 1,9 litri/s per il completamento del Piano particolareggiato, stimati sulla base delle superfici utili previste in progetto.

Si evidenzia che in occasione dell'approvazione del progetto Centro Guida Sicura Marzaglia (vedi prot 22938 del 07/07/2008 e prot 4059 del 11/01/2011) erano stati prescritti per gli stralci successivi dell'autodromo potenziamenti della rete idrica composti da:

- realizzazione di una nuova condotta idrica in PVC Diam. est. 160 mm (UNI EN 1452) in stradello Giarola, che unirà ad anello la condotta esistente PE De 160 posta all'incrocio tra via Nuova di Marzaglia e stradello Ghiarola, con la condotta esistente presente in strada Pomposiana (vedi DB20410055 Allegato 1 via Giarola), per circa 1 Km di rete da posare.

- la realizzazione del potenziamento della condotta idrica PE De 90 di strada Pomposiana, mediante posa di nuova condotta in PVC Diam. est. 160 mm (UNI EN 1452), nel tratto compreso tra via Polacci e lo stradello di accesso al civ. 292.

Vista l'attuale stato dei sistemi, si ritiene che il fabbisogno previsto per il PdC4 tribuna sia ancora sostenibile dalla rete esistente, senza necessità di interventi di potenziamento, mentre per il completamento di tutte le opere del Piano particolareggiato si prescrive la realizzazione della condotta in PVC DN160 in stradello Giarola tra via Nuova di Marzaglia e strada Pomposiana, per circa 1Km (DB20410055 Allegato 1 via Giarola).

L'intervento in questione, non richiesto nelle attuali condizioni del sistema infrastrutturale acquedottistico, si rende necessario al fine di garantire adeguati livelli di servizio in seguito all'espansione urbanistica in oggetto.

Relativamente all'intervento PdC2 Ex Ausl MASA, per esso era già stato predisposto l'allacciamento in occasione dei lavori di realizzazione del primo tratto di strada pubblica interna di accesso dalla strada Pomposiana che verrà ora prolungata con l'intervento Strada Pubblica.

A tal proposito si prende atto che nell'intervento Strada Pubblica non verrà posata per volere dell'Amministrazione Comunale, la condotta acqua a suo tempo indicata come opportunità.

> Allacciamenti d'utenza acqua

Saranno realizzati successivamente da HERA S.p.A. in seguito all'esecuzione delle opere di posa reti acqua previste ed alla approvazione preventiva dei progetti costruttivi dei singoli fabbricati in relazione alla futura posizione dei contatori ed alla accettazione dei preventivi di allacciamento.

In sede di realizzazione delle opere di urbanizzazione è consentita al lottizzante, previa la succitata approvazione preventiva dei progetti costruttivi dei singoli fabbricati, la realizzazione della sola parte interrata dei futuri allacciamenti d'utenza acqua.

Le misure interne minime nonché il numero e tipologie di contatori installabili saranno valutati, nel rispetto della normativa tecnica e regolamentare specifica del settore, con il tecnico di Hera S.p.A all'atto del sopralluogo per la formulazione del preventivo di allacciamento.

Si segnala che la recente introduzione da parte di ARERA (Autorità di Regolazione Energia Risorse e Ambiente) della tariffa pro-capite, da applicare alle utenze del servizio idrico integrato, comporta la necessità di installare esclusivamente un misuratore per ogni unità immobiliare servita, superando il modello di allacciamento con contatore condominiale a servizio di più unità immobiliari. Solo in questo modo infatti è possibile applicare le giuste tariffe ai singoli utilizzatori, far pagare in maniera proporzionale ed equa rispetto ai volumi consumati ed incentivare pertanto il corretto uso di acqua. Maggiori dettagli sul tema e sulle eventuali deroghe ammesse sono riportati nel documento "Informativa HERA SpA:

installazione contatori acqua individuali" presente nel sito www.gruppohera.it nella sezione progettisti e tecnici al seguente link:

https://www2.gruppohera.it/binary/hr_progettisti_tecnici/acq_mo_allacciamento/MD.HTC.03.01.35_Rev0_Infocontatori_acqua_individuali.1612177531.pdf

- Richieste per attività particolarmente idroesigenti connesse alle future attività saranno valutate singolarmente dalla scrivente nel momento in cui saranno evidenziate, riservandosi la possibilità di subordinare l'erogazione dei servizi a prescrizioni inerenti a potenziamenti locali, con onere a carico del Soggetto Attuatore, necessari a garantirne il corretto servizio.
- Relativamente alle eventuali richieste di allacciamento ad uso antincendio, si ricorda:
 - Che ai sensi delle norme vigenti in materia di sicurezza è compito della proprietà/datore di lavoro effettuare l'analisi del rischio incendio e garantire il mantenimento nel tempo dell'efficienza dei sistemi antincendio,
 - Che la pressione della fornitura al contatore può subire nel tempo delle riduzioni rispetto alle condizioni di esercizio all'atto della prima fornitura del servizio – in quanto assoggettata a variazioni per differenti richieste idriche di rete legate alla stagionalità o a mutamenti del contesto urbanistico, ad interruzioni/limitazioni nella distribuzione dell'acqua per esigenze tecniche di gestione o per guasti, per modifiche di assetto gestionale di rete idrica.
 - Che ai sensi dei regolamenti del Servizio Idrico Integrato, non è consentita la connessione diretta di sistemi di pompaggio alle tubazioni di allaccio derivate da quelle stradali, dovendo invece prevedere serbatoi di accumulo o di disconnessione a monte dei sistemi di pompaggio;
 - Che, sempre a norma dei regolamenti del Servizio Idrico Integrato, al fine di garantire la potabilità delle acque di rete idrica pubblica, è fatto obbligo di installare a valle del contatore un idoneo sistema di disconnessione idraulico in grado di impedire l'inversione di flusso delle acque interne verso la rete idrica pubblica.

Pertanto, si consiglia la realizzazione di una vasca di accumulo e relativo sistema di pompaggio privato di dimensionamento adeguato alla rete antincendio ad uso dell'area/immobile in oggetto, al fine di poter sempre disporre di pressione e di volumi necessari all'impianto antincendio, indipendentemente dal livello di pericolosità.

La realizzazione di allacciamento ad uso antincendio è subordinata all'invio all'indirizzo heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it del modulo "Richiesta parere per allaccio acquedotto/antincendio" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e TecniciAcquaAcquedottoParere allacciamento antincendio".

Il Gestore, in risposta a questa richiesta, indicherà anche la pressione di funzionamento della rete.

FOGNATURA

- Acque reflue "nere" (Rif. PdC2 Ex Ausl MASA, PdC4 tribuna e Piano particolareggiato)

La fognatura per acque "nere" con la tubazione prevista negli elaborati di progetto a servizio del PdC2 Ex Ausl MASA, PdC4 tribuna e Piano particolareggiato è confermata.

Si evidenzia che le reti fognarie progettate, essendo queste ad esclusivo servizio del fabbricato oggetto dell'intervento, vengono classificate come allacciamento fognario di utente privato, che ne rimarrà proprietario e ne garantirà anche la futura manutenzione.

Il suo punto di recapito finale, al quale afferisce la condotta "privata" in pressione realizzata in occasione della costruzione del circuito, è individuato nel pozzetto apicale del collettore fognario "misto" Ø 500 di strada Pomposiana posto all'incrocio con via Polacci.

Si conferma che, contrariamente a quanto indicato in relazione, la portata massima ammissibile di acque reflue "nere" raccolte dal complesso di tutti gli interventi, in uscita dall'impianto premente privato da conferire al depuratore di Marzaglia non deve essere superiore a 1 litro /secondo, si dovranno quindi prevedere vasche di equalizzazione di idonee dimensioni.
- Si sottolinea che l'intervento PdC4 tribuna ricade all'interno dell'area di protezione secondaria del campo acquifero dei pozzi "C", pertanto sia gli impianti di chiarificazione che le condotte per acque reflue "nere", poste all'interno di detta area, devono essere a perfetta tenuta e poste all'interno di tubi di protezione, cosa già recepito negli elaborati di progetto presentati.

- Si coglie l'occasione per richiedere la trasmissione dell'elaborato grafico riportante il tracciato dell'allacciamento "privato" relativo alle acque reflue "nere" già realizzato, posto in fregio alla viabilità pubblica (strada Martiniana) da recepire nel sistema cartografico di Hera spa utile per il tracciamento dei sottoservizi in area pubblica.

- Acque meteoriche "Bianche" (Rif. PdC7 parcheggi aree di cessione)

Per il drenaggio delle acque di origine meteorica, in riferimento alle caratteristiche idrologiche individuate per la zona nonché delle pendenze previste per i collettori, drenate dai parcheggi 1 e 2, posti a fianco della strada pubblica di accesso dalla strada Pomposiana, e 3, posto dietro l'intervento PdC2 Ex Ausl MASA, di futura realizzazione si conferma il loro recapito al Rio "Colombarone" tramite il fosso presente in fregio a strada Pomposiana e la fognatura "bianca" presente nella strada pubblica di accesso dalla strada Pomposiana.

Per il sistema insediativo "opere di urbanizzazione e casette" è necessario evidenziare come già nell'occasione del primo impianto del circuito risultavano previsti i parcheggi 1 e 2 posti a nord e sud della strada di accesso alle casette "ex AUSL"; in ottemperanza ai pareri espressi al tempo per il drenaggio delle acque "meteoriche" di questo sistema insediativo non erano stati previsti sistemi di laminazione in quanto l'areale risultava di probabile "cessione" al futuro gestore del servizio idrico integrato ma in epoca in cui non risultava del tutto chiara la competenza di vasche e fognature acque bianche.

Per questo il sistema insediativo "circuito" presentava valori di invarianza maggiormente "stringenti" (8 l/s ha) rispetto all'udometria ordinaria del tempo di 20 l/s ha per consentire una "compensazione" della mancata laminazione delle opere di urbanizzazione relative alla viabilità di accesso alle "casette ex ausl".

Per tale ragione i citati parcheggi 1 e 2 presentano sistemi fognari privi di sistemi di laminazione compensativa e il sistema fognario stradale risulta già adeguato a questa logica di esercizio.

Differente è il parcheggio 3 di nuova previsione previsto a sud a tergo delle "casette" per il quale è stato previsto un sistema di laminazione in linea (sovradimensionamento diffuso dei collettori) per consentire un recapito in "invarianza idraulica" al sistema fognario già previsto in seno alla strada pubblica di accesso dalla strada Pomposiana.

- Acque meteoriche "Bianche" (Rif. PdC1 Ampl. Circuito, PdC2 Ex Ausl MASA, PdC4 tribuna, PdC5 Ponte Carrabile, PdC6 Ponte Pedonale)

Si evidenzia che le reti fognarie per il drenaggio delle acque di origine meteorica progettate a servizio degli interventi sopracitati (Rif. PdC1 Ampl. Circuito, PdC2 Ex Ausl MASA, PdC4 tribuna, PdC5 Ponte Carrabile, PdC6 Ponte Pedonale), essendo queste ad esclusivo servizio del fabbricato oggetto dell'intervento, vengono classificate come allacciamento fognario di utente privato, che ne rimarrà proprietario e ne garantirà anche la futura manutenzione.

Anche per queste acque si prevede come recapito del loro scarico il Rio "Colombarone" tramite il fosso presente in fregio a strada Pomposiana.

L'intera rete di drenaggio, all'interno del sistema "circuito", sarà dimensionata per attuare il sistema di laminazione delle portate meteoriche recependo il principio della invarianza idraulica dettato dal RUE del Comune di Modena.

Dalla relazione idraulica si evince che sarà implementato l'attuale sistema di laminazione con la realizzazione di due nuovi invasi a cielo aperto. Il volume di invaso destinato alla laminazione avrà lo scarico tarato per rilasciare una portata massima a regime di 270 litri/sec.

Le acque di origine meteorica drenate dalle aree pavimentate degli interventi PdC1 Ampl. Circuito e PdC4 tribuna saranno anche soggette al trattamento acque di prima pioggia.

- Acque meteoriche "Bianche" (Rif. Piano particolareggiato)

L'area "Piano particolareggiato" interessata dalla futura realizzazione del complesso ricettivo-commerciale ricade entro l'area di ricarica di falda del campo acquifero "C", sarà provvisoriamente mantenuta a verde e verrà adibita a parcheggio autovetture in occasione dei grandi eventi.

Si demanda agli Enti sovraordinati la valutazione sull'effettivo grado di potenziale esposizione dell'acquifero a fattori di inquinamento dovuto al tipo di uso sopracitato; per quanto di competenza nulla osta da parte di Hera S.p.A. a prevedere i parcheggi non impermeabilizzati di progetto.

- Premettendo che HERA Spa è gestore del S.I.I., ma non del corpo idrico di recapito delle acque "bianche", si precisa che sarà incombenza del S.A. definire e ottenere l'assenso per il loro scarico presentando apposita richiesta di concessione all'Ente Proprietario ed all'Ente Gestore del Corpo Idrico, che ne fisserà i limiti e le modalità di immissione.
- **Si informa che il progetto esecutivo sarà da intendersi approvato solo in presenza di parere favorevole da parte dell'ente gestore del corpo recettore, da fornire in copia alla scrivente prima dell'inizio lavori.**
- Si rammenta, che nel caso di nuove urbanizzazioni o di interventi di riqualificazione/rigenerazione urbana interessanti gli agglomerati esistenti di cui alla DGR 201/2016, DGR 569/2019, aggiornati dalla DGR n.2153 del 20/12/2021, che prevedano, tra l'altro, la realizzazione di nuove reti bianche, gli eventuali scarichi in corpo idrico superficiale (a cielo aperto o tombato) di queste ultime dovranno essere autorizzati prima della loro messa in esercizio anche al fine di consentire all'Autorità competente di fornire preventivamente le prescrizioni tecnico-gestionali alle quali gli scarichi dovranno essere soggetti.

In questo caso l'autorizzazione dovrà essere rilasciata direttamente al Soggetto Attuatore responsabile della realizzazione degli interventi per il tempo strettamente necessario alla realizzazione degli stessi in vista del successivo trasferimento della titolarità dell'autorizzazione al Gestore.

- Il presente parere è relativo esclusivamente alle opere di urbanizzazione primaria e non sostituisce l'autorizzazione all'allacciamento fognario necessaria per ogni singolo lotto edificabile. Per l'ottenimento di tale autorizzazione è necessario che il costruttore di ogni singolo edificio attivi una richiesta di "parere per scarichi domestici" a titolo oneroso mediante il Web Form disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Acqua\Fognatura" oppure mediante invio all'indirizzo PEC istruttoriafognatura@pec.gruppohera.it dei moduli "Modulo richiesta" e "All.1 Scheda Tecnica" scaricabili nella sezione del sito www.gruppohera.it sopra-citata.

GAS

- Rete Gas

Si conferma la presenza della rete gas 4^a specie in strada Pomposiana, da essa si deriverà l'eventuale futura derivazione d'utenza.

- Allacciamenti d'utenza gas

Saranno realizzati successivamente dalla Scrivente per conto di INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. in seguito alla approvazione preventiva dei progetti costruttivi dei singoli fabbricati in relazione alla futura posizione dei contatori ed alla accettazione dei preventivi di allacciamento.

- Si precisa che nella documentazione pervenuta non è esplicitato il fabbisogno energetico richiesto, pertanto eventuali richieste del comparto saranno trattate come fornitura da frontista. Qualora, a seguito di verifiche della rete di distribuzione gas, effettuate tramite simulazioni di funzionamento, non evidenziano la sostenibilità del nuovo incremento di portata nelle tubazioni esistenti, dovuto al fabbisogno energetico generato dal nuovo comparto, ci si riserva la possibilità di subordinare l'erogazione del servizio a prescrizioni inerenti a potenziamento di reti locali necessario a garantirne il corretto funzionamento.

ENERGIA ELETTRICA

(Rif. PdC2 Ex Ausl MASA, PdC3 cabina, Strada Pubblica)

Relativamente al PdC2 Ex Ausl MASA – in riferimento al documento ELE 02.1, la cabina di INRETE dovrà avere le dimensioni utili interne 5x4 m x h2,5 m come da standard INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. (2021-03-29 5x4 edile-CS INRETE) ed essere raccordata alla polifora rappresentata attraverso una polifora a 8 F 160 mm diametro esterno realizzata con bauletto in calcestruzzo rck 15 attraverso cameretta prefabbricata 2x1 m.

Prima dell'acquisto dell'edile cabina, dovrà essere concordata con la scrivente la posizione numero e dimensioni delle forometrie interne ed esterne della cabina, nonché gli accessori come porte, finestrelle e serrature;

Relativamente al PdC3 cabina in riferimento al documento ELE 03.1, si sottolinea che la realizzazione della polifora dovrà avvenire con conformazione rappresentata dal documento INRETE 66-462 e realizzata con bauletto in calcestruzzo rck 15 e non con letto in sabbia.

Prima della realizzazione della polifora e dell'acquisto dei materiali, dovrà essere richiesto ad INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. apposito disciplinare opere edili per la corretta esecuzione delle polifore.

In riferimento al documento PDC3-STR cabina, si sottolinea che la cabina INRETE dovrà avere 4 finestrelle di areazione su un unico lato e dimensioni e dettagli come quanto allegato.

In particolare, la vasca di fondazione dovrà avere altezza utile interna minima di 60 cm. Si comunica che forniture aventi potenze maggiori di 100 kW saranno erogate solo in MT.

Relativamente alla nuova viabilità di collegamento (Strada Pubblica) dovrà essere predisposta una nuova polifora a 2 fori 160 mm diametro esterno fondo scavo 1,2 m realizzata con bauletto in calcestruzzo rck 15, con relative camerette di 2x1 o 3x1 per curve e giunzioni MT in partenza dalla cameretta realizzata per l'alimentazione delle utenze evidenziate nel PdC3 cabina.

In considerazione del deposito eseguito da INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. vs ARPAE campi Elettro Magnetici, la DPA da considerare relativamente alle proprie cabine di consegna e trasformazione deve essere pari a 3 m.

Ricordiamo infine che

- L'approvazione delle citate tavole è relativa allo schema dei percorsi delle condutture di MT e BT, nonché al numero e collocazione delle cabine elettriche.
- Gli elettrodotti esistenti e di progetto indicati, rispondono al perseguimento dell'obiettivo di qualità richiesto dalla vigente legislazione in materia di salvaguardia dall'inquinamento elettromagnetico.
- In fase realizzativa, sarà cura dell'Attuatore contattare INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A., con congruo anticipo, per prendere visione delle tipologie costruttive, per il ritiro dei materiali a fornitura INRETE da utilizzarsi e per concordare le modalità di posa.
- Dovrà inoltre contattare i reparti competenti per le opportune indicazioni relative alla eventuale presenza di impianti esistenti

- Le pose dovranno avvenire in conformità al disciplinare tecnico di INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. e alle prescrizioni già fornite nel parere preliminare multiservizio.
- Eventuali variazioni progettuali dovranno essere preventivamente concordate.
- Dovranno essere evitate piantumazioni arboree sulle percorrenze delle condutture elettriche.
- Relativamente alle predisposizioni edili del servizio elettricità si comunica che è obbligatorio ottenere il parere della Soprintendenza ai Beni Archeologici prima dell'inizio degli scavi relativi alla rete MT.

Per qualsiasi informazione o chiarimento in merito alla presente potete contattare il nostro tecnico sig. Vincenzo Gualtieri ai seguenti recapiti: tel. 059 407765, e-mail vincenzo.gualtieri@gruppohera.it, pec: heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it, avendo cura di citare l'oggetto e l'eventuale OdL indicato nonché la data e i numeri di protocollo della presente.

Allegati:

- DB20410055 Allegato 1 via Giarola
- 66-462 REV01
- 2021-03-29 5x4 edile-CS INRETE

Non si ritiene che le prescrizioni ivi contenute abbiano caratteri ambientali rilevanti tali da richiederne l'assunzione come condizioni di VIA.

Il parere di HERA Spa e Inrete Distribuzione Energia Spa, inerente il progetto esecutivo per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria relative ai servizi idrico integrato, gas ed energia elettrica nelle aree interessate dai lavori, contenente le suddette prescrizioni, sarà allegato al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

4.A.2. VALUTAZIONI AMBIENTALI

Cantiere

Il cantiere avrà una durata di n. 53 settimane e sarà articolato secondo le fasi descritte nel seguito.

- Fase 1: installazione del cantiere con accesso temporaneo da Via Pomposiana e predisposizione di un campo base provvisorio (il Proponente dichiara una durata massima pari a 15 giorni, con divieto di transito ai mezzi di peso superiore a 3,5 t).
- Fase 2: realizzazione della strada di accesso al comparto da sud e ingresso di cantiere definitivo. La strada di accesso verrà realizzata fino allo strato di Binder così da eliminare il rischio di polveri derivate dal transito di mezzi durante tutta la durata dei lavori, e solo al termine delle lavorazioni verrà rifinita con la stesa del tappeto d'usura. Il campo base provvisorio, una volta realizzata la nuova strada d'accesso, verrà smantellato per poi essere posizionato definitivamente. Nel campo base saranno collocati tutti i servizi per le maestranze, il parcheggio per i mezzi operativi e un'area dedicata allo stoccaggio dei materiali di accantieramento. Si dichiara che il campo base sarà recintato con teli di protezione antipolvere/fonoassorbenti.
- Fase 3: realizzazione dei cantieri all'interno del comparto relativi a: realizzazione del ponte carrabile e di quello pedonale; realizzazione della tribuna; realizzazione dell'area MASA; opere di urbanizzazione; ampliamento della pista.

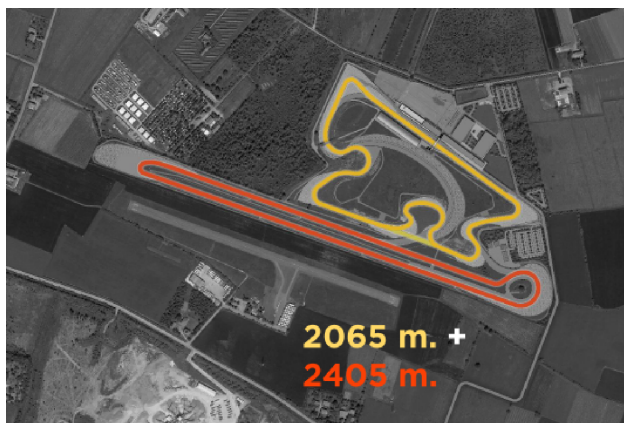
Si prevede uno scavo di 177.829,2 m³ di terreno, dei quali l'84% derivante dalla costruzione del nuovo rettilineo e il 7% dalla nuova strada di accesso. Di questi, 109.000,35 m³ verranno recuperati per la realizzazione del circuito, del ponte carrabile e della strada e parte di tali terre subirà il trattamento a calce. Il terreno di scavo non riutilizzato sarà conferito all'esterno del sito di produzione, presso la cava della ditta "Inerti Pederzona srl", posta in Strada Pederzona 16, in località Magreta.

Il trattamento a calce sarà utilizzato per la realizzazione delle sedi del circuito e della nuova strada di accesso; in particolare si prevede che il rilevato stradale sia costituito da successivi strati di materiale terroso trattato con calce/cemento. Tale lavorazione consiste nella posa dello strato di materiale terroso, nello successivo spandimento della calce/cemento con macchine operatrici semoventi/a traino che assicurano un dosaggio omogeneo su tutta la superficie interessata, nel passaggio della macchina miscelatrice (pulvimixer) che permette il miscelamento terra-calce/cemento per tutto lo spessore dello strato di lavorazione ed infine nella compattazione tramite rullo.

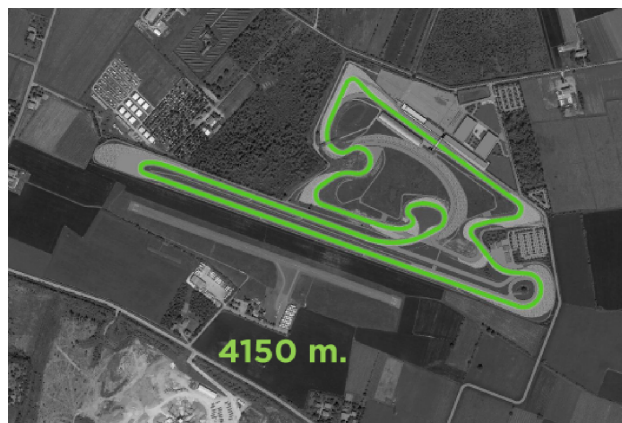
Esercizio

Nel SIA il Proponente ha valutato gli impatti sulle varie matrici ambientali individuando tre scenari che descrivono le attività che si svolgeranno in pista nello stato di progetto, confrontandole con lo stato di fatto.

Lo Scenario 1 corrisponde all'attività ordinaria, lo Scenario 2 all'attività sportiva e lo Scenario 3 alle attività straordinarie. Ogni scenario risulta poi declinato in sotto-scenari che sono riassunti nella figura e nella tabella che seguono. Gli scenari individuati risultano complessivamente n.8.



Configurazione circuito scenario 1 - Stato di progetto



Configurazione circuito scenari 2 e 3 - Stato di progetto

	Circuito esistente	Nuovo rettilineo
Scenario 1 - Attività ordinaria: <ul style="list-style-type: none"> 1A attività intensa 1B attività media 	<u>Stato di fatto e stato di progetto</u> Corsi di guida sicura, pacchetti di guida per privati, attività promozionali, team building, prove su strada di veicoli, sviluppo auto e moto, MASA	<u>Stato di progetto</u> Guida elettrica ed autonoma e laboratori di studio e di ricerca legati alle attività di sviluppo di progetti innovativi, MASA
	Circuito esistente	Circuito unito
Scenario 2 - Attività sportiva: <ul style="list-style-type: none"> 2A1 prove e gare di auto ad alta affluenza di pubblico 2A2 prove e gare di moto ad alta affluenza di pubblico 2B1 prove e gare di auto a bassa affluenza di pubblico 2B2 prove e gare di moto a bassa affluenza di pubblico 	<u>Stato di fatto</u> gare automobilistiche, motociclistiche, ciclistiche e podistiche, team building attività promozionali ed aziendali, attività incentive, gare di privati	<u>Stato di progetto</u> gare automobilistiche, motociclistiche, ciclistiche e podistiche, team building attività promozionali ed aziendali, attività incentive, gare di privati
	Circuito esistente	Circuito unito
Scenario 3 - Attività straordinarie: <ul style="list-style-type: none"> 3A gare 	<u>Stato di di fatto</u> Attività di tipo sportivo, con gare di rilevanza	<u>Stato di progetto</u> Attività di tipo sportivo, con gare di rilevanza
<ul style="list-style-type: none"> 3B grandi eventi 		<u>Stato di progetto</u> Manifestazioni indirizzate ad attirare l'interesse degli appassionati del settore, ossia eventi a vocazione fieristica con maggiore affluenza di pubblico

Gli elementi che contraddistinguono i diversi scenari e sotto-scenari sono numerosi: tipologia di attività del circuito, numero di giorni ipotizzati per ciascun utilizzo, giorni della settimana, affluenza attesa di utilizzatori e di pubblico, tipologia di veicoli impegnati, percorrenze, configurazione del circuito.

Rispetto allo stato di fatto, dove tutti gli scenari si svolgono sul circuito esistente, nello stato di progetto in occasione dello scenario 1 è previsto l'utilizzo separato del circuito esistente e del nuovo rettilineo in progetto, mentre negli scenari 2 e 3 le attività si svolgeranno sul circuito unito.

Nel circuito è prevista anche un'attività denominata MASA (progetto sperimentale in partnership pubblico-privata per lo sviluppo della mobilità smart e della guida autonoma) che, nello stato di progetto, verrà svolta in una nuova curva di variante all'interno del circuito esistente per una lunghezza complessiva di circa 380 m e in un'area specifica interna al nuovo anello per una superficie di circa 6.500 mq. Tale attività è stata associata dal Proponente allo scenario 1.

Gli scenari si riferiscono esclusivamente al periodo diurno e non sono previste attività in orario notturno.

Gli impatti associati ai vari scenari nello stato di fatto (SF) e nello stato di progetto (SP) sono stati calcolati a partire da ipotesi di utilizzo dell'impianto (giorni in un anno di svolgimento delle attività, numero di giri previsti in pista, tipologia di auto o moto presenti nel circuito durante una giornata) e di traffico indotto (affluenza giornaliera di pubblico e di mezzi legati alle attività della pista) ritenute dal Proponente come più verosimili in base alle conoscenze attuali e valutate cautelative rispetto alla situazione che viene ipotizzata nel medio e lungo periodo.

A tal proposito nel SIA viene indicato che *“E' possibile prevedere che l'ampliamento dell'autodromo, qualora avvenga in tempi stretti, porterà maggiore competitività all'intero settore delle auto sportive del territorio, e dunque sposterà il business dell'autodromo di Modena principalmente sullo sviluppo di auto elettriche. Tale previsione ci porta a dire che nel giro di cinque anni le attuali quantificazioni relative alle emissioni degli scenari precedentemente indicati verranno dimezzate e che nel giro di una decina d'anni il calo potrebbe essere del 70 - 80%.”*

Sulla base dei dati contenuti nel SIA, questa Agenzia ha prodotto la tabella riportata nel seguito, che sintetizza le informazioni riportate in punti diversi dello Studio e che sono necessarie a valutare l'impatto sulle componenti ambientali aria e rumore.

E' importante premettere che, riguardo alle condizioni di esercizio (giorni/anno) previste per ciascuno scenario, i dati riportati in tabella sono quelli indicati nel documento integrativo presentato a dicembre 2021 *“Chiarimento 3 - Aspetti vegetazionali e emissioni in atmosfera”*. In tale documento si riporta che per gli scenari 2A1, 2A2, 3A e 3B si prevedono complessivamente 40 giorni/anno, in contrasto con quanto indicato in altri precedenti documenti dove si afferma che tali scenari verranno gestiti in deroga ai sensi del DPR 304/2001 e in contrasto con tale norma che prevede un numero massimo di deroghe pari a 30 in un anno. Inoltre, in tale documento sono state riportate stime emissive giornaliere superiori a quelle presentate nei precedenti documenti relativamente allo scenario 2A2 stato di fatto.

Tuttavia, riguardo agli impatti sull'inquinamento atmosferico, considerato che entrambe le ipotesi restituiscono una leggera sovrastima delle emissioni annue, si ritiene che tali valori siano cautelativi.

Riguardo invece agli impatti sul rumore si rimanda alle valutazioni contenute nel relativo capitolo.

	Scenario 1 (lun-ven)						Scenario 2 (sab-dom)								Scenario 3 (sab-dom, festivi)		
	1A			1B			2A1		2A2		2B1		2B2		3A		3B
	SF	SP		SF	SP		SF	SP	SF	SP	SF	SP	SF	SP	SF	SP	SP
n° giorni/ann o	115	117		115	117		10	10	15	10	30	16	10	10	5	12	8
tipo circuito	E	E	N	E	E	N	E	U	E	U	E	U	E	U	E	U	U
lunghezza (Km)	2,065	2,065	2,405	2,065	2,065	2,405	2,065	4,15	2,065	4,15	2,065	4,15	2,065	4,15	2,065	4,15	4,15

giri/g	1900	1900	2400	250	250	1050	6300	5730	7200	5810	800	800	800	800	3600	3930	1200
percorrenza totale (km/g)	3924	3924	5772	516	516	2525	13010	23780	14868	24112	1652	3320	1652	3320	7434	16310	4980
persone/g	100	100	100	100	100	100	1000	2500	1000	2500	500	500	500	500	2500-7500	2500-7500	10000
transiti leggeri (veic/g)	100	200		100	200		1040	2540	1040	2540	520	520	520	520	1160	2780	7800
transiti pesanti (veic/g)	4	8		4	8		10	10	10	10	4	4	4	4	40	70	290

Scenario: SF = Stato di Fatto, SP = Stato di Progetto

Tipo circuito: E = circuito Esistente N = Nuovo rettilineo, U = circuito Unito

Dalle informazioni indicate nel SIA si desume che nello stato di progetto, benché il numero di giri dei veicoli in pista non subisca in generale variazioni di rilievo, aumentando la lunghezza del circuito si incrementano le percorrenze e di conseguenza, come meglio specificato nel seguito, le emissioni sia acustiche che in aria.

Per quanto riguarda il traffico indotto, negli scenari ad alta affluenza 2A1 e 2A2, il numero di mezzi leggeri nello stato di progetto subisce un raddoppio rispetto allo stato attuale; lo scenario 3B, non presente allo stato attuale, risulta quello con flussi significativamente superiori rispetto a quelli di tutti gli altri scenari.

Inoltre, relativamente allo scenario 3A, si osserva che le stime del traffico indotto si basano sul flusso minimo di persone atteso (2500), mentre viene indicato che in tale scenario il flusso può arrivare fino a 7500 persone; è pertanto possibile che le emissioni derivanti da tale indotto risultino sottostimate o che vi siano modalità di trasferimento del pubblico verso l'autodromo non dettagliate dal Proponente.

4.A.2.1. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULL'ARIA E SUL CLIMA

Cantiere

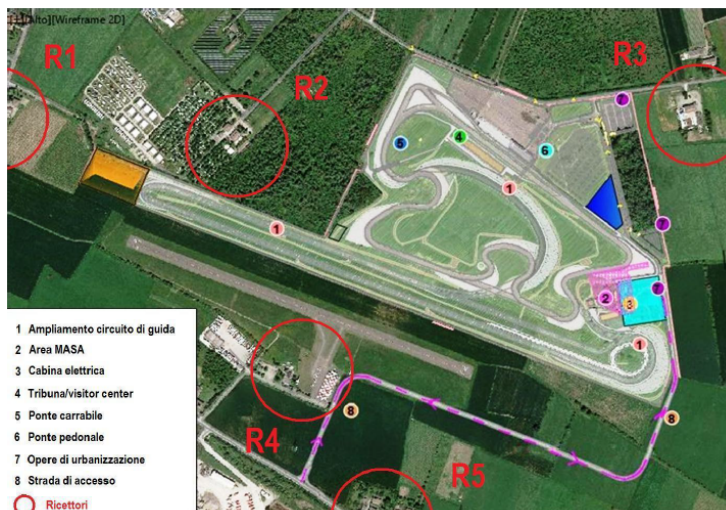
La stima degli impatti prodotti dalla fase di cantiere riguardanti l'emissione di polveri è stata effettuata sulla base delle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" redatte da ARPA Toscana.

Sono stati considerati gli impatti determinati dai seguenti interventi: ampliamento del circuito, opere di urbanizzazione, costruzione della nuova strada di accesso. La figura seguente riporta i ricettori che potranno essere maggiormente coinvolti dagli impatti: R1, R2 ed R4 nella fase di ampliamento del circuito, R3 per le opere di urbanizzazione e R4 ed R5 nella fase di costruzione della strada di accesso. Tutti i ricettori si trovano a distanze superiori ai 150 metri dalle lavorazioni.

Il calcolo delle emissioni di polveri è stato svolto considerando i quantitativi di scavo/materiale per le attività di seguito specificate: fase di scavo del circuito e della strada di accesso; scavo delle terre da stabilizzare e loro ricollocazione; caricamento su camion delle terre estratte; sollevamento di polveri su piste temporanee interne.

Viene dichiarata la non contemporaneità degli interventi di stabilizzazione del circuito e della strada di accesso e viene ipotizzato che i ricettori risentiranno dell'impatto delle lavorazioni solo quando esse si svolgeranno in prossimità del ricettore stesso; il Proponente ha tenuto conto di quest'ultimo aspetto applicando dei coefficienti di riduzione dell'emissione totale che sono stati esplicitati per il ricettore R4. Per tale ricettore, il quantitativo così calcolato risulta inferiore alla soglia di emissione al di sotto della quale non sono previste potenziali criticità per il rispetto del limite giornaliero di PM10, indicata pari a 1022 g/h dalle Linee Guida, per lavorazioni di durata minore a 100 giorni/anno e distanze dei ricettori superiori a 150 m.

Si ritiene corretta la metodologia utilizzata per la stima sul ricettore R4, seppure i coefficienti di riduzione delle emissioni derivino da assunzioni del Proponente non presenti nelle Linee guida.



Mitigazioni e compensazioni

Il Proponente dichiara che per evitare la dispersione di polveri nell'aria il piano di organizzazione del cantiere, prevede che la presenza di vento verrà rilevata localmente con un anemometro dotato di allarme; in particolare verrà fissata una soglia pari a 11 m/s (come indicata dalla guida tecnica francese "Traitement des sol a la chaux et/ou aux liants hydrauliques"), intesa come valore medio su 15', con campionamento dati ogni 10 s, in corrispondenza della quale verranno sospese le lavorazioni di stabilizzazione delle terre. Si dichiara inoltre che le eventuali sospensioni delle lavorazioni determinate dalle avverse condizioni meteorologiche potranno essere registrate in opportuna documentazione di cantiere.

Inoltre, vengono indicati anche interventi generali quali la bagnatura delle terre e l'asfaltatura delle piste.

Si ritiene che gli interventi di mitigazione della polverosità debbano essere integrati con ulteriori misure gestionali come di seguito specificato.

Monitoraggio ambientale

Viene previsto un campionamento di PM10 (ed eventualmente di polveri totali), della durata di una settimana da attivare nella fase di avvio delle lavorazioni che possono determinare la maggior emissione di polveri; la rilevazione verrà accompagnata dall'acquisizione di dati meteo (acquisiti dalla stazione di Marzaglia o, nel caso non fossero disponibili, da una stazione meteo installata in loco).

Si dichiara inoltre che, qualora non fosse possibile ottenere il consenso per collocare la stazione di monitoraggio in prossimità di uno dei ricettori abitativi presenti, si potrà effettuare la rilevazione nell'area dell'aeroporto che risulta ad una minore distanza dall'area di cantiere rispetto a tutti i ricettori.

Si condivide la necessità di un monitoraggio ambientale da integrare secondo le indicazioni riportate di seguito.

Condizioni ambientali

Tenuto conto delle misure di mitigazione proposte e delle azioni di monitoraggio previste, nonché del fatto che i calcoli presentati sono riferiti unicamente al ricettore R4 e che si basano sull'assunzione di coefficienti di riduzione delle emissioni non contenuti nelle Linee Guida, si ritiene che gli interventi di mitigazione della polverosità debbano essere integrati con ulteriori misure gestionali e che il piano di monitoraggio debba essere modificato secondo quanto di seguito specificato.

Pr12. Dovranno essere messe in campo opportune azioni gestionali per contenere la polverosità derivante dagli scavi e dal transito dei mezzi sulle piste non asfaltate; tali azioni, di seguito descritte, dovranno essere messe in campo dalla Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente:

- a. umidificazione delle vie di transito all'interno del cantiere e dei depositi temporanei di terre e di

inerti,

- b. copertura dei cassoni con teloni in occasione del trasporto degli inerti,
- c. verifica dell'adeguatezza dei mezzi d'opera e del rispetto dei relativi limiti di emissione,
- d. limitazione del tempo di accensione delle macchine operatrici prevedendo lo spegnimento del mezzo tra un utilizzo e l'altro,
- e. installazione di un impianto di lavaggio ruote per i mezzi in uscita dall'impianto,
- f. mantenimento di una velocità dei mezzi modesta (max 20 km/h) e comunque adeguata alla situazione reale dei piani di transito,
- g. minimizzazione dell'altezza del punto di carico/scarico e mantenimento di basse velocità di scarico,
- h. effettuazione di periodiche operazioni di pulizia (spazzatura) delle aree pavimentate.

Pr13. Si condivide la proposta di un monitoraggio di polverosità durante la fase di cantiere, che dovrà attenersi alle seguenti indicazioni:

- a. il monitoraggio dovrà articolarsi in campagne della durata minima di 14 giorni,
- b. dovranno essere monitorati tutti i ricettori potenzialmente più impattati dal cantiere (R2, R3 ed R4), nel momento in cui le attività di scavo si trovano in prossimità di tali ricettori,
- c. dovranno essere rilevati il parametro PM10 e le principali variabili meteorologiche,
- d. in ottemperanza agli obiettivi di qualità del D.Lgs 155/2010, nel caso in cui non si riesca ad acquisire la quantità di dati validi pari al 90 % nell'arco della campagna di misura, la stessa dovrà essere prolungata di un periodo tale da raggiungerla,
- e. per ogni campagna è necessario fornire l'esatta ubicazione del punto di misura su opportuna planimetria con relativa documentazione fotografica del monitoraggio svolto,
- f. la relazione del monitoraggio dovrà essere inviata ad Arpae, al Comune di Modena, e ad Ausl entro 30 giorni dal termine di ciascuna campagna. I dati di monitoraggio dovranno essere forniti anche in formato file excel; tale file dovrà contenere il resoconto di tutti i dati misurati, secondo le rispettive frequenze di campionamento (concentrazioni orarie per parametri meteo, medie giornaliere per PM10),
- g. dovrà essere data comunicazione dell'inizio della campagna di monitoraggio al Comune di Modena, ad Ausl e Arpae con anticipo di almeno 15 giorni.

Esercizio

A partire dalle ipotesi di utilizzo dell'impianto nei vari scenari, nel SIA sono state calcolate le emissioni imputabili alle attività in pista e al relativo traffico indotto. Sono stati considerati gli inquinanti PM10, NOx e CO₂.

Il calcolo è stato svolto considerando i fattori di emissione in g/km pubblicati da ISPRA (anno 2017); per tenere conto della modalità di guida sportiva, i fattori di emissione dei SUV a benzina Euro V (utilizzati negli scenari 1 e 3B) ed Euro II (scenario 2 e 3A) e delle moto 4 tempi 250-750 Euro II (scenario 2) sono stati incrementati di un fattore correttivo pari a 2 per le auto e 1.5 per le moto, relativamente agli inquinanti NOx e PM10, pari a 1.3 per le auto e 1.2 per le moto per la CO₂.

L'area di studio su cui sono state calcolate le emissioni del traffico indotto è quella delimitata ad ovest dalla SP15 (Magreta-Marzaglia), a nord dalla via Pomposiana, ad est dalla via Viazza di Cittanova, a sud dalla via Pederzona-via dell'Aeroporto. L'area ha una superficie di 2,6 kmq ed un perimetro di 7,8 km e comprende tutta la viabilità esterna che può essere percorsa in funzione della provenienza per accedere all'impianto. Per lo stato di fatto è stato considerato l'accesso esclusivo all'impianto dalla via Pomposiana, mentre per lo stato di progetto l'accesso del pubblico è stato spostato sulla nuova viabilità a cui si accede dalla via dell'Aeroporto, fermo restando la possibilità di non escludere per le auto di emergenza e per il personale di servizio l'accesso da via Pomposiana.

Riguardo alle stime emissive presentate nel SIA (*"Allegato 3 rev1 Impatto acustico e atmosferico"*) relative ai diversi scenari si osserva per tutti gli inquinanti un incremento significativo delle emissioni nello stato di progetto, pari almeno ad un raddoppio. Nello stato di progetto gli scenari con massime emissioni giornaliere

coincidono con quelli per i quali si stimano i livelli acustici più elevati e sono: 2A1 (PM10 1,050 kg/giorno, NOx 11,656 kg/giorno), 2A2 (PM10 0,660 kg/giorno, NOx 12,990 kg/giorno), 3A (PM10 0,857 kg/giorno, NOx 9,739 kg/giorno) e 3B (PM10 1,125 kg/giorno, NOx 11,768 kg/giorno).

Il traffico indotto ha un peso più importante per lo scenario 3B (84,8% dell'emissione complessiva per le PM10 e 99,1% per gli NOx), scenario per il quale è atteso il massimo afflusso di pubblico.

A partire dalle emissioni giornaliere, il Proponente ha calcolato le emissioni annue considerando i giorni di attività indicati nella tabella soprastante.

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. Tale incremento, seppur significativo se valutato sul solo impianto in progetto, risulta invece di entità limitata se si confronta con le emissioni riferite al territorio comunale.

Se si considerano infatti le emissioni dell'inventario regionale INEMAR 2017 relative al comune di Modena come rappresentative delle emissioni complessive dello stato attuale, sommandovi l'incremento previsto nello stato di progetto, risulta un aumento emissivo sul comune pari allo 0,02 % per PM10 e 0,01% per NOx.

Mitigazioni e compensazioni

Il comune di Modena viene classificato come area di superamento per NOx e PM10 (Allegato 2-A del documento Relazione Generale del PAIR-2020) e pertanto le Norme Tecniche di attuazione del PAIR prevedono per i progetti sottoposti a VIA che il Proponente individui specifiche azioni mitigative/compensative con la finalità di raggiungere un impatto sulle emissioni dei nuovi interventi ridotto al minimo.

Nel SIA vengono quindi previste delle opere di mitigazione/compensazione delle emissioni a breve, medio e lungo termine. Nel merito sono indicate:

- mitigazioni ambientali e paesaggistiche dirette: si tratta delle opere relative alla piantumazione di nuove alberature, alla creazione dei corridoi verdi ed ecologici, alla sostituzione delle alberature incongrue o malate all'interno o all'esterno del comparto, descritte negli allegati specialistici del SIA,
- mitigazioni ambientali e paesaggistiche indirette: viene indicata la possibilità, da parte dell'autodromo, di stipulare convenzioni per la piantumazione di pioppeti all'interno del comune di Modena, al fine di incrementare la capacità di assorbimento di emissioni da parte del territorio,
- strategie per incentivare attività in autodromo a basso impatto: si dichiara che l'autodromo permetterà alle maggiori case automobilistiche del territorio di provare in sicurezza le nuove autovetture, che si stanno orientando nella direzione di motori elettrici; si dichiara inoltre che anche per le Supercar è in corso la transizione verso il mercato più sostenibile delle auto elettriche. Viene infine affermato che è in previsione l'inserimento di un impianto fotovoltaico che permetterà di alimentare completamente entro il 2024 le colonnine di ricarica che si stanno sviluppando.

L'efficacia delle opere di mitigazione sopra indicate non viene quantificata puntualmente, tuttavia nel SIA viene ipotizzato che nel corso dei prossimi 5 anni si otterrà un dimezzamento delle emissioni, che potrà raggiungere il 70-80% nell'orizzonte temporale di una decina di anni.

Si concorda in via generale con la tipologia di mitigazioni previste, tuttavia, in carenza di quantificazioni puntuali, si ritiene necessario un monitoraggio della qualità dell'aria, almeno nei primi due anni di esercizio.

Monitoraggio ambientale

Nel SIA viene indicato che *“I risultati dei monitoraggi della qualità dell'aria svolti nel 2013-2014 hanno dimostrato che anche gli eventi caratterizzati dalla maggiore emissione di inquinanti, che comunque si verificheranno per un ridotto numero di giornate l'anno (massimo 30), non hanno impatti significativi sulla qualità dell'aria.”* e per il nuovo ampliamento non sono previsti monitoraggi.

Il Proponente indica inoltre di non avere effettuato una stima modellistica delle ricadute emissive del progetto poichè, essendo gli eventi discontinui, la modellizzazione avrebbe restituito valori sovrastimati. Inoltre specifica che *“Nelle giornate in cui saranno presenti condizioni meteorologiche che potrebbero*

favorire l'accumulo degli inquinanti al suolo sarà comunque improbabile che tali eventi [scenari più impattanti] possano essere programmati."

Benché le stime delle emissioni diano conto di un impatto complessivo inferiore all'1% rispetto alle emissioni del comune di Modena, i dati evidenziano un incremento significativo (raddoppio per NOx e PM10) delle emissioni dell'impianto rispetto allo stato attuale, e non è possibile escludere a priori che tale incremento comporti in alcuni scenari un peggioramento dei livelli presso alcuni ricettori e il verificarsi di situazioni criticità locale, soprattutto nelle aree poste a sud e ad ovest del tracciato, che nello stato di progetto si troveranno più prossime alla sorgente emissiva.

Considerando tale aspetto, nonché la mancanza di stime puntuali degli effetti di questi incrementi e delle mitigazioni previste, si ritiene necessario procedere con un monitoraggio della qualità dell'aria, da svolgersi presso i ricettori potenzialmente più impattati e in occasione delle attività con maggiori emissioni.

Condizioni ambientali

Pr14. Ad integrazione delle misure descritte dal Proponente, si ritiene necessario che entro tre mesi dall'approvazione del progetto il Proponente predisponga un piano di monitoraggio della qualità dell'aria in fase di esercizio, che dovrà essere approvato da Arpae, Comune e Ausl e che dovrà attenersi alle seguenti indicazioni di massima:

- a. il monitoraggio dovrà essere svolto almeno in corrispondenza del recettore R50;
- b. nell'annualità dovranno essere monitorati almeno una volta gli scenari 2A1, 2A2, 3A e 3B, se realizzati;
- c. il monitoraggio dovrà articolarsi in almeno 4 campagne/anno della durata di 1 mese ciascuna (una per ogni stagione);
- d. dovranno essere rilevati i parametri NOx (NOx, NO, NO2), PM10, PM2.5 e BTX (benzene, toluene e xileni) e le principali variabili meteorologiche;
- e. in ottemperanza agli obiettivi di qualità del D.Lgs 155/2010, nel caso in cui non si riesca ad acquisire la quantità di dati validi pari al 90 % nell'arco della campagna di misura, la stessa dovrà essere prolungata di un periodo tale da raggiungerla;
- f. il monitoraggio dovrà essere effettuato per un periodo di due anni consecutivi dall'entrata in esercizio dell'opera: il monitoraggio potrà essere prolungato su richiesta di Arpae, Comune di Modena o Ausl in base alle risultanze;
- g. il piano di monitoraggio dovrà contenere anche le modalità di trasmissione ed elaborazione dei dati;
- h. dovrà inoltre essere data comunicazione dell'inizio di ciascuna campagna di monitoraggio al Comune di Modena, all'Ausl e ad Arpae con adeguato anticipo,
- i. nel corso dei monitoraggi della qualità dell'aria, durante gli eventi 2A1, 2A2, 3A e 3B, dovrà essere eseguita la rilevazione del traffico in ingresso all'autodromo per l'intera durata dell'evento.

Pr15. Visti i superamenti dei limiti delle PM10 nel Comune di Modena nei mesi nei quali sono previste le misure di contenimento indicate dal PAIR, è necessario limitare la realizzazione degli eventi del Polo funzionale ad elevata affluenza di pubblico; in particolare dal 15 novembre al 15 febbraio (periodo con più alta probabilità di superamento dei limiti) sono vietate le attività relative agli scenari 2.a, 3.a, 3.b. In caso di rispetto dei valori limite per gli inquinanti significativi per il periodo invernale nei tre anni precedenti, il Comune di Modena comunicherà al gestore il superamento della prescrizione per l'anno in corso.

Pr16. Al fine di compensare gli effetti delle emissioni di gas climalteranti e di ridurre al minimo l'impatto delle emissioni di PM10 e NOx derivanti dalla realizzazione del progetto, entro 180 giorni dalla conclusione del procedimento, dovrà essere presentata ad Arpae, Comune di Modena e Ausl una proposta integrativa delle misure di compensazione già previste dal progetto, quali ad esempio: realizzazione di tettoie fotovoltaiche sui parcheggi definitivi con eventuale sistema di accumulo o impianto FV per autoconsumo, ulteriori piantumazioni in aree esterne al comparto o la loro monetizzazione sulla base dei criteri stabiliti dalla DGR n.549/2012, in accordo con il Comune di Modena.

4.A.2.2. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SUGLI ODORI

Esercizio

Nel SIA viene indicato che le sole emissioni in atmosfera che provengono dall' Autodromo sono i gas di scarico dei veicoli che circoleranno in pista, oltre alle polveri risollevate dai passaggi dei veicoli e che trattandosi di veicoli stradali l'odore emesso è quello tipico dei veicoli che circolano sulle strade urbane. Il Proponente non ritiene pertanto che l'attività effettuata all'interno dell'autodromo possa determinare in termini generali la produzione di sostanze maleodoranti avvertibile dalle abitazioni più vicine.

Segnala inoltre che gli unici eventi che in passato hanno evidenziato la presenza di odore sono le giornate di prove di tipo 'Drift', una tecnica di guida che determina un riscaldamento degli pneumatici superiore a quello che avviene con normali modalità di guida e che genera emissioni odorigene percepibili a bordo pista. Per tali situazioni il Proponente indica che, trattandosi di una sorgente mobile, non è possibile ipotizzare un sistema di captazione e di trattamento efficace.

Si prende atto di tali valutazioni, ma, in considerazione della peculiarità dei veicoli e delle modalità di guida all'interno del circuito, che non sono sovrapponibili a quelle della viabilità esterna, si ritiene necessario monitorare tale aspetto, attraverso idonee misure nelle condizioni di prove/gare potenzialmente più impattanti.

Condizioni ambientali

Pr17. Il Proponente dovrà presentare ad Arpa, Comune di Modena, Ausl, per l'approvazione, almeno due mesi prima della messa in esercizio dell'impianto, un progetto di monitoraggio finalizzato a verificare l'impatto associato agli eventi caratterizzati dalle maggiori emissioni odorigene, valutate sulla base delle attività e dei veicoli presenti sul circuito. Il progetto dovrà prevedere monitoraggi durante gli eventi più impattanti nel primo anno di attività dell'autodromo ampliato. Nel caso vi siano eventi di tipo 'Drift' questi dovranno essere ricompresi nei monitoraggi. Le misure dovranno essere effettuate in prossimità del circuito nelle zone e nei momenti in cui sono attese le maggiori emissioni odorigene. Le misure dovranno restituire una concentrazione di odore secondo la norma UNI EN 13725 e dovranno essere documentate le condizioni di utilizzo della pista e le tipologie dei veicoli all'atto delle misure.

4.A.2.3. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SUL SUOLO E SUL SOTTOSUOLO

Con la documentazione integrativa pervenuta nel giugno 2021 il Proponente ha individuato modalità di gestione delle terre e rocce (quantitativo stimato di 177.829 mc) che prevedono un riutilizzo in sito del terreno tal quale, un riutilizzo in sito con trattamento a calce e un utilizzo in sito esterno (81.919 mc) individuato presso la Cava "Inerti Pederzona" – Modena, quindi diverse rispetto a quelle indicate nella documentazione progettuale iniziale, nella quale era stata manifestata l'intenzione di riutilizzare tutte le terre all'interno del cantiere stesso.

L'elaborato trasmesso costituisce per il Proponente "*Il Piano di Utilizzo preliminare delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina rifiuti*".

Si evidenzia che le modalità illustrate per la gestione delle terre e rocce da scavo non rientrano nella definizione di cui all'art. 185 comma 1 lettera c) di "esclusione dall'ambito dell'applicazione" della Parte IV (rifiuti), bensì in quella di *sottoprodotti* qualora soddisfatte le condizioni di cui all'art. 184 bis del D.Lgs 152/06.

Considerato quanto sopra, sulla base dei quantitativi comunicati, il cantiere ricade nella casistica dei "*cantieri di grandi dimensioni*" indicati ai sensi dell'art. 2 comma (cantieri con produzione superiore ai 6000 mc, nel corso di attività soggette a VIA o AIA), per il quale è prevista la redazione del "*Piano di Utilizzo*" di cui all'art. 9 del DPR 120/2017 redatto in conformità alle disposizioni di cui all'allegato 5, da trasmettere almeno entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori o prima della conclusione del procedimento di VIA o AIA.

Dall'analisi della documentazione denominata ALL.14 REV 1 _ TERRE E ROCCE DA SCAVO si riassume quanto segue.

L'area interessata alle opere di escavazione produrrà un quantitativo di terre e rocce da scavo di circa 177.829 mc suddiviso nei seguenti interventi:

PDC n.1	Realizzazione circuito
PDC n.2	Realizzazione area MASA
PDC n.3	Realizzazione Cabina elettrica di cessione
PDC n.4	Realizzazione tribuna
PDC n.5	Realizzazione ponte carrabile
PDC n.6	Realizzazione ponte pedonale
PDC n.7	Opere di urbanizzazione
STRADA	Realizzazione nuova strada

Le modalità di scavo indicate per la realizzazione di tali interventi prevedono l'utilizzo di escavatore meccanico e viene indicata una profondità di scavo massima di 0.70 metri dal piano campagna attuale. La documentazione riporta la descrizione dello "Stato di fatto e la storia del sito", "La tipologia e destinazione d'uso del sito di destinazione produzione" e un "Inquadramento geologico, geomorfologico e idrogeologico".

In data 15/01/2020 è stata condotta inoltre una indagine ambientale di caratterizzazione del sito attraverso l'esecuzione di 32 sondaggi con escavatore meccanico, fino alla quota di -2,00 metri dal piano campagna. Dei 32 sondaggi effettuati sono stati prelevati 25 campioni per i quali sono stati determinati i parametri previsti dalla tabella 4.1 dell'allegato 4 del DPR 120/2017.

L'esito dell'indagine ambientale evidenzia, per tutti i campioni prelevati, la conformità ai valori di cui al D.Lgs. 152/06 (Allegato 5 - Tabella 1 A e 1 B), relativo a: "Concentrazione soglia di contaminazione nel suolo e nel sottosuolo riferiti alla specifica destinazione d'uso dei siti da bonificare", sia per i siti ad uso "verde pubblico, privato e residenziale", sia per quelli ad uso "commerciale ed industriale" sulla base dei parametri ricercati.

Si riporta di seguito la tabella nella quale vengono indicati i quantitativi inerenti l'utilizzo in sito. Si rileva che i dati indicati dal Proponente non paiono coerenti con quelli riportati in tabella:

PDC	Descrizione	Riutilizzo	Quantitativo (mc)
<u>PDC n.1</u>	Realizzazione circuito	Riutilizzo scotico	2.040,05
		Reinterri	53.505
		Stabilizzazione a calce	20.675,20
<u>PDC n.5</u>	Realizzazione ponte carrabile	Realizzazione rampe	1.755
<u>STRADA</u>	Realizzazione strada	Riutilizzo scotico	2.360,05
		Riutilizzo per riporto	10.730,0
		Stabilizzazione a calce	17.935,05

Per la restante parte dei terreni oggetto di escavazione è prevista la destinazione presso la cava Inerti Pederzona.

Pr18. Stante quanto indicato dal Proponente nella documentazione allegata al progetto, si ritiene che il Piano di Utilizzo debba essere perfezionato e trasmesso ad ARPAE per approvazione, almeno 90 giorni

prima dell'inizio dei lavori in modo che siano dettagliatamente riportate tutte le informazioni (quando non già presenti nel Piano allegato al progetto) indicate all'allegato 5 del DPR 120/2017 di seguito elencate:

- a. Ubicazione dei siti di produzione delle terre da scavo con indicazione dei relativi volumi in banco suddivisi nelle diverse tipologie (si richiede venga fornita una tabella in cui per ogni sito di scavo siano indicate le litologie presenti e le relative quantità da scavare).
- b. Ubicazione dei siti di destinazione e individuazione dei cicli produttivi di destinazione delle terre e rocce da scavo, con indicazione dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base delle provenienze dai vari siti di produzione (si richiede venga fornita una tabella in cui, per ogni sito di destinazione, siano indicate le litologie, i volumi e la provenienza dei materiali in arrivo).
- c. Descrizione delle operazioni di normale pratica industriale finalizzate a migliorare le caratteristiche merceologiche, tecniche e prestazionali delle terre da scavo per il loro utilizzo con riferimento a quanto indicato nell'allegato 3 (si richiede la descrizione delle operazioni di normale pratica industriale con riferimento alle operazioni indicate in Allegato 3 o ad altre operazioni che siano previste da norme tecniche riconosciute (UNI, ISO, EN) e adeguata descrizione di espletamento delle operazioni e dei presidi per la minimizzazione degli impatti ambientali).
- d. Descrizione delle modalità di esecuzione e delle risultanze della caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo eseguita in fase progettuale in conformità alle previsioni degli allegati 1, 2, e 4, precisando in particolare:
 - i risultati dell'indagine conoscitiva dell'area di intervento, con particolare riferimento alle attività antropiche svolte nel sito e alle caratteristiche geologiche - idrogeologiche naturali dei siti che possono comportare la presenza di materiali contenenti specifiche sostanze;
 - le modalità di campionamento, preparazione dei campioni e analisi, con indicazione del set di parametri analitici considerati predisposto tenendo conto della composizione naturale delle terre e rocce da scavo, delle attività antropiche pregresse svolte nel sito di produzione e delle tecniche di scavo che si prevede di adottare, esplicitando quanto indicato negli allegati 2 e 4;
 - la necessità o meno di ulteriori approfondimenti in corso d'opera e i relativi criteri generali secondo quanto indicato nell'allegato 9 parte A (motivando nel caso il non ricorso ad ulteriori approfondimenti in corso d'opera).
- e. L'ubicazione degli eventuali siti di deposito intermedio in attesa di utilizzo, anche alternativi tra loro, con l'indicazione per ciascun sito delle classi di destinazione d'uso urbanistica (se prevista, dovrà essere predisposta una tabella in cui per ogni sito di deposito intermedio siano indicate la classe di destinazione urbanistica e i tempi di deposito).
- f. I percorsi previsti per il trasporto delle terre e rocce da scavo tra le diverse aree impiegate nel processo di gestione (siti di produzione, aree di caratterizzazione, siti di deposito intermedio e processi industriali di impiego), nonché le modalità di trasporto previste (ad esempio a mezzo strada ferroviaria, slurrydotto, nastro trasportatore).

Ai fini della valutazione e validazione finale, gli elementi del Piano di utilizzo che devono essere sempre presenti e compiutamente descritti per tutti i siti interessati dalla produzione alla destinazione, compresi i siti di deposito intermedio e la viabilità, sono:

- inquadramento territoriale e topo-cartografico,
- inquadramento urbanistico,
- inquadramento geologico ed idrogeologico,
- descrizione delle attività svolte nel sito,
- piano di campionamento ed analisi,

così come dettagliatamente descritto nell'allegato 5.

Pr19. Il piano, inoltre, dovrà includere la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà redatta ai sensi dell'art. 47 del DPR n.445/2000 e la sua durata.

Si raccomanda che le procedure di campionamento e i punti di indagine siano coerenti con le indicazioni di cui all'allegato 2 DPR 120/2017, sia relativamente alle dimensioni dell'area oggetto dell'intervento che alla profondità degli scavi che si andranno effettivamente a realizzare. Nello specifico, si richiede che alcuni punti di indagine siano rappresentativi dell'area di intervento che interesserà l'ex Cava Polo 5.2 Aeroporto.

In ultimo si fa presente che:

- in caso di modifica/aggiornamenti del PUT di cui art. 15 del DPR 120/17, la documentazione integrativa dovrà essere inviata all'autorità competente (Regione) e ad Arpa Presidio Territoriale di Modena;
- nel caso la durata del piano si prolunga oltre il termine dichiarato, potrà essere concessa una sola proroga per un massimo di 2 anni.

Pr20. Si ritiene utile specificare che, per quanto riguarda l'eventuale trattamento di una quota parte delle terre da scavo, considerati anche gli esiti dell'indagine preliminare, dai quali risulta che il terreno oggetto di escavazione soddisfa i requisiti di qualità ambientale previsti dal DPR 120/2017 per essere considerato sottoprodotto, le operazioni proposte verranno valutate ai fini di verificare la coerenza con una normale pratica industriale. Nel Piano di utilizzo il Proponente dovrà pertanto evidenziare il rispetto delle suddette condizioni ex ante e in corso d'opera riportando:

- a. rispetto delle CSC con le modalità degli allegati 2, 4 e 8 al DPR 120/2017 o dei valori di fondo naturale;
- b. indicazione in merito alla necessità del trattamento di stabilizzazione con specificati i benefici in termini di prestazioni geo-meccaniche;
- c. procedura da osservare per l'esecuzione della stabilizzazione con leganti idraulici (UNI EN 14227-1:2013 e s.m.i.) al fine di garantire il corretto dosaggio del legante idraulico stesso;
- d. descrizione delle tecniche costruttive adottate e delle modalità di gestione delle operazioni di stabilizzazione al fine di prevenire eventuali impatti negativi sull'ambiente.

4.A.2.4. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLE ACQUE SOTTERRANEE E SUPERFICIALI

Cantiere

Il PTCP vigente della provincia di Modena individua il territorio considerato come afferente all'area di ricarica indiretta della falda (tipo B).

Le due aree di cantiere Campo Base Temporaneo e Campo Base Operativo, trovandosi entrambe anche all'interno della zona di tutela dei corpi idrici sotterranei (CIS), verranno allestite previa impermeabilizzazione del suolo mediante stabilizzazione a calce del materiale terroso per uno spessore di 30 cm e posa di geomembrana impermeabilizzante in HDPE, atta ad evitare sversamenti accidentali di oli ed idrocarburi nel sottosuolo. Tale geomembrana avrà la funzione di convogliare i possibili sversamenti all'interno di fossi di guardia perimetrali (anch'essi impermeabilizzati).

In merito al piano di emergenza da attuarsi in caso di sversamenti accidentali sul suolo o nelle acque durante la fase di cantiere, si rileva che il SIA contiene due documenti: *Piano Sversamenti Accidentali (All.8C)* e *Piano della Sicurezza, Analisi Rischi, Gantt (All. 8A)* che definiscono le misure gestionali individuate dal Proponente per la gestione degli eventi incidentali sia in fase di cantiere che in fase di esercizio.

Per quanto riguarda la descrizione delle strutture di progetto nei P.d.C. 4 e P.d.C. 6, il Proponente afferma che le fondazioni relative a tali opere risultano superficiali e quindi non interessano la falda acquifera; per il P.d.C. 5 invece, relativo al ponte carrabile di collegamento per il transito dei mezzi di soccorso, la cui collocazione risulta di poco al di fuori dell'area di protezione allargata (PA2 dei 180 gg e non dei 365 come indicato dal proponente), sono previste fondazioni profonde fino a 12 m.

Per quanto attiene il passaggio della pista sul rio Ghiarola, il Proponente prevede il tombamento del corso d'acqua inserendo un manufatto di attraversamento, dimensionato considerando le caratteristiche idrografiche ed idrologiche (tempi di corruzione, curve di possibilità pluviometrica, calcolo delle portate massime di piena...) dello stesso. Non risulta descritta invece la tecnica utilizzata per effettuare il

tombinamento del corso idrico, né gli impatti ambientali che ne derivino. Si rimandano al Gestore del rio Ghiarola le opportune valutazioni sulle modalità di tombamento e sul dimensionamento dello stesso.

Riguardo ai sistemi di laminazione e alle relative volumetrie di invaso, il SIA contiene una specifica cartografia e il documento *Sistema idrico superficiale e utilizzo delle risorse naturali ed idriche (All.7 rev1*. Sono previste due vasche di laminazione, di volumetria pari a 1200 mc e 1076 mc. Tutta la rete è prevista con funzionamento a gravità e pendenze medie variabili a seconda della tratta dall'1 al 3 per mille. E' indicato un sistema di sollevamento in prossimità della vasca posta nel nuovo tratto in ampliamento ad ovest.

E' prevista l'impermeabilizzazione di entrambe le vasche, così come indicato nell'elaborato *Piano Sversamenti Accidentali (All.8C)*

Il Proponente, all'interno della *Relazione Tecnica Idraulica - rev1_IDR 01* (la stessa riportata in ogni P.d.C.) dichiara che *"le piogge critiche mediate sul territorio oggetto dell'intervento sono ottenute elaborando le serie storiche reperite negli annali idrografici stilati dall'osservatorio idrografico nazionale"* senza alcuna indicazione riguardante gli anni presi in considerazione. In ragione del fatto che i recenti cambiamenti climatici determinano sempre più frequenti eventi meteorici significativi, è necessario tenere conto di tali evenienze nel dimensionamento del sistema di regimentazione delle acque meteoriche.

Condizioni ambientali

Pr21. Non essendo presente nella documentazione del SIA una cartografia in scala adeguata, in cui sia rappresentato il reticolo dei fossi di raccolta delle acque meteoriche durante la fase di cantiere, è necessario che tale cartografia venga presentata ad ArpaE preliminarmente alla cantierizzazione, riportando chiaramente la collocazione dei fossi di guardia di raccolta delle acque meteoriche provenienti dalle aree di cantiere. Tali acque dovranno essere preventivamente decantate in apposita vasca prima dello scarico in corpo idrico superficiale.

Pr22. Riguardo alla gestione delle emergenze, è necessario che vengano mantenuti disponibili, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, materiali assorbenti al fine di intervenire tempestivamente con il contenimento dello sversamento e che vengano attuate idonee procedure per eliminare l'eventuale contaminazione nel suolo e/o nelle acque. I materiali contaminati dovranno essere smaltiti secondo le norme vigenti in materia. Queste condizioni devono essere inserite nel contratto con la ditta che eseguirà i lavori.

Pr23. Vista la particolare sensibilità della zona (ricarica della falda di tipo B e presenza del campo acquifero vulnerabile di Marzaglia), nella realizzazione delle palificazioni profonde dovranno essere utilizzati materiali che non compromettano lo stato qualitativo della falda da parte della Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente.

Pr24. Preliminarmente alla cantierizzazione, il Proponente dovrà presentare ad ArpaE una relazione con il confronto dei dati utilizzati per il dimensionamento del sistema di regimentazione e scarico delle acque meteoriche, con i dati di pioggia più recenti (ultimi 5 anni). Qualora questi fossero significativamente più gravosi dovrà essere rivisto il sistema di collettamento delle acque meteoriche.

Pr25. Riguardo alle vie di fuga, vista la sensibilità dell'area e la sua collocazione a monte di punti strategici di captazione di risorsa idropotabile, si ritiene che queste debbano essere tutte impermeabilizzate.

Esercizio

In risposta a specifica richiesta di integrazioni, il Proponente ha effettuato un approfondimento che ricostruisce le litologie dell'area su cui verrà costruita la nuova pista, realizzando anche due nuovi sondaggi a carotaggio continuo spinti fino a -20.00 m da p.c. in prossimità del tratto in cui è previsto l'interramento del tracciato fino a 3 metri da p.c. originario. Sulla base degli esiti dei sondaggi sono stati correttamente definiti i coefficienti di permeabilità dei terreni ed è stata aggiornata la simulazione del tempo di percorrenza in falda di un eventuale inquinante ipotizzando due scenari: realizzazione della pista a piano ribassato fino a 3 metri da p.c. originario; realizzazione a piano campagna.

Le nuove indagini hanno dimostrato la presenza di depositi limo-argillosi e argillo-limosi ad elevata consistenza a cui si susseguono ghiaie arrotondate eterometriche sciolte, in matrice limosa documentate anche fotograficamente. I due sondaggi attrezzati a piezometri restituivano un livello di falda di 14.2 e 14.8 m da p.c..

Le indagini svolte hanno dimostrato che *“il sistema acquifero più superficiale, oltre ad essere semiconfinato superiormente da un orizzonte fine, risulta separato da quelli sottostanti, da un orizzonte di separazione di natura prevalentemente argillosa che sembrerebbe rinvenirsi con buona continuità su tutto l’areale considerato, ad una profondità variabile tra i 35-45 m dal p.c. e con spessore compreso tra valori di 1 e 10 m”*. Nonostante la presenza degli strati impermeabili sopra menzionati, lo stesso Proponente evidenzia che comunque *“possono rimanere fenomeni di drenanza e di connessione tra i vari acquiferi, tali da non permettere una netta differenziazione”* tra gli acquiferi stessi, anche se appare comunque plausibile che gli acquiferi più profondi ad oggi sfruttati ai fini potabili risultino essere più tutelati, in relazione alla presenza di diversi orizzonti meno permeabili.

Per quanto attiene il calcolo del tempo di percorrenza di un eventuale contaminante in falda il Proponente ha ipotizzato la presenza di una falda a -20.0 m da p.c., valutando tre possibili soluzioni:

- a) pista a piano campagna, considerando il piano della pista a -0.30 m da p.c. con eliminazione del solo strato di suolo più superficiale;
- b) pista a -3.00 m da p.c., senza interventi di mitigazione;
- c) pista a -3.00 m da p.c., con interventi di mitigazione consistenti in un riporto di strato argillo-limoso impermeabile ($k=10^{-8}$ m/sec) dello spessore di 1.00 m.

Sulla base delle indagini effettuate (analisi granulometriche), sono stati definiti i coefficienti idraulici k dei terreni intercettati nelle 3 situazioni:

- per i terreni ghiaiosi: $k = 10^{-2}$ m/sec;
- per i terreni limo-argillosi mediamente consistenti: $k = 10^{-8}$ m/sec.
- per i terreni limo-argillosi ad elevata consistenza: $k = 10^{-9}$ m/sec.

I calcoli dei tempi impiegati da un potenziale inquinante in fase acquosa sversato sulla pista, per raggiungere il tetto medio della falda acquifera a -20.00 m da p.c., sono risultati pressoché sovrapponibili nelle soluzioni di pista a piano campagna con rimozione del solo strato superficiale di terreno e di pista a piano ribassato, aggiungendo uno strato argilloso compatto di un metro (13.9 anni e 13.2 anni rispettivamente). Decisamente peggiore si presenta invece la situazione di pista a piano ribassato senza alcuna mitigazione, in cui il tempo di percorrenza risulta inferiore all’ora a causa della rimozione dello strato protettivo superficiale.

Pr26. Dalle valutazioni sopra esposte, si ritiene accettabile la proposta di realizzazione della nuova pista a piano ribassato, purché venga realizzata una barriera impermeabile di almeno 1 metro con coefficiente di permeabilità pari almeno a $k = 10^{-9}$ m/sec. Dovranno inoltre essere impermeabilizzate anche tutte le vie di fuga.

Pr27. In merito alla realizzazione della nuova curva di variante all’interno del circuito esistente, di lunghezza complessiva di circa 380 m, sovrapposta ad un’area CIS e a margine di un’area PA2, il Proponente afferma che sarà *“realizzata tramite scavi in relazione al dislivello del terreno nei vari punti interessati dal tracciato e relativa via di fuga in ghiaia”*. Per la realizzazione dell’intervento in questione, in coerenza con la restante parte di progetto relativo all’ampliamento della pista, si devono adottare tutte le cautele necessarie al fine di non peggiorare l’attuale attenuazione/protezione dei suoli nei confronti della falda sottostante. Dovranno pertanto essere adottate misure di mitigazione tra cui l’inserimento di uno strato impermeabile a coefficiente di permeabilità pari a $k = 10^{-9}$ m/sec, che vada a compensare eventuali rimozioni dei primi strati di suolo sia per la pista relativa alla curva in variante che per le relative vie di fuga, al fine di limitare eventuali dispersioni di potenziali inquinanti sul suolo.

L’intervento P.d.C. 4 (tribuna) ricade all’interno dell’area di protezione secondaria del campo acquifero dei pozzi di Marzaglia (PA2), pertanto il sistema fognario posto all’interno di suddetta area dovrà essere a perfetta tenuta, come previsto da art. 12a, comma 2 delle Norme di Attuazione del PTCP e come già riportato negli elaborati di progetto presentati. Si rimanda all’Ente gestore la definizione del dettaglio delle opere in progetto.

Relativamente al bilancio idrico, mancano informazioni dettagliate che permettano di stimare verosimilmente il fabbisogno idrico sia in fase di cantiere che in fase d'esercizio, nonché le relative modalità di approvvigionamento.

Quanto alla gestione delle acque reflue, il Proponente ne ha sufficientemente argomentato il sistema di gestione in relazione alla potenzialità massima di afflusso prevista nella nuova tribuna/visitor centre, indicata con una capienza massima di circa 3.000 persone. Lo stesso ha descritto anche il sistema di funzionamento della vasca di equalizzazione. Si rimandano al gestore del sistema fognario le valutazioni più puntuali e la verifica della congruità degli stessi con l'area di tutela dei pozzi posti a valle dell'autodromo.

Monitoraggio ambientale

Riguardo al monitoraggio ambientale, si rileva che con la realizzazione del nuovo tratto di pista, vengono eliminati, in quanto interferenti con l'opera, i 3 piezometri di controllo attualmente presenti posti a monte dell'attuale circuito. Il Proponente nel documento integrativo "*Chiarimento 1 - Vulnerabilità della falda acquifera*", riporta che i due carotaggi, denominati Pm1 e Pm3, realizzati a monte idrogeologico dell'intervento in progetto, sono stati attrezzati a piezometro semplice a tubo aperto con camicia in PVC atossico con diametro di circa 3" (76 mm). I piezometri sono dotati di tubo cieco da p.c. fino a -15.00 m e tubo micro-fessurato da -15.00 m a -20.00 m da p.c.. A questi piezometri già realizzati se ne aggiungerà un terzo (Pm2) nella porzione più a est del nuovo tratto di pista, che potrà essere perforato con distruzione di nucleo, e che avrà le stesse caratteristiche strutturali dei piezometri Pm1 e Pm3.

Questi andranno a sostituire integralmente i piezometri attualmente attivi, che a loro volta dovranno essere chiusi seguendo le indicazioni tecniche regionali.

Condizioni ambientali

Pr28. Il Proponente dovrà rendicontare ad Arpa e con la periodicità annuale, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio, i volumi di acqua utilizzati e le relative modalità di approvvigionamento, adottando tutti i sistemi possibili di risparmio idrico, al fine di consentire agli Enti competenti in materia di comprendere eventuali anomalie quali-quantitative rilevate presso i pozzi privati presenti in prossimità dell'Autodromo. Qualora Arpa valutasse i volumi di lieve entità, il Proponente potrà sospendere la trasmissione di tali informazioni.

Pr29. Il piano di monitoraggio ambientale delle acque sotterranee dovrà attenersi alle seguenti indicazioni:

- a. La rete di monitoraggio delle acque sotterranee a controllo dell'autodromo sarà costituita da n.9 piezometri di cui n.3 posizionati a monte (Pm1, Pm2, Pm3) e n.6 a valle (PV1-A, PV1-B, PV2-A, PV2-B, PV3-A, PV3-B) rispetto al flusso di falda.
- b. I tre nuovi piezometri previsti dal piano di monitoraggio ambientale dovranno essere operativi e campionati prima dell'inizio dei lavori in modo da poter caratterizzare la falda intercettata utilizzando i dati come bianco. I dati iniziali dovranno essere trasmessi ad Arpa entro 15 giorni dalla data di emissione del rapporto di prova.
- c. Riguardo ai parametri da ricercarsi, alla frequenza di campionamento, nonché alle modalità di trasmissione dei dati, si conferma l'attuale programma di monitoraggio: frequenza dei controlli in continuo sui piezometri superficiali di valle (PV1-A, PV2-A, PV3-A) per i parametri Soggiacenza, Temperatura, pH, Conduttività, frequenza mensile sui restanti piezometri; frequenza trimestrale su tutti i punti di controllo per i seguenti parametri: Potenziale Redox; Torbidità; Durezza totale; Cloruri; Solfati; N ammoniacale; N nitroso; N nitrico; Ossidabilità; Materiali in sospensione; P tot; Fe; Cr tot; CrVI; Al; Cd; Pb; COD; Sostanze organo-alogenate totali; idrocarburi totali espressi come n-esano, BTEX.
- d. I risultati dei monitoraggi dovranno essere trasmessi ad Arpa e Comune di Modena attraverso l'invio di un report semestrale, per i primi due anni di funzionamento dell'impianto; successivamente la periodicità potrà essere annuale, previo assenso di Arpa. Gli esiti dei monitoraggi dovranno essere inviati in formato elettronico (ods, xls, fogli google,...)

A seguito dell'esame istruttorio dell'Unità Demanio idrico di ARPAE SAC Modena della documentazione presentata, è emersa la necessità da parte della ditta Aerautodromo di Modena spa, di utilizzare acqua pubblica sotterranea da un pozzo esistente, ubicato sul foglio 117 particella 155 (ex 89) del NCT, terreno di

proprietà del Comune di Modena. Il suddetto pozzo risulta attualmente censito con il codice risorse Sisteb n. MOA7429 e abbinato al procedimento di concessione rif. MO04A0018 (ex 6229/S), attualmente in iter di rinnovo e con destinazione d'uso della risorsa prelevata a solo scopo di irrigazione aree verdi del "Bosco Fattoria Marzaglia", dato in gestione alla Cooperativa Centofiori e Cooperativa Bosco, dal Comune di Modena, titolare del provvedimento di concessione originario.

Pr30. Pertanto in relazione alle suddette necessità idriche di derivazione, è necessario che venga presentata ad ARPAE Demanio idrico, da parte del Comune di Modena medesimo o in alternativa dalla ditta di gestione dell'Autodromo, una domanda di variante sostanziale (con le indicazioni di tutti gli usi previsti e del consumo massimo prelevabile annualmente) al suddetto procedimento (MO04A0018) in essere, come stabilito dall'art. 31 del Regolamento regionale n. 41/2001. Si ribadisce che l'attivazione del prelievo di acqua pubblica sotterranea per gli usi previsti a servizio dell'ampliamento dell'Autodromo, potrà essere attivata soltanto alla conclusione dell'iter istruttorio di modifica del provvedimento di concessione.

4.A.2.5. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA VEGETAZIONE, SULLA FAUNA, SULL'ECOSISTEMA E PRE- VALUTAZIONE DI INCIDENZA (D.G.R.1191/2007)

Si concorda con quanto riportato nel SIA e, considerate le misure di mitigazione e compensazione previste dal progetto, riportate al paragrafo "2.C.4 Vegetazione, fauna, ecosistemi e biodiversità", vista la Valutazione di Incidenza di seguito riportata, non si rilevano criticità in merito a questo aspetto.

In merito alla Valutazione di Incidenza, la Regione Emilia Romagna, Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della Montagna, ha espresso il seguente parere, con prot. 0206174 del 28/02/2022, che si riporta:

In riferimento alla Vs. richiesta relativa alla Valutazione di incidenza in oggetto, si comunica che il progetto risulta esterno ai siti di Rete Natura 2000 e non si ritiene opportuno effettuare la valutazione di incidenza anche per quanto concerne la nuova strada in progetto.

La pre-Valutazione di Incidenza sarà allegata al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

4.A.2.6. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SUL PAESAGGIO

Non si rilevano criticità in merito a questo aspetto.

4.A.2.7. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO ACUSTICO

Cantiere

Ai fini della definizione dell'impatto acustico, il Proponente individua le seguenti fasi di lavorazione, indicando per ciascuna di esse le attività e le attrezzature utilizzate significative ai fini della quantificazione delle emissioni acustiche:

1. *realizzazione nuova strada*: essa verrà in un primo momento utilizzata come pista di cantiere; è prevista la movimentazione del terreno esistente e la lavorazione a calce della terra per la realizzazione del rilevato;
2. *realizzazione nuova pista*: è prevista la movimentazione del terreno esistente e la lavorazione a calce della terra per la realizzazione del rilevato;
3. *realizzazione e asfaltatura nuova pista*: sono considerate due lavorazioni contemporanee, l'attività di realizzazione del rilevato stradale e movimentazione terra, oltre all'attività di asfaltatura;
4. *realizzazione tribuna, asfaltatura parcheggio e pista*: contemporaneamente alle fasi di finitura della pista con la posa del manto d'usura, è stata considerata la realizzazione della nuova tribuna e la contemporanea attività di asfaltatura del parcheggio previsto a nord-est;
5. *realizzazione nuovi edifici e asfaltatura parcheggi*: è stata considerata l'edificazione dei nuovi edifici ed i parcheggi previsti a est della pista.

La valutazione presentata nel SIA - che si basa sulle stime modellistiche puntuali effettuate presso i ricettori più prossimi ai luoghi ove si svolgeranno le lavorazioni stesse, considerando l'emissione sonora delle sorgenti rumorose operanti in ciascuna fase sopra descritta, compreso il traffico pesante indotto (un mezzo pesante sulla nuova viabilità ogni dieci minuti) - risulta sufficientemente approfondita e completa.

I recettori considerati in ciascuna delle diverse fasi di cantiere sono in tutto n.57 e sono indicati nella figura sottostante.



Le stime dei livelli acustici indicano che in tutti gli edifici e per tutte le fasi di lavorazione è previsto il rispetto del livello acustico di 70 dB in facciata su 10 minuti. Non ricorrono pertanto le condizioni che prevedono una richiesta di deroga ai limiti ai sensi della DGR 1197/2020.

Presso due edifici (n.42 e 50) risulta superato il limite diurno di zona: nella fase 1 (realizzazione nuova strada) per il ricettore n.42, nella fase 2 (realizzazione nuova pista) per il ricettore n.50.

Mitigazioni e compensazioni

Nella fase di cantiere il Proponente non prevede interventi mitigativi antirumore. Si ritiene tuttavia necessario che vengano utilizzate delle barriere antirumore temporanee a protezione dei ricettori n.42 e n.50, a causa del superamento del limite diurno di zona.

Monitoraggio ambientale

Nel SIA il Proponente prevede l'effettuazione di un monitoraggio acustico in fase di cantiere, che consiste nell'esecuzione di due misure di rumore per l'intera durata dell'attività del cantiere, in corrispondenza dei ricettori n.40 e n.46; nel caso in cui non fosse possibile installare la strumentazione presso i due ricettori (abitazioni private), il Proponente ipotizza una soluzione alternativa, consistente in un monitoraggio acustico di 24 ore presso l'area dell'Aeroporto e contemporaneamente l'effettuazione di due misure di durata pari a 60 minuti presso i due ricettori abitativi n.40 e n.46, estrapolando il livello sull'intero periodo diurno ai ricettori e confrontandolo con i limiti di zona.

Si concorda con la proposta di effettuare un monitoraggio acustico in fase di cantiere.

Condizioni ambientali

Tenuto conto che non vengono proposte misure di mitigazione e valutato il monitoraggio previsto, si ritiene che gli interventi proposti debbano essere integrati con ulteriori misure gestionali.

Pr31. Si chiede di adottare misure gestionali finalizzate a contenere la rumorosità delle lavorazioni di cantiere, oltre a quelle già citate per il contenimento della polverosità, integrate con le seguenti azioni che dovranno essere messe in campo dalla Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente:

- a. utilizzare mezzi d'opera conformi alle specifiche indicate nelle Norme CEE, con particolare riferimento ai limiti di emissione acustica;
- b. non eseguire più di una lavorazione in contemporanea in prossimità dei ricettori più prossimi al cantiere.

Pr32. Si chiede la messa in opera di mitigazioni acustiche temporanee a protezione del ricettore n. 42 durante la fase 1 (realizzazione della nuova strada) e del ricettore n.50 durante la fase 2 (realizzazione dell'ampliamento della nuova pista). Di tali mitigazioni dovrà essere data comunicazione ad Arpae e al Comune di Modena almeno 7 giorni prima della loro messa in opera.

Pr33. Sulla base delle risultanze dello studio agli atti, ai sensi del Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee, è necessario che venga presentata allo Sportello Unico, Comunicazione di attivazione di cantiere in deroga ai limiti di rumorosità ambientale, almeno 15 giorni prima dell'inizio dell'attività di cantiere, allegando alla stessa la tabella riportante le stime ai ricettori. Nel caso in cui, per motivi eccezionali, contingenti e documentabili, non fosse possibile rispettare i limiti orari previsti all'art. 4 del Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee sarà necessario richiedere specifica Autorizzazione in deroga ai limiti di rumore ai sensi dell'art. 5.2 del Regolamento.

Pr34. Non potranno essere effettuate durante l'esecuzione delle attività di cantiere previste in una delle cinque fasi individuate nello studio d'impatto acustico, attività previste in un'altra fase.

Pr35. Si chiede l'effettuazione di un monitoraggio secondo le seguenti indicazioni:

- a. il monitoraggio deve avere durata di almeno 6 giorni lavorativi presso i ricettori più disturbati durante le diverse fasi di cantiere, ovvero presso il ricettore 42 durante le lavorazioni maggiormente impattanti relative alla fase 1, presso il ricettore 50 durante le lavorazioni maggiormente impattanti relative alla fase 2 e 3, e presso il ricettore 16 durante le lavorazioni maggiormente impattanti relative alla fase 4. Nel caso non fosse possibile collocare gli strumenti presso i ricettori indicati si potrà eseguire il monitoraggio in un punto rappresentativo della rumorosità generata dalla fase analizzata ed eseguire una misura della durata di 60 minuti in prossimità del relativo ricettore per correlare la misura a quella di lunga durata;
- b. dovrà essere data comunicazione delle campagne di monitoraggio ad Arpae, Comune di Modena e Ausl almeno 7 giorni prima dell'inizio delle rilevazioni acustiche;
- c. nel caso in cui il monitoraggio accerti il superamento dei valori limite autorizzati devono essere immediatamente adottati tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali, anche tramite una idonea organizzazione dell'attività, al fine di ridurre l'impatto acustico;
- d. al termine di ciascuna campagna dovrà essere inviata relazione contenente gli esiti del monitoraggio ad Arpae, Comune di Modena e Ausl, entro 15 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche. La relazione deve evidenziare eventuali superamenti dei valori limite autorizzati. Nel caso di superamento dei limiti, il report deve individuare le cause che lo hanno prodotto e gli interventi che sono stati posti in atto per rientrare nei valori autorizzati.

Esercizio

Nello studio di impatto acustico (comprensivo della documentazione integrativa consegnata a giugno e a dicembre 2021) sono stati presentati gli esiti delle simulazioni acustiche effettuate dal Proponente tramite un modello appositamente implementato, al fine di verificare il rispetto del limite orario al di fuori del sedime ed ai ricettori, e dei limiti della classificazione acustica comunale presso i ricettori, ai sensi dell'art.3 del DPR 304/2001, dell'art.2 della Legge Quadro n. 447/1995 e dell'art.2 della L.R. n. 15/2001.

Le valutazioni effettuate si riferiscono al solo periodo diurno, in quanto il Proponente afferma che le attività dell'Autodromo si svolgeranno solo in tale periodo.

Le stime ai ricettori sono state effettuate sia nello stato di fatto (SF), che considera le attività dell'autodromo attuali (anno 2019), sia nello stato di progetto (SP), identificato dagli scenari indicati nei capitoli precedenti.

Le valutazioni riportate nel SIA sono fondate sull'assunto che il Proponente intende avvalersi dei 30 giorni all'anno di deroga ai limiti previsti dal DPR 304/01 in occasione di eventi che rientrano negli scenari 2A

(attività sportiva ad alta affluenza di pubblico), 3A (attività straordinaria - gare) e 3B (attività straordinaria - grandi eventi).

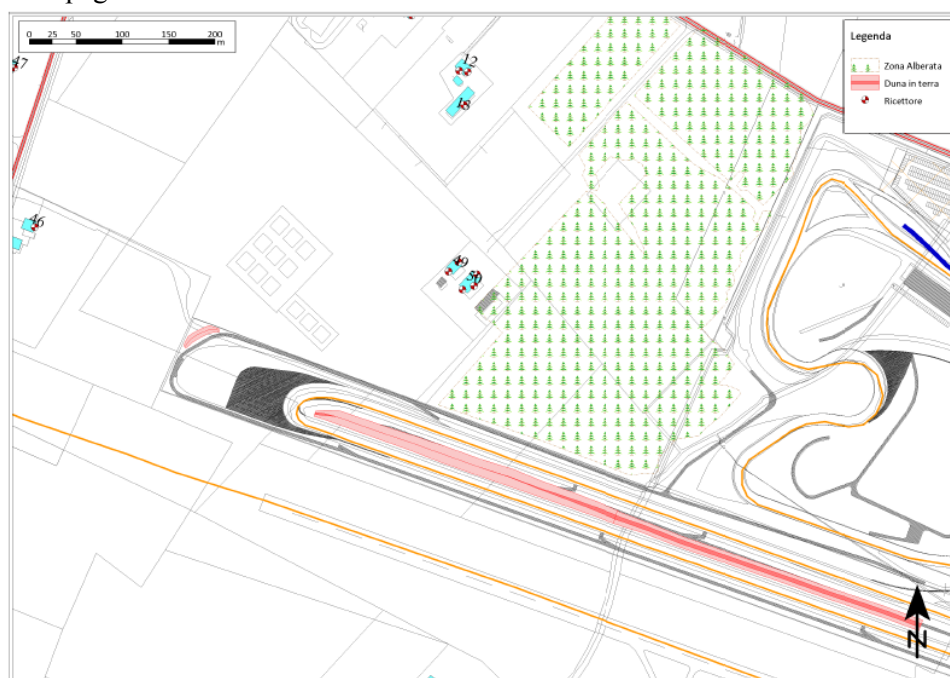
Di conseguenza gli altri scenari - 1A (attività ordinaria intensa), 1B (attività ordinaria media) e 2B (attività sportiva a bassa affluenza di pubblico) - si configurano come giornate da gestire non in deroga.

Si evidenzia tuttavia che tale assunto risulta in contrasto con quanto riportato nella tabella del capitolo 2 del documento “*Chiarimento 3 - Aspetti vegetazionali e emissioni in atmosfera*” in merito al numero di giorni all’anno di utilizzo dell’impianto, dalla quale risulterebbe, sommando per i tre scenari 2A, 3A e 3B, un numero complessivo di 40 giornate, quindi superiore a quanto stabilito dalla normativa. Ai fini della presente valutazione si fa riferimento al numero massimo di giornate di deroga previste dalla normativa, poste pari a 30.

Riguardo alla configurazione del tracciato, il progetto, nella sua versione finale, prevede che la parte più a ovest del nuovo doppio rettilineo sia realizzata con terreno ribassato di circa 3 m rispetto al piano campagna: il Proponente indica che questa caratteristica progettuale del terreno costituisce un elemento mitigativo rispetto ai livelli acustici generati dalle attività che si svolgeranno nel tratto di ampliamento dell’Autodromo.

Inoltre, nella documentazione integrativa prodotta a dicembre 2021, il Proponente ha modificato il progetto, con l’intento di realizzare ulteriori interventi mitigativi dell’impatto acustico. Tali interventi sono riportati nella figura seguente e si sostanziano in:

- realizzazione di una duna in terra tra i due rettilinei che costituiscono l’ampliamento della pista, per una lunghezza totale di circa 700 m: la duna avrà un’altezza di 2 m dal piano campagna e presenterà, in corrispondenza della zona interrata della pista, un’altezza crescente che comunque non supererà i 4,5 m rispetto all’altezza del tracciato; la larghezza della duna sarà la massima possibile che garantisca la distanza minima di sicurezza dal bordo pista (minimo 5 m);
- realizzazione di una duna in terra al confine nord-ovest dell’impianto di lunghezza 35 m e altezza 2 m dal piano campagna.



Gli elementi mitigativi sopra descritti (ribassamento del terreno e dune) sono stati considerati nel modello acustico implementato dal Proponente per la valutazione dell’impatto acustico dell’ampliamento dell’Autodromo, i cui esiti sono riportati nel SIA.

Per ciascuno degli 8 scenari individuati, sono stati forniti i livelli acustici stimati per il periodo diurno (6-22) presso n.57 ricettori nell’intorno dell’Autodromo, considerando le facciate più esposte e le altezze

corrispondenti a tutti i piani fuori terra, al fine di verificare per l'ampliamento in progetto il rispetto del limite diurno di zona.

E' stata anche fornita la stima del livello acustico sul periodo diurno nei corrispondenti scenari dello stato di fatto con lo scopo di valutare in che misura tale progetto inciderà sui livelli acustici riscontrabili ai ricettori rispetto alla situazione attuale.

Nelle simulazioni sono state ricomprese sia l'attività in pista che il traffico indotto, incluso quello sulla nuova viabilità in progetto (collegamento tra via Pederzona a sud e l'Autodromo), nonché la presenza dei parcheggi. Il livello acustico ai ricettori è stato stimato anche nella situazione in assenza dell'Autodromo e dovuto al solo traffico stradale negli scenari di progetto: quest'ultima analisi è stata effettuata al fine di verificare il rispetto dei limiti da traffico stradale ai sensi del DPR 142/04.

Sono inoltre state fornite delle mappe di isolivello acustico stimato a 4 m dal suolo relative agli scenari di progetto, che mostrano l'andamento nello spazio del livello acustico generato nell'intera area considerata per l'impatto dell'ampliamento dell'Autodromo.

E' stato infine valutato, nello stato di progetto, il livello acustico associato all'ora 'peggiore', per gli scenari 1A e 2B (lo scenario 1B non viene considerato, in quanto valutato meno impattante dell'omologo 1A) in corrispondenza di tutti i n.57 ricettori, sempre considerando le facciate più esposte e le altezze corrispondenti a tutti i piani fuori terra, al fine di verificare il rispetto del limite orario diurno stabilito dal DPR 304/01 per i nuovi autodromi, limite che deve essere rispettato al di fuori del sedime. Sono state, inoltre, fornite le mappe di isolivello calcolato a 1,5 m dal suolo fino ad una distanza di 30 m dal sedime dell'Autodromo.

Si osserva complessivamente che, 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); non è possibile fare il confronto con lo stato di fatto in quanto lo scenario 3B non è presente attualmente.

L'entità del superamento stimato negli scenari di progetto raggiunge, nel punto di massima esposizione per il ricettore più impattato, il valore di 9.4 dBA per lo scenario 2A1.

A seguito di ciò, il Proponente afferma che gli scenari 2A, 3A e 3B saranno gestiti attraverso le giornate in deroga stabilite nel numero massimo di 30 all'anno: tale condizione risulta cogente ai fini del rispetto del DPR 304/01.

Le attività dell'Autodromo relative agli scenari 1A, 1B e 2B risultano meno impattanti acusticamente e il Proponente prevede di gestire tali attività non in deroga ai limiti. In base alle valutazioni acustiche presentate, si osserva il rispetto del limite orario in tutti i ricettori; riguardo al limite di zona, questo risulta rispettato in tutti i ricettori ad eccezione di quelli indicati con i numeri 1, 2, 3, 45 (in tutti e tre gli scenari), e presso il ricettore n.50 (solo nel caso dello scenario 2B).

Per lo scenario 2B l'incremento medio è di 2.5 dBA, mentre per gli altri scenari l'incremento è più contenuto: per lo scenario 1A l'incremento medio è di 0.3 dBA, per lo scenario 1B l'incremento medio è di 0.7 dBA.

I superamenti del limite diurno stimati per i ricettori n. 1, 2, 3, 45 risultano già presenti negli scenari attuali, a causa del rumore stradale della Strada Pomposiana per i primi 3 ricettori, e della S.P.15 per il ricettore n.45, come confermato anche dalla stima riportata per questi edifici nello Stato di Progetto senza pista.

Invece il ricettore n.50, che negli scenari attuali non presenta superamenti del limite, dalle stime presentate nel SIA risulta coinvolto dal superamento del limite di zona diurno nello scenario 2B: nonostante l'attenuazione dovuta alla mitigazione di 'tipo duna' proposta, la stima presentata dal Proponente evidenzia un superamento residuo di 0.9 dBA presso tale ricettore rispetto al limite nel periodo diurno della Classe III (pari a 60 dBA), ove si trova l'edificio in esame.

In base alla documentazione fornita dal Comune in data 06/12/2021 (Prot. n. 373283), il ricettore n.50 è un edificio ad uso del Caravan Camping Club, le cui caratteristiche e destinazione d'uso sono disciplinate dal Piano Regolatore vigente nell'area 05 Zona Elementare 1740: l'edificio corrispondente al ricettore n.50 è definito come 'fabbricato servizi sociali', al piano terra è presente un bar, mentre il primo piano risulta destinato ad attività ricreative.

Considerata la documentazione fornita dal Comune riguardo alla destinazione d'uso dell'area del camping e degli edifici ivi presenti, l'entità contenuta del superamento stimato, nonché l'incertezza associabile alle stime modellistiche, si ritiene accettabile la proposta del gestore di effettuare delle verifiche strumentali in fase di collaudo presso il ricettore n.50, valutando un intervento mitigativo per il ricettore nel caso venga confermato il superamento dei 60 dB.

Per quanto riguarda il limite orario diurno di 70 dBA, esso risulta rispettato presso tutti i ricettori in tutti gli scenari non in deroga (1A, 1B e 2B), mentre la stima del livello acustico associato all'ora peggiore eseguita a 1,5 m dal suolo indica il superamento di tale limite entro i 30 m dal sedime nello scenario 1A (a sud rispetto al nuovo doppio rettilineo in progetto e a ovest del tracciato esistente) e nello scenario 2B (a sud e a nord-ovest del doppio rettilineo in progetto). Le stime evidenziano che oltre i 30 m di distanza dal confine, vale a dire presso tutti i ricettori, non sono previsti superamenti del limite orario di 70 dBA nel periodo diurno.

Il livello acustico stimato ai ricettori dovuto al solo traffico stradale, compreso il traffico indotto, ha evidenziato il rispetto dei limiti ai sensi del DPR 142/04, con eccezione dei ricettori n. 1, 2, 3 e 45, i quali, come già rilevato in precedenza, presentano tale superamento anche nello stato attuale. Le stime indicano che il livello acustico presso tali ricettori non viene significativamente incrementato dal rumore dovuto al traffico indotto dalle attività future dell'Autodromo. Nel caso dei ricettori citati, si evidenzia quindi un superamento del limite del rumore stradale dovuto essenzialmente all'attuale traffico circolante e rispetto al quale l'effetto del traffico indotto non si stima significativo.

Complessivamente si concorda con la metodologia applicata per realizzare e tarare il modello acustico e con gli esiti delle simulazioni modellistiche, la cui rappresentatività appare comunque limitata al breve periodo, in ragione di quanto indicato dal Proponente che afferma: *“è possibile prevedere che l'ampliamento dell'autodromo, qualora avvenga in tempi stretti, porterà maggiore competitività all'intero settore delle auto sportive del territorio, e dunque sposterà il business dell'autodromo di Modena principalmente sullo sviluppo di auto elettriche.”*

Si prende atto della volontà del Proponente di gestire i potenziali superamenti stimati dei limiti acustici attraverso il regime delle deroghe, da utilizzarsi per gli scenari 2A, 3A e 3B e si rimanda all'autorità sanitaria le valutazioni in merito agli aspetti sanitari e all'amministrazione comunale quelli relativi alla concessione delle deroghe.

Si ritiene però indispensabile che, ai fini del contenimento delle emissioni acustiche complessive dell'autodromo, vengano previste attente ed articolate misure gestionali che garantiscano la minimizzazione dell'impatto soprattutto presso i ricettori più interessati.

Mitigazioni e compensazioni

Oltre a mitigazioni acustiche di tipo passivo, quali il ribassamento del terreno, le dune da realizzarsi tra le due corsie del doppio rettilineo e lungo il bordo nella parte ad ovest del nuovo tratto del circuito, il Proponente individua le seguenti misure gestionali da mettere in atto, al fine di limitare i livelli acustici prodotti ai ricettori dalle attività dell'Autodromo ampliato e di contenere le giornate con superamento dei limiti nel numero delle 30 all'anno:

- 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.

Monitoraggio ambientale

Nel SIA non sono previste modifiche al sistema di monitoraggio acustico in continuo attualmente attivo, e costituito da un punto (PF2), posto al confine nord-ovest del sedime.

Alla luce della valutazione dell'impatto acustico dell'ampliamento dell'Autodromo verso sud e ovest e delle nuove attività che lo caratterizzeranno, la quale evidenzia aumenti dei livelli acustici presso ricettori presenti in tutte le direzioni intorno all'Autodromo, è necessario riprogettare il numero e la collocazione delle centraline che compongono il sistema di monitoraggio acustico in continuo, implementando lo stesso possibilmente con 3 ulteriori nuove postazioni: una in direzione sud, ove si sviluppa l'ampliamento del circuito, una in direzione est/nord-est e una in direzione ovest/nord-ovest, rappresentative dell'esposizione dei ricettori più impattati in quelle direzioni.

Esse dovranno essere rappresentative del rumore emesso dalla sorgente ai ricettori, ubicate perciò nelle vicinanze dei ricettori stessi e/o lungo le traiettorie di propagazione del rumore, al fine di verificare il rispetto dei limiti, orario e di zona in base alla classificazione acustica.

Il Proponente individua altresì un piano di monitoraggio ai ricettori che coinvolgerà n.5 abitazioni presso cui effettuare delle misure di rumore una volta entrato a regime l'Autodromo ampliato: si prevede di effettuare misure del livello acustico contemporaneamente presso le abitazioni scelte, di durata pari ad almeno tutto il periodo diurno (6-22), in corrispondenza dello svolgimento di cinque tipologie di attività dell'Autodromo, che rappresentino rispettivamente gli scenari 1A, 2A, 2B, 3A e 3B, al fine di verificare il rispetto sia del limite di zona diurno, che del limite orario diurno.

I ricettori individuati dal Proponente sono gli stessi già monitorati in passato (R7, R14, R17, R49/R50), con l'aggiunta di un ricettore abitativo verso sud (R40 o, se non disponibile, altro analogo).

Per valutare il rumore emesso dal nuovo tracciato a sud, il Proponente ritiene opportuno verificare i livelli di rumore in corrispondenza del confine aziendale individuando un nuovo punto di misura presso la recinzione sud dell'autodromo ampliato.

Il Proponente indica infine che, contestualmente alle misure di rumore ai ricettori, saranno effettuate delle misure di traffico sulla nuova viabilità di accesso all'Autodromo.

Si concorda con il piano di monitoraggio ai ricettori e contestuali misure di traffico sulla viabilità in ingresso, così come proposto nel SIA, da integrare secondo le indicazioni specificate nel seguito.

Condizioni ambientali

Posto che risulta cogente il contenimento delle giornate afferenti agli scenari 2A, 3A e 3B entro le 30 giornate all'anno previste in deroga ai limiti ai sensi del DPR 304/01, si ribadisce l'importanza della messa in atto di tutte le misure di contenimento e mitigazione dell'impatto acustico proposte nel SIA e riportate nel paragrafo 'Mitigazioni e compensazioni'. Nel contempo si ritiene necessario implementare i monitoraggi, in continuo e presso i ricettori, secondo le indicazioni che seguono. In particolare sono necessari:

Pr36. Vista la caratterizzazione dell'impatto acustico riportata nello studio, esclusivamente riferita al periodo diurno, è vietata qualsiasi attività motoristica in periodo notturno, ovvero dalle 22.00 alle 6.00.

Pr37. Una volta entrato in esercizio il nuovo impianto motoristico ampliato devono essere effettuate, così come proposte in relazione, le misurazioni fonometriche presso i ricettori denominati R7, R14, R17, R40 e R49 e in un punto di misura in corrispondenza del confine del sedime presso la recinzione sud, durante lo svolgimento di cinque tipologie di attività motoristiche che rappresentino gli scenari 1A, 2A, 2B, 3A e 3B. La relazione che documenta gli esiti di tali verifiche deve essere trasmessa ad Arpa, Comune di Modena e Ausl entro 30 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche. La proposta dettagliata del piano di monitoraggio ai ricettori nella fase di esercizio, contenente i parametri da monitorare, la frequenza e la durata delle misure,

le modalità di restituzione dei dati dovrà essere trasmessa ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro due mesi dall'approvazione del progetto e da questi approvata.

Pr38. Al fine di caratterizzare l'ambito di intervento in modo più omogeneo, il proponente deve integrare il sistema di monitoraggio in continuo, in conformità a quanto previsto dal DPR 304/2001, con la collocazione di 3 nuove centraline di monitoraggio acustico fisse oltre a quella già presente nel punto denominato PF2 posto all'interno del sedime, a ridosso del confine nord-ovest. Le centraline dovranno essere ubicate nelle vicinanze dei ricettori abitativi e lungo le direzioni di propagazione del rumore. I dettagli tecnici ed operativi di tale sistema in continuo dovranno essere contenuti in un apposito documento che dovrà essere trasmesso ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro due mesi dall'approvazione del progetto e da questi approvato.

Pr39. Al fine di evitare il superamento dei limiti vigenti (limiti orari e limiti riferiti al periodo diurno) in caso di attività motoristiche effettuate nel rispetto dei limiti e di evitare il superamento dei valori limite prescritti in autorizzazione nel caso di attività motoristiche effettuate in deroga ai limiti di rumore, deve essere implementato un sistema di controllo automatico dei livelli sonori presenti a bordo pista che, fissando un determinato livello sonoro individuato come soglia di attenzione, consenta al gestore di limitare il numero/tipo di veicoli da ammettere in pista. Il progetto del sistema di controllo automatico deve essere trasmesso ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro 3 mesi dall'approvazione del progetto.

Pr40. Devono essere effettuate misurazioni fonometriche presso il ricettore n.50 per verificare il rispetto dei limiti vigenti durante lo svolgimento delle attività motoristiche più rumorose corrispondenti allo scenario 2B - Prove libere affluenza ordinaria, rispettivamente Auto e Moto. Il microfono dovrà essere collocato a 4 m di altezza, in due punti contemporaneamente: uno lungo la facciata all'edificio lato nord-est e uno lungo la facciata all'edificio lato sud-ovest, che risultano entrambe esposte al rumore dell'autodromo ampliato. Le rilevazioni dovranno essere svolte durante le prime due giornate di esercizio che corrispondono allo scenario 2B: una rappresentava dell'attività con auto (2B1) e una durante l'attività con moto (2B2). I monitoraggi dovranno avere una durata almeno pari alle 16 ore del periodo diurno durante lo svolgimento di un'attività motoristica significativa per l'impatto acustico, e dovranno essere elaborati al fine di verificare il rispetto sia del limite di zona diurno (60 dBA per la Classe III assegnata dalla classificazione acustica), sia del limite orario diurno (70 dBA), ai sensi del DPR 304/2001. Una relazione contenente gli esiti del monitoraggio deve essere trasmessa ad Arpae, Comune di Modena e Ausl, entro 15 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche. Nel caso le misure dovessero evidenziare il mancato rispetto dei limiti presso il ricettore R50, entro 30 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche dovrà essere trasmessa ad Arpae, Comune di Modena e Ausl una relazione che individui gli interventi di mitigazione acustica da mettere in atto, anche di tipo gestionale, per rientrare nei limiti di rumore vigenti e che documenti la valutazione della loro efficacia.

Pr41. Il numero massimo di deroghe ai limiti acustici è fissato in 30 giornate annue, comprensivo sia delle deroghe per attività motoristiche, ai sensi del DPR 304/2001, che delle deroghe per manifestazioni rumorose temporanee, secondo il Capo 4 del 'Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee', approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 32 in data 10 giugno 2021.

Pr42. Il proponente dovrà attenersi alle disposizioni definite dal Tavolo permanente di confronto sul tema rumore, gestito dal Comune (autorità sanitaria), con tutti gli enti coinvolti e i cittadini, avente anche l'obiettivo di definire un Protocollo operativo tra Comune, AUSL, ARPAE e proponente per la gestione del rumore ambientale dell'Autodromo.

Pr43. Al fine di contenere la rumorosità degli eventi motoristici devono essere realizzate la duna in terra tra i due nuovi rettilinei che costituiscono l'ampliamento della pista e la duna in terra presso il confine nord-ovest proposti nella relazione acustica. Al fine di migliorare l'impatto acustico presso i ricettori maggiormente esposti, si chiede di valutare una modifica del sistema di opere di mitigazione acustica proposto, ad esempio prevedendo una riduzione della lunghezza della duna in mezzo al doppio rettilineo nella parte più a ovest, a favore di una duna o di sistemi equivalenti da collocare al margine nord-ovest del nuovo circuito, almeno di pari lunghezza rispetto alla riduzione della duna centrale e di altezza almeno pari a 3 m. Il dettaglio tecnico delle barriere e le stime acustiche correlate dovranno essere presentate entro 3 mesi dalla conclusione del procedimento ad ARPAE, AUSL e Comune di Modena per le valutazioni di competenza e la conseguente approvazione.

Pr44. Per una maggiore precauzione, al fine di ridurre il disturbo determinato dal tratto di pista esistente verso l'abitato della frazione di Marzaglia Nuova, si chiede di valutare l'efficacia di uno schermo acustico da porre in corrispondenza dell'area boscata e su strada Pomposiana. Il dettaglio tecnico delle barriere e le stime acustiche correlate dovranno essere presentate entro 3 mesi dalla conclusione del procedimento ad ARPAE, AUSL e Comune di Modena per le valutazioni di competenza e la conseguente approvazione.

Pr45. Al fine di migliorare l'effetto di mitigazione acustica dell'area boscata verso l'abitato della frazione di Marzaglia Nuova e il ricettore n. 50, questa deve essere potenziata con essenze arboree che abbiano una alta efficienza di abbattimento del rumore oltre che di contrasto ai cambiamenti climatici. La progettazione deve essere presentata entro 3 mesi dalla conclusione del procedimento ad ARPAE, AUSL e Comune di Modena per le valutazioni di competenza e la conseguente approvazione. La messa a dimora delle piante dovrà essere completata entro tre mesi dall'approvazione del progetto.

4.A.2.8. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DA VIBRAZIONI

Cantiere

La valutazione degli impatti vibrazionali del cantiere è stata effettuata attraverso l'applicazione di una formula semplificata basata su uno studio che riguarda "Modelli di previsione delle vibrazioni indotte da treni e veicoli su strada nel terreno": partendo dal calcolo della sollecitazione vibrazionale provocata dal mezzo di cantiere nel terreno ad una distanza di 3 metri, il SIA propone di sottrarre a tale valore vibrazionale l'attenuazione dovuta al terreno in base alla distanza dal ricettore più vicino (50 metri) e di confrontare il risultato con il valore di livello vibrazionale lungo l'asse z (posizione nota) pari a 80 dB, raccomandato dalla UNI 9614 (versione 1990) per le abitazioni nel periodo giorno.

Sulla base dello studio, delle ipotesi e dei calcoli fatti, il Proponente indica il rispetto di tale valore.

Pur non concordando pienamente con la metodologia adottata nel SIA - in quanto il modello semplificato utilizzato dal Proponente non risulta del tutto pertinente rispetto alla valutazione dei mezzi di cantiere in esame, essendo frutto di uno studio su vibrazioni generate da traffico stradale e ferroviario - vista la distanza dei ricettori dalle lavorazioni di cantiere si ritiene accettabile la conclusione riportata nel SIA.

Mitigazioni e compensazioni

In base all'esito della valutazione effettuata, si ribadisce l'importanza della messa in atto delle misure gestionali di contenimento del rumore, al fine di contenere anche l'impatto vibrazionale.

Monitoraggio ambientale

Nel SIA non sono previste misure di vibrazioni per la fase di cantiere: il Proponente afferma che, nel caso in cui la direzione lavori ravvisasse delle criticità dovute all'impatto vibrazionale, prima di procedere potrà far eseguire n.4 misure di vibrazione della durata di 60 minuti ciascuna, al fine di valutare il disturbo da vibrazione indotto da particolari attività di cantiere sul confine in corrispondenza delle quattro direzioni cardinali.

In ragione dell'incertezza della valutazione presentata e del fatto che i valori raccomandati dalla Norma UNI si riferiscono a livelli vibrazionali misurati all'interno di ambienti di vita, si ritiene necessario che venga effettuata una misura di livello vibrazionale presso almeno un ricettore, individuato fra quelli più vicini all'area di cantiere, al fine di verificare l'effettivo rispetto del livello nel periodo diurno per le abitazioni, ai sensi della Norma UNI 9614 (rev. 2017).

Condizioni ambientali

In considerazione della distanza dei recettori dal cantiere e della tipologia delle attività previste, si ritiene necessario che vengano adottate idonee misure gestionali e monitoraggi. Si richiede:

Pr46. di mettere in atto misure gestionali per contenere l'impatto vibrazionale del cantiere, conformemente alle indicazioni contenute nella Norma UNI 9614/2017 (Appendice C);

Pr47. di eseguire una misura di vibrazioni, secondo le seguenti indicazioni:

- a. la misura dovrà essere eseguita presso il ricettore n.50 (oppure in alternativa presso il ricettore n.49), che si trovano più vicini all'area in cui verrà realizzato l'ampliamento della pista, durante

- l'attività di escavazione o altra lavorazione di cantiere che si ritenga più impattante dal punto di vista vibrazionale (ad esempio la palificazione);
- b. dovrà essere data comunicazione dell'inizio della campagna di monitoraggio ad Arpae, al Comune di Modena e ad Ausl almeno 7 giorni prima dell'esecuzione delle misure;
 - c. nel monitoraggio del livello vibrazionale dovrà essere utilizzata la metodologia prevista dalla Norma UNI 9614 aggiornata al 2017, al fine di verificare il rispetto del valore raccomandato per l'indicatore V_{sor} (così come definito dalla norma aggiornata stessa), relativo agli ambienti abitativi e al periodo diurno (accelerazione pari a 7.2 mm/s^2 , corrispondente ad un livello vibrazionale pari a 77 dB);
 - d. al termine del monitoraggio sarà necessario fornire una relazione contenente l'elaborazione dei dati e l'esatta ubicazione del punto di misura su opportuna planimetria, corredata da relativa documentazione fotografica del monitoraggio svolto;
 - e. la relazione del monitoraggio dovrà essere inviata ad Arpae, al Comune di Modena e ad Ausl al termine di ciascuna campagna entro 15 giorni dal termine delle misure.

4.A.2.9. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DA RADIAZIONI NON IONIZZANTI

Esercizio

Come indicato dal Proponente nell'allegato n.10 "Impianti elettrici", l'ampliamento del comparto autodromo di Modena rende necessaria la modifica alla rete elettrica interna all'impianto, passando da una fornitura bt a una fornitura MT. La nuova architettura di rete prevede la realizzazione di n. 3 cabine, così definite:

cabina 1: edificio esistente (cabina principale) che sarà posta in adiacenza alla cabina esistente di Hera;

cabina 2: presso la nuova tribuna

cabina 3: a servizio dell'edificio ex AUSL.

Dalla cabina 1 partirà il collegamento con le altre due cabine utilizzando due cavidotti interrati MT, che saranno posizionati a 1.2 m di profondità, con tubazioni a doppia parete 750N e saranno utilizzati cavi RG7H1R 12/20KV 3x1x95/50 mmq (cavo di tipo unipolare).

Nella relazione è stato riportato il calcolo della DPA (distanza di prima approssimazione) associato alle cabine, che per tutte risulta essere pari a 2 m; inoltre, il Proponente dichiara che nel raggio di 1.5 m dal trasformatore non vi sono superamenti dell'obiettivo di qualità dell'induzione magnetica di 3 μtesla .

Per quanto riguarda i tratti di elettrodotto interrato, è stato riportato il calcolo della DPA associato a tre possibili configurazioni di posa dei cavi MT interrati senza tuttavia specificare quale delle tre verrà adottata. La DPA calcolata risulta comunque rispettata per ciascuna delle tre possibili configurazioni, essendo contenuta entro 1 m di profondità dal livello del suolo, mentre gli elettrodotti interrati saranno posizionati ad 1.20 m di profondità.

Si segnala che nella sezione "calcolo della fascia di rispetto per linea elettrica interrata", insieme alle configurazioni suddette, è stata inserita una DPA associata a un cavo elicordato che non risulta essere fra quelli in progetto.

Condizioni ambientali

Pr48. All'interno delle DPA (distanze di prima approssimazione) calcolate non dovrà esserci permanenza della popolazione per tempi uguali o superiori alle 4 ore giornaliere, così come previsto dalla Legge n. 36 del 22 febbraio 2001 e relativo decreto attuativo DPCM 8 luglio 2003, che fissa i limiti di esposizione ai campi elettromagnetici per la popolazione, e dal decreto 29 Maggio 2008 (Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodotti).

4.A.2.10. VALUTAZIONE SUL CONSUMO DI ENERGIA

Non si rilevano criticità in merito a questo aspetto.

4.A.2.11. VALUTAZIONE SULLA PRODUZIONE DI RIFIUTI

Esercizio

Nella Relazione All.13 “*Gestione dei rifiuti*” si precisa che all’interno del comparto sono state individuate due specifiche aree per lo stoccaggio dei rifiuti prodotti:

Area 1 - Lato Nord - l’area riceverà inizialmente i rifiuti derivanti dalle attività della Palazzina/Box esistente e della Tribuna; nel secondo stralcio verrà utilizzata anche dalle attività commerciali.

Area 2 - Lato Sud - l’area riceverà i rifiuti principalmente derivanti dalle attività di prova del M.A.S.A.; nel secondo stralcio verrà utilizzata anche dall’albergo.

Viene inoltre precisato che, per la raccolta degli oli esausti verrà collocato un serbatoio di ridotta capacità, inferiore ai 200 litri, dotato di idonee chiusure per impedire la fuoriuscita del contenuto, di dispositivi per effettuare in condizioni di sicurezza le operazioni di riempimento e svuotamento, di apposita etichettatura e di un bacino di contenimento in grado di raccogliere, in caso di rottura, l’intero contenuto. Anche per le altre tipologie di rifiuto verranno predisposti idonei contenitori in attesa del loro conferimento.

Condizioni ambientali

Pr49. Ad integrazione a quanto indicato nel SIA, dovrà essere gestita la corretta raccolta differenziata dei rifiuti urbani anche durante le manifestazioni temporanee, collocando sufficienti ed idonei contenitori nelle aree aperte al pubblico.

4.A.2.12. VALUTAZIONE DELL’IMPATTO SUI BENI MATERIALI (PATRIMONIO CULTURALE ARCHITETTONICO E ARCHEOLOGICO, AGROALIMENTARE, ECC..)

In merito alla tutela archeologica, la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per la Città Metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara ha espresso il parere di competenza, con prot. 16885 del 14/07/2021, che si riporta:

In riferimento all’istanza di autorizzazione ex art. 25 del D.Lgs. 50/2016 e ss.mm.ii. pervenuta con le note indicate a margine:

- *verificati* i precedenti agli atti;

- *esaminate* la relazione di Verifica Preventiva dell’Interesse Archeologico redatta dalla Dott.ssa Silvia Pellegrini (prot. 231097/07.05.01 del 15/09/2020) e la documentazione integrativa disponibile sul sito web della Regione Emilia-Romagna (acquisita agli atti con vs. prot. 91632 del 11/06/2021; istanza vs. prot. 103657 del 02/07/2021, ns. prot.15908-A del 06/07/2021);

- *preso atto* dei lavori previsti nel progetto pervenuto (prolungamento del percorso della pista dell’Aerautodromo con escavazioni alla profondità di m 2,50-3,00; prolungamento della viabilità di connessione e accesso al comparto, coincidente con un nuovo asse stradale di collegamento tra via Pederzona e via Pomposiana, parallelo alla via per Marzaglia; realizzazione di nuova tribuna e di fabbricati per servizi accessori; parcheggio interrato);

- *verificato* che tali interventi ricadono in un’area caratterizzata da un diffuso potenziale archeologico, attestato a partire da quote superficiali (depositi di epoca medievale, romana e preromana affioranti immediatamente al di sotto dell’arativo) e da m 3,50 di profondità per i livelli preistorici;

tutto ciò richiamato e premesso, per quanto di competenza, questo Ufficio **prescrive la progettazione e l’esecuzione di sondaggi preventivi, da sottoporre alla validazione di questa Soprintendenza, da parte di archeologi professionisti**. I saggi, effettuati mediante utilizzo di benna liscia, e spinti fino alle quote massime di progetto nei vari settori, dovranno essere condotti, sotto la direzione scientifica di questo Ufficio, da ditte archeologiche specializzate, senza alcun onere per questa Soprintendenza. Si segnala fin da ora che, nel caso in cui durante le ricerche venissero intercettati depositi archeologici e/o resti strutturali - noti in questo comparto immediatamente al di sotto dell’arativo - sarà necessario procedere al loro scavo stratigrafico. A seguito dei risultati delle indagini preventive, e della consegna della relazione archeologica, questo Ufficio trasmetterà il proprio parere di competenza o valuterà eventuali ulteriori prescrizioni. Si fa inoltre condizione di dare a questa Soprintendenza comunicazione scritta della data di inizio dei lavori con un anticipo di almeno 10 giorni lavorativi, indicando il nominativo della ditta archeologica o del professionista incaricato, il quale è tenuto a prendere contatti con il funzionario responsabile per stabilire le modalità di intervento.

Restano salvi i diritti di terzi.

Pr50. Si ritiene che le prescrizioni ivi contenute abbiano caratteri ambientali rilevanti tali da richiederne l’assunzione come condizioni di VIA.

4.A.2.13. VALUTAZIONE DEI RISCHIO INCIDENTI RILEVANTI

Non si rilevano criticità in merito a questo aspetto.

4.A.2.14. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO SULLA POPOLAZIONE E SALUTE PUBBLICA

Alle condizioni previste, il rappresentante di Ausl Modena - Dipartimento di Sanità Pubblica, in sede di Conferenza, comunica che l'Azienda USL esprime parere favorevole al progetto in esame.

4.A.2.15. VALUTAZIONE DELL'IMPATTO DA INQUINAMENTO LUMINOSO

Non si rilevano criticità in merito a questo aspetto, in quanto non sono previste attività in orario serale-notturno.

4.A.2.16. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI CUMULATIVI E SINERGICI

La valutazione degli impatti cumulativi è stata esaminata all'interno dei paragrafi relativi alle matrici ambientali soggette a cumulo degli impatti, quali le emissioni in atmosfera ed il rumore.

4.A.2.17. VALUTAZIONE DELLE MITIGAZIONI E COMPENSAZIONI

Le misure di mitigazione e compensazione sono state valutate all'interno dei paragrafi relativi a ciascuna matrice ambientale.

4.A.2.18. MISURE PER IL MONITORAGGIO DEGLI IMPATTI AMBIENTALI (NON INCLUSI IN ALTRI PROVVEDIMENTI COMPRESI NEL PAUR)

Le misure di monitoraggio sono state valutate all'interno dei paragrafi relativi a ciascuna matrice ambientale.

4.B. AUTORIZZAZIONE UNICA AMBIENTALE (AUA)

La conferenza di servizi ha esaminato la bozza dell'AUA, che ARPAE-SAC ha predisposto sulla base dell'istanza del proponente e dei lavori istruttori finora svolti, e ne valuta positivamente i contenuti e le prescrizioni.

La determina di AUA, contenente le prescrizioni condivise in Conferenza, sarà formalizzata successivamente e sarà allegata al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

4.C. PERMESSO DI COSTRUIRE

Il Comune di Modena ha predisposto, sulla base dell'istanza del proponente e dei lavori istruttori finora svolti, le bozze dei Permessi di Costruire, illustrate sinteticamente alla Conferenza di Servizi, che ne valuta positivamente i contenuti e le prescrizioni.

Si ritiene che le prescrizioni contenute non abbiano caratteri ambientali rilevanti tali da richiederne l'assunzione come condizione di VIA.

Gli atti dei Permessi di Costruire saranno formalizzati successivamente e saranno allegati al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

Si riassume di seguito la natura dei permessi di costruire oggetto della procedura di PAUR.

P.d.C. 1 Ampliamento Circuito di Guida

Il progetto consiste nell'implementazione dell'attuale pista tramite la realizzazione di un nuovo circuito ad anello in asfalto per una lunghezza complessiva di circa 2.400 m, la realizzazione di una nuova curva di variante all'interno del circuito esistente per una lunghezza complessiva di circa 380 m e la realizzazione di un'area specifica per la guida autonoma e di simulazione di tipo autostradale in asfalto interno al nuovo anello.

- Modulo debitamente compilato di assolvimento della marca da bollo
- € 900,00 diritti istruttori (€ 1000,00-10%)

P.d.C. 2 Ristrutturazione di 2 Edifici esistenti e nuova costruzione di edificio - demolizione di volumi

Il progetto si configura come la ristrutturazione dei fabbricati Ex comunità terapeutica di Marzaglia, per la creazione di uffici, aule, laboratori di ricerca per Università degli studi di Modena e Reggio Emilia (edifici F1 e F2). E' prevista inoltre la costruzione di un nuovo fabbricato con struttura prefabbricata (F4) il mantenimento di edificio esistente (F3) e la demolizione di n. 2 edifici esistenti.

- Edificio F/1 – ristrutturazione di fabbricato esistente e mutamento della destinazione d'uso a D/2 funzione turistico ricettiva (alberghi e pensioni).
- Edificio F/2 – ristrutturazione di fabbricato esistente e mutamento della destinazione d'uso a B/5 funzione direzionale (scuole e laboratori scientifici).
- Edificio F/4 – nuova costruzione di fabbricato con destinazione d'uso a B/5 funzione direzionale (scuole e laboratori scientifici).

Le superfici utili dovranno essere considerate al netto delle murature al fine della potenzialità ammessa e della verifica del carico urbanistico come da DTU regione Emilia-Romagna vigente.

Gli spazi funzionali di natura principale dovranno rispettare i requisiti igienico sanitari in materia di illuminazione naturale e aerazione. Nello specifico per gli ambienti di categoria principale con permanenza continuativa dovrà essere verificato il rapporto illuminante ridotto fino a 1/14 previsto per interventi edilizi di recupero per conservazione e il rapporto illuminante pari a 1/8 previsto per interventi edilizi di nuova costruzione.

La superficie illuminante va misurata al lordo del serramento, ma al netto di eventuali elementi strutturali fissi quali velette ecc., nonché delle parti vetrate poste ad altezza $\leq 0,60$ m dal pavimento; e va poi moltiplicata per il coefficiente di trasparenza del vetro impiegato.

L'indice minimo per il rapporto di ventilazione dovrà essere verificato e rispettato in riferimento al rapporto minimo richiesto pari a 1/8 rispetto alla superficie dei locali, il rapporto potrà essere verificato con impianto di ricambio aria.

I servizi igienici previsti in progetto che non hanno aerazione diretta dovranno dotarsi di sistema di aerazione forzata per il ricambio d'aria.

Gli elaborati grafici depositati risultano carenti dei dati necessari per la verifica del parametro suddetto.

Le unità immobiliari sedi di attività ricettive il requisito della visibilità si intende soddisfatto se tutte le parti e servizi comuni e un numero di stanze e spazi all'aperto destinati al soggiorno temporaneo sono accessibili (DM 236 del 14 giugno 1989)

Almeno n. 2 stanze dovranno essere accessibili per persone con ridotta capacità motoria, sia in riferimento al servizio igienico annesso che agli arredi. Le dimensioni della cabina ascensore dovranno rispettare quanto previsto dalle norme vigenti e gli interventi dovranno prevedere tutti i dispositivi necessari richiesti dalle norme così come la definizione della segnaletica specifica oltre a tutte le componenti costruttive necessarie dell'edificio e delle aree di accesso esterne (DM 286/89)

- Edificio F3 – edificio esistente non documentato graficamente – funzione B/5 funzione direzionale (scuole e laboratori scientifici)

L'unità edilizia dovrà rispettare tutti i requisiti vigenti in materia igienico sanitaria, abbattimento barriere architettoniche, e conforme dal punto di vista edilizio alle norme di Rue vigenti.

- Modulo debitamente compilato di assolvimento della marca da bollo
- € 900,00 diritti istruttori (€ 1000,00-10%)

P.d.C. 3 Realizzazione della cabina elettrica

- Il progetto consiste nella realizzazione di una cabina elettrica a servizio dei nuovi laboratori, uffici e box che verranno insediati negli edifici “Ex Ausl” presenti e in un fabbricato di nuova realizzazione a fianco del complesso esistente.

- Modulo debitamente compilato di assolvimento della marca da bollo

- € 900,00 diritti istruttori (€ 1000,00-10%)

P.d.C. 4 Realizzazione di tribuna e visitor center e realizzazione di posti auto

- L’edificio consta dal punto di vista funzionale di due elementi distinti: da una parte la funzione ricreativa, ovvero gli spazi per il pubblico durante gli eventi, composti dall’area tribuna all’aperto con circa 2700 posti a sedere e l’area bar; dall’altra la parte sportiva ed educativa con il Visitor Center, composto di un’area hospitality al piano primo e terrazza coperta.

Edificio Tribuna Visitor – Nuova Costruzione - destinazione d’uso a D/6 funzione direzionale (fabbricati e locali per esercizi sportivi appartenenti a soggetti operanti con fini di lucro)

Le superfici utili dovranno essere considerate al netto delle murature al fine della potenzialità ammessa e della verifica del carico urbanistico come da DTU regione Emilia-Romagna vigente.

Sono da ritenere scomutate le superfici scoperte al piano “terrazza”.

Gli spazi funzionali di natura principale dovranno rispettare i requisiti igienico sanitari in materia di illuminazione naturale e aerazione. Nello specifico per gli ambienti di categoria principale con permanenza continuativa dovrà essere verificato il rapporto illuminante pari a 1/8 previsto per interventi edilizi di nuova costruzione.

La superficie illuminante va misurata al lordo del serramento, ma al netto di eventuali elementi strutturali fissi quali velette ecc., nonché delle parti vetrate poste ad altezza $\leq 0,60$ m dal pavimento; e va poi moltiplicata per il coefficiente di trasparenza del vetro impiegato.

L’indice minimo per il rapporto di ventilazione dovrà essere verificato e rispettato in riferimento al rapporto minimo richiesto pari a 1/8 rispetto alla superficie dei locali, il rapporto potrà essere verificato con impianto di ricambio aria.

I servizi igienici previsti in progetto che non hanno aerazione diretta dovranno dotarsi di sistema di aerazione forzata per il ricambio d’aria.

Gli elaborati grafici depositati risultano carenti dei dati necessari per la verifica del parametro suddetto.

In materia di abbattimento barriere architettoniche, gli interventi dovranno prevedere tutti i dispositivi necessari richiesti dalle norme così come la definizione della segnaletica specifica oltre a tutte le componenti costruttive necessarie per l’intero edificio e delle aree esterne di accesso. (DM 286/89)

- Modulo debitamente compilato di assolvimento della marca da bollo

- € 900,00 diritti istruttori (€ 1000,00-10%)

P.d.C. 5 Realizzazione di ponte carrabile

- Per andare incontro alla esigenza di permettere a mezzi di soccorso o comunque a mezzi di servizio di accedere all’interno del circuito in qualsiasi momento, senza dover attraversare lo stesso, si è deciso di creare un ponte di accesso di tipo carrabile che collega l’esterno con l’interno del circuito della pista stessa.

- Modulo debitamente compilato di assolvimento della marca da bollo

- € 900,00 diritti istruttori (€ 1000,00-10%)

P.d.C. 6 Realizzazione di ponte pedonale

- Sarà realizzato per attraversare la pista sul rettilineo centrale. Su un lato è in adiacenza al fabbricato esistente (palazzina).

- Modulo debitamente compilato di assolvimento della marca da bollo

- € 900,00 diritti istruttori (€ 1000,00-10%)

P.d.C. 7 Realizzazione di urbanizzazioni a servizio del comparto (parcheggio ad uso pubblico) e completamento di aree adibite a parcheggio

Il progetto consta di tre aree di parcheggio per un totale di 667 parcheggi analogamente alla strada di accesso, mentre le aiuole opportunamente dimensionate prevedono la piantumazione di specie autoctone. Il primo step di intervento riguarderà il completamento delle opere di urbanizzazione così come previste nel progetto sottoposto a VIA del 2008. Il presente permesso di costruire riguarderà la realizzazione di tutti i nuovi parcheggi (in particolare il parcheggio a raso ad uso pubblico capace di garantire 200 posti auto), e il completamento di quelli presentati con il precedente permesso di costruire.

- Modulo debitamente compilato di assolvimento della marca da bollo

- € 900,00 diritti istruttori (€ 1000,00-10%)

4.D. PARERE PREVENTIVO IN MATERIA SISMICA

La conferenza di servizi ha esaminato la bozza del parere in materia sismica, che il Comune di Modena ha predisposto sulla base dell'istanza del proponente e dei lavori istruttori finora svolti, e ne valuta positivamente i contenuti e le prescrizioni.

Si ritiene che le prescrizioni contenute non abbiano caratteri ambientali rilevanti tali da richiederne l'assunzione come condizione di VIA.

Il parere in materia sismica sarà integrato nei Permessi di Costruire, allegati al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

Si riassume di seguito la natura dei permessi di costruire oggetto della procedura di PAUR per la parte in materia di sismica.

P.d.C. 1 Ampliamento Circuito di Guida

Il progetto consiste nell'implementazione dell'attuale pista tramite la realizzazione di un nuovo circuito ad anello in asfalto per una lunghezza complessiva di circa 2.400 m, la realizzazione di una nuova curva di variante all'interno del circuito esistente per una lunghezza complessiva di circa 380 m e la realizzazione di un'area specifica per la guida autonoma e di simulazione di tipo autostradale in asfalto interno al nuovo anello per una superficie di circa 6.500 mq.

In materia di sismica si rimanda al rispetto di quanto indicato dalla DGR 2272/2016 "*Atto di indirizzo recante l'individuazione degli interventi privi di rilevanza per la pubblica incolumità ai fini sismici e delle varianti in corso d'opera, riguardanti parti strutturali, che non rivestono carattere sostanziale, ai sensi dell'articolo 9, comma 4, della l.r. n. 19 del 2008*" (in seguito, per brevità, DGR 2272/2016).

P.d.C. 2 Ristrutturazione di 2 Edifici esistenti e nuova costruzione di edificio - demolizione di volumi

Il progetto si configura come la ristrutturazione dei fabbricati Ex comunità terapeutica di Marzaglia, per la creazione di uffici, aule, laboratori di ricerca per Università degli studi di Modena e Reggio Emilia. E' prevista inoltre la costruzione di un nuovo fabbricato con struttura prefabbricata. In materia di sismica la conformità è al Decreto Ministeriale del 17/01/2018 "Norme tecniche per le Costruzioni" "(in seguito, per brevità, NTC 2018) e Circolare del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.7/2019 "Istruzioni per l'applicazione dell'“Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni” di cui al D.M. 17 gennaio 2018”)

Spese istruttorie

Diritti di segreteria euro 90 (100 € -10%)

Rimborso forfettario:

fabbricato 1: euro 108 (120 € -10%)

fabbricato 2 : euro 135 (150 € -10%)

fabbricato 4 : euro 180 (200 € -10%)

P.d.C. 3 Realizzazione della cabina elettrica

Il progetto consiste nella realizzazione di una cabina elettrica a servizio dei nuovi laboratori, uffici e box che verranno insediati negli edifici “Ex Ausl” presenti e in un fabbricato di nuova realizzazione a fianco del complesso esistente. In materia di sismica si rimanda al rispetto di quanto indicato dalla DGR 2272/2016. In presenza di opere realizzate con materiali disciplinati dalle NCT 2018 è dovuta Denuncia Lavori (L. 1086/1971) come da art 65 c. 1 del DPR 380/2001.

P.d.C. 4 Realizzazione di tribuna e visitor center e realizzazione di posti auto

L’edificio consta dal punto di vista funzionale di due elementi distinti: da una parte la funzione ricreativa, ovvero gli spazi per il pubblico durante gli eventi, composti dall’area tribuna all’aperto con circa 2700 posti a sedere e l’area bar; dall’altra la parte sportiva ed educativa con il Visitor Center, composto di un’area hospitality al piano primo e terrazza coperta.

Il progetto vede la presenza di 7 unità strutturali, ovvero due porzioni estremali delle tribune denominate “ali”, la parte centrale delle tribune denominata “Ospitality” e 4 scale metalliche di servizio alle tribune, poste a coppie all’estremità delle ali. Si elencano le osservazioni per le 3 tipologie di strutture, “ali”, “ospitality” e “scale metalliche”. Dovrà essere conforme al Decreto Ministeriale del 17/01/2018 “Norme tecniche per le Costruzioni” (in seguito, per brevità, NTC2018) e Circolare del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.7/2019 “Istruzioni per l’applicazione dell’<Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni”> di cui al D.M. 17 gennaio 2018” (in seguito, per brevità, Circ.7/2019).

Osservazioni inerenti alle “ali”

1) A pagina 14/181 della Relazione illustrativa sintetica “STR R01” vengono indicati i parametri sintetici inerenti l’azione sismica. Sono riportati valori di accelerazioni alte rispetto alle accelerazioni attese per la classe d’uso dichiarata ma valori del coefficiente di sottosuolo S unitario per tutti gli stati limite. Anche nelle tabelle presenti nella relazione di calcolo (pagina 126/181 e seguenti) si dichiara terreno categoria “C” ma viene posto un coefficiente S pari a 1. Si chiede di chiarire l’effettivo spettro utilizzato e se, a seguito del controllo effettuato, sia stato adottato o meno lo spettro oppure uno spettro da normativa modificato. In questo secondo caso, si chiede:

2) di specificare che il valore di ag inserito tiene in conto già dell’effetto di amplificazione stratigrafica e che per tale motivo si è posto $S=1$.

3) A pagina 41/181 della Relazione illustrativa sintetica “STR R01” è descritta una parte di testo inerente a strutture non dissipative che sembra non essere coerente con quanto dichiarato nelle parti precedenti. Si chiede di eliminarla per evitare possibili fraintendimenti.

4) Ai sensi del paragrafo 10.2 delle NTC e della DGR 1373/11 è necessaria la validazione del calcolo effettuato. La verifica è da effettuarsi confrontando i risultati ottenuti dal software con semplici calcoli, anche manuali, che mostrino che l’ordine di grandezze delle quantità prodotte siano corrette. Nel caso in oggetto, potrebbe essere interessante riportare confronti in termini di massa complessiva della struttura (o reazioni verticali in combinazione ultima) e di tagli alla base indotti dalle azioni sismiche.

5) Le verifiche delle connessioni tra gli elementi prefabbricati sono riportate nella relazione denominata “STR - R02 - relazione di calcolo plinti elementi precompressi e prefabbricati - ali”. Non è chiaro il criterio utilizzato per il calcolo della resistenza delle connessioni (spinotti), presenti da pagina 244/261 e seguenti. Viene infatti chiarita la procedura per il calcolo della sollecitazione ma non per la resistenza. Quest’ultima dovrà vedere verifiche proprie degli spinotti come specificato dalla letteratura scientifica (quale ad esempio, Linee Guida per la progettazione sismica di strutture prefabbricate, ETAG inerenti specifici collegamenti).

6) In merito alle connessioni travi-pilastro, è inoltre necessario chiarire e verificare la sufficienza dalla lunghezza di ancoraggio degli spinotti nelle mensole, indicato in tavola STR.09 in 30 cm.

7) Infine, in modo analogo al punto 4, occorre dichiarare come è stata ottenuta la resistenza dei pioli di connessione presenti sui gradoni, ovvero se è presente opportuna certificazione del produttore o se sono state ottenute procedure coerenti con specifiche linee guida, eventualmente fornendo materiale di supporto a tale valutazione. Si chiede inoltre di dichiarare che la resistenza riportata sia una resistenza di progetto, valutata coerente con gli Stati Limite Ultimi.

Osservazioni inerenti alle “scale metalliche”

8) Analogamente a quanto richiesto per le “ali” si chiede di chiarire l’effettivo spettro di risposta utilizzato e se, a seguito del controllo effettuato, sia stato adottato o meno lo spettro da Risposta sismica locale oppure uno spettro da normativa modificato.

9) La sezione inerente alle azioni della relazione di calcolo della scala metallica “STR R03” - pagine 34/294 e seguenti - non permette di risalire ai carichi utilizzati. Si chiede di inserire tabelle o descrizioni con i valori dei carichi assunti.

10) Ai sensi del paragrafo 10.2 delle NTC e della DGR 1373/11 è necessaria la validazione del calcolo effettuato. La verifica è da effettuarsi confrontando i risultati ottenuti dal software con semplici calcoli, anche manuali, che mostrino che l’ordine di grandezze delle quantità prodotte siano corrette. Nel caso in oggetto, potrebbe essere interessante riportare confronti in termini di massa complessiva della struttura (o reazioni verticali in combinazione ultima) e di tagli alla base indotti dalle azioni sismiche.

Osservazioni inerenti alla zona “Ospitality”

11) La relazione “STR - R04 - Relazione illustrativa e di calcolo - ospitality” dichiara, a pagina 21/241, la struttura “a pilastri incastrati e orizzontamenti incernierati”, e viene assunto un fattore di comportamento pari a 2. L’unità strutturale vede pareti di dimensione significativa, potenzialmente tozze, che potrebbero rendere non coerente la tipologia di struttura adottata (e quindi il relativo fattore di struttura) con quanto si intende realizzare. Inoltre a pagina 82/241 viene indicato un fattore di comportamento 1.5, tipico di struttura non dissipativa. Infine, gli elaborati grafici esecutivi mostrano dettagli che non sembrano coerenti con una struttura dissipativa, ma che invece sono rispettano il capitolo 4 delle NTC2018. Si chiede quindi di chiarire la tipologia di struttura assunta, se la struttura è effettivamente dissipativa ed il relativo fattore di struttura. Inoltre, a pagina 21/241, si esegue la verifica per escludere che la struttura sia torsionalmente deformabile. Anche nel caso di scelta di struttura non dissipativa, tale verifica è importante per potere verificare che si possa assumere il fattore di comportamento pari a 1.5. Occorre però riportare i valori associati alle verifiche in modo chiaro (ad esempio in tabella o descrivendo quanto ottenuto nel testo) in quanto le figure non permettono di leggere l’esito della verifica.

12) Analogamente a quanto richiesto per le “ali” si chiede di chiarire l’effettivo spettro di risposta utilizzato e se, a seguito del controllo effettuato, sia stato adottato o meno lo spettro da Risposta sismica locale oppure uno spettro da normativa modificato.

13) Ai sensi del paragrafo 10.2 delle NTC e della DGR 1373/11 è necessaria la validazione del calcolo effettuato. La verifica è da effettuarsi confrontando i risultati ottenuti dal software con semplici calcoli, anche manuali, che mostrino che l’ordine di grandezze delle quantità prodotte siano corrette. Nel caso in oggetto, potrebbe essere interessante riportare confronti in termini di massa complessiva della struttura (o reazioni verticali in combinazione ultima) e di tagli alla base indotti dalle azioni sismiche.

14) Anche per l’unità strutturale “ospitality” è necessario chiarire i criteri utilizzati per valutare le resistenze delle connessioni tra gli elementi prefabbricati (spinotti) e mostrare la sufficienza dalla lunghezza di ancoraggio degli spinotti nelle mensole.

Spese istruttorie

Diritti di segreteria euro 90 (100 € -10%)

Rimborso forfettario :euro 360 (400 € -10%)

P.d.C. 5 Realizzazione di ponte carrabile

Per andare incontro alla esigenza di permettere a mezzi di soccorso o comunque a mezzi di servizio di accedere all'interno del circuito in qualsiasi momento, senza dover attraversare lo stesso, si è deciso di creare un ponte di accesso di tipo carrabile che collega l'esterno con l'interno del circuito della pista stessa.

Per la progettazione strutturale, la classe d'uso adottata per il ponte carrabile, deve essere tale che un suo eventuale collasso non provochi situazioni di emergenza. In materia di sismica la conformità è alle NTC 2018 e Circolare del Consiglio Superiore dei Lavori Pubblici n.7/2019 "Istruzioni per l'applicazione dell'“Aggiornamento delle “Norme tecniche per le costruzioni” di cui al D.M. 17 gennaio 2018”)

P.d.C. 6 Realizzazione di ponte pedonale

Sarà realizzato per attraversare la pista sul rettilineo centrale. Su un lato è in adiacenza al fabbricato esistente (palazzina). Il progetto strutturale dovrà essere conforme alle NTC 2018 . Tale opera è inquadrabile (Cap.5, NTC2018) nella categoria ponte stradale per “il transito dei soli carichi associati allo Schema 5 (ponti pedonali)”.

Spese istruttorie

Diritti di segreteria; euro 90 (100 € -10%)

Rimborso forfettario : euro 360 (400 € -10%)

P.d.C. 7 Realizzazione di urbanizzazioni a servizio del comparto (parcheggio ad uso pubblico) e completamento di aree adibite a parcheggio

Il progetto consta di tre aree di parcheggio per un totale di 667 parcheggi analogamente alla strada di accesso, mentre le aiuole opportunamente dimensionate prevedono la piantumazione di specie autoctone. Il primo step di intervento riguarderà il completamento delle opere di urbanizzazione così come previste nel progetto sottoposto a VIA del 2008. Il presente permesso di costruire riguarderà la realizzazione di tutti i nuovi parcheggi (in particolare il parcheggio a raso ad uso pubblico capace di garantire 200 posti auto), e il completamento di quelli presentati con il precedente permesso di costruire. In materia di sismica si rimanda al rispetto di quanto indicato dalla DGR 2272/2016.

In presenza di anticipazione sismica si rimanda alla DGR 1373/2011 “atto di indirizzo recante l'individuazione della documentazione attinente alla riduzione del rischio sismico necessaria per il rilascio del permesso di costruire e per gli altri titoli edilizi, alla individuazione degli elaborati costitutivi e dei contenuti del progetto esecutivo riguardante le strutture e alla definizione delle modalità di controllo degli stessi, ai sensi dell'art. 12, comma 1, e dell'art. 4, comma 1, della l.r. n. 19 del 2008”. Per gli interventi per i quali è stata presentata anticipazione sismica, prima dell'inizio lavori dovrà essere presentato, dal denunciante, il deposito delle strutture ai sensi dell'art.13 della LR19/2008 (ovvero il progetto esecutivo delle strutture redatto da tecnico abilitato) comprensivo della denuncia lavori ai sensi dell'art.65 del DPR380/01 (a firma del Costruttore).

Con D.D. n. 6896 del 19/04/2021 è stata aggiornata parte della modulistica a seguito dei recenti aggiornamenti della disciplina contenuta nel DPR 380 del 2001, dell'approvazione delle Linee Guida per l'individuazione degli interventi di cui all'art. 94-bis dello stesso DPR avvenuta con il DM 30 aprile 2020 e dell'approvazione della DGR 1814 del 2020. Pertanto la modulistica di ogni singolo Deposito presentato contestualmente all'inizio lavori deve farvi rimando

La DGR 1934/2018 “Approvazione di atto di indirizzo recante “standard minimi per l'esercizio delle funzioni in materia sismica e definizione del rimborso forfettario per le spese istruttorie relative alle autorizzazioni sismiche e ai depositi dei progetti strutturali, ai sensi della l.r. n.19 del 2008” individua gli importi dovuti all'atto del deposito dei progetti, ai sensi dell'art. 20 della L.R. n. 19 del 2008, a titolo di rimborso forfettario delle spese per lo svolgimento delle attività istruttorie, sono individuati nelle Tabelle A e B in ragione delle destinazioni d'uso. Per ciascuna tabella, gli importi sono distinti in relazione al tipo di intervento.

4.E. APPROVAZIONE DEL PROGETTO ESECUTIVO DELLA STRADA DI ACCESSO AL COMPARTO CON APPOSIZIONE DEL VINCOLO PREORDINATO ALL'ESPROPRIO

Il Comune di Modena - Settore Pianificazione e sostenibilità urbana ha espresso parere in merito all'approvazione del progetto esecutivo della strada di accesso al comparto, trasmesso con nota prot. 205029 del 07/06/2022, come di seguito riportato.

Gli elaborati progettuali riferiti al progetto della viabilità di accesso all'intervento non risultano oggetto di modifiche e/o integrazioni (vedi consegna del 11/06/2021 prot. 91632 – ARPAE SAC di Modena) pertanto si conferma necessariamente il punto 2 del parere reso in data 05/10/2021 prot. 299121.

2) viabilità

Dal punto di vista trasportistico, anche in considerazione della previsione di riconnessione della nuova bretella Campogalliano-Sassuolo su Via dell'Aeroporto, si ritiene che la soluzione proposta sia adeguata a garantire un collegamento ottimale del comparto alla viabilità esistente.

Richiamati i precedenti pareri resi nell'ambito dello stesso procedimento, visti gli elaborati così come integrati, si segnala che occorre allineare alcuni contenuti progettuali al fine di rendere coerenti i criteri alla base della progettazione del nuovo tratto di collegamento e le principali caratteristiche dell'infrastruttura. In particolare occorre meglio chiarire il regime amministrativo a cui la strada sarà successivamente sottoposta e conseguentemente se dovrà essere assoggettata alle norme tecniche di costruzione relative ai tronchi stradali e alle intersezioni.

Nel merito della progettazione si rileva inoltre che:

- il progetto non prevede la realizzazione di una pista ciclabile, contrariamente a quanto previsto dall'art. 13 comma 4-bis del D. Lgs. 285 del 30/04/1992 "Nuovo Codice della Strada"; tale obbligo può considerarsi tuttavia funzionalmente assolto sulla base della realizzazione dei percorsi naturalistici ciclabili e pedonali previsti nell'ambito del progetto;
- l'intersezione tra la strada in progetto e via dell'Aeroporto presenta alcuni elementi non conformi alla normativa in materia di intersezioni stradali (Decreto Ministero delle infrastrutture e dei Trasporti 19/04/2006, "Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle intersezioni stradali"), in particolare per quanto attiene alle corsie di immissione su entrambi i rami, non ammesse per le strade di categorie F in ambito extraurbano. Inoltre, considerata la tipologia e la quantità di mezzi previsti in ingresso/uscita dal nuovo comparto, segnatamente in occasione dei giorni di maggior afflusso, si consiglia di prevedere una sistemazione dell'incrocio a rotatoria o altra soluzione idonea a garantire la sicurezza della circolazione, con particolare riferimento alle manovre di svolta in sinistra.

La Conferenza di Servizi, condiviso il parere, concorda nel ritenere che l'indicazione in esso contenuta abbia caratteri ambientali rilevanti tali da richiederne l'assunzione come condizione di VIA, di seguito riportata.

Pr51. Considerata la tipologia e la quantità di mezzi previsti in ingresso/uscita dal nuovo comparto, segnatamente in occasione dei giorni di maggior afflusso, si prescrive di prevedere una sistemazione dell'incrocio a rotatoria al fine di migliorare le condizioni di accessibilità e sicurezza della circolazione, con particolare riferimento alle manovre di svolta in sinistra.

Il proponente ha inviato al Comune di Modena, in data 16/06/2022 con prot. 215294, alcuni materiali tecnici che hanno consentito di verificare la fattibilità del recepimento delle prescrizioni suddette.

Gli elaborati progettuali di recepimento della prescrizione devono essere presentati ufficialmente a Comune e Provincia di Modena, per approvazione, entro 120 giorni dalla conclusione del procedimento.

Si precisa che la modifica prescritta non comporta impatti ambientali diversi o aggiuntivi rispetto a quanto già valutato, pertanto non è soggetta a verifica di assoggettabilità a VIA.

4.F. VERIFICA DI OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI DELLA DELIBERA N. 15 DEL 15/01/2008 DI VIA

In seguito alla richiesta inoltrata al proponente all'interno del Procedimento unico di VIA del progetto di ampliamento dell'Autodromo di Modena, è stata esaminata la documentazione integrativa, presentata ai fini della verifica di ottemperanza delle prescrizioni contenute nel precedente provvedimento di Valutazione d'impatto Ambientale (VIA) rilasciato dalla Provincia di Modena, in qualità di Autorità competente ai sensi della LR 9/99 con Deliberazione della Giunta Provinciale n.15 del 15 gennaio 2008.

La Provincia di Modena ha effettuato una verifica di ottemperanza delle prescrizioni progettuali, limitatamente al primo lotto funzionale realizzato, avviata in data 24/01/2012 e conclusa con Diffida a adempiere a firma del Dirigente Pedrazzi Alberto (prot. n. 119626 del 20/12/2012) sulla base della Relazione di accertamento di difformità (prot. 115897 del 12/12/2012). Tale accertamento ha preso in considerazione esclusivamente gli aspetti di natura ambientale, già oggetto di valutazione nel corso del procedimento di VIA, mentre ha escluso *“in quanto non afferenti al suddetto procedimento, tutti gli aspetti aventi natura urbanistica, per i quali la competenza è attribuita alla Amministrazione comunale”*. Tra gli aspetti di natura urbanistica non presi in considerazione vi è quanto previsto in merito alla progettazione e apertura della nuova viabilità a sud del comparto (prescrizioni n. 5, n. 37 e n. 38).

Su tali aspetti il Comune di Modena, con nota acquisita al prot. regionale n. 1127863 del 7/12/2021 ha evidenziato che *“La realizzazione della viabilità in parola, pur indicata negli elaborati di PP e richiamata come condizionante nella stessa Convenzione stipulata, non risulta dagli atti in carico come esecuzione ai soggetti attuatori, bensì l'esecuzione della stessa viene demandata alla stessa Amministrazione, quindi come opera pubblica da attuarsi previa acquisizione delle aree ed approvazione del relativo progetto. Non si rilevano agli atti dell'amministrazione, per quanto accertato presso gli uffici competenti, determine o delibere che assumano indirizzi o impegni differenti rispetto a quanto approvato con il citato Piano Particolareggiato e relativa Convenzione Urbanistica risulta a tutt'oggi ancora vigente. Così come risulta altrettanto ancora agli atti Polizza Fideiussoria versata dal soggetto attuatore di Euro 173.190,00 a favore del Comune avente ad oggetto “garanzia relativa all'art.10 punto 3 paragrafo A. parte contributo relativo alla strada extra comparto a sud”, con riferimento appunto agli impegni di cui alla citata Convenzione.”*

E, inoltre, il Comune di Modena ha precisato, con nota acquisita al prot. regionale n. 205620 del 28/02/2022, che *“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 sono stati completati l'impianto sportivo a raso e il fabbricato ad uso sportivo e didattico oltre alle relative opere di urbanizzazione.*

Il progetto prevedeva la realizzazione secondo stralci funzionali, come riportato nel Piano Particolareggiato approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008. 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.

Poiché la società ad oggi non ha completato l'intervento che è rimasto fermo al primo stralcio attuativo, l'impatto reale dell'autodromo non è sicuramente quello previsto nello studio di impatto ambientale. Lo conferma anche il fatto che non ci sono state negli anni evidenze di criticità di traffico. Le normali attività svolte si sono sempre svolte senza problematiche di rilievo. Attività con grande affluenza di pubblico non sono state organizzate, proprio per il fatto che l'impianto non è stato realizzato nella sua interezza, pertanto la viabilità di accesso non è risultata di primaria importanza per il corretto funzionamento del Centro. I cosiddetti “eventi speciali”, n. 6 in tutto in oltre 10 anni di attività, sono stati 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...)

Tutto ciò premesso, e visto anche quanto emerso durante il tavolo tecnico tenutosi il 21/01/2022 alla presenza degli esponenti di Regione Emilia Romagna, ARPAE, Provincia e Comune, è evidente che non sono stati rilevati i presupposti per la realizzazione della nuova viabilità di comparto, non strettamente necessaria al funzionamento del Centro nella sua configurazione attuale, che corrisponde in parte a quanto approvato in sede di VIA, in quanto mancano ancora l'albergo, gli spazi museali e le aree commerciali da cui derivava la prescrizione e la necessità della realizzazione della strada di accesso.”

La verifica di ottemperanza, effettuata all'interno della Conferenza di servizi del Procedimento di autorizzazione unica di VIA, di concerto con ARPAE e il Comune di Modena ha fornito gli esiti di seguito riportati:

Prescrizioni	Esito verifica ottemperanza
<u>Prescrizione n. 1:</u> <i>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</i>	<u>la prescrizione n. 1 si considera ottemperata</u> Autodromo di Modena e Comune di Modena hanno codificato un'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 rilevanti problematiche di traffico.
<u>Prescrizione n. 2:</u> <i>Nell'area di rispetto allargata dei pozzi ad uso idropotabile, individuata nello strumento urbanistico comunale (PA2), è vietata la realizzazione di fondazioni su pali.</i>	<u>la prescrizione n. 2 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)
<u>Prescrizione n. 3:</u> <i>La manutenzione ed il rifornimento di carburanti agli automezzi ed alle macchine operatrici dovranno essere esclusivamente effettuati all'esterno dell'area di sedime.</i>	<u>la prescrizione n. 3 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)
<u>Prescrizione n. 4:</u> <i>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 similari oltre che l'utilizzo di qualsiasi tipo di additivo chimico.</i>	<u>la prescrizione n. 4 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)
<u>Prescrizione n. 5:</u> <i>La nuova strada di accesso a sud, dovrà essere progettata a livello esecutivo, tenendo conto delle seguenti prescrizioni:</i> a) 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; b) 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); c) gli accessi sulla nuova strada dovranno essere ortogonalizzati e individuati in posizione il più possibile distante dai tratti in curva; d) si dovranno prevedere i necessari aggiustamenti delle curve presenti nel tracciato di progetto.	<u>la prescrizione n. 5 si considera ottemperata per quanto posto in capo al proponente:</u> 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 (173.190,00) a favore del Comune come da convenzione per coprire parzialmente le spese per la realizzazione di tale infrastruttura. Il Comune di Modena, soggetto attuatore, non ha ad oggi realizzato la prevista nuova viabilità di comparto ritenendola “non strettamente necessaria al funzionamento del Centro nella sua configurazione attuale, che corrisponde in parte a quanto approvato in sede di VIA, in quanto mancano ancora l'albergo, gli spazi museali e le aree commerciali da cui derivava la prescrizione e la necessità della realizzazione della strada di accesso.”
<u>Prescrizione n. 6:</u> <i>Le imprecisioni rilevate relativamente alla definizione del piano quotato dovranno essere opportunamente corrette in sede di progettazione esecutiva.</i>	<u>la prescrizione n. 6 si considera ottemperata:</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)
<u>Prescrizione n. 7:</u> <i>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 R51-R52. 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.</i>	<u>la prescrizione n. 7 si considera non esigibile</u> il proponente dichiara di non aver realizzato eventi con auto non catalizzate.
<u>Prescrizione n. 8:</u> <i>Dovrà essere data comunicazione dell'inizio delle manifestazioni e dei relativi monitoraggi alla Provincia di</i>	<u>la prescrizione n. 8 si considera ottemperata</u>

Prescrizioni	Esito verifica ottemperanza
<i>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.</i>	I monitoraggi sono stati eseguiti come da prescrizione, le relazioni sono state trasmesse al Comune e ad Arpae Modena per le verifiche di competenza.
<u>Prescrizione n. 9:</u> <i>Le modalità e le caratteristiche degli impianti necessari al monitoraggio dovranno essere preventivamente concordate con ARPA e Comune di Modena.</i>	<u>la prescrizione n. 9 si considera ottemperata</u> Le modalità e le caratteristiche degli impianti necessari al monitoraggio sono state concordate con ARPAE e Comune di Modena.
<u>Prescrizione n. 10:</u> <i>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:</i> <i>a. bagnatura periodica dell'area di cantiere e delle piste non asfaltate con frequenza congrua al periodo meteorologico;</i> <i>b. realizzazione di dispositivi per la pulizia delle ruote all'ingresso e all'uscita dal cantiere;</i> <i>c. utilizzo dei mezzi destinati al trasporto dei materiali di approvvigionamento e di risulta dotati di idonei teli di copertura;</i> <i>d. delimitazione o copertura delle aree destinate allo stoccaggio del materiale a possibile diffusione di polveri;</i> <i>e. 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;</i> <i>f. obbligo di velocità ridotta sulla viabilità di servizio al fine di contenere il sollevamento delle polveri;</i> <i>g. 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.</i>	<u>la prescrizione n. 10 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)
<u>Prescrizione n. 11:</u> <i>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.</i>	<u>la prescrizione n. 11 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)
<u>Prescrizione n. 12:</u> <i>Per le emissioni convogliate, dovranno essere rispettati i seguenti limiti di emissione:</i>	<u>la prescrizione n. 12 si considera NON ESIGIBILE</u> poiché non sono stati realizzati questi punti di emissione.

Prescrizioni	Esito verifica ottemperanza																																																																		
<table><tr><td colspan="3">PUNTO DI EMISSIONE N. 1 – Turbina a gas (Potenza in ingresso 333 kWt – 100 kW_e)</td></tr><tr><td>Portata massima</td><td>2.245</td><td>Nmc/h</td></tr><tr><td>Altezza minima</td><td>7</td><td>m</td></tr><tr><td>Durata</td><td>24</td><td>h/g</td></tr><tr><td colspan="3">Concentrazione massima di inquinanti ⁵:</td></tr><tr><td>NOx (come NO₂)</td><td>450</td><td>mg/Nmc</td></tr><tr><td>Monossido di Carbonio</td><td>100</td><td>mg/Nmc</td></tr></table> <table><tr><td colspan="3">PUNTO DI EMISSIONE N. 2 – Turbina a gas (Potenza in ingresso 333 kWt – 100 kW_e)</td></tr><tr><td>Portata massima</td><td>2.245</td><td>Nmc/h</td></tr><tr><td>Altezza minima</td><td>7</td><td>m</td></tr><tr><td>Durata</td><td>24</td><td>h/g</td></tr><tr><td colspan="3">Concentrazione massima di inquinanti ⁵:</td></tr><tr><td>NOx (come NO₂)</td><td>450</td><td>mg/Nmc</td></tr><tr><td>Monossido di Carbonio</td><td>100</td><td>mg/Nmc</td></tr></table> <table><tr><td colspan="3">PUNTO DI EMISSIONE N. 3 – Caldaia a gas a condensazione (336 kWt)</td></tr><tr><td>Portata massima</td><td>678</td><td>Nmc/h</td></tr><tr><td>Altezza minima</td><td>7</td><td>m</td></tr><tr><td>Durata</td><td>24</td><td>h/g</td></tr><tr><td colspan="3">Concentrazione massima di inquinanti ⁶:</td></tr><tr><td>Polveri</td><td>5</td><td>mg/Nmc</td></tr><tr><td>NOx (come NO₂)</td><td>350</td><td>mg/Nmc</td></tr><tr><td>SOx (come SO₂)</td><td>35</td><td>mg/Nmc</td></tr></table> <div>⁵ Limiti riferiti ad un tenore di Ossigeno nei fumi anidri pari al 15% in volume</div> <div>⁶ Limiti riferiti ad un tenore di Ossigeno nei fumi anidri pari al 3% in volume</div>	PUNTO DI EMISSIONE N. 1 – Turbina a gas (Potenza in ingresso 333 kWt – 100 kW _e)			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	PUNTO DI EMISSIONE N. 2 – Turbina a gas (Potenza in ingresso 333 kWt – 100 kW _e)			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	PUNTO DI EMISSIONE N. 3 – Caldaia a gas a condensazione (336 kWt)			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	
PUNTO DI EMISSIONE N. 1 – Turbina a gas (Potenza in ingresso 333 kWt – 100 kW _e)																																																																			
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																																																																	
PUNTO DI EMISSIONE N. 2 – Turbina a gas (Potenza in ingresso 333 kWt – 100 kW _e)																																																																			
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																																																																	
PUNTO DI EMISSIONE N. 3 – Caldaia a gas a condensazione (336 kWt)																																																																			
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																																																																	
<p>Prescrizione n. 13: <i>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.</i></p>	<p>la prescrizione n. 13 si considera ottemperata ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>																																																																		
<p>Prescrizione n. 14: <i>Qualora durante la fase di costruzione o di esercizio i monitoraggi delle acque sotterranee 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.</i></p>	<p>la prescrizione n. 14 si considera ottemperata per la fase di esercizio. Sono state regolarmente eseguite e trasmesse le analisi delle acque sotterranee e non si sono evidenziati superamenti dei limiti definiti D.Lgs. 152/06 tabella 2 allegato 5.</p>																																																																		
<p>Prescrizione n. 15: <i>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.</i></p>	<p>la prescrizione n. 15 si considera ottemperata ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>																																																																		
<p>Prescrizione n. 16: <i>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.</i></p>	<p>la prescrizione n. 16 si considera ottemperata ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>																																																																		
<p>Prescrizione n. 17: <i>Il sistema fognario dovrà essere realizzato utilizzando condotte a doppia camicia ispezionabili.</i></p>	<p>la prescrizione n. 17 si considera ottemperata ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>																																																																		
<p>Prescrizione n. 18: <i>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.</i></p>	<p>la prescrizione n. 18 si considera non esigibile: sino ad ora non si è verificato tale evento</p>																																																																		
<p>Prescrizione n. 19: <i>gli scarichi provenienti dai servizi igienici dovranno essere sottoposti almeno ad un trattamento primario, prima dell'immissione nella pubblica fognatura;</i></p>	<p>la prescrizione n. 19 si considera ottemperata. ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>																																																																		
<p>Prescrizione n. 20: <i>in sede di progettazione esecutiva delle strutture alberghiere e commerciali, dovranno essere previsti:</i> a) <i>la separazione delle acque bianche da quelle nere e dalle acque di piazzale;</i></p>	<p>la prescrizione n. 20 si considera non esigibile le strutture alberghiere e commerciali non sono mai state costruite e/o progettate al livello esecutivo</p>																																																																		

Prescrizioni	Esito verifica ottemperanza
<p>b) <i>la costruzione di un sistema di trattamento (almeno primario) delle acque nere prima dell'immissione nella pubblica fognatura;</i></p> <p>c) <i>un dispositivo di accumulo delle acque bianche che assicuri la laminazione degli eventi meteorici secondo il principio dell'invarianza idraulica.</i></p>	
<p><u>Prescrizione n. 21:</u> <i>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.</i></p>	<p><u>la prescrizione n. 21 sostanzialmente ottemperata</u> 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.</p>
<p><u>Prescrizione n. 22:</u> <i>In sede di progettazione esecutiva dovrà essere verificato il dimensionamento delle condotte in relazione alla dotazione idrica giornaliera comunemente adottata.</i></p>	<p><u>la prescrizione n. 22 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>
<p><u>Prescrizione n. 23:</u> <i>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.</i></p>	<p><u>la prescrizione n. 23 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>
<p><u>Prescrizione n. 24:</u> <i>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.</i></p>	<p><u>la prescrizione n. 24 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>
<p><u>Prescrizione n. 25:</u> <i>E' fatto divieto di interrare cisterne di qualsiasi dimensione per lo stoccaggio di idrocarburi o altre sostanze potenzialmente inquinanti per le acque sotterranee.</i></p>	<p><u>la prescrizione n. 25 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>
<p><u>Prescrizione n. 26:</u> <i>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.</i></p>	<p><u>la prescrizione n. 26 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>
<p><u>Prescrizione n. 27:</u> <i>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.</i></p>	<p><u>la prescrizione n. 27 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>

Prescrizioni	Esito verifica ottemperanza
<p><u>Prescrizione n. 28:</u> Dovranno essere realizzati ulteriori interventi di mitigazione e compensazione:</p> <p>a. la 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 SLA;</p> <p>b. la 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.</p>	<p><u>la prescrizione n. 28 si considera ottemperata</u> limitatamente alla porzione di progetto realizzata</p>
<p><u>Prescrizione n. 29:</u> 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.</p>	<p><u>la prescrizione n. 29 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>
<p><u>Prescrizione n. 30:</u> 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.</p>	<p><u>la prescrizione n. 30 si considera ottemperata</u> ottemperanza già verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103)</p>
<p><u>Prescrizione n. 31:</u> 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.</p>	<p><u>la prescrizione n. 31 NON PIU' PERTINENTE</u> Il Comune di Modena ha ceduto in diritto di superficie di tali immobili e le aree relative al gestore dell'impianto facendo venir meno l'esigenza di realizzare tale opera di mitigazione.</p>
<p><u>Prescrizione n. 32:</u> 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.</p>	<p><u>la prescrizione n. 32 NON PIU' PERTINENTE</u> Il Comune di Modena ha ceduto in diritto di superficie di tali immobili e le aree relative al gestore dell'impianto facendo venir meno l'esigenza di realizzare tale opera di mitigazione.</p>
<p><u>Prescrizione n. 33:</u> 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.</p>	<p><u>la prescrizione n. 33 NON PIU' PERTINENTE</u> Il Comune di Modena ha ceduto in diritto di superficie di tali immobili e le aree relative al gestore dell'impianto facendo venir meno l'esigenza di realizzare tale opera di mitigazione.</p>
<p><u>Prescrizione n. 34:</u> Nel caso in cui si intendano effettuare attività di gara con caratteristiche (organizzative e di 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</p>	<p><u>la prescrizione n. 34 NON PIU' PERTINENTE</u> Non risulta che siano state effettuate attività di gara con caratteristiche diverse dagli scenari valutati nello studio.</p>

Prescrizioni	Esito verifica ottemperanza
<i>impatto acustico, ai sensi del DPR n. 304 del 3 aprile 2001.</i>	
<u>Prescrizione n. 35:</u> <i>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.</i>	<u>la prescrizione n. 35 si considera ottemperata</u> Gli eventi di cui agli scenari 2 e 3 sono stati autorizzati in deroga per un massimo di 30 gg/anno (prove e gare comprese).
<u>Prescrizione n. 36:</u> <i>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.</i>	<u>la prescrizione n. 36 si considera ottemperata</u> La Provincia di Modena in data 22/07/2013 ha approvato le proposte metodologiche di monitoraggio, in riferimento alla diffida 2012 (punto "2.5 Rumore"), con ulteriori prescrizioni da rispettare. I monitoraggi acustici sono stati eseguiti e sono tuttora eseguiti come da prescrizione. Il proponente invia periodicamente i report del monitoraggio al Comune di Modena e ad Arpa che li valuta e trasmette gli esiti al Comune di Modena.
<u>Prescrizione n. 37:</u> <i>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.</i>	<u>la prescrizione n. 37</u> NON ESIGIBILE. Il Comune di Modena, soggetto attuatore, non ha ad oggi realizzato la prevista nuova viabilità di comparto ritenendola “ <i>non strettamente necessaria al funzionamento del Centro nella sua configurazione attuale, che corrisponde in parte a quanto approvato in sede di VIA, in quanto mancano ancora l'albergo, gli spazi museali e le aree commerciali da cui derivava la prescrizione e la necessità della realizzazione della strada di accesso.</i> ”
<u>Prescrizione n. 38:</u> <i>Il nuovo ingresso dovrà essere adeguatamente indicato mediante apposita segnaletica stradale, da concordare preventivamente con l'Amministrazione comunale.</i>	<u>la prescrizione n. 38</u> NON ESIGIBILE vedi prescrizione n. 37
<u>Prescrizione n. 39:</u> <i>Durante l'attività di cantiere, i rifiuti prodotti dovranno essere stoccati in sicurezza ed inviati al recupero/smaltimento, ai sensi della vigente normativa</i>	<u>la prescrizione n. 39 si considera ottemperata</u> Verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103).
<u>Prescrizione n. 40:</u> <i>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.</i>	<u>la prescrizione n. 40 si considera ottemperata</u> Come dichiarato dal proponente, i rifiuti non assimilabili agli urbani sono stoccati in locali interni e al riparo dagli agenti atmosferici.
<u>Prescrizione n. 41:</u> <i>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.</i>	<u>la prescrizione n. 41 si considera ottemperata</u> Verificata nel 2012 dalla Provincia di Modena (Prot.115897/9.6.3 fasc.2007/103).
<u>Prescrizione n. 42:</u>	<u>la prescrizione n. 42 si considera ottemperata</u>

Prescrizioni	Esito verifica ottemperanza
<i>Non potranno essere svolte attività scolastiche o di baby parking, all'interno dell'area dell'impianto, durante le esibizioni con vetture sportive.</i>	Come dichiarato dal proponente, non sono state svolte attività scolastiche o di baby parking, all'interno dell'area dell'impianto, durante le esibizioni con vetture sportive.
<u>Prescrizione n. 43:</u> <i>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.</i>	<u>la prescrizione n. 43 si considera ottemperata</u> Come dichiarato dal proponente, i laghetti ed i bacini di laminazione sono sottoposti a periodiche operazioni gestionali, come da protocollo interno di sicurezza.

5. CONCLUSIONI

5.A. VALUTAZIONI DELLA CONFERENZA DI SERVIZI

Al termine delle valutazioni contenute nel presente verbale conclusivo della Conferenza di Servizi, indetta al fine del rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale che comprende il Provvedimento di VIA e tutti gli atti necessari alla realizzazione del progetto, ai sensi dell'art. 20 della l.r. 4/2018, convocata la prima riunione per il giorno 06/10/2021 e conclusa il giorno 01/07/2022, la Conferenza di Servizi ritiene che il progetto relativo all'“Ampliamento del Comparto Autodromo di Modena”, in Comune di Modena, località Marzaglia, proposto dalla Società Aerautodromo di Modena S.p.a. **sia nel complesso ambientalmente compatibile e realizzabile** in quanto:

- il progetto, che prevede la realizzazione di una nuova strada di accesso, del ponte carrabile e di quello pedonale, della tribuna, dell'area MASA e l'ampliamento della pista, consentirà l'inserimento del Comparto Autodromo di Modena all'interno dei Poli Funzionali come definiti dall'articolo 63 della Norme Tecniche del PTCP;
- gli impatti del progetto sulle matrici ambientali considerate, in particolare sulle componenti atmosfera, acque e rumore, sono resi accettabili dalle misure di mitigazione e di compensazione previste dal progetto e dalle condizioni ambientali prescritte;
- la Regione Emilia - Romagna si è espressa positivamente sulla variante e sulla valutazione ambientale di tale variante con Delibera di Giunta Regionale n. 1068 del 27/06/2022
- la Provincia di Modena si è espressa positivamente sulla variante e sulla valutazione ambientale di tale variante con Atto del Presidente n. n° 113 del 24/06/2022 e Delibera di Consiglio n. del 58 del 22/06/2022
- il Comune di Modena ha espresso il proprio assenso in merito alla Variante agli strumenti urbanistici con Delibera di Consiglio n. 36 del 30/06/2022
- la Regione Emilia Romagna, Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della montagna ha espresso parere in merito alla Valutazione di incidenza, con prot.0542459.U del 06/08/2020 e prot. 0206174 del 28/02/2022
- il Ministero dei beni e delle attività culturali e del turismo - Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara, ha espresso parere in merito agli aspetti di tutela archeologica, prot.16885 del 14/07/2021
- l'ENAC ha espresso la valutazione edificio parere prot. 102789 del 07/09/2021, valutazione Autogrù parere prot. 102788 del 07/09/2021, valutazione ponte parere prot. 102787 del 07/09/2021
- il Comando provinciale Vigili del fuoco Modena ha espresso parere prot. U.0001864 del 25/01/2022
- HERA Spa - Inrete Distribuzione Spa, parere di competenza, prot. n. 16052-6903 del 16/02/2022
- La conferenza di servizi ha esaminato la bozza dell'AUA e ne ha condiviso i contenuti e le prescrizioni; la determina di AUA sarà formalizzata successivamente e sarà allegata al Provvedimento Autorizzatorio Unico.
- La conferenza di servizi ha esaminato le bozze dei Permessi di Costruire e ne ha condiviso i contenuti e le prescrizioni; gli atti dei Permessi di Costruire saranno formalizzati successivamente e saranno allegati al Provvedimento Autorizzatorio Unico.

Il Provvedimento Autorizzatorio Unico, visti gli assensi dei titolari dei piani da variare, costituirà variante agli strumenti urbanistici comunali e territoriali, così come previsto al capitolo 3 e come previsto all'art.21 della L.R. 4/2018, e apposizione del vincolo preordinato all'esproprio con dichiarazione di pubblica utilità.

5.B. CONDIZIONI AMBIENTALI DEL PROVVEDIMENTO DI VIA

Oltre alle opere di progetto e di mitigazione previste nel SIA e nelle successive integrazioni e sinteticamente riportate nell'ambito del presente verbale, l'Autorità competente ha preso in considerazione le numerose condizioni ambientali necessarie per la realizzazione e l'esercizio del progetto comprese negli atti di assenso e autorizzazioni rilasciate, come specificato nel capitolo 4 del presente verbale. Vista l'obbligatorietà del rispetto di tali condizioni imposto dai singoli Provvedimenti, non è stato ritenuto necessario includerle interamente tra le condizioni ambientali del provvedimento di VIA.

La Conferenza di servizi, ad integrazione delle mitigazioni e compensazioni previste nel SIA e nei singoli Provvedimenti compresi nel PAUR, ritiene necessario, al fine di minimizzare ulteriormente gli impatti attesi, che la realizzazione del progetto, la fase di esercizio e di monitoraggio, avvenga nel rispetto delle seguenti prescrizioni che costituiscono le condizioni ambientali del Provvedimento di VIA:

- 1.** La realizzazione del nuovo accesso al comparto a sud dello stesso e la nuova viabilità fuori comparto di raccordo con la Via dell'Aeroporto diverrà l'accesso principale allo stesso. L'ingresso secondario posto a Nord su Via Pomposiana dovrà essere mantenuto chiuso e utilizzato solo per gli addetti e mezzi di soccorso.
- 2.** In fase di progettazione esecutiva, dovranno essere individuati i percorsi viabilistici su base cartografica che verranno utilizzati prioritariamente per accedere al Polo dalle strade principali e dai caselli autostradali, compreso il futuro raccordo autostradale Modena-Sassuolo quando sarà in funzione, in concomitanza con gli eventi ad elevato afflusso di utenti.
- 2.a** A seguito della realizzazione del nuovo accesso dovrà essere concordata con gli enti gestori della nuova viabilità il posizionamento della nuova segnaletica per l'accesso dalle strade a scorrimento veloci (tangenziale Modena Sassuolo).
- 2.b** Annualmente deve essere comunicato al Comune il calendario degli eventi che richiedono l'ausilio di parcheggi scambiatori e navette per accedere all'area, in relazione al numero massimo di parcheggi previsti nell'area e al relativo impatto ambientale (rumore e inquinamento atmosferico), dovuto al traffico indotto di mezzi pesanti e leggeri, con gestione organizzata all'interno dell'Accordo territoriale.
- 3.** Come previsto dallo Studio di Impatto Ambientale, l'area interessata dall'interramento del tracciato del circuito deve essere impermeabilizzata.
- 4.** Per la realizzazione dei nuovi fabbricati posti al di fuori del perimetro di tutela PA2 devono essere previste tecnologie edilizie innovative che consentano di realizzare fondazioni tali da non compromettere lo stato qualitativo degli acquiferi in considerazione della vulnerabilità del campo acquifero di Marzaglia.
- 5.** I sistemi fognari pubblici e privati devono essere realizzati con tecnologie e materiali atti a garantirne la perfetta tenuta, con particolare riferimento al collegamento tra il collettore e i pozzetti d'ispezione, al fine di precludere ogni rischio d'inquinamento. Le medesime garanzie costruttive debbono essere riservate anche agli altri manufatti in rete (es. impianti di sollevamento, ecc.).
- 6.** Per la realizzazione dei nuovi fabbricati posti all'interno del perimetro di tutela PA2 devono essere garantite tipologie edilizie tali da consentire la realizzazione di fondazioni superficiali, essendo tassativamente vietate le palificazioni.
- 7.** I parcheggi realizzati all'interno dell'area di protezione allargata PA2, identificata dal vigente PSC devono essere impermeabilizzati e dotati di reti di drenaggio e collettamento delle acque meteoriche a perfetta tenuta idraulica;
- 8.** Negli spazi destinati a parcheggi da realizzarsi esternamente all'area PA2, considerato che saranno previsti su aree semi-permeabili, deve essere impedito l'accesso a camper, bus e mezzi pesanti ed inibite le eventuali attività di manutenzione all'interno di tali aree, mettendo all'ingresso una barra di limitazione dell'altezza; tali mezzi dovranno sostare solo su aree impermeabilizzate.
- 9.** Le vasche di accumulo e rilancio di reflui e le opere per il collettamento delle acque nere o miste, ivi compresi gli allacciamenti alla pubblica fognatura devono essere dotati di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta idraulica (ex artt. 7.3 e 7.4 del PSC vigente).
- 10.** Deve essere vietata la realizzazione di nuovi impianti di distribuzione di carburante e inibita la realizzazione di serbatoi interrati di idrocarburi e di sostanze liquide pericolose di qualsiasi natura (ex artt. 7.3, 7.4, 7.6).
- 11.** Non è consentito il parcheggio su prato: i parcheggi realizzati all'esterno dell'area PA2, previsti dal progetto su prato, devono essere realizzati attraverso la posa di un pacchetto semi-permeabile già

previsto per gli altri parcheggi (80% impermeabilizzazione), e dovranno essere dotati di reti di drenaggio e collettamento delle acque meteoriche a perfetta tenuta idraulica. Per i parcheggi che con l'attuazione del secondo stralcio verrebbero eliminati, si accoglie la proposta di non realizzarli e di utilizzare navette e parcheggi convenzionati scambiatori. Tale soluzione è coerente con il quadro normativo definito dalle Norme del PSC/POC/RUE vigente, ed in particolare dall'art. 23 comma 3 delle Norme stesse, che prevede nel caso di trasformazioni attuate in particolari contesti territoriali, la possibilità di differenziare i requisiti prestazionali di cui al CAPO XXIII del RUE, che possono essere inoltre integrati e specificati nell'ambito dei PUA. Inoltre l'utilizzo di navette e parcheggi scambiatori è disciplinato dalle Norme Urbanistiche ed Edilizie (art.4, comma 3) e dalla Convenzione Urbanistica (art.14) del Piano Particolareggiato oggetto del procedimento. In fase di progettazione esecutiva dovrà essere presentato ad Arpa e Comune di Modena il progetto di realizzazione di questi parcheggi, prevedendo il fondo con pacchetto semi-permeabile e relativo calcolo per la verifica del mantenimento dell'invarianza idraulica.

12. Dovranno essere messe in campo opportune azioni gestionali per contenere la polverosità derivante dagli scavi e dal transito dei mezzi sulle piste non asfaltate; tali azioni, di seguito descritte, dovranno essere messe in campo dalla Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente:

- a. umidificazione delle vie di transito all'interno del cantiere e dei depositi temporanei di terre e di inerti,
- b. copertura dei cassoni con teloni in occasione del trasporto degli inerti,
- c. verifica dell'adeguatezza dei mezzi d'opera e del rispetto dei relativi limiti di emissione,
- d. limitazione del tempo di accensione delle macchine operatrici prevedendo lo spegnimento del mezzo tra un utilizzo e l'altro,
- e. installazione di un impianto di lavaggio ruote per i mezzi in uscita dall'impianto,
- f. mantenimento di una velocità dei mezzi modesta (max 20 km/h) e comunque adeguata alla situazione reale dei piani di transito,
- g. minimizzazione dell'altezza del punto di carico/scarico e mantenimento di basse velocità di scarico,
- h. effettuazione di periodiche operazioni di pulizia (spazzatura) delle aree pavimentate.

13. Si condivide la proposta di un monitoraggio di polverosità durante la fase di cantiere, che dovrà attenersi alle seguenti indicazioni:

- a. il monitoraggio dovrà articolarsi in campagne della durata minima di 14 giorni,
- b. dovranno essere monitorati tutti i ricettori potenzialmente più impattati dal cantiere (R2, R3 ed R4), nel momento in cui le attività di scavo si trovano in prossimità di tali ricettori,
- c. dovranno essere rilevati il parametro PM10 e le principali variabili meteorologiche,
- d. in ottemperanza agli obiettivi di qualità del D.Lgs 155/2010, nel caso in cui non si riesca ad acquisire la quantità di dati validi pari al 90 % nell'arco della campagna di misura, la stessa dovrà essere prolungata di un periodo tale da raggiungerla,
- e. per ogni campagna è necessario fornire l'esatta ubicazione del punto di misura su opportuna planimetria con relativa documentazione fotografica del monitoraggio svolto,
- f. la relazione del monitoraggio dovrà essere inviata ad Arpa, al Comune di Modena, e ad Ausl entro 30 giorni dal termine di ciascuna campagna. I dati di monitoraggio dovranno essere forniti anche in formato file excel; tale file dovrà contenere il resoconto di tutti i dati misurati, secondo le rispettive frequenze di campionamento (concentrazioni orarie per parametri meteo, medie giornaliere per PM10),
- g. dovrà essere data comunicazione dell'inizio della campagna di monitoraggio al Comune di Modena, ad Ausl e Arpa con anticipo di almeno 15 giorni.

14. Ad integrazione delle misure descritte dal Proponente, si ritiene necessario che entro tre mesi dall'approvazione del progetto il Proponente predisponga un piano di monitoraggio della qualità

dell'aria in fase di esercizio, che dovrà essere approvato da Arpa, Comune e Ausl e che dovrà attenersi alle seguenti indicazioni di massima:

- a. il monitoraggio dovrà essere svolto almeno in corrispondenza del recettore R50;
- b. nell'annualità dovranno essere monitorati almeno una volta gli scenari 2A1, 2A2, 3A e 3B, se realizzati;
- c. il monitoraggio dovrà articolarsi in almeno 4 campagne/anno della durata di 1 mese ciascuna (una per ogni stagione);
- d. dovranno essere rilevati i parametri NO_x (NO_x, NO, NO₂), PM₁₀, PM_{2.5} e BTX (benzene, toluene e xileni) e le principali variabili meteorologiche;
- e. in ottemperanza agli obiettivi di qualità del D.Lgs 155/2010, nel caso in cui non si riesca ad acquisire la quantità di dati validi pari al 90 % nell'arco della campagna di misura, la stessa dovrà essere prolungata di un periodo tale da raggiungerla;
- f. il monitoraggio dovrà essere effettuato per un periodo di due anni consecutivi dall'entrata in esercizio dell'opera: il monitoraggio potrà essere prolungato su richiesta di Arpa, Comune di Modena o Ausl in base alle risultanze;
- g. il piano di monitoraggio dovrà contenere anche le modalità di trasmissione ed elaborazione dei dati;
- h. dovrà inoltre essere data comunicazione dell'inizio di ciascuna campagna di monitoraggio al Comune di Modena, all'Ausl e ad Arpa con adeguato anticipo,
- i. nel corso dei monitoraggi della qualità dell'aria, durante gli eventi 2A1, 2A2, 3A e 3B, dovrà essere eseguita la rilevazione del traffico in ingresso all'autodromo per l'intera durata dell'evento.

15. Visti i superamenti dei limiti delle PM₁₀ nel Comune di Modena nei mesi nei quali sono previste le misure di contenimento indicate dal PAIR, è necessario limitare la realizzazione degli eventi del Polo funzionale ad elevata affluenza di pubblico; in particolare dal 15 novembre al 15 febbraio (periodo con più alta probabilità di superamento dei limiti) sono vietate le attività relative agli scenari 2.a, 3.a, 3.b. In caso di rispetto dei valori limite per gli inquinanti significativi per il periodo invernale nei tre anni precedenti, il Comune di Modena comunicherà al gestore il superamento della prescrizione per l'anno in corso.

16. Al fine di compensare gli effetti delle emissioni di gas climalteranti e di ridurre al minimo l'impatto delle emissioni di PM₁₀ e NO_x derivanti dalla realizzazione del progetto, entro 180 giorni dalla conclusione del procedimento, dovrà essere presentata ad Arpa, Comune di Modena e Ausl una proposta integrativa delle misure di compensazione già previste dal progetto, quali ad esempio: realizzazione di tettoie fotovoltaiche sui parcheggi definitivi con eventuale sistema di accumulo o impianto FV per autoconsumo, ulteriori piantumazioni in aree esterne al comparto o la loro monetizzazione sulla base dei criteri stabiliti dalla DGR n.549/2012, in accordo con il Comune di Modena.

17. Il Proponente dovrà presentare ad Arpa, Comune di Modena, Ausl, per l'approvazione, almeno due mesi prima della messa in esercizio dell'impianto, un progetto di monitoraggio finalizzato a verificare l'impatto associato agli eventi caratterizzati dalle maggiori emissioni odorigene, valutate sulla base delle attività e dei veicoli presenti sul circuito. Il progetto dovrà prevedere monitoraggi durante gli eventi più impattanti nel primo anno di attività dell'autodromo ampliato. Nel caso vi siano eventi di tipo 'Drift' questi dovranno essere ricompresi nei monitoraggi. Le misure dovranno essere effettuate in prossimità del circuito nelle zone e nei momenti in cui sono attese le maggiori emissioni odorigene. Le misure dovranno restituire una concentrazione di odore secondo la norma UNI EN 13725 e dovranno essere documentate le condizioni di utilizzo della pista e le tipologie dei veicoli all'atto delle misure.

18. Stante quanto indicato dal Proponente nella documentazione allegata al progetto, si ritiene che il Piano di Utilizzo debba essere perfezionato e trasmesso ad ARPAE per approvazione, almeno 90

giorni prima dell'inizio dei lavori in modo che siano dettagliatamente riportate tutte le informazioni (quando non già presenti nel Piano allegato al progetto) indicate all'allegato 5 del DPR 120/2017 di seguito elencate:

- a. Ubicazione dei siti di produzione delle terre da scavo con indicazione dei relativi volumi in banco suddivisi nelle diverse tipologie (si richiede venga fornita una tabella in cui per ogni sito di scavo siano indicate le litologie presenti e le relative quantità da scavare).
 - b. Ubicazione dei siti di destinazione e individuazione dei cicli produttivi di destinazione delle terre e rocce da scavo, con indicazione dei relativi volumi di utilizzo suddivisi nelle diverse tipologie e sulla base delle provenienze dai vari siti di produzione (si richiede venga fornita una tabella in cui, per ogni sito di destinazione, siano indicate le litologie, i volumi e la provenienza dei materiali in arrivo).
 - c. Descrizione delle operazioni di normale pratica industriale finalizzate a migliorare le caratteristiche merceologiche, tecniche e prestazionali delle terre da scavo per il loro utilizzo con riferimento a quanto indicato nell'allegato 3 (si richiede la descrizione delle operazioni di normale pratica industriale con riferimento alle operazioni indicate in Allegato 3 o ad altre operazioni che siano previste da norme tecniche riconosciute (UNI, ISO, EN) e adeguata descrizione di espletamento delle operazioni e dei presidi per la minimizzazione degli impatti ambientali).
 - d. Descrizione delle modalità di esecuzione e delle risultanze della caratterizzazione ambientale delle terre e rocce da scavo eseguita in fase progettuale in conformità alle previsioni degli allegati 1, 2, e 4, precisando in particolare:
 - i risultati dell'indagine conoscitiva dell'area di intervento, con particolare riferimento alle attività antropiche svolte nel sito e alle caratteristiche geologiche - idrogeologiche naturali dei siti che possono comportare la presenza di materiali contenenti specifiche sostanze;
 - le modalità di campionamento, preparazione dei campioni e analisi, con indicazione del set di parametri analitici considerati predisposto tenendo conto della composizione naturale delle terre e rocce da scavo, delle attività antropiche pregresse svolte nel sito di produzione e delle tecniche di scavo che si prevede di adottare, esplicitando quanto indicato negli allegati 2 e 4;
 - la necessità o meno di ulteriori approfondimenti in corso d'opera e i relativi criteri generali secondo quanto indicato nell'allegato 9 parte A (motivando nel caso il non ricorso ad ulteriori approfondimenti in corso d'opera).
 - e. L'ubicazione degli eventuali siti di deposito intermedio in attesa di utilizzo, anche alternativi tra loro, con l'indicazione per ciascun sito delle classi di destinazione d'uso urbanistica (se prevista, dovrà essere predisposta una tabella in cui per ogni sito di deposito intermedio siano indicate la classe di destinazione urbanistica e i tempi di deposito).
 - f. I percorsi previsti per il trasporto delle terre e rocce da scavo tra le diverse aree impiegate nel processo di gestione (siti di produzione, aree di caratterizzazione, siti di deposito intermedio e processi industriali di impiego), nonché le modalità di trasporto previste (ad esempio a mezzo strada ferroviaria, slurrydotto, nastro trasportatore).
- 19.** Il piano, inoltre, dovrà includere la dichiarazione sostitutiva dell'atto di notorietà redatta ai sensi dell'art. 47 del DPR n.445/2000 e la sua durata.
- 20.** Si ritiene utile specificare che, per quanto riguarda l'eventuale trattamento di una quota parte delle terre da scavo, considerati anche gli esiti dell'indagine preliminare, dai quali risulta che il terreno oggetto di escavazione soddisfa i requisiti di qualità ambientale previsti dal DPR 120/2017 per essere considerato sottoprodotto, le operazioni proposte verranno valutate ai fini di verificare la coerenza con una normale pratica industriale. Nel Piano di utilizzo il Proponente dovrà pertanto evidenziare il rispetto delle suddette condizioni ex ante e in corso d'opera riportando:
- e. rispetto delle CSC con le modalità degli allegati 2, 4 e 8 al DPR 120/2017 o dei valori di fondo naturale;
 - f. indicazione in merito alla necessità del trattamento di stabilizzazione con specificati i benefici in

termini di prestazioni geo-meccaniche;

- g. procedura da osservare per l'esecuzione della stabilizzazione con leganti idraulici (UNI EN 14227-1:2013 e s.m.i.) al fine di garantire il corretto dosaggio del legante idraulico stesso;
- h. descrizione delle tecniche costruttive adottate e delle modalità di gestione delle operazioni di stabilizzazione al fine di prevenire eventuali impatti negativi sull'ambiente.

21. Non essendo presente nella documentazione del SIA una cartografia in scala adeguata, in cui sia rappresentato il reticolo dei fossi di raccolta delle acque meteoriche durante la fase di cantiere, è necessario che tale cartografia venga presentata ad Arpae preliminarmente alla cantierizzazione, riportando chiaramente la collocazione dei fossi di guardia di raccolta delle acque meteoriche provenienti dalle aree di cantiere. Tali acque dovranno essere preventivamente decantate in apposita vasca prima dello scarico in corpo idrico superficiale.

22. Riguardo alla gestione delle emergenze, è necessario che vengano mantenuti disponibili, sia nella fase di cantiere che in quella di esercizio, materiali assorbenti al fine di intervenire tempestivamente con il contenimento dello sversamento e che vengano attuate idonee procedure per eliminare l'eventuale contaminazione nel suolo e/o nelle acque. I materiali contaminati dovranno essere smaltiti secondo le norme vigenti in materia. Queste condizioni devono essere inserite nel contratto con la ditta che eseguirà i lavori.

23. Vista la particolare sensibilità della zona (ricarica della falda di tipo B e presenza del campo acquifero vulnerabile di Marzaglia), nella realizzazione delle palificazioni profonde dovranno essere utilizzati materiali che non compromettano lo stato qualitativo della falda da parte della Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente.

24. Preliminarmente alla cantierizzazione, il Proponente dovrà presentare ad Arpae una relazione con il confronto dei dati utilizzati per il dimensionamento del sistema di regimentazione e scarico delle acque meteoriche, con i dati di pioggia più recenti (ultimi 5 anni). Qualora questi fossero significativamente più gravosi dovrà essere rivisto il sistema di collettamento delle acque meteoriche.

25. Riguardo alle vie di fuga, vista la sensibilità dell'area e la sua collocazione a monte di punti strategici di captazione di risorsa idropotabile, si ritiene che queste debbano essere tutte impermeabilizzate.

26. Si concorda con la proposta di realizzazione della nuova pista a piano ribassato, purché venga realizzata una barriera impermeabile di almeno 1 metro con coefficiente di permeabilità pari almeno a $k = 10^{-9}$ m/sec. Dovranno inoltre essere impermeabilizzate anche tutte le vie di fuga.

27. In merito alla realizzazione della nuova curva di variante all'interno del circuito esistente, di lunghezza complessiva di circa 380 m, sovrapposta ad un'area CIS e a margine di un'area PA2, il Proponente afferma che sarà *“realizzata tramite scavi in relazione al dislivello del terreno nei vari punti interessati dal tracciato e relativa via di fuga in ghiaia”*. Per la realizzazione dell'intervento in questione, in coerenza con la restante parte di progetto relativo all'ampliamento della pista, si devono adottare tutte le cautele necessarie al fine di non peggiorare l'attuale attenuazione/protezione dei suoli nei confronti della falda sottostante. Dovranno pertanto essere adottate misure di mitigazione tra cui l'inserimento di uno strato impermeabile a coefficiente di permeabilità pari a $k = 10^{-9}$ m/sec, che vada a compensare eventuali rimozioni dei primi strati di suolo sia per la pista relativa alla curva in variante che per le relative vie di fuga, al fine di limitare eventuali dispersioni di potenziali inquinanti sul suolo.

28. Il Proponente dovrà rendicontare ad Arpae con la periodicità annuale, sia per la fase di cantiere che per la fase di esercizio, i volumi di acqua utilizzati e le relative modalità di approvvigionamento, adottando tutti i sistemi possibili di risparmio idrico, al fine di consentire agli Enti competenti in materia di comprendere eventuali anomalie quali-quantitative rilevate presso i pozzi privati presenti in prossimità dell'Autodromo. Qualora Arpae valutasse i volumi di lieve entità, il Proponente potrà sospendere la trasmissione di tali informazioni.

- 29.** Il piano di monitoraggio ambientale delle acque sotterranee dovrà attenersi alle seguenti indicazioni:
- La rete di monitoraggio delle acque sotterranee a controllo dell'autodromo sarà costituita da n.9 piezometri di cui n.3 posizionati a monte (Pm1, Pm2, Pm3) e n.6 a valle (PV1-A, PV1-B, PV2-A, PV2-B, PV3-A, PV3-B) rispetto al flusso di falda.
 - I tre nuovi piezometri previsti dal piano di monitoraggio ambientale dovranno essere operativi e campionati prima dell'inizio dei lavori in modo da poter caratterizzare la falda intercettata utilizzando i dati come bianco. I dati iniziali dovranno essere trasmessi ad Arpae entro 15 giorni dalla data di emissione del rapporto di prova.
 - Riguardo ai parametri da ricercarsi, alla frequenza di campionamento, nonché alle modalità di trasmissione dei dati, si conferma l'attuale programma di monitoraggio: frequenza dei controlli in continuo sui piezometri superficiali di valle (PV1-A, PV2-A, PV3-A) per i parametri Soggiacenza, Temperatura, pH, Conducibilità, frequenza mensile sui restanti piezometri; frequenza trimestrale su tutti i punti di controllo per i seguenti parametri: Potenziale Redox; Torbidità; Durezza totale; Cloruri; Solfati; N ammoniacale; N nitroso; N nitrico; Ossidabilità; Materiali in sospensione; P tot; Fe; Cr tot; CrVI; Al; Cd; Pb; COD; Sostanze organo-alogenate totali; idrocarburi totali espressi come n-esano, BTEX.
 - I risultati dei monitoraggi dovranno essere trasmessi ad Arpae e Comune di Modena attraverso l'invio di un report semestrale, per i primi due anni di funzionamento dell'impianto; successivamente la periodicità potrà essere annuale, previo assenso di Arpae. Gli esiti dei monitoraggi dovranno essere inviati in formato elettronico (ods, xls, fogli google,...)
- 30.** Pertanto in relazione alle suddette necessità idriche di derivazione, è necessario che venga presentata ad ARPAE Demanio idrico, da parte del Comune di Modena medesimo o in alternativa dalla ditta di gestione dell'Autodromo, una domanda di variante sostanziale (con le indicazioni di tutti gli usi previsti e del consumo massimo prelevabile annualmente) al suddetto procedimento (MO04A0018) in essere, come stabilito dall'art. 31 del Regolamento regionale n. 41/2001. Si ribadisce che l'attivazione del prelievo di acqua pubblica sotterranea per gli usi previsti a servizio dell'ampliamento dell'Autodromo, potrà essere attivata soltanto alla conclusione dell'iter istruttorio di modifica del provvedimento di concessione.
- 31.** Si chiede di adottare misure gestionali finalizzate a contenere la rumorosità delle lavorazioni di cantiere, oltre a quelle già citate per il contenimento della polverosità, integrate con le seguenti azioni che dovranno essere messe in campo dalla Ditta appaltatrice, con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente:
- utilizzare mezzi d'opera conformi alle specifiche indicate nelle Norme CEE, con particolare riferimento ai limiti di emissione acustica;
 - non eseguire più di una lavorazione in contemporanea in prossimità dei ricettori più prossimi al cantiere.
- 32.** Si chiede la messa in opera di mitigazioni acustiche temporanee a protezione del ricettore n. 42 durante la fase 1 (realizzazione della nuova strada) e del ricettore n.50 durante la fase 2 (realizzazione dell'ampliamento della nuova pista). Di tali mitigazioni dovrà essere data comunicazione ad Arpae e al Comune di Modena almeno 7 giorni prima della loro messa in opera.
- 33.** Sulla base delle risultanze dello studio agli atti, ai sensi del Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee, è necessario che venga presentata allo Sportello Unico, Comunicazione di attivazione di cantiere in deroga ai limiti di rumorosità ambientale, almeno 15 giorni prima dell'inizio dell'attività di cantiere, allegando alla stessa la tabella riportante le stime ai ricettori. Nel caso in cui, per motivi eccezionali, contingenti e documentabili, non fosse possibile rispettare i limiti orari previsti all'art. 4 del Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee sarà necessario richiedere specifica Autorizzazione in deroga ai limiti di rumore ai sensi dell'art. 5.2 del Regolamento.
- 34.** Non potranno essere effettuate durante l'esecuzione delle attività di cantiere previste in una delle cinque fasi individuate nello studio d'impatto acustico, attività previste in un'altra fase.

35. Si chiede l'effettuazione di un monitoraggio acustico in fase di cantiere secondo le seguenti indicazioni:

- a. il monitoraggio deve avere durata di almeno 6 giorni lavorativi presso i ricettori più disturbati durante le diverse fasi di cantiere, ovvero presso il ricettore 42 durante le lavorazioni maggiormente impattanti relative alla fase 1, presso il ricettore 50 durante le lavorazioni maggiormente impattanti relative alla fase 2 e 3, e presso il ricettore 16 durante le lavorazioni maggiormente impattanti relative alla fase 4. Nel caso non fosse possibile collocare gli strumenti presso i ricettori indicati si potrà eseguire il monitoraggio in un punto rappresentativo della rumorosità generata dalla fase analizzata ed eseguire una misura della durata di 60 minuti in prossimità del relativo ricettore per correlare la misura a quella di lunga durata;
- b. dovrà essere data comunicazione delle campagne di monitoraggio ad Arpae, Comune di Modena e Ausl almeno 7 giorni prima dell'inizio delle rilevazioni acustiche;
- c. nel caso in cui il monitoraggio accerti il superamento dei valori limite autorizzati devono essere immediatamente adottati tutti gli accorgimenti tecnici e gestionali, anche tramite una idonea organizzazione dell'attività, al fine di ridurre l'impatto acustico;
- d. al termine di ciascuna campagna dovrà essere inviata relazione contenente gli esiti del monitoraggio ad Arpae, Comune di Modena e Ausl, entro 15 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche. La relazione deve evidenziare eventuali superamenti dei valori limite autorizzati. Nel caso di superamento dei limiti, il report deve individuare le cause che lo hanno prodotto e gli interventi che sono stati posti in atto per rientrare nei valori autorizzati.

36. Vista la caratterizzazione dell'impatto acustico riportata nello studio, esclusivamente riferita al periodo diurno, è vietata qualsiasi attività motoristica in periodo notturno, ovvero dalle 22.00 alle 6.00.

37. Una volta entrato in esercizio il nuovo impianto motoristico ampliato devono essere effettuate, così come proposte in relazione, le misurazioni fonometriche presso i ricettori denominati R7, R14, R17, R40 e R49 e in un punto di misura in corrispondenza del confine del sedime presso la recinzione sud, durante lo svolgimento di cinque tipologie di attività motoristiche che rappresentino gli scenari 1A, 2A, 2B, 3A e 3B. La relazione che documenta gli esiti di tali verifiche deve essere trasmessa ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro 30 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche. La proposta dettagliata del piano di monitoraggio ai ricettori nella fase di esercizio, contenente i parametri da monitorare, la frequenza e la durata della misure, le modalità di restituzione dei dati dovrà essere trasmessa ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro due mesi dall'approvazione del progetto e da questi approvata.

38. Al fine di caratterizzare l'ambito di intervento in modo più omogeneo, il proponente deve integrare il sistema di monitoraggio in continuo, in conformità a quanto previsto dal DPR 304/2001, con la collocazione di 3 nuove centraline di monitoraggio acustico fisse oltre a quella già presente nel punto denominato PF2 posto all'interno del sedime, a ridosso del confine nord-ovest. Le centraline dovranno essere ubicate nelle vicinanze dei ricettori abitativi e lungo le direzioni di propagazione del rumore. I dettagli tecnici ed operativi di tale sistema in continuo dovranno essere contenuti in un apposito documento che dovrà essere trasmesso ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro due mesi dall'approvazione del progetto e da questi approvato.

39. Al fine di evitare il superamento dei limiti vigenti (limiti orari e limiti riferiti al periodo diurno) in caso di attività motoristiche effettuate nel rispetto dei limiti e di evitare il superamento dei valori limite prescritti in autorizzazione nel caso di attività motoristiche effettuate in deroga ai limiti di rumore, deve essere implementato un sistema di controllo automatico dei livelli sonori presenti a bordo pista che, fissando un determinato livello sonoro individuato come soglia di attenzione, consenta al gestore di limitare il numero/tipo di veicoli da ammettere in pista. Il progetto del sistema di controllo automatico deve essere trasmesso ad Arpae, Comune di Modena e Ausl entro 3 mesi dall'approvazione del progetto.

- 40.** Devono essere effettuate misurazioni fonometriche presso il ricettore n.50 per verificare il rispetto dei limiti vigenti durante lo svolgimento delle attività motoristiche più rumorose corrispondenti allo scenario 2B - Prove libere affluenza ordinaria, rispettivamente Auto e Moto. Il microfono dovrà essere collocato a 4 m di altezza, in due punti contemporaneamente: uno lungo la facciata all'edificio lato nord-est e uno lungo la facciata all'edificio lato sud-ovest, che risultano entrambe esposte al rumore dell'autodromo ampliato. Le rilevazioni dovranno essere svolte durante le prime due giornate di esercizio che corrispondono allo scenario 2B: una rappresentava dell'attività con auto (2B1) e una durante l'attività con moto (2B2), I monitoraggi dovranno avere una durata almeno pari alle 16 ore del periodo diurno durante lo svolgimento di un'attività motoristica significativa per l'impatto acustico, e dovranno essere elaborati al fine di verificare il rispetto sia del limite di zona diurno (60 dBA per la Classe III assegnata dalla classificazione acustica), sia del limite orario diurno (70 dBA), ai sensi del DPR 304/2001. Una relazione contenente gli esiti del monitoraggio deve essere trasmessa ad Arpa, Comune di Modena e Ausl, entro 15 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche. Nel caso le misure dovessero evidenziare il mancato rispetto dei limiti presso il ricettore R50, entro 30 giorni dal termine delle rilevazioni acustiche dovrà essere trasmessa ad Arpa, Comune di Modena e Ausl una relazione che individui gli interventi di mitigazione acustica da mettere in atto, anche di tipo gestionale, per rientrare nei limiti di rumore vigenti e che documenti la valutazione della loro efficacia.
- 41.** Il numero massimo di deroghe ai limiti acustici è fissato in 30 giornate annue, comprensivo sia delle deroghe per attività motoristiche, ai sensi del DPR 304/2001, che delle deroghe per manifestazioni rumorose temporanee, secondo il Capo 4 del 'Regolamento comunale per la disciplina delle attività rumorose temporanee', approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 32 in data 10 giugno 2021.
- 42.** Il proponente dovrà attenersi alle disposizioni definite dal Tavolo permanente di confronto sul tema rumore, gestito dal Comune (autorità sanitaria), con tutti gli enti coinvolti e i cittadini, avente anche l'obiettivo di definire un Protocollo operativo tra Comune, AUSL, ARPAE e proponente per la gestione del rumore ambientale dell'Autodromo.
- 43.** Al fine di contenere la rumorosità degli eventi motoristici devono essere realizzate la duna in terra tra i due nuovi rettilinei che costituiscono l'ampliamento della pista e la duna in terra presso il confine nord-ovest proposti nella relazione acustica. Al fine di migliorare l'impatto acustico presso i ricettori maggiormente esposti, si chiede di valutare una modifica del sistema di opere di mitigazione acustica proposto, ad esempio prevedendo una riduzione della lunghezza della duna in mezzo al doppio rettilineo nella parte più a ovest, a favore di una duna o di sistemi equivalenti da collocare al margine nord-ovest del nuovo circuito, almeno di pari lunghezza rispetto alla riduzione della duna centrale e di altezza almeno pari a 3 m. Il dettaglio tecnico delle barriere e le stime acustiche correlate dovranno essere presentate entro 3 mesi dalla conclusione del procedimento ad ARPAE, AUSL e Comune di Modena per le valutazioni di competenza e la conseguente approvazione.
- 44.** Per una maggiore precauzione, al fine di ridurre il disturbo determinato dal tratto di pista esistente verso l'abitato della frazione di Marzaglia Nuova, si chiede di valutare l'efficacia di uno schermo acustico da porre in corrispondenza dell'area boscata e su strada Pomposiana. Il dettaglio tecnico delle barriere e le stime acustiche correlate dovranno essere presentate entro 3 mesi dalla conclusione del procedimento ad ARPAE, AUSL e Comune di Modena per le valutazioni di competenza e la conseguente approvazione.
- 45.** Al fine di migliorare l'effetto di mitigazione acustica dell'area boscata verso l'abitato della frazione di Marzaglia Nuova e il ricettore n. 50, questa deve essere potenziata con essenze arboree che abbiano una alta efficienza di abbattimento del rumore oltre che di contrasto ai cambiamenti climatici. La progettazione deve essere presentata entro 3 mesi dalla conclusione del procedimento ad ARPAE, AUSL e Comune di Modena per le valutazioni di competenza e la conseguente approvazione. La messa a dimora delle piante dovrà essere completata entro tre mesi dall'approvazione del progetto.

- 46.** Si prescrive di mettere in atto misure gestionali per contenere l'impatto vibrazionale del cantiere, conformemente alle indicazioni contenute nella Norma UNI 9614/2017 (Appendice C), con specifica prescrizione in sede di capitolato d'appalto da parte del Proponente.
- 47.** Si prescrive di eseguire una misura di vibrazioni, secondo le seguenti indicazioni:
- la misura dovrà essere eseguita presso il ricettore n.50 (oppure in alternativa presso il ricettore n.49), che si trovano più vicini all'area in cui verrà realizzato l'ampliamento della pista, durante l'attività di escavazione o altra lavorazione di cantiere che si ritenga più impattante dal punto di vista vibrazionale (ad esempio la palificazione);
 - dovrà essere data comunicazione dell'inizio della campagna di monitoraggio ad Arpa, al Comune di Modena e ad Ausl almeno 7 giorni prima dell'esecuzione delle misure;
 - nel monitoraggio del livello vibrazionale dovrà essere utilizzata la metodologia prevista dalla Norma UNI 9614 aggiornata al 2017, al fine di verificare il rispetto del valore raccomandato per l'indicatore V_{sor} (così come definito dalla norma aggiornata stessa), relativo agli ambienti abitativi e al periodo diurno (accelerazione pari a 7.2 mm/s^2 , corrispondente ad un livello vibrazionale pari a 77 dB);
 - al termine del monitoraggio sarà necessario fornire una relazione contenente l'elaborazione dei dati e l'esatta ubicazione del punto di misura su opportuna planimetria, corredata da relativa documentazione fotografica del monitoraggio svolto;
 - la relazione del monitoraggio dovrà essere inviata ad Arpa, al Comune di Modena e ad Ausl al termine di ciascuna campagna entro 15 giorni dal termine delle misure.
- 48.** All'interno delle DPA (distanze di prima approssimazione) calcolate non dovrà esserci permanenza della popolazione per tempi uguali o superiori alle 4 ore giornaliere, così come previsto dalla Legge n. 36 del 22 febbraio 2001 e relativo decreto attuativo DPCM 8 luglio 2003, che fissa i limiti di esposizione ai campi elettromagnetici per la popolazione, e dal decreto 29 Maggio 2008 (Approvazione della metodologia di calcolo per la determinazione delle fasce di rispetto per gli elettrodomestici).
- 49.** Ad integrazione a quanto indicato nel SIA, dovrà essere gestita la corretta raccolta differenziata dei rifiuti urbani anche durante le manifestazioni temporanee, collocando sufficienti ed idonei contenitori nelle aree aperte al pubblico.
- 50.** Si prescrive la progettazione e l'esecuzione di sondaggi preventivi, da sottoporre alla validazione della Soprintendenza, da parte di archeologi professionisti. I saggi, effettuati mediante utilizzo di benna liscia, e spinti fino alle quote massime di progetto nei vari settori, dovranno essere condotti, sotto la direzione scientifica di questo Ufficio, da ditte archeologiche specializzate, senza alcun onere per questa Soprintendenza. Si segnala fin da ora che, nel caso in cui durante le ricerche venissero intercettati depositi archeologici e/o resti strutturali - noti in questo comparto immediatamente al di sotto dell'arativo - sarà necessario procedere al loro scavo stratigrafico. A seguito dei risultati delle indagini preventive, e della consegna della relazione archeologica, la Soprintendenza trasmetterà il proprio parere di competenza o valuterà eventuali ulteriori prescrizioni. Si fa inoltre condizione di dare alla Soprintendenza comunicazione scritta della data di inizio dei lavori con un anticipo di almeno 10 giorni lavorativi, indicando il nominativo della ditta archeologica o del professionista incaricato, il quale è tenuto a prendere contatti con il funzionario responsabile per stabilire le modalità di intervento.
- 51.** Si prescrive di prevedere una sistemazione dell'incrocio a rotatoria al fine di migliorare le condizioni di accessibilità e sicurezza della circolazione, con particolare riferimento alle manovre di svolta in sinistra. Gli elaborati progettuali di recepimento della prescrizione devono essere presentati ufficialmente a Comune e Provincia di Modena, per approvazione, entro 120 giorni dalla conclusione del procedimento.
- 52.** Dovrà essere comunicata ad ARPAE SAC Modena e alla Regione Emilia-Romagna, Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, la data di inizio e fine dei lavori del cantiere e la data di messa in esercizio del progetto.

53. Dovrà essere trasmessa alla Regione Emilia-Romagna Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, entro 90 giorni dalla data di fine lavori per ciascun intervento previsto, la certificazione di regolare esecuzione delle opere e, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018 e dell'art. 28, comma 7 bis, del d. lgs. 152/06, la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni fino a quel momento esigibili.

5.C. VERIFICA DI OTTEMPERANZA PER LE PRESCRIZIONI DEL PROVVEDIMENTO DI VIA

La verifica di ottemperanza per le precedenti prescrizioni del Provvedimento di VIA, nel rispetto delle modalità riportata nelle singole prescrizioni, spetta per quanto di competenza a:

1. Regione Emilia Romagna: 52-53
2. ARPAE: 12, 13, 14, 16, 17, 18, 19, 20, 21, 22, 23, 24, 28, 29, 30, 31, 32, 35, 37, 38, 39, 40, 43, 46, 47, 48.
3. Comune di Modena: 1, 2, 2a, 2b, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9, 10, 11, 15, 25, 26, 27, 33, 34, 36, 41, 42, 44, 45, 49, 51
4. Soprintendenza: 50

Al fine dell'ottemperanza delle prescrizioni, si ricorda che il proponente è tenuto al rispetto dell'art. 28, comma 3, del d.lgs. 152/06.

In caso gli enti preposti verifichino la non ottemperanza di prescrizioni del Provvedimento di VIA, dovranno procedere alla comunicazione alla Regione Emilia– Romagna, Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, che procederà come previsto dall'art. 29 del d.lgs. 152/06 in termini di diffida e sanzioni.

Il proponente è tenuto al **rispetto di tutte le prescrizioni vincolanti contenute nel Provvedimento di VIA e delle autorizzazioni e dei pareri già rilasciati e riportati al punto 5.A che saranno allegati alla Delibera di Giunta Regionale** di approvazione del PAUR, che avverrà successivamente alla conclusione della presente Conferenza di Servizi. Il rispetto delle prescrizioni contenute negli atti allegati alla DGR, ai sensi della normativa vigente, spetta all'Ente che rilascia l'atto.

5.D. ADEMPIMENTI FINALI DEL PROVVEDIMENTO DI VIA

Si dà atto che ATERSIR, Provincia di Modena e Vigili del Fuoco (rappresentante unico degli enti statali) sono risultati assenti alla Conferenza di Servizi conclusiva, avendo comunque inviato i propri atti o pareri favorevoli nel corso dei lavori della conferenza stessa; le valutazioni e le prescrizioni degli atti necessari alla realizzazione del progetto comprese nel PAUR sono state discusse dai partecipanti nelle sedute di Conferenza di Servizi e sono stati condivisi i contenuti definitivi nella seduta conclusiva del 01/07/2022. Il proponente non ha sollevato alcuna controdeduzione in merito.

Per alcuni atti il perfezionamento avverrà successivamente alla presente seduta di Conferenza di Servizi. Essi saranno comunque allegati alla delibera di adozione del PAUR.

Si precisa che il procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA (screening) dovrà essere attivato per modifiche gestionali o modifiche dell'opera, autorizzata in sede del presente procedimento autorizzatorio unico, nel caso in cui tali modifiche possano potenzialmente avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (punto B.2.60 dell'Allegato B.2 della l.r. 4/2018).

Mentre la medesima procedura non dovrà essere attivata per modifiche, quali ad esempio: modifiche di interventi edilizi derivanti dalla progettazione esecutiva dell'opera o realizzazione di nuovi interventi prescritti dalla Conferenza di Servizi, già valutati (modifiche alla strada di accesso al comparto). Tali modifiche/opere dovranno comunque essere oggetto di comunicazione o istanza di autorizzazione ai sensi della vigente normativa.

Il presente verbale è sottoscritto con apposizione della firma digitale dai rappresentanti unici opportunamente delegati degli Enti partecipanti alla seduta della Conferenza di Servizi del 01/07/2022, svolta in modalità telematica, come di seguito riportato, che hanno, in conclusione di Conferenza, all'unanimità espresso parere favorevole alla realizzazione del progetto in relazione agli atti o pareri comunque denominati e alla variante agli strumenti urbanistici provinciale e comunali riportati nella tabella del presente verbale alla pagina 3. L'atto firmato digitalmente da tutti i rappresentanti unici sarà depositato presso ARPAE SAC Modena.

Si specifica che Vincenzo Gualtieri, rappresentante di HERA Spa e Inrete Distribuzione Spa, non firma il presente verbale in forma digitale in quanto non titolare di una firma elettronica, ma sottoscrive il verbale con la propria firma autografa in calce ed allega un documento di riconoscimento (depositato agli atti d'ufficio della Regione Emilia-Romagna).

Amministrazione	Rappresentante
ARPAE come delegato LR 13/15 per PUA di VIA dalla Regione Emilia - Romagna	Marina Mengoli (firma digitale)
ARPAE	
Comune di Modena	Roberto Bolondi (firma digitale)
A.U.S.L. Modena	Stefano Galavotti (firma digitale)
HERA Spa - Inrete Distribuzione Energia Spa	Vincenzo Gualtieri (firma autografa)

ALLEGATO 1 - OSSERVAZIONI

1. SINTESI DELLE OSSERVAZIONI PERVENUTE

Argomento dell'osservazione	Riferimento
<p>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.</p> <p>Oss.10: Quando piove dove finisce l'acqua di scolo della pista, dove sono presenti tracce di pneumatico e di olii esausti? Immagino nel canale accanto. Le fosse biologiche come vengono svuotate? Gli oli esausti vengono smaltiti correttamente?</p>	<p>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) Osservazione n.6 (pg.161519 del 09/11/2020) Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020) Osservazione n.9 (pg 92605 del 14/06/2021) Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021) Osservazione n.11 (pg 95411 del 17/06/2021) 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) 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) Osservazione n.6 (pg.161519 del 09/11/2020) Osservazione n.7 (pg 161554 del 09/11/2020) Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020) Osservazione n.9 (pg 92605 del 14/06/2021) Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021) 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) 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) Osservazione n.6 (pg 161519 del 09/11/2020) Osservazione n.7 (pg 161554 del 09/11/2020) Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020) Osservazione n.9 (pg 92605 del 14/06/2021) Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021) Osservazione n.11 (pg 95411 del 17/06/2021) Osservazione n.12 (pg 109945 e pg 109948 del 14/07/2021)</p>
<p>4. Vengono segnalate attività per le quali deve essere valutato l'effetto cumulativo (rumore) con il progetto dell'Autodromo.</p>	<p>Osservazione n.5 (pg 161506 del 09/11/2020)</p>
<p>5. Viene segnalato l'utilizzo delle strade pubbliche limitrofe per prove/gare.</p>	<p>Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020) Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021) Osservazione n.12 (pg 109945 e pg 109948 del 14/07/2021)</p>
<p>6. Viene segnalato l'aumento di rifiuti nelle zone prospicienti l'autodromo, in particolare nei fossi che costeggiano le strade di accesso.</p>	<p>Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021) Osservazione n.12 (pg 109945 e pg 109948 del 14/07/2021)</p>

<p>7. In merito alla nuova strada di accesso in progetto, ritiene che l'amministrazione procedente 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'Aerautodromo, ed il minor sacrificio della proprietà privata coinvolta. Propone una soluzione alternativa più razionale e coerente.</p>	<p>Osservazione n.13 (pg 115156 del 22/07/2021)</p>
--	---

2. CONTRODEDUZIONI DEL PROPONENTE

Il proponente non ha presentato specifiche controdeduzioni alle osservazioni presentate.

3. RISPOSTA DELLA CONFERENZA DI SERVIZI

Argomento 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.*

Oss.10: Quando piove dove finisce l'acqua di scolo della pista, dove sono presenti tracce di pneumatico e di olii esausti? Immagino nel canale accanto. Le fosse biologiche come vengono svuotate? Gli oli esausti vengono smaltiti correttamente?

Considerato che l'impianto esistente ed il nuovo progetto ricadono interamente all'interno dell'area di ricarica della falda settore B individuato dal PTCP vigente della Provincia di Modena e parzialmente, nella parte più settentrionale, dell'area di Protezione allargata PA2, la tutela degli acquiferi è stata ed è oggetto di rilevante attenzione da parte di tutti gli enti coinvolti nell'ambito della valutazione ambientale.

A proposito 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. Le nuove indagini hanno dimostrato la presenza di depositi limo-argillosi e argillo-limosi a elevata consistenza a cui si susseguono ghiaie arrotondate eterometriche sciolte, in matrice limosa documentate anche fotograficamente. 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 (coefficiente di permeabilità pari almeno a $k = 10^{-9}$ m/s) dello spessore di almeno 1 m. Dovranno inoltre essere impermeabilizzate anche tutte le vie di fuga.

Come previsto dalle prescrizioni del precedente provvedimento di VIA, è stato realizzato, ed è attivo da oltre 10 anni, un piano di monitoraggio costante delle acque di falda mediante una rete di piezometri nell'area dell'autodromo. Tale piano viene riconfermato anche per il progetto di ampliamento. Nei 10 anni di monitoraggio sono state regolarmente eseguite e trasmesse ad ARPAE le analisi delle acque sotterranee e non si sono evidenziati incrementi parametrici tra i piezometri di monte e quelli di valle, né anomalie parametriche associabili a possibili impatti indotti dalla presenza dell'autodromo.

Nel nuovo progetto è previsto che le acque meteoriche vengano intercettate da sistemi di drenaggio, sottoposte a specifico trattamento (sedimentazione/defangazione e disoleazione) e stoccate all'interno di vasche di laminazione impermeabilizzate con guaine in HDPE, prima dello scarico nel corpo idrico ricettore, Rio Colombarone.

Tutti gli scarichi provenienti dai servizi igienici sono raccolti nel sistema fognario a doppia camicia, che garantisce una perfetta tenuta idraulica, e sottoposti ad un sistema di trattamento primario, in ottemperanza al regolamento del gestore del SII (vasche monolitiche in HDPE saldate al sistema fognario).

Vista la particolare sensibilità della zona sono previste specifiche prescrizioni a protezione delle acque sotterranee, riportate al relativo paragrafo del Verbale conclusivo della Conferenza di Servizi.

Si sottolinea, infine, che i pozzi acquedottistici del campo acquifero di Marzaglia (Campo C), attingono dai livelli più profondi del sistema acquifero multistrato, generalmente a partire da profondità superiori ai 75-100 m rispetto al piano campagna (unica eccezione il pozzo C3 i cui tratti filtranti sono stati ubicati già ad una profondità di 58 m dal p.c.).

Per quanto riguarda la tutela dei pozzi privati ubicati nelle aree circostanti, è prevista una rendicontazione annuale dei volumi di acqua utilizzati dall'impianto e delle relative modalità di approvvigionamento, adottando tutti i sistemi possibili di risparmio idrico. Inoltre attraverso il piano di monitoraggio delle acque sotterranee a controllo dell'Autodromo, verranno tenuti sotto controllo gli aspetti qualitativi delle falde. Tali controlli consentiranno agli Enti competenti in materia di comprendere eventuali anomalie quali-quantitative rilevate presso i pozzi privati presenti in prossimità dell'Autodromo.

Argomento 2: *Vengono segnalati problemi di inquinamento acustico sottolineando che già alle condizioni di utilizzo attuale dell'autodromo il rumore è assordante. Si segnala l'assenza di adeguate barriere antirumore.*

Per quanto riguarda l'impianto esistente, l'unica schermatura acustica prevista era quella a protezione dei recettori denominati R51 e R52 (area ex-AUSL). Nel corso del procedimento di accertamento della conformità alle prescrizioni del precedente provvedimento di VIA da parte della Provincia di Modena, il Comune di Modena ha evidenziato e attestato che i suddetti recettori risultavano inutilizzati dal 01/10/2012 e pertanto la realizzazione della barriera acustica non era ritenuta più necessaria. In seguito, gli edifici sono stati concessi in diritto di superficie al gestore dell'impianto e con il nuovo progetto presentato risultano incorporati nel comparto Autodromo e destinati ad attività di ricerca e sviluppo.

Come previsto dalle prescrizioni del precedente provvedimento di VIA, è stato realizzato e messo in funzione un sistema di monitoraggio acustico durante le attività dell'autodromo, tuttora presente e costituito da una postazione al confine del sedime a nord-ovest. Vengono regolarmente eseguiti e trasmessi ad Arpae e al Comune di Modena gli esiti del monitoraggio acustico, da cui si rileva che per le giornate in cui vengono svolte le attività più impattanti acusticamente vengono richieste le deroghe previste dal DPR 304/01.

Riguardo ai monitoraggi eseguiti presso i recettori, il precedente provvedimento di VIA prevedeva misure in occasione delle diverse tipologie di attività dell'autodromo presso n.5 recettori. Tali misure sono state svolte dal gestore nel 2013 e nel 2014 rilevando il rispetto dei limiti diurni sia di zona che orari. Anche i monitoraggi ai ricettori effettuati da Arpae nel 2015 avevano rilevato il rispetto dei limiti diurni di zona e orari previsti dalla classificazione acustica, anche durante lo svolgimento di attività in deroga ai limiti acustici.

L'attuale progetto di modifica 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'ampliamento dell'impianto di lunghezza 35 m e altezza di 2 m dal piano campagna in corrispondenza dell'area camping caravan.

Le emissioni acustiche stimate sono molto eterogenee in dipendenza dal tipo di attività che si prevede di svolgere, dal numero di partecipanti, dalla tipologia di veicoli utilizzati e dalle modalità di guida. Su queste basi sono state identificate n.8 tipologie di scenari.

Riguardo agli scenari che costituiscono l'attività ordinaria dell'autodromo (1A e 1B) e l'attività sportiva a bassa affluenza (2B) non sono previsti superamenti dei limiti normativi presso i recettori e il gestore prevede di mettere in atto opportune misure di contenimento di tipo gestionale, quali: 1) regolamentazione dell'iscrizione alle attività in pista in modo da escludere i veicoli particolarmente rumorosi; 2) limitazione del numero di giri veloci di pista in una giornata; 3) controllo dinamico dei livelli acustici generati dall'attività

motoristica, attraverso la regolamentazione dell'accesso dei veicoli in pista. Fa eccezione un recettore (edificio presso l'area camping), per il quale si stima un modesto superamento nello scenario 2B; presso tale ricettore sono previste delle verifiche acustiche in fase di collaudo e la realizzazione di eventuali interventi di mitigazione nel caso di effettivo superamento dei limiti.

Riguardo agli scenari che saranno caratterizzati da attività sportiva ad alta affluenza e da attività straordinaria (2A, 3A e 3B), per i quali si stimano superamenti dei valori limite di zona presso diversi recettori, il gestore prevede di utilizzare le deroghe previste dal DPR 304/2001, consentite nel numero massimo di 30 per anno.

E' inoltre previsto un monitoraggio ai ricettori durante ciascuna tipologia di scenario una volta messo in esercizio l'ampliamento dell'Autodromo, nonché un'implementazione del numero delle centraline di monitoraggio del sistema in continuo.

Argomento 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. Si segnala la necessità di avere parchi, boschi e piantumazioni nelle zone limitrofe al circuito per ridurre l'inquinamento dell'aria.*

In base al piano di monitoraggio approvato dagli enti competenti, sono state effettuate quattro campagne di monitoraggio della qualità dell'aria presso il ricettore R51/R52 nel primo anno di attività dell'Autodromo (settembre e novembre 2013, marzo e maggio-giugno 2014), al termine delle quali, dall'analisi dei report, era emerso che la concentrazione del biossido di azoto misurata a bordo pista risultava sempre considerevolmente inferiore a quella misurata nella stazione da traffico di Giardini di Modena, inferiore o analoga a quella misurata nella stazione di fondo suburbano di Carpi e significativamente superiore a quella misurata nella stazione di fondo rurale di Gavello. I valori rilevati a bordo pista di PM10 si posizionavano tra quelli misurati nella stazione suburbana di Carpi e quelli misurati nella stazione di fondo rurale di Gavello. Dalle misure non era emersa una correlazione tra le giornate di massima attività in pista e quelle in cui venivano misurate concentrazioni superiori di inquinanti.

Nei futuri scenari di attività che si realizzeranno a seguito dell'ampliamento dell'impianto, seppur non si preveda una variazione di rilievo del numero di giri in pista, a seguito dell'aumento della lunghezza del circuito, si incrementeranno le percorrenze e di conseguenza le emissioni in aria. Nello stato di progetto, viene inoltre previsto un nuovo scenario di attività, denominato 3B - grandi eventi (eventi motoristici, a vocazione fieristica, volti ad attirare l'interesse degli appassionati del settore e una notevole affluenza di pubblico), finora mai realizzato.

Tale incremento, seppur significativo se valutato sul solo impianto in progetto, risulta invece di entità limitata se si confronta con le emissioni riferite al territorio comunale. Se si considerano infatti le emissioni dell'inventario regionale INEMAR 2017 relative al comune di Modena come rappresentative delle emissioni complessive dello stato attuale, sommandovi l'incremento previsto nello stato di progetto, risulta un aumento emissivo sul comune pari allo 0,02 % per PM10 e 0,01% per NOx.

Non potendo escludere a priori che tale incremento possa comportare, in concomitanza di alcuni scenari, situazioni di criticità locale, soprattutto nelle aree poste a sud e ad ovest del tracciato, che nello stato di progetto si troveranno più prossime alla sorgente emissiva, verrà prescritto un monitoraggio della qualità dell'aria, da svolgersi, almeno nelle prime due annualità di esercizio, presso i recettori potenzialmente più impattati e in occasione delle attività con maggiori emissioni (scenari 2A, 3A e 3B).

E' utile comunque ricordare che il proponente dichiara che le stime emissive presenti nel SIA sono state calcolate a partire da ipotesi di utilizzo dell'impianto (giorni in un anno di svolgimento delle attività, numero di giri previsti in pista, tipologia di auto o moto presenti nel circuito durante una giornata) e di traffico indotto (affluenza giornaliera di pubblico e di mezzi legati alle attività della pista) ritenute come più verosimili in base alle conoscenze attuali e valutate cautelative rispetto alla situazione che viene ipotizzata nel medio e lungo periodo. A tal proposito nel SIA viene indicato che *"E' possibile prevedere che l'ampliamento dell'autodromo, qualora avvenga in tempi stretti, porterà maggiore competitività all'intero settore delle auto sportive del territorio, e dunque sposterà il business dell'autodromo di Modena principalmente sullo sviluppo di auto elettriche. Tale previsione ci porta a dire che nel giro di cinque anni le*

attuali quantificazioni relative alle emissioni degli scenari precedentemente indicati verranno dimezzate e che nel giro di una decina d'anni il calo potrebbe essere del 70 - 80%."

Riguardo alla problematica degli odori, verrà prescritto un monitoraggio, attraverso idonee misure di concentrazione di odore in prossimità del circuito nelle condizioni di prove/gare potenzialmente più impattanti, da eseguirsi durante il primo anno di attività.

Il Proponente indica che le giornate che possono determinare un potenziale impatto odorigeno presso i ricettori sono le prove di tipo "Drift", una tecnica di guida che determina un riscaldamento degli pneumatici superiore a quello che avviene con normali modalità di guida.

Riguardo alle mitigazioni ambientali e paesaggistiche il progetto prevede sia il completamento delle opere previste dal precedente provvedimento di VIA (in particolare i lavori di rimboschimento del bosco di Pino Strobo), sia nuove opere di mitigazione, che possono essere classificate in tre categorie:

1. Mitigazioni ambientali e paesaggistiche dirette: piantumazione di nuove alberature, creazione dei corridoi verdi ed ecologici, sostituzione delle alberature incongrue o malate all'interno o all'esterno del comparto.
2. Mitigazioni ambientali e paesaggistiche indirette: possibilità da parte del proponente di stipulare convenzioni per la piantumazione di pioppeti all'interno del Comune di Modena al fine di incrementare la capacità di assorbimento di emissioni da parte del territorio.
3. Strategie per incentivare attività a basso impatto: benefici territoriali in termini di mancata emissione (ad esempio viene previsto l'inserimento di un impianto fotovoltaico che permetterà di alimentare completamente entro il 2024 le colonnine di ricarica che si stanno sviluppando) e ancor più di contributo strategico nello sviluppo di autoveicoli a basso o nessun impatto in termini di emissioni (auto elettriche).

Argomento 4: *Vengono segnalate attività per le quali deve essere valutato l'effetto cumulativo (rumore) con il progetto dell'Autodromo.*

Gli impatti cumulativi sono oggetto della Valutazione Ambientale, pertanto devono essere valutati nel procedimento.

Nel caso del rumore sono state considerate le fonti presenti nell'intorno dell'impianto che si ritiene contribuiscano a determinare il clima acustico dell'area. Tali fonti sono: il traffico stradale, il traffico ferroviario, l'aeroporto, le cave vicine, l'abitato di Marzaglia nuova, l'area agricola circostante.

Poiché è previsto che l'attività dell'autodromo si svolga esclusivamente in periodo diurno, non sono state considerate altre fonti attive in orario serale e notturno.

In merito al disturbo generato dalle attività di diffusione musicale effettuate presso i Pubblici Esercizi siti su Strada Pomposiana si rileva che tali attività devono essere effettuate nel rispetto dei limiti acustici vigenti; l'amministrazione comunale è quindi impegnata in una intensificazione dei controlli al fine di verificare il rispetto delle prescrizioni contenute in autorizzazione per garantire il rispetto dei limiti di legge.

Anche le attività svolte presso lo scalo merci di Marzaglia avvengono nel rispetto dei limiti inerenti all'inquinamento acustico, così come evidenziato nel Nulla Osta Acustico rilasciato al gestore dello scalo nell'ambito del procedimento dell'Autorizzazione Unica Ambientale (AUA). Quest'ultima sorgente non è stata considerata nella valutazione degli impatti vista la distanza significativa dall'impianto.

Argomento 5: *Viene segnalato l'utilizzo delle strade pubbliche limitrofe per prove/gare.*

L'argomento trattato non rientra nel campo della Valutazione Ambientale del progetto all'esame della Conferenza di Servizi, ma la segnalazione è stata riportata al Comune di Modena, in quanto ente competente.

Argomento 6: *Viene segnalato l'aumento di rifiuti nelle zone prospicienti l'autodromo, in particolare nei fossi che costeggiano le strade di accesso.*

L'argomento trattato non rientra nel campo della Valutazione Ambientale del progetto all'esame della Conferenza di Servizi, ma la segnalazione è stata riportata al gestore del servizio di raccolta dei rifiuti, HERA Spa, che in quanto componente della Conferenza di Servizi provvederà ad informare gli uffici competenti.

Argomento 7: *In merito alla nuova strada di accesso in progetto, ritiene che l'amministrazione procedente 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'Aerautodromo, ed il minor sacrificio della proprietà privata coinvolta. Propone una soluzione alternativa più razionale e coerente.*

Il proponente ha presentato il progetto per la nuova strada di accesso al comparto, considerando le proprietà coinvolte, mediante un nuovo tratto stradale che collega gli impianti all'attuale tracciato di Via dell'Aeroporto.

La soluzione alternativa proposta non introduce novità in ordine all'accessibilità generale della struttura rispetto alla viabilità principale, proponendo un innesto sulla medesima Via dell'Aeroporto che, come giustamente indicato, si sviluppa verso Est assumendo il toponimo di Strada Pederzona. In definitiva, come indicato negli elaborati proposti, l'asse in discorso offre un collegamento diretto con l'infrastruttura principale SS724 Modena-Sassuolo che rappresenterà nel medio periodo l'itinerario più funzionale per le provenienze di lungo raggio (sistema autostradale). Lo stesso collegamento migliorerà la sua funzionalità a valle della prevista realizzazione del prolungamento verso Sassuolo della A22, con la previsione di connessione diretta tra l'asse autostradale e la stessa Via dell'Aeroporto.

Circa la connessione con la viabilità esistente, invece, la soluzione alternativa differisce in maniera sostanziale in relazione al punto di innesto con l'asse di Via dell'aeroporto, proponendo l'intersezione presso una curva a 90° che caratterizza lo sviluppo della viabilità esistente.

Si osserva che tale punto di innesto risulterebbe notevolmente critico in ordine alla gestione delle manovre, anche in relazione alla necessità di mantenere la continuità di diritto di precedenza dell'asse Pederzona/Aeroporto che riveste un'importante funzione di ricucitura del sistema viabilistico tra due infrastrutture principali. (SS724 e SP15). Di fatto l'ipotesi proposta realizzerebbe un innesto a precedenza in piena curva rispetto al tracciato principale, con ovvie ripercussioni in termini di sicurezza, con particolare riferimento alle manovre di accesso e recesso in sinistra.

In ragione di quanto sopra esposto, la soluzione definita dal proponente si può ritenere equivalente a quella dell'osservante, in relazione all'efficienza di connessione alla rete viabilistica locale e principale, ma offre maggiori garanzie di fruibilità e sicurezza in relazione all'innesto con la viabilità esistente.

CONFERENZA DI SERVIZI
per il PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO di VIA
DLgs. 152/2006, L.R. 4/2018, L. 241/1990
relativo al progetto

Ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, localizzato in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), proposto da Aerautodromo di Modena Spa (sede legale in Strada Pomposiana n. 255/A, località Marzaglia, Modena)

VERBALE della seduta del 16 giugno 2022

I lavori della Conferenza di Servizi decisoria si aprono alle ore 11:35

La Conferenza si svolge in modalità telematica.

Alla seduta odierna partecipano i rappresentanti dei seguenti Enti:

- Anna Maria Manzieri, ARPAE
- Rosanna Zavattini, Regione Emilia-Romagna
- Daniele Gaudio, Provincia di Modena
- Roberto Bolondi, Comune di Modena
- Stefano Galavotti, AUSL Modena
- Canio Fastiggi, Comando Provinciale Vigili del Fuoco Modena (rappresentante enti statali)
- Anna Maria Barbieri, HERA Spa

Sono inoltre presenti:

- Elisa Rossi, Laura Solmi, ARPAE SAC Modena
- Luisa Guerra, Enrica Canossa, Tiziana Melfi, Marcella Zombini, Barbara Notari, ARPAE APA Modena
- Barbara Nerozzi, Regione Emilia-Romagna
- Maria Giulia Messori, Provincia di Modena
- Daniela Campolieti, Elisa Pelatti, Sara Toniolo, Michele Tropea, Giorgio Barelli, Emanuela Boschi, Guido Calvarese, Tiziana Iemboli, Marcella Garulli, Comune di Modena
- Francesco Graffiedi, Hera Spa
- Giuseppe Gervasi, proponente Aerautodromo di Modena Spa
- Ambrogio Lanzi, Giulio Rimini, Carlo Odorici, Yos Zorzi, Lucia Bursi, Arianna Casarini, per la Società proponente Aerautodromo di Modena Spa

Dalla lettura della bozza di verbale conclusivo dei lavori della Conferenza di Servizi e dalla conseguente discussione, non sono emerse posizioni contrastanti o criticità rilevanti alla realizzazione del progetto.

Tutti gli enti partecipanti hanno espresso l'assenso al progetto come presentato con le prescrizioni condivise in sede di conferenza.

Il rappresentante delegato del Comune di Modena (delega prot n. 214898 del 15/06/2022) esprime parere favorevole in merito ai contenuti dell'Accordo Territoriale nonché rispetto alle varianti urbanistiche di propria competenza.

Si rileva la necessità di aggiornare la seduta della conferenza a data da definirsi al fine di formalizzare gli atti di assenso alle varianti urbanistiche e territoriali da parte dei competenti organi.

La Conferenza decide di aggiornare i propri lavori.

Si procede infine alla lettura del presente verbale che viene approvato all'unanimità.

La Conferenza si chiude alle ore 14:45

Poiché la Conferenza di Servizi è stata effettuata in modalità telematica, il presente verbale è sottoscritto con apposizione della firma digitale dai rappresentanti unici opportunamente delegati degli Enti partecipanti alla seduta della Conferenza di Servizi del 16/06/2022, come di seguito riportato. Il documento firmato digitalmente da tutti i rappresentanti unici sarà depositato presso ARPAE SAC Modena e Regione Emilia-Romagna.

Si specifica che Anna Maria Barbieri, rappresentante di HERA Spa, non firma il presente verbale in forma digitale in quanto non titolare di una firma elettronica, ma sottoscrive il verbale con la propria firma autografa in calce ed allega un documento di riconoscimento (depositato agli atti d'ufficio).

Modena, 16 giugno 2022

Firma dei partecipanti:

Ente	firma
Regione Emilia-Romagna	Rosanna Zavattini (firma digitale)
ARPAE	Anna Maria Manzieri (firma digitale)
Provincia di Modena	Daniele Gaudio (firma digitale)
Comune di Modena	Roberto Bolondi (firma digitale)
AUSL Modena	Stefano Galavotti (firma digitale)
Comando Provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena - <i>Rappresentante unico delle amministrazioni statali periferiche</i> Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio per la città metropolitana di Bologna e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara ENAC	Canio Fastiggi (firma digitale)
HERA Spa	Anna Maria Barbieri



ARPAE
Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia
dell'Emilia - Romagna

* * *

Atti amministrativi

Determinazione dirigenziale	n. DET-AMB-2022-3381 del 04/07/2022
Oggetto	Adozione dell'Autorizzazione Unica Ambientale relativa allo stabilimento/impianto localizzato nel Comune di Modena (MO), richiesta dall'impresa AERAUTODROMO di Modena SPA Pratica Sinadoc n° 23898/22
Proposta	n. PDET-AMB-2022-3558 del 04/07/2022
Struttura adottante	Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Modena
Dirigente adottante	MARINA MENGOLI

Questo giorno quattro LUGLIO 2022 presso la sede di Via Giardini 472/L - 41124 Modena, il Responsabile del Servizio Autorizzazioni e Concessioni di Modena, MARINA MENGOLI, determina quanto segue.

Oggetto: DPR 59/2013: Adozione dell'Autorizzazione Unica Ambientale relativa allo stabilimento/impianto localizzato nel Comune di Modena (MO), richiesta dall'impresa AERAUTODROMO di Modena SPA

Pratica Sinadoc n° 23898/22

Il dirigente responsabile Dott.ssa Marina Mengoli di ARPAE SAC di Modena

VISTO CHE:

In data 15/05/2020, la società Aerautodromo di Modena Spa con sede legale in località Marzaglia, Modena (MO), Strada Pomposiana n. 255/A, ha presentato domanda di attivazione del Procedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art.15 della Legge Regionale n. 4/2018 per la realizzazione di un ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia nel Comune di Modena (MO);

l'istanza è stata assunta agli atti di ARPAE con prot. n° 71484 del 15/05/2020 (pratica Sinadoc. n° 14364/20);

Il progetto prevede la modifica e l'ampliamento del comparto Autodromo di Modena tramite la realizzazione di nuovi tratti di circuito stradale, tra cui un rettilineo di 1 km di lunghezza, di una tribuna e dei relativi servizi, la ristrutturazione e la nuova realizzazione di fabbricati che permettano l'utilizzo del Centro Guida Autodromo di Modena a fini di ricerca e sviluppo, oltre al completamento di opere già previste nel precedente procedimento, quali parcheggi e aree turistico-commerciali;

la Regione Emilia-Romagna, autorità competente, ha effettuato la pubblicazione dell'istanza e della relativa documentazione sul portale web Ambiente dell'Autorità Competente a partire dal giorno 27/05/2020 (<http://servizioambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>);

con prot. n° 77531 del 28/05/2020 ARPAE SAC di Modena ha inviato agli Enti interessati la richiesta di verifica di adeguatezza e completezza della documentazione presentata, per i profili di rispettiva competenza, in merito alla procedura di VIA;

con prot. n° 92234 del 26/06/2020 ARPAE SAC di Modena ha inviato al proponente la richiesta di perfezionamento della documentazione;

le risposte alla richiesta integrazioni sono state trasmesse dal proponente e acquisite agli atti di ARPAE con prot. n° 107674 e 107687 del 27/07/2020 e integrate con prot. n° 109564 del 29/07/2020;

con nota prot. n° 110722 del 31/07/2020 ARPAE ha comunicato l'avvio del procedimento di PAUR ed ha trasmesso all'autorità competente, Regione Emilia-Romagna, l'avviso al pubblico redatto in conformità con quanto previsto dal vigente Dlgs. 152/2006;

la Regione ha pubblicato l'avviso al pubblico e la documentazione progettuale sul sito web istituzionale a partire dal giorno 19/08/2020, per la consultazione del pubblico;

il PAUR, ai sensi dell'art. 20, comma 2 della L.R. 4/18 e secondo quanto richiesto dal proponente, è comprensivo, tra gli atti di assenso, dell'Autorizzazione Unica Ambientale (**AUA**);

la società Aerautodromo di Modena Spa, con sede legale ed impianto in Strada Pomposiana n° 255/A, Loc. Marzaglia, Modena (MO), attraverso il legale rappresentante, ha, pertanto, presentato istanza per avviare il procedimento di rilascio di nuova Autorizzazione Unica Ambientale (AUA), riguardo l' "autorizzazione agli scarichi di acque reflue" e l' "autorizzazione di carattere generale alle emissioni in atmosfera di cui all'art. 272 del Codice dell'ambiente", ai sensi del DPR 59/2013 - *Regolamento recante la disciplina dell'autorizzazione unica ambientale*, in riferimento all'impianto di Strada Pomposiana n° 255/A, Loc. Marzaglia, Modena (MO), nel cui insediamento la società Aerautodromo di Modena Spa svolge attività di eventi auto/moto (codice ATECO: 93.11.90);

la scheda D dell'istanza di AUA contiene i dati e le informazioni necessari per le emissioni in atmosfera di impianti e attività in deroga;

il titolo ambientale "emissioni in atmosfera" è, pertanto, escluso dalla presente istanza di AUA;

è stato presentato uno studio di impatto ambientale, tuttavia il parere, in merito, sarà ricompreso all'interno del provvedimento di VIA;

l'art. 2 comma 1 lettera b) prevede che l'autorità competente è la Provincia o la diversa autorità indicata dalla normativa regionale quale competente ai fini del rilascio, rinnovo e aggiornamento dell'autorizzazione unica ambientale, che confluisce nel provvedimento conclusivo del procedimento di VIA, ovvero nella determinazione motivata di cui all'articolo 14-ter, comma 6-bis, della legge 7 agosto 1990, n. 241;

a far data dal 01/01/2016, in applicazione dell'art. 16, comma 3, della legge regionale 30 luglio 2015, n.13 - *Riforma del sistema di Governo regionale e locale e disposizioni su Città metropolitana di Bologna, province, Comuni e loro Unioni* - di riordino istituzionale, le competenze per il rilascio dell'AUA sono state trasferite ad ARPAE;

con prot. n° 121956 del 25/08/2020 ARPAE ha convocato una prima riunione istruttoria della Conferenza dei Servizi in modalità sincrona per il giorno 09/09/2020;

con prot. n° 155115 del 27/10/2020 ARPAE ha convocato una seconda riunione istruttoria della Conferenza dei Servizi in modalità sincrona per il giorno 09/11/2020;

con prot. n° 166722 del 17/11/2020 ARPAE ha richiesto integrazioni al proponente;

con nota ARPAE prot. n° 183106 del 16/12/2020 è stata concessa proroga di 180 giorni dei termini fissati per la consegna della documentazione integrativa, in risposta alla richiesta avanzata dal proponente, assunta agli atti ARPAE con prot. n° 180939 del 14/12/2020;

con prot. n° 91632 del 11/06/2021 ARPAE ha acquisito la documentazione integrativa richiesta ed il procedimento è stato riavviato;

con nota prot. n°103657 del 02/07/2021 ARPAE ha comunicato la ripubblicazione ed ha trasmesso all'autorità competente, Regione Emilia-Romagna, un nuovo avviso al pubblico, redatto in conformità con quanto previsto dal vigente D.Lgs.152/2006 e pubblicato a partire dal giorno 07/07/2021 sul sito web istituzionale;

con prot. n° 140270 del 13/09/2021 ARPAE ha indetto e convocato la Conferenza dei Servizi decisoria in modalità sincrona per il giorno 06/10/2021;
con nota prot. n° 189308 del 09/12/2021 la Conferenza dei Servizi ha ritenuto necessario che la documentazione tecnica presentata fosse integrata con gli elementi già comunicati con nota prot. n° 166722 del 17/11/2020;
con prot. n° 200761 del 30/12/2021 ARPAE ha acquisito la documentazione integrativa;

con prot. n° 8174 del 19/01/2022 ARPAE ha dato comunicazione del un nuovo avviso al pubblico sul sito web dell'autorità competente, Regione Emilia-Romagna, per l'ulteriore consultazione;

con prot. n° 37005 del 07/03/2022 ARPAE ha indetto e convocato la Conferenza dei Servizi decisoria in modalità sincrona per il giorno 15/03/2022;

con prot. n° 37250 del 07/03/2022 è stato acquisito il contributo istruttorio interno da parte dell'ARPAE Distretto di Modena – Unità Presidio Territoriale di Modena, relativamente a Terre e rocce da scavo, Varianti Urbanistiche, Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale, a seguito della richiesta prot. n° 144798 del 08/10/2020;

con prot. ARPAE n° 63237 del 14/04/2022 il proponente ha presentato volontariamente una correzione di errore materiale nei cartigli della documentazione;

con prot. n° 93010 del 06/06/2022 ARPAE ha indetto e convocato la Conferenza dei Servizi decisoria in modalità sincrona per il giorno 16/06/2022;

con prot. n° 105001 del 24/06/2022 ARPAE ha indetto e convocato la Conferenza dei Servizi decisoria in modalità sincrona per il giorno 01/07/2022;

ARPAE ha convocato la conferenza dei servizi decisoria “simultanea” ai sensi dell’art. 14-ter l. 241/90, come previsto dall’art. 4 comma 7 del d.P.R. 59/2013, effettivamente poi avvenuta con le sedute del 06/10/2021, del 15/03/2022, del 16/06/2021 e del 01/07/2022, della quale il presente provvedimento costituisce determinazione motivata di conclusione positiva;

DATO ATTO CHE:

è stata acquisita all'interno della procedura di VIA la documentazione antimafia ai sensi del d.lgs. n.159/2011;

sono state correttamente pagate le spese istruttorie stabilite dal tariffario delle prestazioni di ARPAE consistenti in Euro 221,00 corrisposte ad ARPAE ER;

VISTO:

il d.lgs. 3 aprile 2006, n.152 – *Norme in materia ambientale*;

il d.P.R. 7 settembre 2010, n. 160 - *Regolamento per la semplificazione ed il riordino della disciplina sullo sportello unico per le attività produttive*, e il DM 10/11/2011 - *Misure per l'attuazione dello sportello unico*;

il d.P.R. 13 marzo 2013, n. 59 - *Regolamento recante la disciplina dell'autorizzazione unica ambientale e la semplificazione di adempimenti amministrativi in materia ambientale gravanti sulle piccole e medie imprese e sugli impianti non soggetti ad autorizzazione integrata ambientale, a norma dell'articolo 23 del decreto-legge 9 febbraio 2012, n. 5, convertito, con modificazioni, dalla legge 4 aprile 2012, n. 35*;

la d.g.r. 9 giugno 2003, n. 1053 - *Direttiva concernente indirizzi per l'applicazione del d.lgs. 11 maggio 1999 n° 152 e ss. mm. e ii. recante disposizioni in materia di tutela delle acque dall'inquinamento*;

la d.g.r. 14 febbraio 2005, n. 286 - *Direttiva concernente indirizzi per la gestione delle acque di prima pioggia e di lavaggio da aree esterne* - in attuazione dell'art. 39 del d.lgs 152/99;

il d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 (parte terza) - *Norme in materia ambientale* – abrogazione e sostituzione del d.lgs. 11 maggio 1999, n. 152;

il d.lgs. 3 aprile 2006, n. 152 – art. 124, comma 1 - *tutti gli scarichi devono essere preventivamente autorizzati*;

la legge regionale 1 giugno 2006, n. 5 - *confermata la validità giuridica ed applicativa di entrambe le direttive regionali sopra richiamate* - in attuazione al d.lgs. 152/06 e ss. mm. e ii;

la d.g.r. 18 dicembre 2006, n. 1860 - *Linee guida di indirizzo per la gestione delle acque meteoriche di dilavamento e delle acque di prima pioggia* - in attuazione della d.g.r. n. 286/05;

il d.P.R. 19 ottobre 2011, n. 227 - *Semplificazione di adempimenti amministrativi in materia ambientale – Scarichi acque – Impatto acustico*;

la l. 7 agosto 1990, n. 241 - *Nuove norme sul procedimento amministrativo*;

la d.g.r. 21 dicembre 2015, n. 2204 – *Approvazione del Modello per la richiesta di AUA*;

la d.g.r. 31 ottobre 2016, n. 1795 – *Approvazione della direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA, AIA ed AUA in attuazione della L.R. n.13 del 2005* - ed in particolare l'art. 5 e gli Allegati L ed M della direttiva;

VISTI, inoltre:

il d.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 - *Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni*” e ss.mm.ii.;

la legge 6 novembre 2012, n. 190 - *Disposizioni per la prevenzione e la repressione della corruzione e dell'illegalità nella pubblica amministrazione*;

il d.lgs. 25 maggio 2016, n. 97 - *Revisione e semplificazione delle disposizioni in materia di prevenzione della corruzione, pubblicità e trasparenza, correttivo della legge 6 novembre 2012, n. 190 e del decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33, ai sensi dell'articolo 7 della legge 7 agosto 2015, n. 124*;

il d.lgs. 6 settembre 2011, n. 159 - *Codice delle leggi antimafia e delle misure di prevenzione, nonché nuove disposizioni in materia di documentazione antimafia*;

RICHIAMATI

il Regolamento generale dell'Agenzia, approvato con delibera della Giunta regionale Emilia-Romagna n. 124/2010;

la d.g.r. n. 1181/2018 con la quale è stato approvato l'assetto organizzativo generale dell'Agenzia di cui alla D.D.G. n. 70/2018;

la D.D.G. n. 103/2020 con la quale è stato approvato il *Manuale organizzativo di Arpae Emilia-Romagna* e si è proceduto alla revisione dell'*Assetto organizzativo analitico* di cui alla D.D.G. n. 78/2020;

la Delibera del Direttore Generale n. 36 del 31/03/2021 con cui è stato approvato il *Piano triennale per la prevenzione della corruzione e la trasparenza (PTPCT) 2021-2023* di Arpae Emilia-Romagna;

la Delibera del Direttore Generale n. 87 del 24/06/2022, con la quale è stato conferito ad interim l'incarico dirigenziale di Responsabile SAC di Modena e di Responsabile AAC Centro, alla Dott.ssa Marina Mengoli;

la nomina a resp. del proc., ai sensi della l. 241/90, del Dott. Fausto Prandini;

DATO ATTO:

che il responsabile del procedimento dichiara di non trovarsi in situazioni di conflitto di interessi, anche potenziale, ex art. 6-bis l.241/1990;

che, come previsto dalla Deliberazione del Direttore Generale n. 122 del 16/11/2020, il titolare del trattamento dei dati personali fornito dal proponente è il Direttore generale di ARP AE, che il responsabile del trattamento è la Dott.ssa Marina Mengoli quale responsabile di ARP AE AAC di Modena e che le informazioni di cui all'art. 13 del d.lgs. 196/2003 sono contenute nell'*Informativa per il trattamento dei dati personali* consultabile presso la segreteria di ARP AE SAC di Modena, con sede in Modena, Via P. Giardini n. 472/L e disponibile sul sito istituzionale, su cui è possibile anche acquisire le informazioni di cui agli artt. 12, 13 e 14 del regolamento (UE) 2016/679 (RGDP);

DETERMINA

per le ragioni in premessa, e con espresso e diretto riferimento alle valutazioni sopra formulate anche ai fini della sua interpretazione:

1. di adottare la presente Autorizzazione Unica Ambientale (AUA) ed i suoi allegati a favore della società Aerautodromo di Modena Spa per l'impianto/stabilimento in Comune di Modena (MO), Loc. Marzaglia, Strada Pomposiana n° 255/A, che comprendono i titoli abilitativi settoriali in allegato, di seguito riportati sinteticamente:

Settore ambientale interessato	Titolo Ambientale	Ente Competente
Acqua	Autorizzazione allo scarico di acque reflue industriali in pubblica fognatura di cui al Capo II del Titolo IV della sezione II della Parte terza del D.Lgs 152/06 (articoli 124 e 125)	ARPAE

2. di stabilire che le condizioni e le prescrizioni da rispettare per l'esercizio dei titoli abilitativi di cui al punto 1 sono contenute nei seguenti allegati:

- Allegato Acqua con acclusa planimetria di riferimento

3. di fare salva l'osservanza di ogni altra norma/disciplina settoriale europea, nazionale, regionale e locale, non prevista o richiamata dalla presente AUA, come a titolo esemplificativo e non esaustivo quelle in materia urbanistica, edilizia, antisismica, di sicurezza, antincendio, igienico-sanitaria, di efficienza energetica, di tutela dal rischio idrogeologico, di tutela dei beni culturali e del paesaggio di cui al D.Lgs. n. 42 del 2004, del Codice della strada e del suo Regolamento di attuazione;

4. di precisare che la presente determina è valida dal giorno della sua adozione da parte di ARPAE SAC di Modena (quale autorità competente);

5. di stabilire che la presente AUA ha durata pari a 15 (quindici) anni a decorrere dal giorno della sua adozione da parte di ARPAE SAC di Modena, e che il rinnovo dovrà essere presentato all'autorità competente almeno 6 (sei) mesi prima della scadenza, come stabilito dalla vigente normativa;

6. di informare che eventuali modifiche all'AUA debbono essere richieste ai sensi dell'art. 6 del d.P.R. 59/2013;

7. di informare che le norme settoriali rimarranno comunque valide per tutto quanto non previsto o regolato dal d.P.R. 59/2013, in particolare, si rimanda a quanto indicato all'art. 1 (fatta salva la possibilità di accertamento di competenza di tutti gli organi di controllo in materia ambientale) in merito alle autorità amministrative competenti al controllo, al potere sanzionatorio e di diffida;

8. di informare che contro il presente provvedimento può essere presentato ricorso giurisdizionale al Tribunale amministrativo regionale entro 60 (sessanta) giorni oppure, in alternativa, ricorso amministrativo straordinario al Capo dello Stato entro 120 (centoventi) giorni dalla data di rilascio;

9. di informare che il presente provvedimento sarà pubblicato ai sensi dell'art. 23 del d.lgs. 33/2013 e del vigente Programma triennale per la trasparenza e l'integrità di ARPAE, e di informare che il procedimento amministrativo inerente il presente atto è oggetto di misure di contrasto ai fini della prevenzione della corruzione ai sensi della legge 190/2012 e del vigente Piano triennale per la prevenzione della corruzione di ARPAE;

10. di informare che eventuali modifiche/sostituzioni del gestore dell'impianto, autorizzato con il presente atto, richiede una espressa istanza di voltura/subentro della presente autorizzazione, da presentare a firma congiunta del cedente e del cessionario, con allegata la documentazione probante la cessione della disponibilità/detenzione dell'impianto da parte del dante causa.

FIRMA

La Responsabile ad interim del Servizio
Autorizzazioni e Concessioni
di ARPAE Modena
Dott.ssa Marina Mengoli

SI ATTESTA CHE IL PRESENTE DOCUMENTO È COPIA CONFORME DELL'ATTO ORIGINALE FIRMATO DIGITALMENTE.

Aerautodromo di Modena Spa ubicato in Strada Pomposiana n° 255/A, Loc. Marzaglia, 41123 - Modena (MO).

SETTORE AMBIENTALE INTERESSATO	TITOLO AMBIENTALE
ACQUA	Scarichi di acque reflue di cui al Capo II del Titolo IV della sezione II della Parte terza del D.Lgs 152/06 (articoli 124 e 125) Acque meteoriche di dilavamento in acque superficiali

A – Parte descrittiva

L'Aerautodromo di Modena Spa, in Strada Pomposiana n° 255/A in Loc. Marzaglia a Modena (MO), svolge attività di eventi auto/moto (piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore).

Il progetto di modifica e ampliamento del comparto in oggetto, interessante 2 macro sistemi insediativi denominati “circuiti” e “opere di urbanizzazione e casette”, riguarda l'ampliamento del circuito mediante la creazione di un nuovo anello stradale, la nuova configurazione strutturale del comparto, le nuove strutture per il pubblico e l'adeguamento delle opere di urbanizzazione e della viabilità a contorno. In conseguenza dei contributi idrici derivanti, pertanto, è nata l'esigenza di prevedere sistemi di equalizzazione/mitigazione quali-quantitativa delle portate delle acque reflue che consentissero di non modificare le infrastrutture fognarie già in esercizio sul sedime da ampliare.

Le acque reflue derivanti dall'attività di eventi auto/moto ubicato in Strada Pomposiana, 255/A, Loc. Marzaglia, Modena (MO), sono di origine sia antropica che meteorica. Le prime sono recapitate in pubblica fognatura, tramite il punto di scarico denominato N1, mentre le seconde sono convogliate in acque superficiali, con recapito presso il recettore Rio Colombarone, in ossequio al principio di invarianza idraulica, tramite i punti di scarico denominati B1 e B2. Al punto di scarico B2 confluiscono le acque provenienti da 2 ulteriori invasi di laminazione superficiali (sottobacini idrologici), a servizio del sistema insediativo “circuiti”, rispetto a quelli già previsti in fase di primo impianto dell'insediamento. Uno, di mc 700, a tergo del sistema di sollevamento a presidio dall'areale depresso che verrà realizzato a sud-ovest, in corrispondenza di una delle due curve del nuovo anello, e l'altro, di mc 1200, in area baricentrica tra il nuovo anello e la storica “omega” del circuito esistente. Entrambi i bacini sono atti ad accogliere le acque meteoriche e depurate dell'area in oggetto, le quali vengono convogliate verso il sistema fognario attualmente in esercizio sul circuito attuale.

In attesa del potenziamento del sistema fognario e depurativo di Marzaglia, o del suo superamento, essendo possibile il collettamento a gravità dei reflui dall'agglomerato al depuratore di Modena Capoluogo, che vede il richiedente aver già predisposto, per il futuro impiego,

l'installazione del sistema di trattamento delle acque di prima pioggia a monte delle vasche di laminazione, relativamente agli scarichi di acque reflue si profila la seguente configurazione:

- le acque meteoriche di dilavamento delle superfici impermeabili dell'insediamento sportivo esistente, a rischio di inquinamento, vengono raccolte separatamente ed inviate ad apposito impianto di trattamento in continuo, che consta delle fasi di defangazione/dissabbiatura e di disoleatura con funzione coalescente, poi le stesse, previo passaggio in pozzetto d'ispezione, vengono equalizzate da un sistema di laminazione complesso a funzionamento sincrono ed inviate successivamente al Rio Colombarone, tramite il fosso stradale posto in fregio alla Via Pomposiana, ovvero il punto di scarico denominato B2;
- le acque meteoriche derivanti dalle aree verdi, dai pluviali delle coperture degli edifici e dalle aree di transito e parcheggio del sistema insediativo "opere di urbanizzazione e casette", senza rischio di contaminazione da stoccaggio e/o lavorazioni di materie prime e/o rifiuti, vengono raccolte e laminate, senza essere trattate, prima del recapito al corpo recettore Rio Colombarone, tramite il fosso stradale posto in fregio alla Via Pomposiana, ovvero il punto di scarico denominato B1;
- le acque reflue provenienti dai servizi igienici e dalle cucine presso il sistema insediativo "circuito" (PDC1 e PDC4) subiscono un pretrattamento mediante 2 fosse Imhoff da 150 A.E. l'una ed un degrassatore idoneo per 500 pasti/giorno, sono poi convogliate, previo passaggio in pozzetto d'ispezione, in vasca di equalizzazione monoblocco da 50 mc, dotata di pozzetto by pass, ed inviate alla fognatura nera comunale per mezzo di un impianto di sollevamento posto in fregio alla Via Pomposiana, al punto di scarico N1;
- le acque reflue provenienti dai servizi igienici e dalla cucina di uffici ed impianto di ristorazione, prodotte dal sistema insediativo "Casette" (PDC 2), subiscono un pretrattamento mediante fossa Imhoff, trattante fino a 50 A.E. (la consistenza dichiarata è 44 A.E.) e ricevente anche le acque provenienti dal degrassatore, poi inviate alla fognatura nera comunale per mezzo dell'impianto di sollevamento posto in fregio alla Via Pomposiana, al punto di scarico N1;
- le acque reflue generate dai servizi di cantiere vengono stoccate e conferite presso impianti di depurazione autorizzati al ritiro di rifiuti liquidi.

B – Istruttoria e pareri

Vista la presentazione d'istanza del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale, comprensivo di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del Capo III della L.R. 04/2018, avvenuta in data 15/05/2020, relativa al progetto denominato: "AMPLIAMENTO AUTODROMO DI MODENA".

Vista ed esaminata la documentazione tecnica allegata all'istanza di Autorizzazione Unica Ambientale.

Ai sensi del D.Lgs 152/06 e della D.G.R. 1053/03, le acque reflue della cucina e dei servizi igienici sono classificabili come "acque reflue domestiche" e sono pertanto sempre ammesse in pubblica fognatura ai sensi del Regolamento ATO del Servizio idrico integrato.

Ai sensi del D.Lgs 152/06, della DGR 286/05 e della DGR 1860/06, le acque meteoriche non contaminate non necessitano di autorizzazione per essere scaricate in acque superficiali o in pubblica fognatura.

Ai sensi del D.Lgs 152/06 e ss. mm. e ii, le acque meteoriche di dilavamento trattate mediante sedimentazione e disoleazione sono classificabili come “acque reflue industriali”.

C – Prescrizioni e disposizioni

- 1) **E' autorizzato** il gestore dell'Aerodromo di Modena Spa, con sede legale ed impianto in Strada Pomposiana n° 255/A, Loc. Marzaglia, Modena (MO), **a scaricare in acque superficiali, nel recettore Rio Colombarone, le acque meteoriche di dilavamento** derivanti dalle aree del comparto a rischio di inquinamento inerente l'attività di eventi auto/moto, in conformità a quanto riportato negli allegati tecnici all'istanza di autorizzazione unica ambientale.
- 2) Lo scarico delle acque reflue industriali (meteoriche di dilavamento) in acque superficiali deve avvenire nel rispetto dei limiti della **tabella 3** (allegato 5 alla parte terza) del **D.Lgs 152/06** per lo scarico in acque superficiali.
- 3) I valori limite di cui al punto 2 non possono in alcun caso essere conseguiti mediante diluizione con acque prelevate esclusivamente allo scopo; non possono essere diluite con acque di raffreddamento, di lavaggio o prelevate esclusivamente allo scopo nemmeno le acque reflue a monte del sistema di trattamento.
- 4) Il rispetto dei limiti tabellari, per le acque reflue industriali, è riferito ad un campione medio prelevato nell'arco di 3 ore. L'autorità preposta al controllo può, con motivazione espressa nel verbale di campionamento, effettuare il prelievo su tempi diversi al fine di ottenere il campione più adatto a rappresentare lo scarico.
- 5) I pozzetto adibito a manufatto di ispezione ai fini dei campionamenti fiscali ubicato a valle del depuratore della linea di trattamento delle acque meteoriche di dilavamento dovrà essere mantenuto accessibile ed ispezionabile da parte degli organi di controllo e dovrà avere una profondità tale da consentire le operazioni di prelievo.

Il personale tecnico dell'Autorità di controllo è autorizzato ad effettuare all'interno dell'insediamento tutte le ispezioni che ritenga necessarie per l'accertamento delle condizioni che danno luogo alla formazione degli scarichi.

- 6) **Annualmente** dovranno essere eseguiti degli **Autocontrolli analitici** conoscitivi, di tipo chimico, delle acque meteoriche di dilavamento, da effettuarsi nel pozzetto individuato per i prelievi fiscali a valle del depuratore, sui seguenti parametri: Ph, Solidi Sospesi, Solidi Sedimentabili, BOD5, COD, Grassi e Oli Vegetali e Animali, Solventi Organici Aromatici, Ferro, Rame, Zinco, Azoto Totale, Fosforo Totale, Tensioattivi Totali, Idrocarburi Totali ed Oli minerali persistenti e idrocarburi di origine petrolifera persistenti.
- 7) Entro il 10 agosto 2027, il 10 agosto 2032 e il 10 agosto 2037, dovrà essere inviata alla S.A.C. ARPAE di Modena, una comunicazione anche in forma di semplice tabella, riportante il riassunto dei risultati analitici ottenuti sulle acque reflue industriali, meteoriche di dilavamento, riferiti al quinquennio precedente; dovranno essere indicati i volumi di scarico relativi alle seguenti tipologie di scarico: acque reflue industriali.
- 8) A cura del gestore della ditta dovrà provvedersi con frequenza minima annuale alla periodica pulizia dei pozzetti e della vasca di separazione fanghi e oli a mezzo auto-spurgo; la

documentazione fiscale comprovante le operazioni di pulizia deve essere conservata a cura del titolare dello scarico e deve essere esibita a richiesta degli incaricati al controllo.

9) Deve essere mantenuta a disposizione dell'organo di controllo la documentazione comprovante la manutenzione e la gestione dell'impianto di depurazione.

Tale documentazione deve contenere:

- i certificati degli eventuali autocontrolli analitici effettuati;
- indicazioni circa gli interventi strutturali e impiantistici effettuati al fine di mantenere in perfetta efficienza l'impianto di depurazione, compresa la periodica pulizia dei pozzetti;
- i quantitativi di acqua prelevati distinti per i vari usi (civili, produttivi e di raffreddamento);
- i quantitativi di fanghi derivanti dall'impianto di depurazione e la relativa destinazione;
- il registro di carico e scarico rifiuti aggiornato, ai sensi della vigente normativa;

10) I fanghi risultanti dal manufatto di sedimentazione e di disoleazione dovranno essere smaltiti mediante ditta autorizzata ai sensi del D.Lgs 152/06.

11) Dovranno essere mantenuti in efficienza idonei contatori volumetrici nei punti di approvvigionamento e distinti per i vari utilizzi.

12) L'esercizio nell'insediamento di attività comportante l'impiego di acqua per usi diversi da quelli indicati, e conseguente diversa natura degli scarichi, comporta l'obbligo di preventivo conseguimento di una nuova autorizzazione, antecedente all'avvio di qualsiasi nuova o diversa attività.

13) È fatto obbligo dare immediata comunicazione al S.A.C. ARPAE di Modena, al Comune di Modena e all'ARPAE Distretto di Modena – Unità Presidio Territoriale di Modena di guasti agli impianti o di altri fatti o situazioni che possono costituire occasioni di pericolo per la salute pubblica e/o pregiudizio per l'ambiente.

Allegato: planimetria scarichi

LA RESPONSABILE AD INTERIM DEL SERVIZIO
AUTORIZZAZIONI E CONCESSIONI
DI ARPAE MODENA

Dott.ssa Marina Mengoli



SERVIZIO AREE PROTETTE FORESTE
E SVILUPPO DELLA MONTAGNA
IL RESPONSABILE
GIANNI GREGORIO

TRASMISSIONE VIA PEC

ARPAE
Struttura Autorizzazioni di
Modena
aomo@cert.arpa.emr.it

	TIPO	ANNO	NUMERO
REG.	CFR.FILE SEGNATURA.XML		
DEL	CFR.FILE SEGNATURA.XML		

OGGETTO: Provvedimento Autorizzatorio Unico (PAUR) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), L.R. n. 4/2018, D.Lgs. 152/06 – Progetto di modifica e ampliamento del comparto “Autodromo di Modena”, in località Marzaglia, Comune di Modena (MO) – Proponente: Aerautodromo di Modena Spa. Valutazione di Incidenza.

In riferimento alla Vs. richiesta relativa alla Valutazione di incidenza in oggetto, si comunica che il progetto risulta esterno ai siti di Rete Natura 2000 e non si ritiene opportuno effettuare la valutazione di incidenza.

Cordiali saluti.

PER IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
DR. GIANNI GREGORIO
DOTT. STEFANO ROTUNDO
(DOCUMENTO FIRMATO DIGITALMENTE)

FB

Documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale, predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al D.lgs. 82/2005 (CAD). La stampa del documento costituisce copia analogica del documento originale informatico.



r_emiro.Giunta - Prot. 08/07/2022.0610763.E

DIREZIONE GENERALE CURA DEL
TERRITORIO E DELL' AMBIENTE



SERVIZIO AREE PROTETTE FORESTE
E SVILUPPO DELLA MONTAGNA
IL RESPONSABILE
GIANNI GREGORIO

TRASMISSIONE VIA PEC

PROT. N.
DEL

ARPAE
Servizio Autorizzazioni e Concessioni di
Modena
Unità Autorizzazioni complesse ed energia
c.a. Dott. Richard Ferrari
aomo@cert.arpa.emr.it

Regione Emilia-Romagna
Servizio VIPSA
c.a. Arch. Rosanna Zavattini
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

Oggetto: Provvedimento Autorizzatorio Unico (PAUR) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), L.R. n. 4/2018, D.Lgs. 152/06 - Progetto di modifica e ampliamento del comparto "Autodromo di Modena", in località Marzaglia, Comune di Modena (MO) - Proponente: Aerautodromo di Modena Spa. Valutazione di Incidenza.
Sito Rete Natura 2000 ZPS IT4040015 "Valle di Gruppo". *Prevalutazione di incidenza.*

In riferimento alla Vs. richiesta relativa alla Valutazione di incidenza in oggetto, si comunica che il progetto risulta esterno ai siti di Rete Natura 2000 e non si ritiene opportuno effettuare la valutazione di incidenza anche per quanto concerne la nuova strada in progetto.

Cordiali saluti.

IL RESPONSABILE DEL SERVIZIO
DR. GIANNI GREGORIO
(DOCUMENTO FIRMATO DIGITALMENTE)

FB_vinca_ARPAE_SAC_MO_Autodromo_2022.pdf

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 D.lgs. 82/2005 (CAD) e successive modificazioni.

Viale della Fiera 8
40127 Bologna

tel 051.527.6080 / 527.6094
fax 051.527.6957

segrpm@regione.emilia-romagna.it
PEC: segrpm@postacert.regione.emilia-romagna.it
www.regione.emilia-romagna.it

	INDICE	LIV. 1	LIV. 2	LIV. 3	LIV. 4	LIV. 5	ANNO	NUM	SUB.
a uso interno: DP/	Classif.I	1275	550	160		Fasc. 2020	4/4		

REGIONE EMILIA-ROMAGNA
Atti amministrativi
GIUNTA REGIONALE
Delibera Num. 1068 del 27/06/2022
Seduta Num. 29

r_emi.ro.Giunta - Prot. 08/07/2022.0610763.F

Questo lunedì 27 **del mese di** Giugno
dell' anno 2022 **si è riunita in** via Aldo Moro, 52 BOLOGNA
la Giunta regionale con l'intervento dei Signori:

1) Bonaccini Stefano	Presidente
2) Schlein Elena Ethel	Vicepresidente
3) Calvano Paolo	Assessore
4) Colla Vincenzo	Assessore
5) Corsini Andrea	Assessore
6) Felicori Mauro	Assessore
7) Lori Barbara	Assessore
8) Mammi Alessio	Assessore
9) Priolo Irene	Assessore
10) Salomoni Paola	Assessore

Funge da Segretario l'Assessore: Corsini Andrea

Proposta: GPG/2022/1149 del 23/06/2022

Struttura proponente: SETTORE GOVERNO E QUALITA' DEL TERRITORIO
DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

Assessorato proponente: ASSESSORE ALLA MONTAGNA, AREE INTERNE, PROGRAMMAZIONE
TERRITORIALE, PARI OPPORTUNITA'

Oggetto: PROCEDIMENTO UNICO PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE
(ART.15 LR 4/2018) E L'APPROVAZIONE DEL PROGETTO DI
"AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA", IN
LOCALITÀ MARZAGLIA, COMUNE DI MODENA (MO), IN VARIANTE ALLA
PIANIFICAZIONE URBANISTICA E TERRITORIALE VIGENTE, PRESENTATO
DA AERAUTODROMO DI MODENA S.P.A.. VALUTAZIONE SULLA VARIANTE
CARTOGRAFICA AL PTCP DELLA PROVINCIA DI MODENA ED
ESPRESSIONE DEL PARERE MOTIVATO IN MATERIA DI VAS.

Iter di approvazione previsto: Delibera ordinaria

Responsabile del procedimento: Roberto Gabrielli

LA GIUNTA DELLA REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Visti:

la L.R. 21 dicembre 2017, n. 24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio", la quale costituisce la nuova legge urbanistica regionale e dal 1° gennaio 2018 abroga la precedente L.R. 24 marzo 2000, n. 20, s.m.i., fatto salvo quanto previsto, in via transitoria, dall'art. 79 della stessa L.R. 24/2017, e in particolare:

l'art. 52 (Modificazione della pianificazione di altri livelli territoriali) che prevede, al comma 2 che, le proposte comunali di modifica delle previsioni dei piani di tutela del territorio, dell'ambiente, del paesaggio, della protezione della natura, delle acque e della difesa del suolo possono attenere unicamente alla cartografia dei piani;

la L.R. 24 marzo 2000, n. 20 "Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio" e ss.mm.ii., e in particolare l'articolo 22 (Modificazione della pianificazione sovraordinata) che stabilisce le procedure di approvazione di varianti con effetti su strumenti di pianificazione di diversi livelli territoriali, specificando, tra l'altro, al comma 4, lettera c bis, le modalità di espressione della Regione sulle proposte di variante a propri strumenti di pianificazione territoriale;

il Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale" e ss.mm.ii.;

la L.R. 13 giugno 2008, n. 9 "Disposizioni transitorie in materia di valutazione ambientale strategica e norme urgenti per l'applicazione del decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152" e ss.mm.ii.;

la propria deliberazione del 31 ottobre 2016, n. 1795 "Approvazione della Direttiva per lo svolgimento delle funzioni in materia di VAS, VIA AIA ED AUA in attuazione della L.R. n. 13 del 2005. Sostituzione della direttiva approvata con DGR N. 2170/2015";

la L.R. 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti", che all'art. 15 disciplina il procedimento unico di VIA;

il Piano Territoriale Regionale (PTR), approvato dall'Assemblea Legislativa con deliberazione n. 276 del 3/2/2010, che definisce gli obiettivi da perseguire per assicurare lo sviluppo e la coesione sociale ed individua gli indirizzi e le

direttive alla pianificazione di settore, il Piano Territoriale Paesistico Regionale (PTPR), approvato dal Consiglio Regionale con deliberazione n. 1338 del 28/1/1993, che definisce gli obiettivi di tutela e valorizzazione del paesaggio e delle sue emergenze territoriali nonché gli altri strumenti di programmazione e pianificazione settoriale regionale;

il Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) della Provincia di Modena approvato con delibera del Consiglio n. 46 del 18 marzo 2009;

Dato atto che:

- in data 15/05/2020 è stato attivato un Procedimento unico di VIA ai sensi dell'art. 15 e seguenti della L.R. 4/2018 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. assunto agli atti con prot. PG/2020/365751 del 15/05/2020;

Premesso che in materia di VAS:

- 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:
 - opere pubbliche o di pubblica utilità;
 - 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;
 - 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 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:

- gli elaborati di progetto e di variante agli strumenti urbanistici e territoriali 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 per argomenti di riferimento;

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.	<ul style="list-style-type: none"> - 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)
Vengono segnalati problemi di inquinamento acustico sottolineando che già alle condizioni di utilizzo attuale dell'autodromo il rumore è assordante. Si segnala l'assenza di adeguate barriere antirumore.	<ul style="list-style-type: none"> - 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) - Osservazione n.6 (pg.161519 del 09/11/2020) - Osservazione n.7 (pg 161554 del 09/11/2020) - Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020) - Osservazione n.9 (pg 92605 del 14/06/2021) - Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021) - Osservazione n.11 (pg 95411 del 17/06/2021)
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. Si segnala la necessità di avere parchi, boschi e piantumazioni nelle zone limitrofe al circuito per ridurre l'inquinamento dell'aria.	<ul style="list-style-type: none"> - 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) - Osservazione n.6 (pg 161519 del 09/11/2020) - Osservazione n.7 (pg 161554 del 09/11/2020) - Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020) - Osservazione n.9 (pg 92605 del 14/06/2021) - Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021) - Osservazione n.11 (pg 95411 del 17/06/2021)

	del 17/06/2021) - Osservazione n.12 (pg 109945 e pg 109948 del 14/07/2021)
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)
Viene segnalato l'utilizzo delle strade pubbliche limitrofe per prove/gare.	- Osservazione n.8 (pg 160810 del 06/11/2020) - Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021) - Osservazione n.12 (pg 109945 e pg 109948 del 14/07/2021)
Viene segnalato l'aumento di rifiuti nelle zone prospicienti l'autodromo, in particolare nei fossi che costeggiano le strade di accesso.	- Osservazione n.10 (pg 92624 del 14/06/2021) - Osservazione n.12 (pg 109945 e pg 109948 del 14/07/2021)
In merito alla nuova strada di accesso in progetto, ritiene che l'amministrazione procedente 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'Aerautodromo, 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:
 - CARTA B "Sistema insediativo, accessibilità e relazioni territoriali" con l'inserimento di un simbolo ideogrammatico di Polo funzionale;
 - CARTA 4.2 "Assetto strutturale del sistema insediativo e del territorio rurale" con l'inserendo di un simbolo di colore rosso con numero progressivo 21;
 - Norme di attuazione (art.63 "Definizione ed individuazione dei Poli Funzionali") con l'inserimento della dicitura relativa all'Autodromo di Modena;
 - Relazione generale (Capo 3A "Rafforzare la sostenibilità e la qualità dello sviluppo") con l'inserimento della dicitura relativa all'Autodromo di Modena;
- 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;

Vista la nota prot. Prot. 17.06.2022.0563104.I del Servizio Valutazione impatto e promozione sostenibilità ambientale ad 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." di espressione del Parere motivato sulla variante al PTCP della Provincia di Modena;

Valutato che in materia di VAS:

- il documento di Valutazione della Sostenibilità Ambientale e Territoriale (ValSAT) è stato redatto ai sensi della L.R. 20/2000, secondo la quale la ValSAT è elemento costitutivo del piano approvato e delle sue varianti; i contenuti del documento di ValSAT sono conformi a quanto stabilito nell'allegato VI del d.lgs. 152/06;
- nel documento di ValSAT, 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)	NO _x (g/g)	CO ₂ (kg/g)	PM ₁₀ (g/g)	NO _x (g/g)	CO ₂ (kg/g)	PM ₁₀ (g/g)	NO _x (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	188	1.921	817,5	789	8.927	7.211	978	10.848	8.020

di pubblico									
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 50µg/m³ 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 metereologiche 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:
 - Mitigazioni ambientali e paesaggistiche dirette: piantumazione di nuove alberature;

- 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 le introduzioni di nuovi impianti a fonti rinnovabili, quali il fotovoltaico previsto a copertura degli edifici esistenti e di quelli di futura realizzazione (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 alternativa, 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;
- 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",
- 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 in materia di VAS:

- 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 in materia di VAS:

- 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 delle 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;

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;
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;

Vista la Delibera di Consiglio Provinciale n. 58 del 22/06/2022 avente ad oggetto "LR 4/2018, art. 20: Provvedimento Autorizzatorio unico di VIA comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto di Ampliamento del comparto Autodromo di Modena localizzato in localita Marzaglia in variante agli

strumenti urbanistici del Comune di Modena ed al PTCP della Provincia di Modena. Intesa sulle modifiche al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con delibera di consiglio provinciale n. 46 del 18-03-2009”;

Visti:

- il D.lgs. 14 marzo 2013, n. 33 “Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni” e ss.mm.ii., ed in particolare l’art. 26, comma 1;
- la L.R. 26 novembre 2001, n. 43 “Testo unico in materia di organizzazione e di rapporto di lavoro nella Regione Emilia-Romagna” e ss.mm.ii.;

Viste inoltre le seguenti proprie deliberazioni:

- n. 468 del 10 aprile 2017, “Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna”;
- n. 111 del 31 gennaio 2022 “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”;
- n. 771 del 24 maggio 2021 che ha approvato gli incarichi dirigenziali rinnovati e conferiti nell’ambito delle Direzioni generali e Agenzie della Giunta regionale;
- n. 324 del 07/03/2022, avente ad oggetto “Disciplina organica in materia di organizzazione dell’Ente e gestione del personale”
- n. 325 del 07/03/2022, avente ad oggetto “Consolidamento e rafforzamento delle capacità amministrative: riorganizzazione dell’Ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale”
- n. 426 del 21/03/2022, avente ad oggetto “Riorganizzazione dell’Ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai Direttori Generali e ai Direttori di Agenzia”;

Vista la determinazione del Direttore Generale della Direzione generale Cura del Territorio e dell’Ambiente n. 5615 del 25 marzo 2022 “Riorganizzazione della Direzione Generale Cura del territorio e dell’ambiente. Istituzione aree di lavoro. Conferimento incarichi dirigenziali e proroga incarichi di posizione organizzativa”;

Richiamate le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale PG/2017/0660476 del 13 ottobre 2017 e PG/2017/0779385 del 21 dicembre 2017 relative ad indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposte in attuazione della propria deliberazione n. 468/2017;

Dato atto che il responsabile del procedimento ha dichiarato di non trovarsi in situazione di conflitto, anche potenziale, di interessi;

Dato atto dei pareri allegati;

Su proposta dell'Assessore alla Montagna, aree interne, programmazione territoriale, pari opportunità, Barbara Lori;

Ai sensi dell'art. 21, della L.R. n. 4/2018 e della L.R. 21 dicembre 2017, n. 24 e ss.mm.ii.;

A voti unanimi e palesi

D E L I B E R A

1. di esprimere valutazione favorevole sulla variante cartografica tavole B e 4 del PTCP di Modena proposta nell'ambito del procedimento unico per la Valutazione d'Impatto Ambientale (art.15 LR 4/2018) e l'approvazione del Progetto di "ampliamento del comparto Autodromo di Modena", in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), in variante alla pianificazione territoriale per le motivazioni analiticamente esposte nella parte narrativa del presente atto;
- 2.
3. di trasmettere la presente deliberazione ad ARPAE - Servizio Autorizzazioni e Concessioni, responsabile del procedimento unico di VIA, al Comune di Modena e alla Provincia di Modena;
4. di dare atto che la Variante al PTCP, entrerà in vigore dalla data di pubblicazione nel BURERT dell'avviso dell'avvenuta approvazione della stessa;
5. di dare atto che per quanto previsto in materia di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni, si provvederà ai sensi delle disposizioni normative e amministrative richiamate in parte narrativa;

DELIBERA inoltre

in merito alla Valutazione Ambientale Strategica:

6. di esprimere PARERE MOTIVATO, relativamente alla Variante specifica al PTCP di Modena per l'inserimento dell'Autodromo di Modena come Polo Funzionale, per le motivazioni espresse in premessa, con le condizioni di seguito elencate:
 - 5.1 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);
 - 5.2 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;
 - 5.3 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;
 - 5.4 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;
 - 5.5 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;

5.6 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;

7. 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;
8. 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/>);
9. 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.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Roberto Gabrielli, Responsabile di AREA PIANIFICAZIONE TERRITORIALE, URBANISTICA E TUTELA DEL PAESAGGIO esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/1149

IN FEDE

Roberto Gabrielli

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/1149

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 1068 del 27/06/2022

Seduta Num. 29

OMISSIS

L'assessore Segretario

Corsini Andrea

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Responsabile Roberta Bianchedi



Provincia di Modena

IL PRESIDENTE

Atto numero 113 del 24/06/2022

OGGETTO: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VIA COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO IN LOCALITÀ MARZAGLIA IN VARIANTE AGI STRUMENTI URBANISTICI DEL COMUNE DI MODENA ED AL PTCP DELLA PROVINCIA DI MODENA - PARERE TECNICO AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 19/2008 - RIDUZIONE DEL RISCHIO SISMICO; VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) DI CUI ALL'ART. 12 DEL D.LGS. N. 152/2006, ART. 18 LR 24/2017..

Il Piano Strutturale del Comune di Modena (PSC) è stata approvato, con Delibera del Consiglio Comunale n. 93 del 22/12/2003, mediante conversione del Piano Regolatore Generale vigente, negli attuali strumenti urbanistici: Piano Strutturale Comunale (P.S.C.), Piano Operativo Comunale (P.O.C.) e Regolamento Urbanistico ed Edilizio (R.U.E.); conversione effettuata ai sensi del comma 5 dell'Art.43 della L.R.20/2000.

Successivamente alla approvazione dei sopra citati strumenti urbanistici sono state approvate diverse varianti.

Il Piano Particolareggiato "Centro di Guida Sicura - Marzaglia approvato con deliberazione Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008.

In data 15/05/2020, la società Aerautodromo di Modena Spa ha presentato domanda di attivazione del Procedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art.15 della Legge Regionale n. 4/2018 per la realizzazione di un ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia; il progetto è proposto in variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena ed in variante al PTCP della Provincia di Modena.

La comunicazione di avvio del procedimento è stata assunta agli atti provinciali con nota prot. 22945 del 03/08/2020.

In data 06/11/2020 con nota prot. 34058, la Provincia di Modena ha trasmesso richiesta di integrazioni/considerazioni in merito alla proposta progettuale ed alle varianti agli strumenti urbanistici e territoriali; in data 18/11/2020, acquisita agli atti provinciali con nota prot. 25884, ARPAE, sulla base dei contributi pervenuti dagli Enti coinvolti nella Conferenza dei Servizi, ha formulato richiesta di integrazioni.

In data 17/12/2020, con nota acquisita agli atti provinciali con prot.39509, ARPAE ha comunicato la sospensione dei termini per acquisizione delle osservazioni per 180 giorni consecutivi.

Con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 40253 del 10/12/2021, ARPAE ha provveduto ad inoltrare richiesta di integrazioni documentali al proponente, integrazioni trasmesse ed acquisite agli atti provinciali con prot. 41739 del 21/12/2021; sulla base delle integrazioni pervenute, ARPAE ha ritenuto necessario provvedere ad una ulteriore pubblicazione di 30 giorni consecutivi, che è stata acquisita agli atti provinciali con nota prot. 1783 del 20/01/2022.

Con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 18786 del 07/06/2022, ARPAE ha provveduto a convocare la Conferenza dei Servizi per il giorno 16/06/2022.

Il verbale della sopra citata Conferenza è stato acquisito agli atti provinciali con nota prot. 21005 del 21/06/2022.

In merito alla valutazione degli strumenti di pianificazione urbanistica comunale, si richiamano anche le disposizioni vigenti in materia di Valutazione Ambientale di cui leggi regionali nn. 9/2008 e 20/2000, Decreti legislativi nn. 152/2006 e 4/2008 e loro successive modificazioni ed integrazioni, nonché quelle relative alla compatibilità delle previsioni con le condizioni di pericolosità locale degli aspetti fisici del territorio di cui all'art. 5 della L.R. 19/2008.

Si richiamano le disposizioni normative in materia di Valutazione Ambientale Strategica e di riduzione del rischio sismico, nonché l'atto di organizzazione interna dell'Ente di cui alla deliberazione di Giunta Provinciale n. 229 del 21 giugno 2011 avente per oggetto *"Valutazione Strumenti Urbanistici Comunali. Aggiornamento gestione procedimenti VAS e Verifica di Assoggettabilità di cui al Decreto Legislativo n. 152/2006 in coordinamento alla L.R. 20/2000 e loro successive modificazioni e integrazioni"*.

Si richiama l'istruttoria del Servizio Programmazione Urbanistica, Scolastica e Trasporti assunta agli atti con prot. n. 21600 del 23/06/2022.

Si considera infine che, ai sensi degli artt. 32, 33, 34 e 35 della L.R. 20/2000 e ss. mm.ii.:

- il Comune, in sede di approvazione delle varianti, è tenuto ad adeguarsi alle osservazioni ovvero ad esprimersi sulle stesse con motivazioni puntuali e circostanziate;
- l'approvazione di varianti ai PSC/RUE/POC comporta l'obbligo per l'Amministrazione Comunale di provvedere all'aggiornamento degli elaborati del piano, attraverso l'adeguamento delle tavole alle modifiche approvate e l'elaborazione del testo coordinato delle Norme tecniche di attuazione;
- la mancata trasmissione di detti elaborati alla Provincia e alla Regione costituisce condizione impeditiva dell'attuazione delle previsioni della variante.

Il responsabile del procedimento è Ing. Daniele Gaudio.

Ai sensi dell'art. 13 del Regolamento europeo n. 679/2016, l'Ente Provincia di Modena, in qualità di "Titolare" del trattamento, è tenuta a fornire informazioni in merito all'utilizzo dei dati personali, consultabili nel sito internet dell'Ente:

<https://www.provincia.modena.it/servizi/urp/accessibilita-e-note-legali-del-sito/privacy/>.

Il Titolare del trattamento dei dati personali di cui alla presente Informativa è l'Ente Provincia di Modena, nella persona del Presidente della Provincia pro-tempore, con sede in Modena, Viale Martiri della libertà n. 34, CAP 41121.

L'Ente Provincia di Modena ha designato quale Responsabile della protezione dei dati la società Lepida S.c.p.A., contattabile tramite e-mail dpo-team@lepida.it oppure telefonicamente al numero 051/6338860.

L'Ente ha designato i Responsabili del trattamento nelle persone dei Direttori d'Area in cui si articola l'organizzazione provinciale, che sono preposti al trattamento dei dati contenuti nelle banche dati esistenti nelle articolazioni organizzative di loro competenza.

Il presente atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico finanziaria o sul patrimonio dell'ente.

Il Dirigente responsabile del Servizio interessato ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica in relazione al presente atto.

Per quanto precede,

IL PRESIDENTE DISPONE

- 1) di esprimere parere motivato favorevole sulla proposta di Provvedimento *Autorizzatorio Unico di VIA comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto di ampliamento del comparto Autodromo di Modena localizzato in località Marzaglia in variante agli strumenti urbanistici del*

Comune di Modena ed al PTCP della Provincia di Modena relativamente alla Valutazione Ambientale Strategica (VALSAT-VAS) degli strumenti urbanistici, di cui all'art. 5 della L.R.20/2000, all'art.18 della LR 24/2017 ed all'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006 nel rispetto delle prescrizioni formulate nelle sedute di Conferenza dei Servizi; Approvando l'istruttoria del Servizio Programmazione Urbanistica, Scolastica e Trasporti assunta agli atti con prot. n. 21600 del 23/06/2022;

- 2) di esprimere parere favorevole in merito alla riduzione del rischio sismico ai sensi dell'art.5 L.R.19/2008;
- 3) di trasmettere il presente Atto ad ARPAE – Servizio Autorizzazioni e Concessioni, che lo trasmetterà a tutti gli Enti coinvolti nella Conferenza dei Servizi;
- 4) di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art.134, comma 4 del d.lgs.267/2000 trattandosi di un atto propedeutico all'approvazione della variante.

Il Presidente
TOMEI GIAN DOMENICO

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)

SERVIZIO PROGRAMMAZIONE URBANISTICA, SCOLASTICA E TRASPORTI

prot. n. 21600 del 23/06/2022

Class. 07.04.05 / fasc. 2686

COMUNE di MODENA

Provvedimento Autorizzatorio Unico di VIA comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto di ampliamento del comparto Autodromo di Modena localizzato in località Marzaglia in variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena ed al PTCP della Provincia di Modena

PARERE TECNICO ai sensi dell'art. 5 della L.R. 19/2008 - Riduzione del rischio sismico; VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) di cui all'art. 12 del D.Lgs. n. 152/2006, art. 18 LR 24/2017.

Aspetti amministrativi e procedurali – Pareri e Osservazioni

Il Piano strutturale del Comune di Modena (PSC), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 93 del 22/12/2003, mediante conversione del Piano Regolatore Generale vigente, negli attuali strumenti urbanistici: P.S.C., P.O.C. e R.U.E., conversione effettuata ai sensi del comma 5 dell'Art.43 della L.R.20/2000; il Piano Particolareggiato "Centro di Guida Sicura - Marzaglia" approvato con deliberazione Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008.

In data 15/05/2020, la società Aerautodromo di Modena Spa ha presentato domanda di attivazione del Procedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art.15 della Legge Regionale n. 4/2018 per la realizzazione di un ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia; il progetto è proposto in variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena ed in variante al PTCP della Provincia di Modena;

Il progetto è stato assoggettato al procedimento autorizzatorio unico di VIA su richiesta volontaria del proponente in quanto ricade nella categoria B.2.60 essendo una modifica/estensione di un progetto appartenente alla categoria B.2.44 "*Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore*"; il progetto iniziale di realizzazione dell'Autodromo è stato sottoposto al procedimento di VIA, di competenza della Provincia di Modena, conclusosi positivamente con Delibera di Giunta Provinciale n. 15 del 15/01/2008;

La comunicazione di avvio del procedimento è stata assunta agli atti provinciali con nota prot. 22945 del 03/08/2020; ARPAE ha convocato due riunioni istruttorie della Conferenza di Servizi in data 09/09/2020 e 09/11/2020.;

In data 06/11/2020 con nota prot. 34058, la Provincia di Modena ha trasmesso richiesta di integrazioni/considerazioni in merito alla proposta progettuale ed alle varianti agli strumenti urbanistici e territoriali; in data 18/11/2020, acquisita agli atti provinciali con nota prot. 25884, ARPAE, sulla base dei contributi pervenuti dagli Enti coinvolti nella Conferenza dei Servizi, ha formulato richiesta di integrazioni;

In data 17/12/2020, con nota acquisita agli atti provinciali con prot.39509, ARPAE ha comunicato la sospensione dei termini per acquisizione delle osservazioni per 180 giorni consecutivi; con note acquisite agli atti provinciali 19435 e 19759 rispettivamente del 21/06/2021 e del 23/06/2021, ARPAE ha trasmesso le osservazioni pervenute;

In data 06/07/2021 con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 21411 ARPAE ha comunicato la ripubblicazione del progetto; con note acquisite agli atti provinciali con prot. 23697 e 28231 rispettivamente del 27/07/2021 e 13/09/2021 ARPAE ha trasmesso le osservazioni pervenute durante il periodo di deposito.

Con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 28370 del 14/09/2021, ARPAE ha provveduto a convocare la Conferenza dei Servizi per il giorno 06/10/2021;

Con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 40253 del 10/12/2021, ARPAE ha provveduto ad inoltrare richiesta di integrazioni documentali al proponente, integrazioni trasmesse ed acquisite agli atti provinciali con prot. 41739 del 21/12/2021; sulla base delle integrazioni pervenute, ARPAE ha ritenuto necessario provvedere ad una ulteriore pubblicazione di 30 giorni consecutivi, che è stata acquisita agli atti provinciali con nota prot 1783 del 20/01/2022;

Con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 6985 del 08/03/2022, ARPAE ha provveduto a convocare la Conferenza dei Servizi per il giorno 15/03/2022; con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 7000 del 08/03/2022, ARPAE ha provveduto a trasmettere i pareri di ARPAE ed ATERSIR;

Con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 18786 del 07/06/2022, ARPAE ha provveduto a convocare la Conferenza dei Servizi per il giorno 16/06/2022.

Il verbale contenente le prescrizioni della Conferenza è stato acquisito agli atti provinciali con nota prot. 21005 del 21/06/2022.

Con delibera di Consiglio Provinciale n° 58 del 22/06/2022 è stata inoltre espressa l'Intesa sulle modifiche al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale approvato con Delibera di Consiglio Provinciale n°46 del 18/03/2009.

Sintesi dei contenuti del Provvedimento Autorizzatorio Unico di VIA

L'ipotesi progettuale alla base della proposta di Provvedimento Autorizzatorio Unico prevede la realizzazione in ampliamento di una nuova infrastruttura stradale dedicata alla realizzazione di test e prove sui veicoli e sulla guida autonoma.

La struttura dell'autodromo che sarà composta da una pista prove di circa 2 km e da una palazzina uffici/box diventerà un polo di ricerca, intrattenimento e sport che trova nella nuova configurazione in prima istanza il luogo idoneo a sviluppare in sicurezza i temi della guida elettrica e autonoma: per far ciò è necessario ampliare il circuito con un secondo tracciato principalmente ad uso delle case costruttrici, un polo di ricerca per gli sviluppi della relativa tecnologia innovativa e un centro servizi tribuna per le attività sportive e ricreative che completeranno nei fine settimana le attività dell'autodromo.

Il progetto si attuerà tramite rilascio di 7 permessi di costruire.

Oggetto della procedura è anche la realizzazione di una nuova viabilità di accesso all'infrastruttura che partirà da Via dell'Aeroporto.

La procedura è proposta in variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena ed al Piano Territoriale di Coordinamento della Provincia di Modena.

Sinteticamente le varianti agli strumenti urbanistici comunali consistono in:

1) 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; si rende inoltre necessario allineare la disciplina di Zona Elementare alle previsioni di PUA, mediante l'inserimento della funzione D/6 (e/o destinazioni urbanistiche destinate ad ospitare le funzioni complementari di cui sopra;

2) 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. Realizzazione infrastruttura stradale pubblica fuori comparto;

3) VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO: ridefinizione dei contenuti del Piano Particolareggiato, Comparto denominato "Centro Guida Sicura" rispetto al nuovo progetto e all'ampliamento del Comparto.

PARERE TECNICO in merito alla VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) di cui all'art. 12 del D.Lgs. n. 152/2006, art. 18 LR 24/2017 – Parere in merito alla riduzione del rischio sismico di cui all'art.5 L.R.19/2008

Per quel che concerne il parere in merito alla riduzione del rischio geologico e sismico di cui all'Art. 5 della L.R. 30 ottobre 2008, n. 19 "Norme per la riduzione del rischio sismico" e ss. mm. e ii, la documentazione geologica complessivamente presentata è assentibile; si esprime di conseguenza parere favorevole in merito alla riduzione del rischio geologico e sismico.

Si dà atto che:

- l'Autorità Competente all'espressione del parere motivato per le varianti agli strumenti urbanistici comunali, di cui all'art.12 del D.Lgs. n. 152 del 2006, è la Provincia di Modena ai sensi dell'art. 19, comma 3, della L.R. 24/2017;
- la documentazione complessivamente acquisita è corredata delle necessarie Valsat;
- il provvedimento è stato oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi della L.R.4/2018;
- sono pervenuti i pareri e le osservazioni richiamati in premessa.

Si dà, altresì, atto delle sedute della Conferenza dei Servizi e di altri diversi incontri tecnici tra gli Enti coinvolti, in cui sono stati complessivamente esaminati i contenuti della proposta di Provvedimento Autorizzatorio in variante e della documentazione integrativa complessivamente acquisita, nonché delle osservazioni e delle controdeduzioni.

Si richiamano tutte le prescrizioni formulate in sede di seduta conclusiva della Conferenza dei Servizi dagli Enti partecipanti, allegate al verbale acquisito agli atti provinciali con nota prot. 20934 del 20/06/2022.

Si dà, infine, atto di quanto espresso in sede di seduta conclusiva della Conferenza dei Servizi, ovvero che:

"non sono emerse posizioni contrastanti o criticità rilevanti alla realizzazione del progetto.

Tutti gli enti partecipanti hanno espresso l'assenso al progetto come presentato con le prescrizioni condivise in sede di conferenza".

Si considera quindi che con riguardo alla VALSAT/VAS di cui all'art. 15 del D.Lgs 152/2016 e dell'articolo 18 della LR 24/2017, ci sono le condizioni per esprimere il parere motivato favorevole previsto dalle vigenti leggi.

**Tutto ciò premesso e considerato, si formula la seguente proposta di
PARERE MOTIVATO AMBIENTALE (art. 15 D. Lgs. 152/2006, art. 18 LR 24/2017)**

Visti i pareri favorevoli degli Enti complessivamente coinvolti nella Conferenza dei Servizi e le relative prescrizioni acquisite agli atti provinciali con nota prot.21005 del 21/06/2022, con particolare riferimento ai pareri espressi da ARPAE e Atersir;

visto quanto sopra premesso, con riferimento al documento di VAS-Val.S.A.T del *Provvedimento Autorizzatorio Unico di VIA comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto di ampliamento del comparto Autodromo di Modena localizzato in località Marzaglia in variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena ed al PTCP della Provincia di Modena*, si ritiene possa ritenersi valutata la coerenza generale della proposta rispetto agli obiettivi della sostenibilità ambientale delle varianti urbanistiche comunali.

In particolare negli elaborati di piano sono descritti ed analizzati: i contenuti, gli obiettivi principali del Provvedimento ed il rapporto con altri pertinenti piani, in particolare con la pianificazione sovraordinata.

Si valutano positivamente gli obiettivi generali del Piano, così riassumibili:

- la realizzazione del Progetto in variante consentirà sia la realizzazione di un Polo motoristico di interesse sovracomunale, sia l'incremento della rete delle aziende operanti nello sviluppo della mobilità sostenibili operanti sul territorio, che nel polo possono trovare il corretto ambito di sperimentazione delle nuove tecnologie per una mobilità veicolare sostenibile, con positive ricadute sulla ricerca avanzata e sull'occupazione;
- che detta proposta contribuirà allo sviluppo sul territorio di tecnologie innovative attraverso le quali ridurre le emissioni di anidride carbonica nel solco del principio della transazione ecologica della mobilità;
- che nel suo complesso il Progetto di ampliamento consegue l'obiettivo di trasformare l'attuale struttura dell'autodromo in un polo di ricerca che trova nella nuova configurazione il luogo idoneo a sviluppare in sicurezza i temi della guida elettrica e autonoma all'interno della Motor Valley per implementare a pieno le tematiche legate allo sviluppo delle case automobilistiche e delle altre eccellenze nel campo delle attività motoristiche regionali;
- che lo sviluppo autonomo di un'attività di prova sulle autovetture e sulle sue componentistiche permetterà al circuito di Modena di confermare il suo primato come infrastruttura di riferimento in Italia per lo sviluppo dei test di guida autonoma e di offrire alle case motoristiche del territorio della Motor Valley una infrastruttura che permetta in totale sicurezza di provare vetture e componentistiche, senza dover ricorrere a situazioni stradali più pericolose e difficilmente utilizzabili;

La documentazione di VAS-Val.S.A.T degli strumenti urbanistici comunali, gli esiti della procedura di PUAR comprensiva di procedura di VIA ha analizzato gli effetti generali che deriveranno dall'attuazione del progetto. A questo riguardo la documentazione è stata integrata, evidenziando elementi di criticità in relazione alle ipotesi insediative nonché le relative misure di adeguamento e mitigazione.

Considerato che le funzioni di informazione e partecipazione sui contenuti del Provvedimento e sugli impatti ambientali ad esso conseguenti, previste dalla L.R.4/2018, L.R.20/2000, LR 24/2017 e quindi, in questo caso, utili anche agli effetti dell'art. 12 del D. Lgs 152 del 2006, sono state adeguatamente sviluppate nelle sedute di Conferenza dei Servizi del Provvedimento in parola, in particolare durante le diverse fasi di deposito e di partecipazione, richiamate in precedenza e nelle premesse al presente provvedimento.

Considerato che le misure/interventi di mitigazione sono previste, anche ai fini della VAS-Val.S.A.T., nell'Allegato del verbale conclusivo di Conferenza dei Servizi in premessa richiamato, e che tali interventi appaiono coerenti con le criticità rilevate.

Ritenuto:

- che gli impatti ambientali derivanti, nel loro insieme, dalla realizzazione delle previsioni del Provvedimento in variante agli strumenti urbanistici comunali sono riconoscibili come significativi in relazione al territorio in cui l'intervento si situa.
- che tuttavia gli effetti critici risulteranno opportunamente mitigati e che il Provvedimento in variante complessivamente prevede misure di precauzione e di mitigazione al fine di assicurare la sostenibilità ambientale ed infrastrutturale delle previsioni, come richiamato nell'Allegato al verbale conclusivo della Conferenza in premessa richiamato.

Per tutto quanto precede, sulla base dei Rapporti Ambientali delle Valutazioni di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (Val.S.A.T.) degli strumenti urbanistici comunali, tenuto conto dei pareri espressi dalle autorità ambientali e dall'autorità procedente nell'ambito dei procedimenti complessivamente svolti nel corso delle sedute di Conferenza dei Servizi, nonché delle prescrizioni complessivamente formulate in quella sede si propone di

ESPRIMERE PARERE MOTIVATO FAVOREVOLE

sulla proposta di *Provvedimento Autorizzatorio Unico di VIA comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto di ampliamento del comparto Autodromo di Modena localizzato in località Marzaglia in variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena ed al PTCP della Provincia di Modena* relativamente alla Valutazione Ambientale Strategica (VALSAT-VAS) degli strumenti urbanistici, di cui all'art. 5 della L.R.20/2000, all'art.18 della LR 24/2017 ed all'art. 15 del D.Lgs. n. 152/2006, nel rispetto delle prescrizioni formulate nelle sedute di Conferenza dei Servizi ed in particolare in quelle contenute nell'Allegato al verbale conclusivo della Conferenza dei Servizi in premessa richiamato.

il Dirigente
Ing. Daniele Gaudio



Provincia di Modena

Area Tecnica

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

OGGETTO: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VIA COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO IN LOCALITÀ MARZAGLIA IN VARIANTE AGI STRUMENTI URBANISTICI DEL COMUNE DI MODENA ED AL PTCP DELLA PROVINCIA DI MODENA - PARERE TECNICO AI SENSI DELL'ART. 5 DELLA L.R. 19/2008 - RIDUZIONE DEL RISCHIO SISMICO; VALUTAZIONE AMBIENTALE STRATEGICA (VAS) DI CUI ALL'ART. 12 DEL D.LGS. N. 152/2006, ART. 18 LR 24/2017.

Si esprime il parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica della presente proposta di Atto n. 2568/2022, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL. .

Modena li, 23/06/2022

Il Dirigente
GAUDIO DANIELE

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)



Provincia
di Modena

Verbale n. 58 del 22/06/2022

Oggetto: LR 4/2018, ART. 20: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VIA COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO IN LOCALITÀ MARZAGLIA IN VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI DEL COMUNE DI MODENA ED AL PTCP DELLA PROVINCIA DI MODENA. INTESA SULLE MODIFICHE AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE APPROVATO CON DELIBERA DI CONSIGLIO PROVINCIALE N. 46 DEL 18-03-2009

Pagina 1 di 8

CONSIGLIO PROVINCIALE

Il 22 giugno 2022 alle ore 10:00, convocato dal Presidente nelle forme prescritte dalla legge, il Consiglio provinciale si è riunito nella sala delle proprie sedute per deliberare sugli oggetti iscritti all'ordine del giorno.

Presiede TOMEI GIAN DOMENICO, Presidente, con l'assistenza del Vice Segretario Generale GAMBARINI PATRIZIA.

Sono presenti, nel corso della trattazione dell'argomento, n. 9 membri su 13, assenti n. 4.
In particolare risultano:

COSTI MARIA	Assente
GUERZONI PAOLA	Presente
LAGAZZI IACOPO	Presente
MUZZARELLI GIAN CARLO	Presente
PLATIS ANTONIO	Assente
POGGI FABIO	Presente
REBECCHI MAURIZIA	Presente
SANTORO LUIGIA	Presente
TOMEI GIAN DOMENICO	Presente
VENTURINI STEFANO	Presente
VERONESI MATTIA	Assente
ZANIBONI MONJA	Assente
ZAVATTI LAVINIA	Presente

Il Presidente pone in trattazione il seguente argomento:

Atto n. 58

LR 4/2018, ART. 20: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VIA COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO IN LOCALITÀ MARZAGLIA IN VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI DEL COMUNE DI MODENA ED AL PTCP DELLA PROVINCIA DI MODENA. INTESA SULLE MODIFICHE AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE APPROVATO CON DELIBERA DI CONSIGLIO PROVINCIALE N. 46 DEL 18-03-2009

Oggetto:

LR 4/2018, ART. 20: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO DI VIA COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO IN LOCALITÀ MARZAGLIA IN VARIANTE AGLI STRUMENTI URBANISTICI DEL COMUNE DI MODENA ED AL PTCP DELLA PROVINCIA DI MODENA. INTESA SULLE MODIFICHE AL PIANO TERRITORIALE DI COORDINAMENTO PROVINCIALE APPROVATO CON DELIBERA DI CONSIGLIO PROVINCIALE N. 46 DEL 18-03-2009

Richiamati:

- la LR 4/2018 “DISCIPLINA DELLA VALUTAZIONE DELL'IMPATTO AMBIENTALE DEI PROGETTI”, la quale all’articolo 21 comma 1 prevede *“Ove ricorrano i requisiti e condizioni [...], il provvedimento autorizzatorio unico costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore”*
- la l.r. 20/2000 “Disciplina generale sulla tutela e l’uso del territorio” e in particolare l’articolo 27 ove è stabilita la procedura di approvazione del PTCP e sue varianti;
- il PTCP approvato con D.C.P. n.46 del 18/03/2022;
- il Piano strutturale del Comune di Modena (PSC), approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 93 del 22/12/2003, mediante conversione del Piano Regolatore Generale vigente, negli attuali strumenti urbanistici: P.S.C., P.O.C. e R.U.E., conversione effettuata ai sensi del comma 5 dell’Art.43 della L.R.20/2000;
- il Piano Particolareggiato “Centro di Guida Sicura - Marzaglia approvato con deliberazione Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008.

Premesso che:

- In data 15/05/2020, la società Aerautodromo di Modena Spa ha presentato domanda di attivazione del Procedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell’art.15 della Legge Regionale n. 4/2018 per la realizzazione di un ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia;
- il progetto è proposto in variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena ed in variante al PTCP della Provincia di Modena;
- il progetto è assoggettato al procedimento autorizzatorio unico di VIA su richiesta volontaria del proponente in quanto ricade nella categoria B.2.60 essendo una modifica/estensione di un progetto appartenente alla categoria B.2.44 *“Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore”*;
- il progetto iniziale di realizzazione dell’Autodromo è stato sottoposto al procedimento di VIA, di competenza della Provincia di Modena, conclusosi positivamente con Delibera di Giunta Provinciale n. 15 del 15/01/2008;
- la comunicazione di avvio del procedimento è stata assunta agli atti provinciali con nota prot. 22945 del 03/08/2020;
- l’avviso al pubblico è stato emesso sul BURERT n.292 del 19.08.2020, successivamente sul BURERT n. 205 del 07/07/2021 ed infine sul BURERT n.23 del 02/02/2022 ;
- ARPAE ha convocato due riunioni istruttorie della Conferenza di Servizi in data 09/09/2020 e 09/11/2020.;
- in data 06/11/2020 con nota prot. 34058, la Provincia di Modena ha trasmesso richiesta di integrazioni/considerazioni in merito alla proposta progettuale ed alle varianti agli strumenti urbanistici e territoriali;

- in data 18/11/2020, acquisita agli atti provinciali con nota prot. 25884, ARPAE, sulla base dei contributi pervenuti dagli Enti coinvolti nella Conferenza dei Servizi, ha formulato richiesta di integrazioni;
- in data 17/12/2020, con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 39509, ARPAE ha comunicato la sospensione dei termini per acquisizione delle osservazioni per 180 giorni consecutivi;
- con note acquisite agli atti provinciali 19435 e 19759 rispettivamente del 21/06/2021 e del 23/06/2021, ARPAE ha trasmesso le osservazioni pervenute;
- in data 06/07/2021 con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 21411 ARPAE ha comunicato la ripubblicazione del progetto;
- con note acquisite agli atti provinciali con prot. 23697 e 28231 rispettivamente del 27/07/2021 e 13/09/2021 ARPAE ha trasmesso le osservazioni pervenute durante il periodo di deposito;
- con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 28370 del 14/09/2021, ARPAE ha provveduto a convocare la Conferenza dei Servizi per il giorno 06/10/2021;
- la pubblicazione dell'avviso al pubblico all'Albo pretorio provinciale è avvenuta dal 06/10/2021 al 04/12/2021 e dal 02/02/2022 per 30 giorni consecutivi;
- con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 40253 del 10/12/2021, ARPAE ha provveduto ad inoltrare richiesta di integrazioni documentali al proponente, integrazioni trasmesse ed acquisite agli atti provinciali con prot. 41739 del 21/12/2021;
- sulla base delle integrazioni pervenute, ARPAE ha ritenuto necessario provvedere ad una ulteriore pubblicazione di 30 giorni consecutivi, che è stata acquisita agli atti provinciali con nota prot 1783 del 20/01/2022;
- con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 6985 del 08/03/2022, ARPAE ha provveduto a convocare la Conferenza dei Servizi per il giorno 15/03/2022;
- con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 7000 del 08/03/2022, ARPAE ha provveduto a trasmettere i pareri di ARPAE ed ATERSIR;
- con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 18786 del 07/06/2022, ARPAE ha provveduto a convocare la Conferenza dei Servizi per il giorno 16/06/2022.

Richiamati:

- l'articolo 15 e l'articolo A15 dell'Allegato alla L.R.20/2000 *"Disciplina generale sulla tutela e l'uso del territorio"* che stabilisce che l'attuazione dei Poli Funzionali di previsione è subordinata alla stipula di un Accordo Territoriale;
- l'articolo 63 delle NTA del vigente PTCP *"Definizione ed individuazione dei Poli Funzionali"* ed in particolare il comma 7 che dispone che l'attuazione dei Poli Funzionali di previsione è subordinata alla stipula di un Accordo Territoriale;
- l'articolo 63 del PTCP 2009 che definisce i poli funzionali come *"ambiti territoriali ove si concentrano funzioni a cui il PTCP, riconosce e assegna carattere strategico per l'assetto territoriale e socio economico della provincia"*;
- l'Atto del Presidente n. 108 del 15/06/2022 con il quale è stato approvato l'Accordo Territoriale tra Comune e Provincia di Modena per l'attuazione del comparto Autodromo quale Polo Funzionale sovracomunale;
- il verbale della seduta conclusiva della Conferenza dei Servizi del 16/06/2022, nel quale tutti gli enti partecipanti, ivi compresa la Provincia di Modena, hanno espresso l'assenso al progetto come presentato con le prescrizioni condivise in sede di conferenza, *"non essendo emerse posizioni contrastanti o criticità rilevanti alla realizzazione del progetto"*.

- il verbale della seduta conclusiva della Conferenza dei Servizi del 16/06/2022, nel quale il rappresentante delegato del Comune di Modena ha espresso parere favorevole in merito alle varianti agli strumenti urbanistici di propria competenza e parere favorevole all'Accordo Territoriale con la Provincia di Modena.

Considerato:

- che la Variante al PTCP consiste nell'inserimento del Comparto Autodromo di Modena all'interno dei nuovi POLI FUNZIONALI come definito dall'articolo 63 della Norme tecniche del PTCP;
- che gli elaborati di PTCP da modificare sono:
 1. Carta B "Sistema insediativo, accessibilità e relazioni territoriali";
 2. Carta 4.2 "Assetto strutturale del sistema insediativo e del territorio rurale";
 3. Relazione Generale Capo 3A "Rafforzare la sostenibilità e la qualità dello sviluppo";
 4. Norme Tecniche del PTCP articolo 63 "Definizione ed individuazione dei Poli Funzionali";
- che la modifica delle Carte B e 4.2 sopra richiamate consistono nell'inserimento grafico della simbologia di Polo Funzionale;
- che la modifica del Capo 3A della Relazione Generale consiste nella dicitura sotto riportata:

La prima scelta strategica del PTCP si può sintetizzare nella definizione, d'intesa con le forze economiche e sociali, di politiche di assetto del sistema locale nell'ambito della [...] Sono definiti poli funzionali di previsione:

- *piattaforme per la logistica delle merci a Sassuolo e Maranello;*
 - *polo commerciale previsto dal POIC a Sassuolo Fiorano Modenese;*
 - *parco scientifico e tecnologico area ex-SIPE a Spilamberto.*
 - ***Autodromo di Modena***
- che la modifica dell'articolo 6 dell'articolo 63 delle Norme Tecniche di Attuazione del PTCP consiste nella integrazione sotto riportata:
- "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 - 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. L'intervento, prevede l'ampliamento del Centro guida sicura in località Marzaglia, con conseguente rivisitazione dei tracciati stradali e dell'edificato previsti***".

Considerato, altresì, che:

- la realizzazione del Progetto in variante consentirà sia la realizzazione di un Polo motoristico di interesse sovracomunale, sia l'incremento della rete delle aziende operanti

nello sviluppo della mobilità sostenibili operanti sul territorio, che nel polo possono trovare il corretto ambito di sperimentazione delle nuove tecnologie per una mobilità veicolare sostenibile, con positive ricadute sulla ricerca avanzata e sull'occupazione;

- che detta proposta contribuirà allo sviluppo sul territorio di tecnologie innovative attraverso le quali ridurre le emissioni di anidride carbonica nel solco del principio della transazione ecologica della mobilità;
- che nel suo complesso il Progetto di ampliamento consegue l'obiettivo di trasformare l'attuale struttura dell'autodromo in un polo di ricerca che trova nella nuova configurazione il luogo idoneo a sviluppare in sicurezza i temi della guida elettrica e autonoma all'interno della Motor Valley per implementare a pieno le tematiche legate allo sviluppo delle case automobilistiche e delle altre eccellenze nel campo delle attività motoristiche regionali;
- che lo sviluppo autonomo di un'attività di prova sulle autovetture e sulle sue componentistiche permetterà al circuito di Modena di confermare il suo primato come infrastruttura di riferimento in Italia per lo sviluppo dei test di guida autonoma e di offrire alle case motoristiche del territorio della Motor Valley una infrastruttura che permetta in totale sicurezza di provare vetture e componentistiche, senza dover ricorrere a situazioni stradali più pericolose e difficilmente utilizzabili;

Esaminate le citate modifiche cartografiche e testuali agli elaborati di PTCP come sopra richiamate, proposte dal Provvedimento Autorizzatorio Unico comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto di ampliamento del comparto Autodromo di Modena localizzato in località Marzaglia;

Valutato che per ragioni di opportunità di concludere la procedura in oggetto nei tempi stabiliti dalla Conferenza dei Servizi di cui alla L.241/1990 e s.m.i. si propone di procedere con l'approvazione in Consiglio Provinciale del Progetto in parola comprensivo di varianti agli strumenti urbanistici comunali ed Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale.

Dato atto che l'approvazione del Progetto, comprensivo di Accordo Territoriale e variazione degli strumenti urbanistici del Comune di Modena, si intenderà perfezionato solo quando gli stessi verranno positivamente deliberati dall'organo comunale competente.

Dato, altresì, atto che, qualora in fase di approvazione da parte del Comune di Modena, intervenissero modifiche sostanziali agli elaborati, il Progetto dovrà essere oggetto di una nuova approvazione da parte del Consiglio Provinciale.

Ritenuto, per quanto sin qui espresso, di condividere le modifiche cartografiche e testuali agli elaborati di PTCP sopra richiamati, proposte dal Provvedimento Autorizzatorio Unico comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto di ampliamento del comparto Autodromo di Modena localizzato in località Marzaglia e pertanto di accordare l'Intesa ai sensi dell'articolo 21 comma 2 della L.R.4/2018.

Richiamate le seguenti disposizioni normative e regolamentari:

- il d.lgs. 33/2013, recante "Riordino della disciplina riguardante gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- il Capo I della legge 241/1990, nel testo vigente;
- il d.lgs. 267/2000 recante il "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali";
- il d.lgs. 165/2001;
- il vigente Statuto dell'Amministrazione provinciale;
- il vigente Regolamento sull'organizzazione degli uffici e dei servizi.

Visto il parere favorevole espresso, ai sensi dell'art. 49 del d.lgs. 267/2000 recante "Testo unico delle leggi sull'ordinamento degli enti locali", dal Dirigente del Servizio

Programmazione urbanistica, scolastica e trasporti in ordine alla regolarità tecnica della presente deliberazione.

Dato atto che, ai sensi dell'art. 49 del d.lgs. 267/2000 non necessita l'acquisizione del parere di regolarità contabile, in quanto l'atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio dell'Ente.

Nell'avviso di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile, allo scopo di procedere in tempi brevi agli adempimenti conseguenti.

Il presente atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico-finanziaria o sul patrimonio.

Il Dirigente responsabile del Servizio interessato ha espresso parere in ordine alla regolarità tecnica in relazione alla proposta della presente delibera, ai sensi dell'articolo 49 del Testo Unico degli Enti Locali.

Il Presidente dichiara aperta la trattazione del presente oggetto:

GAUDIO DANIELE – Dirigente Servizio Pianificazione Urbanistica

Questo punto tratta sostanzialmente la modifica di una struttura esistente già presente nel Comune di Modena, in località Marzaglia, nella quale era presente una pista e delle strutture legate alla fruizione di questa pista, nella quale invece con il progetto si propone di attivare un progetto "Autodromo 2021", che cerca di creare un hub polifunzionale al fine di consentire la sperimentazione su tecnologie innovative di tipo sostenibile, ma soprattutto si parla di elettrico, e quindi si tratta di avere una struttura che consenta la sperimentazione di queste tecnologie. Per fare questo progetto si ingrandirà la pista; è presenti un potenziamento delle strutture a corredo di questo autodromo e verrà realizzata una viabilità di accesso funzionale all'accesso sicuro a questa struttura. Al contempo questa struttura potrà anche essere utilizzata per delle funzioni di spettacolo in alcune situazioni in cui si dovessero manifestare queste esigenze. E' un processo che è stato sottoposto alla procedura di VIA, per cui tutti gli Enti hanno espresso varie considerazioni; ci sono tutta una serie di prescrizioni che sono state date ai proponenti. A questo punto siamo nella fase finale in cui viene recepito dal PTCP la modifica al fatto che questo viene inserito tra i poli funzionali di interesse sovra comunale, perché è chiaro che questo tipo di tecnologia va a impattare su quelle che sono le possibilità che hanno tutte le aziende, c'è tutto un indotto dietro allo studio delle autovetture elettriche, e nel circondario quindi diventa proprio un polo di interesse sovra comunale. Questa delibera recepisce sostanzialmente e dà l'assenso alla modifica al PTCP nel passaggio da polo comunale a polo sovra comunale.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Ci sono richieste di chiarimenti? Interventi?

VENTURINI STEFANO - Consigliere

Il mio voto è favorevole perché sicuramente la nostra Provincia ha questa necessità, anche per dare valore alle aziende di settore che lavorano sul territorio, che sono tante, che in un momento di crisi sostengono anche il lavoro e la nostra economia. Ci prepariamo anche alle nuove sfide del futuro, quindi questa è un'esigenza a cui sostanzialmente, se siamo amministratori coscienti, non ci possiamo sottrarre. Ne approfitto però per dare un auspicio che anche altri portatori di interesse che hanno necessità di andare in deroga agli strumenti, abbiano la stessa, fra virgolette, opportunità di poterlo fare. Abbiamo visto anche durante i

Consigli Comunali, soprattutto in alcuni territori della bassa, come molti magazzini di alcune aziende che sono importanti per il territorio hanno potuto ampliarsi sempre in deroga agli strumenti urbanistici. Eventualmente anche rivedere quelli che sono gli strumenti urbanistici perché, se tutte le volte che delle aziende o delle opportunità industriali hanno bisogno di andare in deroga, forse bisogna rivedere anche gli strumenti urbanistici, oppure mettere tutti nelle condizioni di poter andare in deroga quando ci sono queste condizioni di necessità. Trovare uno strumento equo per evitare che qualcuno un domani possa dire “A lui sì e a me no”, che è un discorso che si sente sempre da alcune realtà industriali, e quindi secondo me c'è anche la necessità di cominciare a fare qualche riflessione seria sugli strumenti urbanistici visto che, come capita anche ultimamente spesso nei Consigli Comunali, spesso siamo costretti ad andare in deroga per permettere a delle aziende importanti del territorio di poter adeguarsi a quelle che sono le sfide industriali del futuro. Soprattutto per dei territori molto in difficoltà come la bassa, non solo per la crisi industriale, il COVID, ma anche perché purtroppo alcuni eventi catastrofici ci hanno colpito in maniera importante nel giro di pochi anni, perché due alluvioni e un terremoto penso che siano pochi i tessuti sociali che riescono a sopportarlo come abbiamo sopportato noi, abbiamo bisogno che le aziende che vogliono investire, nel rispetto comunque delle leggi e del giusto, siano aiutate a investire sul nostro territorio. Grazie.

SANTORO LUIGIA - Consigliere

Grazie. Io sono favorevole, fermo restando quello che mi avete detto in Capigruppo, che vengono mantenute barriere acustiche sufficienti, dune e interrimento della pista, in maniera che i cittadini di Marzaglia non siano disturbati dai rumori. Grazie.

TOMEI GIAN DOMENICO - Presidente della Provincia

Grazie. Se non ci sono altri, ringrazio degli interventi. E' per noi un intervento strategico per l'intera Provincia, per la Motor Valley e per le aziende che operano sul territorio, che di questo impianto hanno necessità proprio per sviluppare le proprie attività. Per quello che riguarda invece il comportamento della Provincia di Modena, è quello, nel limite del possibile, di autorizzare tutto l'autorizzabile, cioè tutto quello che non è prettamente precluso, deve essere autorizzato. Questa è la linea politica data agli uffici. Pertanto le deroghe necessarie agli interventi sull'intero territorio provinciale, solo che ci siano le condizioni, vengono rilasciate in tutto il territorio provinciale. Questa è la linea data politicamente agli uffici per quello che riguarda l'intero territorio, come del resto anche per questo. Mettiamo in approvazione.

Non avendo nessun altro Consigliere chiesto la parola, il Presidente pone ai voti, per alzata di mano, la presente delibera che viene approvata all'unanimità dei votanti come segue:

PRESENTI n. 9

NON VOTANTE n. 1 (Consigliere Muzzarelli in quanto Sindaco di Modena)

FAVOREVOLI n. 8 (Presidente Tomei, Consiglieri Guerzoni, Lagazzi, Poggi, Rebecchi;
Consiglieri Santoro, Venturini e Zavatti)

Per quanto precede,

IL CONSIGLIO DELIBERA

- 1) di esprimere l'Intesa, ai sensi del comma 2 dell'articolo 21 della L.R.4/2018 per le motivazioni espresse in premessa, sulle modifiche cartografiche alle tavole B e 4.2 del vigente PTCP, nonché al capo 3 della Relazione Generale ed all'articolo 63 delle NTA del vigente PTCP, Provvedimento Autorizzatorio Unico di VIA comprensivo del Provvedimento di VIA relativo al progetto di ampliamento del comparto Autodromo di Modena localizzato in località Marzaglia;
- 2) di disporre l'aggiornamento degli elaborati cartografici e testuali del PTCP oggetto di variazione, come sopra richiamati, a seguito dell'approvazione di cui al precedente punto;
- 3) di trasmettere la presente deliberazione ad ARPAE – Servizio Autorizzazioni e Concessioni, che lo trasmetterà a tutti gli Enti coinvolti nella Conferenza dei Servizi;
- 4) di dare atto che la Variante al PTCP, entrerà in vigore dalla data di pubblicazione nel BURERT dell'avviso dell'avvenuta approvazione della stessa;
- 5) di dichiarare il presente atto immediatamente eseguibile ai sensi dell'art. 134, comma 4 del d.lgs. 267/2000.

Il Presidente, trattandosi di un atto propedeutico all'approvazione della variante, pone in votazione l'immediata eseguibilità della presente deliberazione, per alzata di mano,, ai sensi dell'art. 134 - 4° comma della D.Lgs. 267/2000, che viene approvata all'unanimità dei votanti, come segue:

PRESENTI	n.	9
NON VOTANTE	n.	1 (Consigliere Muzzarelli in quanto Sindaco di Modena)
FAVOREVOLI	n.	8 (Presidente Tomei, Consiglieri Guerzoni, Lagazzi, Poggi, Rebecchi; Consiglieri Santoro, Venturini e Zavatti)

Della sujestesa delibera viene redatto il presente verbale

Il Presidente
TOMEI GIAN DOMENICO

Il Vice Segretario Generale
GAMBARINI PATRIZIA



COMUNE DI MODENA

N. 36/2022 Registro Deliberazioni di Consiglio

DELIBERAZIONE DEL CONSIGLIO COMUNALE SEDUTA DEL 30/06/2022

L'anno duemilaventidue in Modena il giorno trenta del mese di giugno (30/06/2022) alle ore 15:20, regolarmente convocato, si è riunito il Consiglio Comunale in seduta pubblica per la trattazione degli oggetti iscritti all'ordine del giorno (1° convocazione)

Hanno partecipato alla seduta:

MUZZARELLI GIAN CARLO	Sindaco	SI	GIORDANI ANDREA	NO
POGGI FABIO	Presidente	SI	GUADAGNINI IRENE	SI
PRAMPOLINI STEFANO	Vice-Presidente	NO	LENZINI DIEGO	SI
AIME PAOLA		SI	MANENTI ENRICA	SI
BALDINI ANTONIO		SI	MANICARDI STEFANO	SI
BERGONZONI MARA		SI	MORETTI BARBARA	SI
BERTOLDI GIOVANNI		SI	PARISI KATIA	NO
BIGNARDI ALBERTO		SI	REGGIANI VITTORIO	NO
BOSI ALBERTO		SI	ROSSINI ELISA	SI
CARPENTIERI ANTONIO		SI	SANTORO LUIGIA	SI
CARRIERO VINCENZA		SI	SCARPA CAMILLA	SI
CONNOLA LUCIA		SI	SILINGARDI GIOVANNI	SI
DE MAIO BEATRICE		SI	STELLA VINCENZO WALTER	SI
DI PADOVA FEDERICA		SI	TRIANNI FEDERICO	SI
FASANO TOMMASO		SI	VENTURELLI FEDERICA	SI
FORGHIERI MARCO		SI		
FRANCHINI ILARIA		SI		
GIACOBazzi PIERGIULIO		SI		

E gli Assessori:

CAVAZZA GIANPIETRO	NO	FILIPPI ALESSANDRA	SI
BARACCHI GRAZIA	SI	LUCA' MORANDI ANNA MARIA	SI
BORTOLAMASI ANDREA	NO	PINELLI ROBERTA	NO
BOSI ANDREA	NO	VANDELLI ANNA MARIA	SI
FERRARI LUDOVICA CARLA	SI		

Ha partecipato il Segretario Generale del Comune DI MATTEO MARIA.

Il Presidente POGGI FABIO pone in trattazione il seguente

OGGETTO n. 36

PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), AI SENSI DELL'ART. 20 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018 E D.LGS N. 152/2006, RELATIVO AL PROGETTO DI MODIFICA E AMPLIAMENTO DEL COMPARTO DENOMINATO "AUTODROMO DI MODENA" POSTO IN LOCALITÀ MARZAGLIA, COMUNE DI MODENA (MO), PROPOSTO DALLA SOCIETÀ AEROAUTODROMO DI MODENA SPA. ASSENSO PREVENTIVO AI SENSI DELL'ART. 21 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018

Relatore: Assessora Vandelli

Concluso il dibattito, il Presidente sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, la sotto riportata proposta di deliberazione, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 27

Consiglieri votanti: 23

Favorevoli	20:	i consiglieri Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manenti, Moretti, Poggi, Santoro, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.
Contrari	3:	i consiglieri Aime, Manicardi e Silingardi.
Astenuti	4:	i consiglieri Rossini, Scarpa, Stella e Trianni.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Giacobazzi, Prampolini, Giordani, Parisi, Reggiani.

““IL CONSIGLIO COMUNALE

Premesso:

- che con deliberazione del Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008 è stato approvato il Piano particolareggiato di iniziativa pubblica, su aree di proprietà del Comune di Modena e concesse in diritto di superficie alla Società Vintage Srl. denominato “Centro Guida Sicura” posto a Marzaglia (Mo) e relativo schema di convenzione urbanistica, precedentemente adottati con deliberazione consiliare n. 81 del 14/12/2006;
- che il progetto iniziale di realizzazione dell’Autodromo è stato sottoposto al procedimento di Valutazione Impatto Ambientale (V.I.A.), di competenza della Provincia di Modena, conclusosi positivamente con Delibera di Giunta Provinciale n. 15 del 15/01/2008;
- che in data 29/09/2008, a ministero notaio Silvio Vezzi, è stata stipulata la sopracitata Convenzione urbanistica, rep. 116.762/18.381, registrata a Modena il 06/10/2008 al n. 18389, serie 1T e trascritta a Modena il 07/10/2008 al n. 30377 R.G. e al n. 18349 R.P.;
- che, con atto in data 19/03/2007, rep. 114.382/17.649 a ministero Notaio Silvio Vezzi, registrato a Modena il 29/03/2007 al n. 3922, serie 1T e trascritto a Modena il 03/04/2007, al n. 12618 R.G. e al n. 7379 R.P. il Comune di Modena ha concesso in diritto di superficie alla Società Vintage Srl. (oggi Società Aerautodromo Modena Spa), l'area posta all'interno del perimetro del comparto;

Visti e richiamati:

- l'art. 30, comma 3 bis del D.L. n.69/2013, convertito con modificazioni dalla legge 9 agosto 2013, n.98, stabilisce che: “Il termine di validità nonché i termini di inizio e fine lavori nell’ambito delle convenzioni di lottizzazione di cui all’articolo 28 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, ovvero degli accordi similari comunque nominati dalla legislazione regionale, stipulati sino al 31 dicembre 2012, sono prorogati di tre anni”;
- l'art.10, comma 4 bis, del D.L. n.76/2020, coordinato con la legge di conversione 11 settembre 2020, n. 120, stabilisce che: “Il termine di validità nonché i termini di inizio e fine lavori previsti dalle convenzioni di lottizzazione di cui all’articolo 28 della legge 17 agosto 1942, n. 1150, dagli

accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale, nonché i termini dei relativi piani attuativi e di qualunque altro atto ad essi propedeutico, formati al 31 dicembre 2020, sono prorogati di tre anni.

La presente disposizione si applica anche ai diversi termini delle convenzioni di lottizzazione di cui all'articolo 28 della Legge 17 agosto 1942, n. 1150, o degli accordi similari comunque denominati dalla legislazione regionale nonché dei relativi piani attuativi che hanno usufruito della proroga di cui all'articolo 30, comma 3 -bis, del decreto-legge 21 giugno 2013, n. 69, convertito, con modificazioni, dalla legge 9 agosto 2013, n. 98”;

Visto che pertanto la convenzione urbanistica suesposta ha usufruito delle proroghe sopra descritte e il termine di validità del Piano è stato prorogato ex legge per ulteriori sei anni dalla data di entrata in vigore;

Dato atto:

- che alla luce dell'esigenza di migliorare l'offerta ed adeguarsi alle mutate richieste del territorio la società Aerautodromo di Modena S.p.a. ha elaborato un programma di ampliamento della propria struttura e di adeguamento alle evolute esigenze, con particolare riferimento allo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità sostenibile, anche in collaborazione con Unimore;

- che la Società Aerautodromo Modena S.p.A. ha presentato uno studio di fattibilità del progetto di ampliamento dell'Autodromo di Modena - Comparto Guida Sicura (acquisito agli atti del Settore Pianificazione Territoriale al prot. 86057 del 25/03/2019), al fine di definire con gli Enti preposti l'iter amministrativo da seguire e che a tal fine, in data 9 dicembre 2019, si è tenuta la seconda e conclusiva seduta della Conferenza di Servizi preliminare istruttoria ex art. 14, comma 3, della L.n.241/90;

- che i partecipanti alla Conferenza di Servizi di cui sopra (Comune, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Modena e ARPAE) hanno condiviso che, stante la necessità di avviare la procedura di Valutazione Impatto Ambientale, il procedimento più appropriato fosse il Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), ai sensi della L.R. n. 4/2018, che consente di integrare e coordinare tutte le procedure di Variante urbanistica e territoriale all'interno della stessa procedura di Valutazione di impatto ambientale (V.I.A.);

Dato atto inoltre:

- che, alla luce di quanto sopra, in data 15/05/2020 la Società Aerautodromo di Modena Spa, ha presentato alla Regione Emilia-Romagna Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibile Ambientale, istanza, per l'avvio del Provvedimento Autorizzatorio Unico regionale, c.d. PAUR, comprensivo del Provvedimento di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) relativo al progetto di ampliamento del comparto denominato "Autodromo di Modena" localizzato in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), ai sensi dell'art. 15 della L.R. n.4/2008;

- che il progetto ricade nella categoria B.2.60 dell'allegato B.2 della Legge Regionale n. 4/2018, in quanto modifica di un progetto appartenente alla categoria B.2.44 denominato "Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore", assoggettato a VIA volontaria, e pertanto, ai sensi dell'art. 7, comma 2, della L.R. 4/18, l'Autorità competente è la Regione Emilia-Romagna che, ai sensi dell'art. 15, comma 4, della Legge Regionale n. 13/2015, ha delegato l'istruttoria ad ARPAE;

Visto:

- che il progetto prevede la modifica e l'ampliamento del comparto Autodromo di Modena, già oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale, tramite la realizzazione di nuovi tratti di circuito

stradale, tra cui un rettilineo di 1 km di lunghezza, di una tribuna e dei relativi servizi, la ristrutturazione e la nuova realizzazione di fabbricati che permettano l'utilizzo del Centro Guida Autodromo di Modena a fini di ricerca e sviluppo, oltre al completamento di opere già previste nel precedente procedimento, quali parcheggi e aree turistico-commerciali;

- che la proposta progettuale mira a ridefinire la natura stessa dell'autodromo attraverso il potenziamento di elementi volti a garantire all'area la funzione di Centro Guida Sicura e la possibilità di sperimentare le nuove tecnologie legate ai veicoli a partire dal motore elettrico fino alla guida autonoma;

- che alla base della suddetta istanza vi è l'estensione delle aree oggetto della precedente V.I.A. con la realizzazione in tale perimetro di una nuova infrastruttura stradale dedicata alla realizzazione di test e prove sui veicoli e sulla guida autonoma;

- che il progetto di ampliamento, ed il conseguente inserimento del comparto all'interno dei Poli Funzionali della Provincia di Modena, permetterà di dare un nuovo volto alle infrastrutture dell'autodromo consentendogli di rispondere alle esigenze delle aziende motoristiche, in primo luogo del territorio modenese, in quanto hanno, per rispondere ad esigenze tecnologiche, industriali e ambientali, necessità di testare in sicurezza in auto e moto elettriche;

- che la proposta progettuale prevede l'ampliamento dell'infrastruttura stradale della pista con un nuovo anello che preveda un rettilineo di oltre 1 km (quello attuale non supera i 500 mt.) per rispondere alle esigenze sopraesposte, nonché, tra le altre, la realizzazione di una tribuna e dei servizi accessori al fine di rispondere alla sempre maggiore richiesta di spazi per l'organizzazione di eventi pubblici, privati e sportivi, in modo tale da creare un idoneo spazio per la fruizione da parte del pubblico delle manifestazioni dell'autodromo;

- che il nuovo progetto, al fine di adeguare gli accessi alla nuova realtà ampliata dell'Autodromo e alla valenza di Polo Funzionale, prevede la realizzazione di una nuova accessibilità al comparto: infrastruttura stradale, per garantire una più semplice logistica, una migliore accessibilità e una migliore gestione dei flussi di traffico, in ogni scenario alla base dell'ampliamento;

Visto inoltre:

- che con propria deliberazione n. 93 del 22/12/2003 è stata approvata la variante al Piano Regolatore Generale (PRG 1989) di adeguamento alla L.R. n.20/2000, ai sensi dell'art. 43, comma 5, con le procedure di cui all'art. 15 della L.R. n. 47/1978, precedentemente adottata dal Consiglio con deliberazione n. 20 del 7/4/2003;

- che in data 19 dicembre 2017, l'Assemblea Legislativa della Regione Emilia-Romagna ha approvato la Legge 21 dicembre 2017 n. 24 "Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio", pubblicata sul Bollettino Ufficiale della Regione Emilia-Romagna n. 340 in data 21 dicembre 2017;

- che la Legge Regionale n. 24/2017, all'articolo 79 "abrogazioni", dalla data della sua entrata in vigore, ha abrogato, tra le altre, la legge regionale 24 marzo 2000 n. 20, fatto salvo quanto previsto, per la disciplina della fase transitoria sino alla approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), dall'articolo 3 ("adeguamento della pianificazione urbanistica vigente e conclusione dei procedimenti in corso") e dall'articolo 4 ("attuazione degli strumenti urbanistici vigenti");

- che l'articolo 3 della Legge Urbanistica Regionale, al fine di assicurare la celere e uniforme applicazione su tutto il territorio regionale delle disposizioni approvate, ha fissato per i comuni, l'obbligo di avviare e completare il processo di adeguamento della pianificazione urbanistica vigente entro termini perentori;

- che in particolare, l'articolo 3 della Legge Urbanistica Regionale, per i Comuni (tra questi, il

Comune di Modena) dotati degli strumenti urbanistici previsti dalla legge regionale 20/2000, ha previsto un periodo transitorio, funzionale all'elaborazione e all'approvazione del Piano Urbanistico generale (PUG), periodo che si articola in due fasi: una prima fase di tre anni, che si concluderà il 1 gennaio 2021, entro la quale dovrà essere formalmente avviato l'iter di adozione del nuovo strumento; una seconda fase di due anni, che si concluderà il 01 gennaio 2023, entro la quale il Piano Urbanistico generale (PUG) dovrà essere approvato;

- che, successivamente, la Legge Regionale n. 3 del 2020 ha prorogato i termini predetti rispettivamente al 1/1/2022 e al 1/1/2024;

- che il Comune di Modena ha avviato l'elaborazione della variante generale diretta al rinnovo complessivo degli strumenti di pianificazione e all'approvazione del PUG e che con deliberazione di Consiglio Comunale n. 86 del 29/12/2021, ai sensi degli artt. 3, 45, comma 2, e 27, comma 2, della Legge Regionale n. 24/2017 ha assunto la proposta di Piano, completa di tutti gli elaborati costitutivi;

Dato atto:

- che gli interventi di progetto sopraesposti, con specifico riferimento alla realizzazione dell'infrastruttura stradale, comportano, tra le altre, la necessità di apportare varianti agli strumenti urbanistici vigenti del Comune di Modena, per la localizzazione dell'opera e l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;

- che nello specifico, la Variante al Piano Operativo Comunale (POC) del Comune di Modena localizza le nuove opere per l'apposizione del vincolo preordinato all'esproprio, relativamente ai vincoli urbanistici finalizzati all'acquisizione coattiva di beni immobili o di diritti relativi ad immobili per la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità: infrastruttura stradale;

Dato atto inoltre:

- che in data 15/05/2020, la società Aerautodromo di Modena Spa con sede legale in località Marzaglia, Modena (MO), Strada Pomposiana n. 255/A, ha presentato domanda di attivazione del Procedimento Autorizzatorio Unico di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) ai sensi dell'art.15 della Legge Regionale n. 4/2018 per la realizzazione di un ampliamento del Comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia nel Comune di Modena (MO);

- che ai sensi della Legge Regionale n.4/2018, secondo quanto richiesto e successivamente integrato dal proponente, tempo per tempo, il rilascio del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale comprende e sostituisce le autorizzazioni, intese, concessioni licenze, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto;

Visto:

- che con comunicazione acquisita agli atti dell'Amministrazione Comunale al prot. 137765 del 28/05/2020, l'autorità competente ha dato avvio al procedimento ed ha richiesto agli Enti chiamati ad esprimersi, di verificare l'adeguatezza e la completezza della documentazione presentata e pubblicata sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna al seguente indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas/>, ai sensi dell'art. 15, commi 4 e 5, della L.R. 04/2018;

- che relativamente alla suddetta comunicazione, presa visione della documentazione del progetto definitivo presentato, l'Amministrazione Comunale, con nota del 16/06/2020 prot. n. 152322, ha richiesto all'Ente procedente, di far integrare l'istanza in quanto non completa e, tra le altre, ha richiesto gli elaborati di Variante al Piano Operativo Comunale (POC) del Comune di Modena con l'apposizione dei vincoli urbanistici finalizzati all'acquisizione coattiva di beni immobili o di diritti

relativi ad immobili per la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità, ai sensi dell'art. 8 della Legge Regionale 37/2002;

- che, integrata la documentazione, con l'avvio del procedimento, l'avviso al pubblico e gli elaborati progettuali sono stati pubblicati, sul sito web della Regione Emilia-Romagna delle Valutazioni Ambientali dal 19/08/2020, sul BURERT n. 292 del 19/08/2020, ai sensi dell'art. 17, comma 3, della L.R. n.4/2018 ed all'Albo Pretorio informatico del Comune di Modena per 60 giorni (dal 19/08/2020 al 18/10/2020);

- che, come da normativa vigente, ARPAE ha convocato due riunioni istruttorie della Conferenza di Servizi in data 09/09/2020 e 09/11/2020;

- che a seguito di richiesta di documentazione integrativa, successiva richiesta di proroga dei termini da parte del proponente ai sensi dell'art.27- bis comma 5 del D.Lgs n.152/2006 e conseguente consegna delle stesse avvenuta in data 11/06/2021, le modifiche al progetto sono state ritenute, dall'Ente procedente, sostanziali e rilevanti e pertanto è stato pubblicato un nuovo avviso al pubblico sul sito web istituzionale della Regione Emilia-Romagna, a partire dal giorno 07/07/2021, all'Albo Pretorio informatico del Comune di Modena per 60 giorni (dal 07/07/2021 al 05/09/2021) e sul BURERT n. 205 del 07/07/2021. La Provincia di Modena, essendosi accorta di non avere provveduto, per mero errore materiale, alla pubblicazione dell'avviso al pubblico all'Albo pretorio provinciale, contemporaneamente all'avvio del procedimento, ha provveduto alla sua pubblicazione dal 06/10/2021 al 04/12/2021;

- che, conclusa la pubblicazione dell'avviso al pubblico all'Albo pretorio provinciale, ai sensi dell'art. 18 "Integrazioni e modifiche" della L.R. n.4/18 e dal comma 5 art. 27 bis del D.Lgs. n.152/06, l'Ente procedente ha nuovamente formalizzato la richiesta di documentazione integrativa;

- che a seguito della presentazione delle integrazioni, per completezza della procedura, nonostante la documentazione integrativa presentata fosse la stessa di giugno 2021, con la sola aggiunta di alcuni chiarimenti, è stato pubblicato un nuovo avviso al pubblico sul sito web dell'autorità competente, Regione Emilia-Romagna, sul BURERT n. 23 del 02/02/2022 nonché all'Albo pretorio comunale e provinciale, per 30 giorni per l'ulteriore consultazione del pubblico;

- che complessivamente, sono pervenute all'Autorità competente n. 14 osservazioni scritte in merito al progetto. Tutte le osservazioni sono state trasmesse alla Regione Emilia Romagna, ai componenti della Conferenza di Servizi, alla ditta proponente, e sono state pubblicate sul sito web della Regione Emilia-Romagna delle Valutazioni Ambientali;

- che, ai sensi dell'art. 27-bis, comma 7, del D.Lgs. n. 152/06 e art. 19 della L.R. n. 4/18, è stata convocata, da ARPAE, la Conferenza di servizi decisoria;

Valutato:

- che a seguito di presentazione della suddetta istanza, ARPAE, delegata dalla la Regione Emilia-Romagna, quale autorità competente ha dato avvio al procedimento di autorizzazione unica di VIA ed alle relative scadenze temporali previste dal D.Lgs. n. 152/06 e dalla L.R. n. 4/18;

- che è seguito il periodo di deposito per la presentazione di osservazioni;

- che successivamente è stata convocata Conferenza istruttoria e sono state richieste, al soggetto proponente, integrazioni relativamente al Provvedimento di VIA e alle autorizzazioni, concessioni, pareri, nulla osta, assensi comunque denominati;

- che il proponente ha successivamente inviato le integrazioni richieste e ha trasmesso le controdeduzioni alle osservazioni pervenute;

- che ai sensi dell'art. 27-bis comma 7 del D.Lgs. n. 152/06 e art. 19 della L.R. n. 4/18 è stata convocata, da ARPAE, la Conferenza di servizi decisoria;

Considerato:

- che l'Autorità competente convoca, dalla scadenza del termine di consultazione del pubblico, ovvero dalla data di ricevimento delle eventuali integrazioni documentali, una conferenza di servizi decisoria alla quale partecipano tutte le amministrazioni competenti o comunque potenzialmente interessate per il rilascio del provvedimento di VIA, delle varianti agli strumenti urbanistici comunali e territoriali, dell'Accordo Territoriale, del Piano particolareggiato, dei titoli abilitativi e che comprende tutte le autorizzazioni, intese, concessioni licenze, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto;

- che lo svolgimento della conferenza di servizi decisoria è regolata dalle disposizioni di cui all'articolo 27-bis, comma 7, del decreto legislativo n. 152 del 2006 nonché agli articoli 14, comma 4, 14-ter, 14-quater e 14-quinquies della Legge n. 241 del 1990 e dalle specificazioni di cui all'art. 19 della Legge Regionale 4/2018, ai commi 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9 e 10;

- che nella proposta di verbale conclusivo presentato nella seduta della Conferenza dei Servizi del 16/06/2022, trasmessa e assunta agli atti del Comune al prot. 217669 del 17/06/2022 sono, in particolare, riportate le posizioni espresse, ai sensi dell'articolo 14-ter, comma 3, della Legge n. 241 del 1990, in modo univoco e vincolante dai rappresentanti delle amministrazioni competenti chiamate ad esprimersi all'interno del procedimento;

- che il verbale conclusivo della conferenza di servizi, debitamente sottoscritto dal rappresentante dell'amministrazione competente per la V.I.A. e dai rappresentanti delle amministrazioni interessate partecipanti alla conferenza di servizi, costituirà la conclusione motivata della conferenza di servizi contenente specificamente le determinazioni in merito all'impatto ambientale, alle Varianti degli strumenti urbanistici e territoriali, all'Accordo Territoriale, al Piano particolareggiato e ai titoli abilitativi necessari per la realizzazione e l'esercizio del progetto;

- che le determinazioni in merito ai titoli abilitativi non possono contenere prescrizioni che contrastano con le determinazioni in merito all'impatto ambientale;

- che sulla base della conclusione motivata della conferenza di servizi, l'autorità competente adotta il Provvedimento Autorizzatorio Unico, con atto di Giunta Regionale, recante la determinazione motivata di conclusione della conferenza di servizi. Il provvedimento autorizzatorio unico comprende il provvedimento di VIA, le varianti alla Pianificazione urbanistica e territoriale, all'Accordo territoriale, al Piano particolareggiato, e i titoli abilitativi necessarie e comprende e sostituisce tutte le autorizzazioni, intese, concessioni licenze, concerti, nulla osta e assensi comunque denominati, necessari alla realizzazione ed esercizio del progetto;

Dato atto:

- che nel corso del sopra descritto procedimento, con particolare riferimento alla partecipazione all'interno dell'istituto della Conferenza di servizi (istruttoria e decisoria), ciascun ente o amministrazione è rappresentato da un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente e in modo univoco e vincolante la posizione dell'amministrazione stessa su tutte le decisioni di competenza della conferenza, anche indicando le modifiche progettuali eventualmente necessarie ai fini dell'assenso;

- che per il Comune di Modena, il Rappresentante unico titolato a partecipare alla Conferenza di servizi, è il Dirigente Responsabile del Settore Ambiente, edilizia privata ed attività produttive, arch. Roberto Bolondi e che lo stesso si è avvalso dei contributi istruttori forniti dai diversi Settori dell'amministrazione Comunale;

Considerato:

- che il progetto di ampliamento presentato ha l'obiettivo di trasformare l'attuale struttura dell'autodromo in un polo di ricerca, intrattenimento e sport che trova nella nuova configurazione il luogo idoneo a sviluppare in sicurezza i temi della guida elettrica e autonoma all'interno della Motor Valley per implementare a pieno le tematiche legate allo sviluppo delle case automobilistiche e delle altre eccellenze nel campo delle attività motoristiche regionali.
- che, infatti, la sua evoluzione futura si caratterizzerà sempre più al servizio delle attività legate alla mobilità sostenibile e alla ricerca sulla sicurezza nell'ambito del più generale sviluppo del comparto automotive provinciale e infraregionale;
- che l'ampliamento attualmente oggetto della procedura di PAUR suddetta, inoltre, consolida il ruolo del comparto in termini di polo d'attrazione di molteplici interessi pubblici come evidenziato dai Protocolli di intesa per la mobilità sostenibile all'interno del Programma Modena Smart area (M.A.S.A.) tra Comune di Modena, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia e numerose aziende del settore automotive regionale e nazionale;

Visti e richiamati:

- l'art. 21, comma 1, della Legge Regionale n. 4 del 20 aprile 2018, recita: "Ove ricorrano i requisiti e condizioni di cui al comma 2, 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 strumento urbanistico non individua aree destinate all'insediamento dei medesimi impianti o individua aree insufficienti";

- il comma 2, sempre dell'art. 21 della Legge Regionale n. 4 del 20 aprile 2018, disciplina : "Il provvedimento autorizzatorio unico costituisce variante nei casi indicati dal comma 1 a condizione che sia stata espressa la valutazione ambientale (Valsat),....., positiva sulla variante stessa,, e l'assenso dell'amministrazione titolare del piano da variare sia preventivamente acquisito.[...]"

Considerato:

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

- che la procedura avviata da ARPAE, per la complessa valutazione del progetto presentato dalla Società Aerautodromo spa, in trattazione, si svolge ai sensi del combinato disposto della L. n.152/2006 e s.m.i. e della L.R. n.4/2018 e s.m.i. e comporta variazione alla strumentazione urbanistica comunale vigente;

- che, ai sensi dell'art. 21, comma 2, della L.R. n.4/2018 e s.m.i., l'assenso dell'organo titolare e

competente alla variante urbanistica deve essere acquisito in Conferenza di Servizi preventivamente al rilascio del provvedimento autorizzatorio unico regionale c.d. PAUR, e prima che si sia conclusa la conferenza dei Servizi;

Considerato inoltre:

- che il Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) comprensivo del Provvedimento di Valutazione di impatto ambientale (VIA), ai sensi dell'art. 20 della Legge Regionale n. 4/2018 e D.Lgs. n. 152/2006, relativo al progetto di modifica e ampliamento del comparto denominato "Autodromo di Modena" posto in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), proposto dalla Società Aeroautodromo di Modena Spa, comporta pertanto variante, anche agli strumenti urbanistici del Comune di Modena;
- che tali elaborati, integrati, tempo per tempo, da parte del soggetto proponente, sono allegati e parte integrante del Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR) richiamati e parte integrante del presente atto, anche se ad esso non allegati materialmente;

Rilevato:

- che la Provincia di Modena, così come riportato nel verbale delle conferenze di servizi decisorie, ha espresso valutazione positiva, con condizioni in merito alle varianti urbanistiche del Comune di Modena e relativa ValSat e che a sua volta la Regione Emilia-Romagna ha espresso valutazione positiva con condizioni in merito alla Variante al Piano Territoriale della Provincia di Modena;
- che le condizioni espresse dalla Provincia nelle proprie valutazioni sono condivise;

Valutato pertanto di esprimere l'assenso del Comune di Modena alla realizzazione del progetto "Autodromo di Modena" posto in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), proposto dalla Società Aeroautodromo di Modena Spa, che comporta pertanto variante, anche agli strumenti urbanistici comunali con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio;

Su proposta della Giunta comunale;

Visti:

il D.P.R. 327/2001 e s.m. e i.;
la Legge Regionale n.20/2000
la Legge Regionale n.24/2017;
la Legge Regionale n.15/2013;
la Legge Regionale n.37/2002;
la Legge Regionale n.4/2018;
la Legge n.241/90

Richiamato l'art. 42 del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL.;

Visto il parere favorevole, limitatamente alla Variante agli strumenti urbanistici comunali (PSC-POC-RUE) con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità ai sensi del D.P.R. n.327/2001 e Legge Regionale n.37/2002, della Dirigente Responsabile del Settore Pianificazione e sostenibilità urbana, ing. Maria Sergio, espresso in ordine alla regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL.;

Visto il parere favorevole del Dirigente Responsabile del Settore Ambiente, Edilizia Privata e attività produttive, arch. Roberto Bolondi, espresso in ordine alla regolarità tecnica, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis,

comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL.;

Visto il parere favorevole del Dirigente del Servizio Finanze, Economato e Organismi partecipati, dott. Davide Manelli, espresso in merito alla regolarità contabile ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL., come da disposizione prot. 323908 del 04.11.2019;

Dato atto che la presente proposta è stata sottoposta all'esame della commissione consiliare competente nelle sedute del 24 e 28/06/2022;

D e l i b e r a

per le motivazioni espresse in premessa e qui integralmente richiamate:

1) di esprimere parere favorevole in merito al progetto presentato dalla Società Aerautodromo di Modena Spa alla Regione Emilia-Romagna, Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibile Ambientale, istanza, per l'avvio del Provvedimento Autorizzatorio Unico regionale (PAUR), comprensivo del Provvedimento di Valutazione Impatto Ambientale (VIA) relativo al progetto di ampliamento del comparto denominato "Autodromo di Modena" localizzato in località Marzaglia, Comune di Modena (MO), ai sensi dell'art. 15 della L.R. n.4/2008;

2) di esprimere l'assenso del Comune di Modena alla Variante agli strumenti urbanistici comunali (PSC-POC-RUE) con apposizione del vincolo preordinato all'esproprio e dichiarazione di pubblica utilità ai sensi del D.P.R. n.327/2001 e Legge Regionale n.37/2002;

3) di esprimere l'assenso del Comune di Modena all'Accordo Territoriale con la Provincia di Modena e al Piano particolareggiato di iniziativa Pubblica;

4) di dare atto che tali elaborati, integrati, tempo per tempo, da parte del soggetto proponente, sono allegati e parte integrante del Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale, comprensivo del Provvedimento di Valutazione Impatto Ambientale (VIA), richiamati e parte integrante del presente atto, anche se ad esso non materialmente allegati, sono quelli pubblicati sul sito della Regione;

5) di dare altresì atto:

- che nel corso del sopra descritto procedimento, con particolare riferimento alla partecipazione all'interno dell'istituto della Conferenza di servizi (istruttoria e decisoria), ciascun ente o amministrazione è rappresentato da un unico soggetto abilitato ad esprimere definitivamente e in modo univoco e vincolante la posizione dell'amministrazione stessa su tutte le decisioni di competenza della conferenza, anche indicando le modifiche progettuali eventualmente necessarie ai fini dell'assenso e che per il Comune di Modena, il Rappresentante unico titolato a partecipare alla Conferenza di servizi è il Dirigente Responsabile del Settore Ambiente, edilizia privata ed attività produttive, arch. Roberto Bolondi e che lo stesso si è avvalso dei contributi istruttori forniti dai diversi Settori dell'amministrazione Comunale;

- che ad avvenuto rilascio dell'autorizzazione unica da parte dell'Autorità competente si dà mandato agli Uffici competenti del Settore Pianificazione e sostenibilità urbana di provvedere al recepimento e aggiornamento degli strumenti di pianificazione urbanistica variati.””

Infine il PRESIDENTE, stante l'urgenza di procedere e visto l'art. 134, comma 4, del D.Lgs. n. 267/2000, T.U. Ordinamento EE.LL., al fine di rispettare i termini del procedimento in corso, sottopone a votazione palese, con procedimento elettronico, l'immediata eseguibilità della presente deliberazione, che il Consiglio comunale approva con il seguente esito:

Consiglieri presenti in aula al momento del voto: 27

Consiglieri votanti: 26

Favorevoli 23: i consiglieri Baldini, Bergonzoni, Bertoldi, Bignardi, Bosi, Carpentieri, Carriero, Connola, Di Padova, Fasano, Forghieri, Franchini, Guadagnini, Lenzini, Manicardi, Moretti, Poggi, Santoro, Scarpa, Stella, Trianni, Venturelli ed il Sindaco Muzzarelli.

Contrari 3: i consiglieri Aime, Manenti, Silingardi,

Astenuti 1: la consigliera Rossini.

Risultano assenti i consiglieri De Maio, Giacobazzi, Giordani, Parisi, Prampolini e Reggiani.

Del che si è redatto il presente verbale, letto e sottoscritto con firma digitale

Il Presidente
POGGI FABIO

Il Segretario Generale
DI MATTEO MARIA



COMUNE DI MODENA

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA SETTORE AMBIENTE, EDILIZIA PRIVATA E ATTIVITA' PRODUTTIVE

OGGETTO: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), AI SENSI DELL'ART. 20 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018 E D.LGS N. 152/2006, RELATIVO AL PROGETTO DI MODIFICA E AMPLIAMENTO DEL COMPARTO DENOMINATO "AUTODROMO DI MODENA" POSTO IN LOCALITÀ MARZAGLIA, COMUNE DI MODENA (MO), PROPOSTO DALLA SOCIETÀ AEROAUTODROMO DI MODENA SPA. ASSENSO PREVENTIVO AI SENSI DELL'ART. 21 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018

Si esprime il parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica della presente proposta di deliberazione n. 1947/2022, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL.;

Modena li, 22/06/2022

Sottoscritto dal Dirigente
(BOLONDI ROBERTO)
con firma digitale



COMUNE DI MODENA

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA SETTORE AMBIENTE, EDILIZIA PRIVATA E ATTIVITA' PRODUTTIVE

OGGETTO: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), AI SENSI DELL'ART. 20 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018 E D.LGS N. 152/2006, RELATIVO AL PROGETTO DI MODIFICA E AMPLIAMENTO DEL COMPARTO DENOMINATO "AUTODROMO DI MODENA" POSTO IN LOCALITÀ MARZAGLIA, COMUNE DI MODENA (MO), PROPOSTO DALLA SOCIETÀ AEROAUTODROMO DI MODENA SPA. ASSENSO PREVENTIVO AI SENSI DELL'ART. 21 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018

Si esprime il parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica della presente proposta di deliberazione n. 1947/2022, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL.;

Modena li, 22/06/2022

Sottoscritto dal Dirigente
(SERGIO MARIA)
con firma digitale



COMUNE DI MODENA

ATTESTAZIONE DI COPERTURA FINANZIARIA Settore Risorse Finanziarie e Patrimoniali

OGGETTO: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), AI SENSI DELL'ART. 20 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018 E D.LGS N. 152/2006, RELATIVO AL PROGETTO DI MODIFICA E AMPLIAMENTO DEL COMPARTO DENOMINATO "AUTODROMO DI MODENA" POSTO IN LOCALITÀ MARZAGLIA, COMUNE DI MODENA (MO), PROPOSTO DALLA SOCIETÀ AEROAUTODROMO DI MODENA SPA. ASSENSO PREVENTIVO AI SENSI DELL'ART. 21 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018

NON si attesta l'esistenza della copertura finanziaria della spesa relativa alla presente proposta di deliberazione n. 1947/2022, ai sensi degli artt. 147 bis, comma 1, e 153, comma 5, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL., in quanto NON RICHIESTA.

Modena li, 22/06/2022

Sottoscritto dal Dirigente
(MANELLI DAVIDE)
con firma digitale



COMUNE DI MODENA

PARERE DI REGOLARITA' CONTABILE Settore Risorse Finanziarie e Patrimoniali

OGGETTO: PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) COMPRENSIVO DEL PROVVEDIMENTO DI VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA), AI SENSI DELL'ART. 20 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018 E D.LGS N. 152/2006, RELATIVO AL PROGETTO DI MODIFICA E AMPLIAMENTO DEL COMPARTO DENOMINATO "AUTODROMO DI MODENA" POSTO IN LOCALITÀ MARZAGLIA, COMUNE DI MODENA (MO), PROPOSTO DALLA SOCIETÀ AEROAUTODROMO DI MODENA SPA. ASSENSO PREVENTIVO AI SENSI DELL'ART. 21 DELLA LEGGE REGIONALE N. 4/2018

Si esprime parere FAVOREVOLE in merito alla regolarita' contabile della presente proposta di deliberazione n. 1947/2022, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL.

Modena li, 22/06/2022

Sottoscritto dal Dirigente
(MANELLI DAVIDE)
con firma digitale



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2843/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

e p.c.

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

OGGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO ASSOLTO ALL'INTERNO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) N. 2843/2020

IL DIRIGENTE RESPONSABILE

Vista la domanda n. 2843/2020, protocollata in data 28/05/2020 intestata a:

- SOC. AUTODROMO S.R.L.

Partita Iva 01644130369

sede in Bologna (BO) in VIA MONTEBELLO, 2

con la quale è stato richiesto, nell'ambito del procedimento PAUR, il rilascio del PERMESSO DI COSTRUIRE per l'esecuzione dei lavori di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – AMPLIAMENTO CIRCUITO** sull'immobile posto

in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160.

Visti:

- il DPR 06.06.2001 n.380 e le altre leggi vigenti in materia urbanistica ed edilizia;
- la Legge Regionale 30.07.2013 n. 15 "Semplificazione della disciplina edilizia";
- la Legge Regionale 21.10.2004 n.23 e successive modificazioni;
- l'art. 107, comma 3, lettera F) del Decreto Legislativo 18.08.2000 n.267;
- le norme del Piano Strutturale Comunale (PSC) Piano Operativo Comunale (POC) Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Modena;
- l'art. 48 del D.LGS.7/03/2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni,
- L.R.4/2018 (Disciplina del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale

Visti, in particolare:

- gli elaborati progettuali e la relazione tecnica asseverata a firma ING. RIMINI GIULIO;
- il verbale conclusivo **della conferenza di servizi** per il provvedimento autorizzatorio unico relativo al progetto **ampliamento del comparto autodromo di modena** del 01/07/2022– Riferimenti:
ARPAE: Valutazione Impatto Ambientale (VIA) 02/2020, Pratica n. 14364/2020
RER: Fascicolo VIA n. 17/2020 – p.g. 2020/0365751 del 15/05/2020
- l'Accordo territoriale per il Polo Funzionale "Autodromo di Modena" tra la Provincia di Modena e il Comune di Modena ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000 e dell'art. 63 del P.T.C.P.;
- la delibera del Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022, e la bozza di convenzione urbanistica in essa contenuta;
- la proposta di provvedimento del Responsabile del procedimento, datata 05.07.2022;

Preso atto:

- che i richiedenti hanno dichiarato di essere legittimati al rilascio del presente provvedimento, come da autocertificazioni acquisite agli atti;
- che sono state verificate eventuali relazioni di parentela o affinità sussistenti tra i titolari, gli amministratori e/o i legali rappresentanti, soci e dipendenti con poteri decisionali dell'impresa/ente/cooperativa e il Dirigente e/o dipendente dell'amministrazione, responsabili del presente procedimento, con esito negativo, non sussistendone;

RILASCIA

IL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2843/2020

intestato alla Soc Autodromo srl, da assumersi con piena efficacia subordinatamente al provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) quel parte integrante, per realizzare i lavori oggetto della domanda e descritti in premessa

L'attuazione dell'intervento dovrà avvenire con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:

A) CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE, DA CORRISPONDERE PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI

L'importo del contributo di costruzione è di € 648.684,02 e comprende:

- la quota relativa agli **oneri di urbanizzazione** di cui alla DAL 186/2018 e Deliberazione CC n. 69/2019 € 184.014,00;

- la quota relativa al **costo di costruzione** di cui alla DAL 186/2018 e Deliberazione CC n. 69/2019 in € 464.670,02;

TERMINI DI INIZIO E FINE LAVORI, DECADENZA E PROROGA:

Il titolare deve dare inizio ai lavori **entro 1 anno** dalla data di pubblicazione del P.A.U.R. sul Bollettino Ufficiale Regionale (B.U.R.) - data in cui i titoli abilitativi contenuti nel P.A.U.R. acquisiscono efficacia - e deve ultimare i lavori **entro 3 anni**, fatte salve ulteriori disposizioni contenute nel Provvedimento Autorizzatorio Unico.

La mancata ultimazione dei lavori nei termini, comporta la DECADENZA del permesso di costruire, ai sensi dell'art. 19 L.R. 15/2013.

La PROROGA viene comunicata dal privato con le modalità previste all'art. 19, comma 3, L.R. 15/2013.

PRESCRIZIONI DEL PERMESSO DI COSTRUIRE:

Il presente permesso di costruire prevede che la realizzazione dell'intervento edilizio autorizzato osservi le seguenti prescrizioni:

- DEVONO ESSERE RISPETTATE TUTTE LE PRESCRIZIONI E OBBLIGAZIONI CONTENUTE ALL'INTERNO DEL VERBALE CONCLUSIVO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI PER IL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (P.A.U.R.) RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA DEL 01/07/2022.

Il titolare deve osservare tutte le prescrizioni del PERMESSO DI COSTRUIRE; in caso contrario sarà sanzionato secondo le leggi vigenti.

Il provvedimento non pregiudica i diritti soggettivi di altri soggetti interessati.

Il presente provvedimento è soggetto ad imposta di bollo, ai sensi dell'art.4 dell'Allegato A, Tariffa, Parte Prima, del DPR 26/10/1972 n.642 e s.m.

MODENA, 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M. 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data `e quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art. 48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

INFORMATIVA PER LA TUTELA DEI DATI PERSONALI:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.

TERMINI E AUTORITA' PER IL RICORSO:

(comunicazione ai sensi dell'art.3 comma 4 della Legge 241/1990 e s.m.)

Contro il presente permesso di costruire è possibile presentare:

a) RICORSO al T.A.R. dell'Emilia Romagna, entro 60 giorni dal rilascio

o, in alternativa

b) RICORSO al PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, entro 120 giorni dal rilascio

Da sottoscrivere in caso di stampa: la presente copia, composta di n fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____
Firma _____



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2843/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

e p.c.

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: RILASCIO DEL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2843/2020, NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE – COMUNICAZIONI IN MERITO

Gentili signori,

Vi comunico che è concluso il procedimento, avviato con la domanda n. 2843/2020, protocollata il 28.05.2020, per ottenere, nell'ambito del procedimento del PUAR, il rilascio del permesso di costruire per realizzare l'intervento di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – AMPLIAMENTO CIRCUITO** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160.

A tal fine, occorre assolvere, entro **15 giorni dal ricevimento della presente**, i seguenti adempimenti:

- dichiarazione di assolvimento all'imposta di bollo mediante acquisto e annullamento di n. 1 contrassegno telematici da € 16,00 (redatta utilizzando il modello allegato);
- **ATTESTAZIONE DEL VERSAMENTO DI € 1.000,00 PER DIRITTI DI SEGRETERIA.** Il pagamento dei diritti di segreteria può essere effettuato:
 - con assegno circolare non trasferibile intestato al “Tesoriere del Comune di Modena” o in contanti presso qualsiasi filiale di UNICREDIT BANCA SPA, con versamento indiretto sul conto 3020/3394308, intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale del versamento: “Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2843/2020”, presentando questa lettera;
 - sul conto corrente postale n.326413 intestato a “Comune di Modena - diritti di segreteria - Servizio Tesoreria”;
 - tramite bonifico bancario sul conto corrente bancario n. 3394308 - UNICREDIT BANCA SPA (abi 02008, cab 12930, cin K, iban IT02K0200812930000003394308), intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale: “Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2843/2020”.

Per quanto riguarda invece il **CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE**, il cui importo è di € **648.684,01**, così calcolato:

- **CONTRIBUTO PER QCC NUOVO NON RES.** relativo alle funzioni:
 - IMP. SPORT. APERTO: € 83,71 X mq 111.019 X 50% X 10% = € 464.670,02
- **ONERI DI URBANIZZ. PRIMARIA** relativo alle funzioni:
 - IMP. SPORT. APERTO: € 72,25 X mq 111.019 X 50% X 2% = € 80.211,23
- **ONERI DI URBANIZ.SECONDARIA** relativo alle funzioni:
 - IMP. SPORT. APERTO: € 93,50 X mq 111.019 X 50% X 2% = € 103.802,77

occorrerà procedere con le seguenti modalità di pagamento:

- in unica soluzione, PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI;
- oppure pagando la prima rata e stipulando una fideiussione a garanzia del pagamento delle rate successive alla prima.

Qualora si scelga di pagare a rate, i termini sono i seguenti:

- 1^a rata € 324.342,00 scadenza PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI
- 2^a rata € 162.170,99 scadenza 6 MESI dall'inizio dei lavori
- 3^a rata € 162.171,03 scadenza 12 MESI dall'inizio dei lavori

restando inteso che l'intero debito deve essere estinto prima dell'effettiva conclusione dei lavori.

La legge non ammette proroghe ai termini per il pagamento.

MODALITA' DI PAGAMENTO:

Il pagamento del contributo dovuto deve essere effettuato:

- con assegno circolare non trasferibile intestato al "Tesoriere del Comune di Modena" o in contanti presso qualsiasi filiale di UNICREDIT BANCA SPA, con versamento indiretto sul conto 3020/3393986, intestato a COMUNE DI MODENA - CONCESSIONI EDILIZIE, causale del versamento: "pagamento rata n. PERM.COSTR. prot.n. 2843/2020", consegnando la stampa di questa notifica;

- tramite bonifico bancario sul conto corrente bancario n. 3393986 - UNICREDIT BANCA SPA (abi 02008, cab 12930, cin E, iban IT39E0200812930000003393986), intestato a COMUNE DI MODENA - CONCESSIONI EDILIZIE, causale: "pagamento rata n. PERM.COSTR. prot.n. 2843/2020". L'ordine di bonifico deve essere inviato alla propria banca di fiducia **entro il termine di scadenza**, in caso contrario il pagamento verrà considerato effettuato in ritardo, con la conseguente applicazione delle sanzioni previste;

Se il titolare decidesse di rinunciare al permesso di costruire, dopo aver pagato tutto o in parte il contributo di costruzione, il rimborso di quanto pagato verrà effettuato esclusivamente al titolare stesso.

SANZIONI PER RITARDATO PAGAMENTO (art.20, comma 1, L.R. n.23 del 21.10.2004):

Se le somme dovute vengono pagate in ritardo, il contributo dovuto aumenta nel modo seguente:

- se il pagamento viene effettuato entro 120 giorni successivi alla scadenza, il contributo aumenta del 10% dell'importo della rata scaduta;
- se il pagamento viene effettuato oltre 120 giorni successivi alla scadenza, ma entro 180 giorni successivi alla data scadenza, il contributo aumenta del 20% dell'importo della rata scaduta;
- se il pagamento viene effettuato oltre 180 giorni successivi alla scadenza, ma entro 240 giorni successivi alla data scadenza, il contributo aumenta del 40% dell'importo della rata scaduta.

MODALITA' PER L'INOLTRO DEI DOCUMENTI RICHIESTI:

La documentazione richiesta va inviata via pec al seguente indirizzo casellaistituzionale036@cert.comune.modena.it

Per produrre il documento digitale da un documento cartaceo, occorre effettuare una scansione firmata digitalmente.

COME RICHIEDERE INFORMAZIONI:

Responsabile del procedimento permesso di costruire è l'arch. Marcella Garulli (marcella.garulli@comune.modena.it), Responsabile dell'Ufficio Edilizia privata; Responsabile del provvedimento permesso di costruire è l'arch. Corrado Gianferrari (corrado.gianferrari@comune.modena.it), Responsabile del Servizio trasformazione edilizia e qualità dell'architettura;

Referente tecnico di questa pratica è la geom. Tiziana Iemboli (tiziana.iemboli@comune.modena.it), mentre referente amministrativo è Luca Selmi (luca.selmi@comune.modena.it).

L'ufficio presso il quale si può esercitare il diritto di accesso agli atti e alle informazioni è l'Ufficio Mappe e Visure, che si trova a Modena in Via Santi n. 60. Questo ufficio riceve: lunedì, martedì, mercoledì, e venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00; il giovedì riceve dalle ore 10,30 alle ore 13,00 e dalle ore 14,30 alle ore 18,00.

Si può fissare un appuntamento con l'Ufficio Mappe e visure utilizzando il sito internet del Settore scrivente: <http://www.comune.modena.it/edilizia/forms/visura.shtml>.

Per visualizzare lo stato di avanzamento, o per informazioni in materia edilizia, si può consultare il sito istituzionale di settore :www.comune.modena.it/edilizia

In ogni caso è operativo il Servizio Informativo Telefonico, che risponde al n. 059/203.2233 dal lunedì al venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00.

Distinti saluti

Modena 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data è quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art.48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

Da sottoscrivere in caso di stampa: La presente copia, composta di n. _____ fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____

Firma _____

INFORMATIVA PER LA PRIVACY:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.

FAC SIMILE DEL TESTO DELLA FIDEIUSSIONE (CLAUSOLE OBBLIGATORIE)

- Domanda di PERMESSO DI COSTRUIRE prot. 2843/2020 protocollata in data 28.05.2020 per i lavori di AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – AMPLIAMENTO CIRCUITO sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160.;

- Importo del contributo di costruzione per il quale è richiesto il pagamento dilazionato attraverso la sottoscrizione di fideiussione bancaria o polizza assicurativa: € 324.342,02.

- La fideiussione deve essere intestata ad almeno uno dei titolari, vale a dire:

• SOC. AUTODROMO S.R.L.

Partita Iva 01644130369

sede in Bologna (BO) in VIA MONTEBELLO, 2

- Il FIDEIUSSORE, in persona del proprio legale rappresentante, si costituisce fideiussore solidale con il TITOLARE di cui al punto precedente, a favore del Comune di Modena, fino alla concorrenza massima di € 454.078,83 (importo rate successive alla prima, più sanzione nella misura massima) a garanzia dell'esatto e puntuale pagamento dell'importo dilazionato del contributo di costruzione, oltre ad eventuali sanzioni, interessi ed oneri di legge, conseguenti al mancato e puntuale pagamento nei termini (art.20, comma 1, L.R. 21/10/2004 n.23);

- Il FIDEIUSSORE si obbliga, a semplice richiesta scritta a mezzo raccomandata a.r., a pagare tutte le somme che il Comune di Modena indicherà come dovute e non spontaneamente corrisposte dal titolare di cui sopra, fino al limite massimo di € 454.078,83 ogni eccezione rimossa, con espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art.1944 del codice civile e con espressa rinuncia ad avvalersi del disposto dell'art.1957 del codice civile;

- La presente garanzia fideiussoria verrà ridotta a fronte del pagamento di ogni singola rata e verrà svincolata, solo una volta effettuato il pagamento dell'ultima rata dovuta, previa conferma scritta da parte del Comune di Modena al Fideiussore o mediante la restituzione della fideiussione stessa;

- La fideiussione non deve contenere scadenza e comunque garantisce l'obbligazione nei confronti del Comune di Modena, fino all'integrale pagamento di tutte le somme dovute.



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2845/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

e p.c.

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: RILASCIO DEL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2845/2020, NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE – COMUNICAZIONI IN MERITO

Gentili signori,

Vi comunico che è concluso il procedimento, avviato con la domanda n. 2845/2020, protocollata il 28.05.2020, per ottenere, nell'ambito del procedimento del PUAR, il rilascio del permesso di costruire per realizzare l'intervento di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – NUOVA COSTRUZIONE CABINA ELETTRICA** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160..

A tal fine, occorre assolvere, entro **15 giorni dal ricevimento della presente**, i seguenti adempimenti:

- dichiarazione di assolvimento all'imposta di bollo mediante acquisto e annullamento di n. 1 contrassegno telematici da € 16,00 (redatta utilizzando il modello allegato);
- ATTESTAZIONE DEL VERSAMENTO DI € 1.000,00 PER DIRITTI DI SEGRETERIA. Il pagamento dei diritti di segreteria può essere effettuato:
 - con assegno circolare non trasferibile intestato al "Tesoriere del Comune di Modena" o in contanti presso qualsiasi filiale di UNICREDIT BANCA SPA, con versamento indiretto sul conto 3020/3394308, intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale del versamento: "Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2845/2020", presentando questa lettera;
 - sul conto corrente postale n.326413 intestato a "Comune di Modena - diritti di segreteria - Servizio Tesoreria";
 - tramite bonifico bancario sul conto corrente bancario n. 3394308 - UNICREDIT BANCA SPA (abi 02008, cab 12930, cin K, iban IT02K0200812930000003394308), intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale: "Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2845/2020".

MODALITA' PER L'INOLTRO DEI DOCUMENTI RICHIESTI:

La documentazione richiesta va inviata via pec al seguente indirizzo casellaistituzionale036@cert.comune.modena.it

oppure mediante Domweb - Mude Modena - Linguetta Mude - Inoltro telematico integrazione

Per produrre il documento digitale da un documento cartaceo, occorre effettuare una scansione firmata digitalmente.

COME RICHIEDERE INFORMAZIONI:

Responsabile del procedimento permesso di costruire è l'arch. Marcella Garulli (marcella.garulli@comune.modena.it), Responsabile dell'Ufficio Edilizia privata;

Responsabile del provvedimento permesso di costruire è l'arch. Corrado Gianferrari (corrado.gianferrari@comune.modena.it), Responsabile del Servizio trasformazione edilizia e qualità dell'architettura;

Referente tecnico di questa pratica è la geom. Tiziana Iemboli (tiziana.iemboli@comune.modena.it), mentre referente amministrativo è Luca Selmi (luca.selmi@comune.modena.it).

L'ufficio presso il quale si può esercitare il diritto di accesso agli atti e alle informazioni è l'Ufficio Mappe e Visure, che si trova a Modena in Via Santi n. 60. Questo ufficio riceve: lunedì, martedì, mercoledì, e venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00; il giovedì riceve dalle ore 10,30 alle ore 13,00 e dalle ore 14,30 alle ore 18,00.

Si può fissare un appuntamento con l'Ufficio Mappe e visure utilizzando il sito internet del Settore scrivente: <http://www.comune.modena.it/edilizia/forms/visura.shtml>.

Per visualizzare lo stato di avanzamento, o per informazioni in materia edilizia, si può consultare il sito istituzionale di settore :www.comune.modena.it/edilizia

In ogni caso è operativo il Servizio Informativo Telefonico, che risponde al n. 059/203.2233 dal lunedì al venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00.

Distinti saluti

Modena 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data è quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art.48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

Da sottoscrivere in caso di stampa: La presente copia, composta di n. _____ fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____

Firma _____

INFORMATIVA PER LA PRIVACY:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2844/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

e p.c.

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: RILASCIO DEL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2844/2020, NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE – COMUNICAZIONI IN MERITO

Gentili signori,

Vi comunico che è concluso il procedimento, avviato con la domanda n. 2844/2020, protocollata il 28.05.2020, per ottenere, nell'ambito del procedimento del PUAR, il rilascio del permesso di costruire per realizzare l'intervento di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – RISTRUTTURAZIONE EDIFICI F1 E F2 – NUOVA COSTRUZIONE EDIFICIO F4 E DEMOLIZIONE EDIFICIO ESISTENTE** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160..

A tal fine, occorre assolvere, entro **15 giorni dal ricevimento della presente**, i seguenti adempimenti:

- dichiarazione di assolvimento all'imposta di bollo mediante acquisto e annullamento di n. 1 contrassegno telematici da € 16,00 (redatta utilizzando il modello allegato);
- **ATTESTAZIONE DEL VERSAMENTO DI € 1.000,00 PER DIRITTI DI SEGRETERIA.** Il pagamento dei diritti di segreteria può essere effettuato:
 - con assegno circolare non trasferibile intestato al "Tesoriere del Comune di Modena" o in contanti presso qualsiasi filiale di UNICREDIT BANCA SPA, con versamento indiretto sul conto 3020/3394308, intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale del versamento: "Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2844/2020", presentando questa lettera;
 - sul conto corrente postale n.326413 intestato a "Comune di Modena - diritti di segreteria - Servizio Tesoreria";
 - tramite bonifico bancario sul conto corrente bancario n. 3394308 - UNICREDIT BANCA SPA (abi 02008, cab 12930, cin K, iban IT02K0200812930000003394308), intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale: "Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2844/2020".

Per quanto riguarda invece il **CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE**, il cui importo è di € **119.427,34**, così calcolato:

- **CONTRIBUTO PER QCC NUOVO NON RES.** relativo alle funzioni:
 - DIREZIONALI: € 599,69 X mq 454,92 X 10% = € 27.281,10
- **CONTRIBUTO PER QCC ESIST.NON RES.** relativo alle funzioni:
 - DIREZIONALI: € 599,69 X mq 267,95 X 50% X 10% X 0,49 = € 3.936,83
 - TURISTICHE-RICETT.: € 516,61 X mq 286,07 X 50% X 10% X 0,49 = € 3.620,77
- **ONERI DI URBANIZZ. PRIMARIA** relativo alle funzioni:
 - DIREZIONALI: € 72,25 X mq 454,92 = € 32.867,97
 - DIREZIONALI: € 7,23 X mq 267,95 = € 1.937,28
 - TURISTICHE-RICETT.: € 7,23 X mq 286,07 = € 2.068,29
- **ONERI DI URBANIZZ.SECONDARIA** relativo alle funzioni:
 - DIREZIONALI: € 93,50 X mq 454,92 = € 42.535,02
 - DIREZIONALI: € 9,35 X mq 267,95 = € 2.505,33
 - TURISTICHE-RICETT.: € 9,35 X mq 286,07 = € 2.674,75

occorrerà procedere con le seguenti modalità di pagamento:

- in unica soluzione, PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI;
- oppure pagando la prima rata e stipulando una fideiussione a garanzia del pagamento delle rate successive alla prima.

Qualora si scelga di pagare a rate, i termini sono i seguenti:

- 1^a rata € 59.713,67 scadenza PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI
- 2^a rata € 29.856,82 scadenza 6 MESI dall'inizio dei lavori
- 3^a rata € 29.856,85 scadenza 12 MESI dall'inizio dei lavori

restando inteso che l'intero debito deve essere estinto prima dell'effettiva conclusione dei

lavori.

La legge non ammette proroghe ai termini per il pagamento.

MODALITA' DI PAGAMENTO:

Il pagamento del contributo dovuto deve essere effettuato:

- con assegno circolare non trasferibile intestato al "Tesoriere del Comune di Modena" o in contanti presso qualsiasi filiale di UNICREDIT BANCA SPA, con versamento indiretto sul conto 3020/3393986, intestato a COMUNE DI MODENA - CONCESSIONI EDILIZIE, causale del versamento: "pagamento rata n. PERM.COSTR. prot.n. 2844/2020", consegnando la stampa di questa notifica;

- tramite bonifico bancario sul conto corrente bancario n. 3393986 - UNICREDIT BANCA SPA (abi 02008, cab 12930, cin E, iban IT39E0200812930000003393986), intestato a COMUNE DI MODENA - CONCESSIONI EDILIZIE, causale: "pagamento rata n. PERM.COSTR. prot.n. 2844/2020". L'ordine di bonifico deve essere inviato alla propria banca di fiducia **entro il termine di scadenza**, in caso contrario il pagamento verrà considerato effettuato in ritardo, con la conseguente applicazione delle sanzioni previste;

Se il titolare decidesse di rinunciare al permesso di costruire, dopo aver pagato tutto o in parte il contributo di costruzione, il rimborso di quanto pagato verrà effettuato esclusivamente al titolare stesso.

SANZIONI PER RITARDATO PAGAMENTO (art.20, comma 1, L.R. n.23 del 21.10.2004):

Se le somme dovute vengono pagate in ritardo, il contributo dovuto aumenta nel modo seguente:

- se il pagamento viene effettuato entro 120 giorni successivi alla scadenza, il contributo aumenta del 10% dell'importo della rata scaduta;
- se il pagamento viene effettuato oltre 120 giorni successivi alla scadenza, ma entro 180 giorni successivi alla data scadenza, il contributo aumenta del 20% dell'importo della rata scaduta;
- se il pagamento viene effettuato oltre 180 giorni successivi alla scadenza, ma entro 240 giorni successivi alla data scadenza, il contributo aumenta del 40% dell'importo della rata scaduta.

MODALITA' PER L'INOLTRO DEI DOCUMENTI RICHIESTI:

La documentazione richiesta va inviata via pec al seguente indirizzo casellaistituzionale036@cert.comune.modena.it

oppure mediante Domweb - Mude Modena - Linguetta Mude - Inoltro telematico integrazione

Per produrre il documento digitale da un documento cartaceo, occorre effettuare una scansione firmata digitalmente.

COME RICHIEDERE INFORMAZIONI:

Responsabile del procedimento permesso di costruire è l'arch. Marcella Garulli (marcella.garulli@comune.modena.it), Responsabile dell'Ufficio Edilizia privata;

Responsabile del provvedimento permesso di costruire è l'arch. Corrado Gianferrari (corrado.gianferrari@comune.modena.it), Responsabile del Servizio trasformazione edilizia e qualità dell'architettura;

Referente tecnico di questa pratica è la geom. Tiziana Iemboli (tiziana.iemboli@comune.modena.it), mentre referente amministrativo è Luca Selmi (luca.selmi@comune.modena.it).

L'ufficio presso il quale si può esercitare il diritto di accesso agli atti e alle informazioni è l'Ufficio Mappe e Visure, che si trova a Modena in Via Santi n. 60. Questo ufficio riceve: lunedì, martedì, mercoledì, e venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00; il giovedì riceve dalle ore 10,30 alle ore 13,00 e dalle ore 14,30 alle ore 18,00.

Si può fissare un appuntamento con l'Ufficio Mappe e visure utilizzando il sito internet del Settore scrivente: <http://www.comune.modena.it/edilizia/forms/visura.shtml>.

Per visualizzare lo stato di avanzamento, o per informazioni in materia edilizia, si può consultare il sito istituzionale di settore :www.comune.modena.it/edilizia

In ogni caso è operativo il Servizio Informativo Telefonico, che risponde al n. 059/203.2233 dal lunedì al venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00.

Distinti saluti

Modena 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data è quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art.48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

Da sottoscrivere in caso di stampa: La presente copia, composta di n. _____ fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____

Firma_____

INFORMATIVA PER LA PRIVACY:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.

FAC SIMILE DEL TESTO DELLA FIDEIUSSIONE (CLAUSOLE OBBLIGATORIE)

- Domanda di PERMESSO DI COSTRUIRE prot. 2844/2020 protocollata in data 28.05.2020 per i lavori di AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – RISTRUTTURAZIONE EDIFICI F1 E F2 – NUOVA COSTRUZIONE EDIFICIO F4 E DEMOLIZIONE EDIFICIO ESISTENTE sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160.;

- Importo del contributo di costruzione per il quale è richiesto il pagamento dilazionato attraverso la sottoscrizione di fideiussione bancaria o polizza assicurativa: € 59.713,67.

- La fideiussione deve essere intestata ad almeno uno dei titolari, vale a dire:

• SOC. AUTODROMO S.R.L.

Partita Iva 01644130369

sede in Bologna (BO) in VIA MONTEBELLO, 2

- Il FIDEIUSSORE, in persona del proprio legale rappresentante, si costituisce fideiussore solidale con il TITOLARE di cui al punto precedente, a favore del Comune di Modena, fino alla concorrenza massima di € 83.599,14 (importo rate successive alla prima, più sanzione nella misura massima) a garanzia dell'esatto e puntuale pagamento dell'importo dilazionato del contributo di costruzione, oltre ad eventuali sanzioni, interessi ed oneri di legge, conseguenti al mancato e puntuale pagamento nei termini (art.20, comma 1, L.R. 21/10/2004 n.23);

- Il FIDEIUSSORE si obbliga, a semplice richiesta scritta a mezzo raccomandata a.r., a pagare tutte le somme che il Comune di Modena indicherà come dovute e non spontaneamente corrisposte dal titolare di cui sopra, fino al limite massimo di € 83.599,14 ogni eccezione rimossa, con espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art.1944 del codice civile e con espressa rinuncia ad avvalersi del disposto dell'art.1957 del codice civile;

- La presente garanzia fideiussoria verrà ridotta a fronte del pagamento di ogni singola rata e verrà svincolata, solo una volta effettuato il pagamento dell'ultima rata dovuta, previa conferma scritta da parte del Comune di Modena al Fideiussore o mediante la restituzione della fideiussione stessa;

- La fideiussione non deve contenere scadenza e comunque garantisce l'obbligazione nei confronti del Comune di Modena, fino all'integrale pagamento di tutte le somme dovute.



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2844/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

e p.c.

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

OGGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO ASSOLTO ALL'INTERNO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) N. 2844/2020

IL DIRIGENTE RESPONSABILE

Vista la domanda n. 2844/2020, protocollata in data 28/05/2020 intestata a:

• SOC. AUTODROMO S.R.L.

Partita Iva 01644130369

sede in Bologna (BO) in VIA MONTEBELLO, 2

con la quale è stato richiesto, nell'ambito del procedimento PAUR, il rilascio del PERMESSO DI COSTRUIRE per l'esecuzione dei lavori di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – RISTRUTTURAZIONE EDIFICI F1 E F2 – NUOVA COSTRUZIONE EDIFICIO F4 E DEMOLIZIONE EDIFICIO ESISTENTE** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali 122 186 189

207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160.

Visti:

- il DPR 06.06.2001 n.380 e le altre leggi vigenti in materia urbanistica ed edilizia;
- la Legge Regionale 30.07.2013 n. 15 “Semplificazione della disciplina edilizia”;
- la Legge Regionale 21.10.2004 n.23 e successive modificazioni;
- l’art. 107, comma 3, lettera F) del Decreto Legislativo 18.08.2000 n.267;
- le norme del Piano Strutturale Comunale (PSC) Piano Operativo Comunale (POC) Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Modena;
- l’art. 48 del D.LGS.7/03/2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni,
- L.R.4/2018 (Disciplina del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale).

Visti, in particolare:

- gli elaborati progettuali e la relazione tecnica asseverata a firma ING. RIMINI GIULIO;
- il verbale conclusivo **della conferenza di servizi** per il provvedimento autorizzatorio unico relativo al progetto **ampliamento del comparto autodromo di Modena** del 01/07/2022 – Riferimenti:
ARPAE: Valutazione Impatto Ambientale (VIA) 02/2020, Pratica n. 14364/2020
RER: Fascicolo VIA n. 17/2020 – p.g. 2020/0365751 del 15/05/2020
- l’Accordo territoriale per il Polo Funzionale “Autodromo di Modena” tra la Provincia di Modena e il Comune di Modena ai sensi dell’art. 15 della L.R. 20/2000 e dell’art. 63 del P.T.C.P.;
- la delibera del Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022, e la bozza di convenzione urbanistica in essa contenuta;
- la proposta di provvedimento del Responsabile del procedimento, datata 05.07.2022;

Preso atto:

- che i richiedenti hanno dichiarato di essere legittimati al rilascio del presente provvedimento, come da autocertificazioni acquisite agli atti;
- che sono state verificate eventuali relazioni di parentela o affinità sussistenti tra i titolari, gli amministratori e/o i legali rappresentanti, soci e dipendenti con poteri decisionali dell’impresa/ente/cooperativa e il Dirigente e/o dipendente dell’amministrazione, responsabili del presente procedimento, con esito negativo, non sussistendone;

RILASCIA

IL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2844/2020

intestato alla Soc Autodromo srl, da assumersi con piena efficacia subordinatamente al provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) quel parte integrante, per realizzare i lavori oggetto della domanda e descritti in premessa

L’attuazione dell’intervento dovrà avvenire con l’osservanza delle seguenti prescrizioni:

A) CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE, DA CORRISPONDERE PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI

L’importo del contributo di costruzione è di € 119.427,34 e comprende:

- la quota relativa agli **oneri di urbanizzazione** di cui alla DAL 186/2018 e Deliberazione CC n. 69/2019 € 84.588,64;

- la quota relativa al **costo di costruzione** di cui alla DAL 186/2018 e Deliberazione CC n. 69/2019 in € 34.838,70;

TERMINI DI INIZIO E FINE LAVORI, DECADENZA E PROROGA:

Il titolare deve dare inizio ai lavori **entro 1 anno** dalla data di pubblicazione del P.A.U.R. sul Bollettino Ufficiale Regionale (B.U.R.) - data in cui i titoli abilitativi contenuti nel P.A.U.R. acquisiscono efficacia - e deve ultimare i lavori **entro 3 anni**, fatte salve ulteriori disposizioni contenute nel Provvedimento Autorizzatorio Unico.

La mancata ultimazione dei lavori nei termini, comporta la DECADENZA del permesso di costruire, ai sensi dell'art. 19 L.R. 15/2013.

La PROROGA viene comunicata dal privato con le modalità previste all'art. 19, comma 3, L.R. 15/2013.

PRESCRIZIONI DEL PERMESSO DI COSTRUIRE:

Il presente permesso di costruire prevede che la realizzazione dell'intervento edilizio autorizzato osservi le seguenti prescrizioni:

- DEVONO ESSERE RISPETTATE TUTTE LE PRESCRIZIONI E OBBLIGAZIONI CONTENUTE ALL'INTERNO DEL VERBALE CONCLUSIVO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI PER IL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (P.A.U.R.) RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA DEL 01/07/2022.

Il titolare deve osservare tutte le prescrizioni del PERMESSO DI COSTRUIRE; in caso contrario sarà sanzionato secondo le leggi vigenti.

Il provvedimento non pregiudica i diritti soggettivi di altri soggetti interessati.

Il presente provvedimento è soggetto ad imposta di bollo, ai sensi dell'art.4 dell'Allegato A, Tariffa, Parte Prima, del DPR 26/10/1972 n.642 e s.m.

MODENA, 06/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data `e quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art. 48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

INFORMATIVA PER LA TUTELA DEI DATI PERSONALI:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.

TERMINI E AUTORITA' PER IL RICORSO:

(comunicazione ai sensi dell'art.3 comma 4 della Legge 241/1990 e s.m.)

Contro il presente permesso di costruire è possibile presentare:

a) RICORSO al T.A.R. dell'Emilia Romagna, entro 60 giorni dal rilascio

o, in alternativa

b) RICORSO al PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, entro 120 giorni dal rilascio

Da sottoscrivere in caso di stampa: la presente copia, composta di n fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____
Firma _____



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2845/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

e p.c.

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

OGGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO ASSOLTO ALL'INTERNO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) N. 2845/2020

IL DIRIGENTE RESPONSABILE

Vista la domanda n. 2845/2020, protocollata in data 28/05/2020 intestata a:

- SOC. AUTODROMO S.R.L.

Partita Iva 01644130369

sede in Bologna (BO) in VIA MONTEBELLO, 2

con la quale è stato richiesto, nell'ambito del procedimento PAUR, il rilascio del PERMESSO DI COSTRUIRE per l'esecuzione dei lavori di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – NUOVA COSTRUZIONE CABINA ELETTRICA** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali

122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86
40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160.

Visti:

- il DPR 06.06.2001 n.380 e le altre leggi vigenti in materia urbanistica ed edilizia;
- la Legge Regionale 30.07.2013 n. 15 “Semplificazione della disciplina edilizia”;
- la Legge Regionale 21.10.2004 n.23 e successive modificazioni;
- l’art. 107, comma 3, lettera F) del Decreto Legislativo 18.08.2000 n.267;
- le norme del Piano Strutturale Comunale (PSC) Piano Operativo Comunale (POC) Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Modena;
- l’art. 48 del D.LGS.7/03/2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni,
- L.R.4/2018 (Disciplina del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale).

Visti, in particolare:

- gli elaborati progettuali e la relazione tecnica asseverata a firma ING. RIMINI GIULIO;
- il verbale conclusivo **della conferenza di servizi** per il provvedimento autorizzatorio unico relativo al progetto **ampliamento del comparto autodromo di Modena** del 01/07/2022 – Riferimenti:
ARPAE: Valutazione Impatto Ambientale (VIA) 02/2020, Pratica n. 14364/2020
RER: Fascicolo VIA n. 17/2020 – p.g. 2020/0365751 del 15/05/2020
- l’Accordo territoriale per il Polo Funzionale “Autodromo di Modena” tra la Provincia di Modena e il Comune di Modena ai sensi dell’art. 15 della L.R. 20/2000 e dell’art. 63 del P.T.C.P.;
- la delibera del Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022, e la bozza di convenzione urbanistica in essa contenuta;
- la proposta di provvedimento del Responsabile del procedimento, datata 05.07.2022;

Preso atto:

- che i richiedenti hanno dichiarato di essere legittimati al rilascio del presente provvedimento, come da autocertificazioni acquisite agli atti;
- che sono state verificate eventuali relazioni di parentela o affinità sussistenti tra i titolari, gli amministratori e/o i legali rappresentanti, soci e dipendenti con poteri decisionali dell’impresa/ente/cooperativa e il Dirigente e/o dipendente dell’amministrazione, responsabili del presente procedimento, con esito negativo, non sussistendone;

RILASCIA

IL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2845/2020

intestato alla Soc Autodromo srl, da assumersi con piena efficacia subordinatamente al provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) quel parte integrante, per realizzare i lavori oggetto della domanda e descritti in premessa

L’attuazione dell’intervento dovrà avvenire con l’osservanza delle seguenti prescrizioni:

A) CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE:

Il presente provvedimento è rilasciato a titolo gratuito, ai sensi dell’art.32 della legge regionale n.15/2013.

TERMINI DI INIZIO E FINE LAVORI, DECADENZA E PROROGA:

Il titolare deve dare inizio ai lavori **entro 1 anno** dalla data di pubblicazione del P.A.U.R. sul Bollettino Ufficiale Regionale (B.U.R.) - data in cui i titoli abilitativi contenuti nel P.A.U.R. acquisiscono efficacia - e deve ultimare i lavori **entro 3 anni**, fatte salve ulteriori disposizioni contenute nel Provvedimento Autorizzatorio Unico.

La mancata ultimazione dei lavori nei termini, comporta la DECADENZA del permesso di costruire, ai sensi dell'art. 19 L.R. 15/2013.

La PROROGA viene comunicata dal privato con le modalità previste all'art. 19, comma 3, L.R. 15/2013.

PRESCRIZIONI DEL PERMESSO DI COSTRUIRE:

Il presente permesso di costruire prevede che la realizzazione dell'intervento edilizio autorizzato osservi le seguenti prescrizioni:

- DEVONO ESSERE RISPETTATE TUTTE LE PRESCRIZIONI E OBBLIGAZIONI CONTENUTE ALL'INTERNO DEL VERBALE CONCLUSIVO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI PER IL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (P.A.U.R.) RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA DEL 01/07/2022.

Il titolare deve osservare tutte le prescrizioni del PERMESSO DI COSTRUIRE; in caso contrario sarà sanzionato secondo le leggi vigenti.

Il provvedimento non pregiudica i diritti soggettivi di altri soggetti interessati.

Il presente provvedimento è soggetto ad imposta di bollo, ai sensi dell'art.4 dell'Allegato A, Tariffa, Parte Prima, del DPR 26/10/1972 n.642 e s.m.

MODENA, 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data `e quella del protocollo

generale in uscita. Ai sensi dell'art. 48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

INFORMATIVA PER LA TUTELA DEI DATI PERSONALI:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.

TERMINI E AUTORITA' PER IL RICORSO:

(comunicazione ai sensi dell'art.3 comma 4 della Legge 241/1990 e s.m.)

Contro il presente permesso di costruire è possibile presentare:

a) RICORSO al T.A.R. dell'Emilia Romagna, entro 60 giorni dal rilascio

o, in alternativa

b) RICORSO al PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, entro 120 giorni dal rilascio

Da sottoscrivere in caso di stampa: la presente copia, composta di n fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____
Firma _____



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2849/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

e p.c.

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: RILASCIO DEL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2849/2020, NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE – COMUNICAZIONI IN MERITO

Gentili signori,

Vi comunico che è concluso il procedimento, avviato con la domanda n. 2849/2020, protocollata il 28.05.2020, per ottenere, nell'ambito del procedimento del PUAR, il rilascio del permesso di costruire per realizzare l'intervento di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160..

A tal fine, occorre assolvere, entro **15 giorni dal ricevimento della presente**, i seguenti adempimenti:

- dichiarazione di assolvimento all'imposta di bollo mediante acquisto e annullamento di n. 1 contrassegno telematici da € 16,00 (redatta utilizzando il modello allegato);
- ATTESTAZIONE DEL VERSAMENTO DI € 1.000,00 PER DIRITTI DI SEGRETERIA. Il pagamento dei diritti di segreteria può essere effettuato:
 - con assegno circolare non trasferibile intestato al “Tesoriere del Comune di Modena” o in contanti presso qualsiasi filiale di UNICREDIT BANCA SPA, con versamento indiretto sul conto 3020/3394308, intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale del versamento: “Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2849/2020”, presentando questa lettera;
 - sul conto corrente postale n.326413 intestato a “Comune di Modena - diritti di segreteria - Servizio Tesoreria”;
 - tramite bonifico bancario sul conto corrente bancario n. 3394308 - UNICREDIT BANCA SPA (abi 02008, cab 12930, cin K, iban IT02K0200812930000003394308), intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale: “Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2849/2020”.

MODALITA' PER L'INOLTRO DEI DOCUMENTI RICHIESTI:

La documentazione richiesta va inviata via pec al seguente indirizzo casellaistituzionale036@cert.comune.modena.it

oppure mediante Domweb - Mude Modena - Linguetta Mude - Inoltro telematico integrazione

Per produrre il documento digitale da un documento cartaceo, occorre effettuare una scansione firmata digitalmente.

COME RICHIEDERE INFORMAZIONI:

Responsabile del procedimento permesso di costruire è l'arch. Marcella Garulli (marcella.garulli@comune.modena.it), Responsabile dell'Ufficio Edilizia privata;

Responsabile del provvedimento permesso di costruire è l'arch. Corrado Gianferrari (corrado.gianferrari@comune.modena.it), Responsabile del Servizio trasformazione edilizia e qualità dell'architettura;

Referente tecnico di questa pratica è la geom. Tiziana Iemboli (tiziana.iemboli@comune.modena.it), mentre referente amministrativo è Luca Selmi (luca.selmi@comune.modena.it).

L'ufficio presso il quale si può esercitare il diritto di accesso agli atti e alle informazioni è l'Ufficio Mappe e Visure, che si trova a Modena in Via Santi n. 60. Questo ufficio riceve: lunedì, martedì, mercoledì, e venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00; il giovedì riceve dalle ore 10,30 alle ore 13,00 e dalle ore 14,30 alle ore 18,00.

Si può fissare un appuntamento con l'Ufficio Mappe e visure utilizzando il sito internet del Settore scrivente: <http://www.comune.modena.it/edilizia/forms/visura.shtml>.

Per visualizzare lo stato di avanzamento, o per informazioni in materia edilizia, si può consultare il sito istituzionale di settore :www.comune.modena.it/edilizia

In ogni caso è operativo il Servizio Informativo Telefonico, che risponde al n. 059/203.2233 dal lunedì al venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00.

Distinti saluti

Modena 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data è quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art.48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

Da sottoscrivere in caso di stampa: La presente copia, composta di n. _____ fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____

Firma _____

INFORMATIVA PER LA PRIVACY:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2849/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

e p.c.

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

OGGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO ASSOLTO ALL'INTERNO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) N. 2849/2020

IL DIRIGENTE RESPONSABILE

Vista la domanda n. 2849/2020, protocollata in data 28/05/2020 intestata a:

• SOC. AUTODROMO S.R.L.

Partita Iva 01644130369

sede in Bologna (BO) in VIA MONTEBELLO, 2

con la quale è stato richiesto, nell'ambito del procedimento PAUR, il rilascio del PERMESSO DI COSTRUIRE per l'esecuzione dei lavori di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali

122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86
40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160.

Visti:

- il DPR 06.06.2001 n.380 e le altre leggi vigenti in materia urbanistica ed edilizia;
- la Legge Regionale 30.07.2013 n. 15 "Semplificazione della disciplina edilizia";
- la Legge Regionale 21.10.2004 n.23 e successive modificazioni;
- l'art. 107, comma 3, lettera F) del Decreto Legislativo 18.08.2000 n.267;
- le norme del Piano Strutturale Comunale (PSC) Piano Operativo Comunale (POC) Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Modena;
- l'art. 48 del D.LGS.7/03/2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni,
- L.R.4/2018 (Disciplina del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale).

Visti, in particolare:

- gli elaborati progettuali e la relazione tecnica asseverata a firma ING. RIMINI GIULIO;
- il verbale conclusivo **della conferenza di servizi** per il provvedimento autorizzatorio unico relativo al progetto **ampliamento del comparto autodromo di Modena** del 01/07/2022 – Riferimenti:
ARPAE: Valutazione Impatto Ambientale (VIA) 02/2020, Pratica n. 14364/2020
RER: Fascicolo VIA n. 17/2020 – p.g. 2020/0365751 del 15/05/2020
- l'Accordo territoriale per il Polo Funzionale "Autodromo di Modena" tra la Provincia di Modena e il Comune di Modena ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000 e dell'art. 63 del P.T.C.P.;
- la delibera del Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022, e la bozza di convenzione urbanistica in essa contenuta;
- la proposta di provvedimento del Responsabile del procedimento, datata 05.07.2022;

Preso atto:

- che i richiedenti hanno dichiarato di essere legittimati al rilascio del presente provvedimento, come da autocertificazioni acquisite agli atti;
- che sono state verificate eventuali relazioni di parentela o affinità sussistenti tra i titolari, gli amministratori e/o i legali rappresentanti, soci e dipendenti con poteri decisionali dell'impresa/ente/cooperativa e il Dirigente e/o dipendente dell'amministrazione, responsabili del presente procedimento, con esito negativo, non sussistendone;

RILASCIA

IL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2849/2020

intestato alla Soc Autodromo srl, da assumersi con piena efficacia subordinatamente al provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) quel parte integrante, per realizzare i lavori oggetto della domanda e descritti in premessa

L'attuazione dell'intervento dovrà avvenire con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:

A) CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE:

Il presente provvedimento è rilasciato a titolo gratuito, ai sensi dell'art.32 della legge regionale n.15/2013.

TERMINI DI INIZIO E FINE LAVORI, DECADENZA E PROROGA:

Il titolare deve dare inizio ai lavori **entro 1 anno** dalla data di pubblicazione del P.A.U.R. sul Bollettino Ufficiale Regionale (B.U.R.) - data in cui i titoli abilitativi contenuti nel P.A.U.R. acquisiscono efficacia - e deve ultimare i lavori **entro 3 anni**, fatte salve ulteriori disposizioni contenute nel Provvedimento Autorizzatorio Unico.

La mancata ultimazione dei lavori nei termini, comporta la DECADENZA del permesso di costruire, ai sensi dell'art. 19 L.R. 15/2013.

La PROROGA viene comunicata dal privato con le modalità previste all'art. 19, comma 3, L.R. 15/2013.

PRESCRIZIONI DEL PERMESSO DI COSTRUIRE:

Il presente permesso di costruire prevede che la realizzazione dell'intervento edilizio autorizzato osservi le seguenti prescrizioni:

- DEVONO ESSERE RISPETTATE TUTTE LE PRESCRIZIONI E OBBLIGAZIONI CONTENUTE ALL'INTERNO DEL VERBALE CONCLUSIVO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI PER IL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (P.A.U.R.) RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA DEL 01/07/2022.

Il titolare deve osservare tutte le prescrizioni del PERMESSO DI COSTRUIRE; in caso contrario sarà sanzionato secondo le leggi vigenti.

Il provvedimento non pregiudica i diritti soggettivi di altri soggetti interessati.

Il presente provvedimento è soggetto ad imposta di bollo, ai sensi dell'art.4 dell'Allegato A, Tariffa, Parte Prima, del DPR 26/10/1972 n.642 e s.m.

MODENA, 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data `e quella del protocollo

generale in uscita. Ai sensi dell'art. 48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

INFORMATIVA PER LA TUTELA DEI DATI PERSONALI:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.

TERMINI E AUTORITA' PER IL RICORSO:

(comunicazione ai sensi dell'art.3 comma 4 della Legge 241/1990 e s.m.)

Contro il presente permesso di costruire è possibile presentare:

a) RICORSO al T.A.R. dell'Emilia Romagna, entro 60 giorni dal rilascio

o, in alternativa

b) RICORSO al PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, entro 120 giorni dal rilascio

Da sottoscrivere in caso di stampa: la presente copia, composta di n fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____
Firma _____



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2848/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

e p.c.

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

OGGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO ASSOLTO ALL'INTERNO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) N. 2848/2020

IL DIRIGENTE RESPONSABILE

Vista la domanda n. 2848/2020, protocollata in data 28/05/2020 intestata a:

• SOC. AUTODROMO S.R.L.

Partita Iva 01644130369

sede in Bologna (BO) in VIA MONTEBELLO, 2

con la quale è stato richiesto, nell'ambito del procedimento PAUR, il rilascio del PERMESSO DI COSTRUIRE per l'esecuzione dei lavori di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – REALIZZAZIONE DI PONTE CARRAIO** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali

122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86
40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160.

Visti:

- il DPR 06.06.2001 n.380 e le altre leggi vigenti in materia urbanistica ed edilizia;
- la Legge Regionale 30.07.2013 n. 15 “Semplificazione della disciplina edilizia”;
- la Legge Regionale 21.10.2004 n.23 e successive modificazioni;
- l’art. 107, comma 3, lettera F) del Decreto Legislativo 18.08.2000 n.267;
- le norme del Piano Strutturale Comunale (PSC) Piano Operativo Comunale (POC) Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Modena;
- l’art. 48 del D.LGS.7/03/2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni,
- L.R.4/2018 (Disciplina del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale).

Visti, in particolare:

- gli elaborati progettuali e la relazione tecnica asseverata a firma ING. RIMINI GIULIO;
- il verbale conclusivo **della conferenza di servizi** per il provvedimento autorizzatorio unico relativo al progetto **ampliamento del comparto autodromo di Modena** del 01/07/2022 – Riferimenti:
ARPAE: Valutazione Impatto Ambientale (VIA) 02/2020, Pratica n. 14364/2020
RER: Fascicolo VIA n. 17/2020 – p.g. 2020/0365751 del 15/05/2020
- l’Accordo territoriale per il Polo Funzionale “Autodromo di Modena” tra la Provincia di Modena e il Comune di Modena ai sensi dell’art. 15 della L.R. 20/2000 e dell’art. 63 del P.T.C.P.;
- la delibera del Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022, e la bozza di convenzione urbanistica in essa contenuta;
- la proposta di provvedimento del Responsabile del procedimento, datata 05.07.2022;

Preso atto:

- che i richiedenti hanno dichiarato di essere legittimati al rilascio del presente provvedimento, come da autocertificazioni acquisite agli atti;
- che sono state verificate eventuali relazioni di parentela o affinità sussistenti tra i titolari, gli amministratori e/o i legali rappresentanti, soci e dipendenti con poteri decisionali dell’impresa/ente/cooperativa e il Dirigente e/o dipendente dell’amministrazione, responsabili del presente procedimento, con esito negativo, non sussistendone;

RILASCIA

IL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2848/2020

intestato alla Soc Autodromo srl, da assumersi con piena efficacia subordinatamente al provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) quel parte integrante, per realizzare i lavori oggetto della domanda e descritti in premessa

L’attuazione dell’intervento dovrà avvenire con l’osservanza delle seguenti prescrizioni:

A) CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE:

Il presente provvedimento è rilasciato a titolo gratuito, ai sensi dell’art.32 della legge regionale n.15/2013.

TERMINI DI INIZIO E FINE LAVORI, DECADENZA E PROROGA:

Il titolare deve dare inizio ai lavori **entro 1 anno** dalla data di pubblicazione del P.A.U.R. sul Bollettino Ufficiale Regionale (B.U.R.) - data in cui i titoli abilitativi contenuti nel P.A.U.R. acquisiscono efficacia - e deve ultimare i lavori **entro 3 anni**, fatte salve ulteriori disposizioni contenute nel Provvedimento Autorizzatorio Unico.

La mancata ultimazione dei lavori nei termini, comporta la DECADENZA del permesso di costruire, ai sensi dell'art. 19 L.R. 15/2013.

La PROROGA viene comunicata dal privato con le modalità previste all'art. 19, comma 3, L.R. 15/2013.

PRESCRIZIONI DEL PERMESSO DI COSTRUIRE:

Il presente permesso di costruire prevede che la realizzazione dell'intervento edilizio autorizzato osservi le seguenti prescrizioni:

- DEVONO ESSERE RISPETTATE TUTTE LE PRESCRIZIONI E OBBLIGAZIONI CONTENUTE ALL'INTERNO DEL VERBALE CONCLUSIVO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI PER IL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (P.A.U.R.) RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA DEL 01/07/2022.

Il titolare deve osservare tutte le prescrizioni del PERMESSO DI COSTRUIRE; in caso contrario sarà sanzionato secondo le leggi vigenti.

Il provvedimento non pregiudica i diritti soggettivi di altri soggetti interessati.

Il presente provvedimento è soggetto ad imposta di bollo, ai sensi dell'art.4 dell'Allegato A, Tariffa, Parte Prima, del DPR 26/10/1972 n.642 e s.m.

MODENA, 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data `e quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art. 48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

INFORMATIVA PER LA TUTELA DEI DATI PERSONALI:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.

TERMINI E AUTORITA' PER IL RICORSO:

(comunicazione ai sensi dell'art.3 comma 4 della Legge 241/1990 e s.m.)

Contro il presente permesso di costruire è possibile presentare:

a) RICORSO al T.A.R. dell'Emilia Romagna, entro 60 giorni dal rilascio

o, in alternativa

b) RICORSO al PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, entro 120 giorni dal rilascio

Da sottoscrivere in caso di stampa: la presente copia, composta di n fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____

Firma _____



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2850/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

e p.c.

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: RILASCIO DEL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2850/2020, NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE – COMUNICAZIONI IN MERITO

Gentili signori,

Vi comunico che è concluso il procedimento, avviato con la domanda n. 2849/2020, protocollata il 28.05.2020, per ottenere, nell'ambito del procedimento del PUAR, il rilascio del permesso di costruire per realizzare l'intervento di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – REALIZZAZIONE DI OPERE DI URBANIZZAZIONE (AREE DI SOSTA E URBANIZZAZIONI)** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160..

A tal fine, occorre assolvere, entro **15 giorni dal ricevimento della presente**, i seguenti adempimenti:

- dichiarazione di assolvimento all'imposta di bollo mediante acquisto e annullamento di n. 1 contrassegno telematici da € 16,00 (redatta utilizzando il modello allegato);
- ATTESTAZIONE DEL VERSAMENTO DI € 1.000,00 PER DIRITTI DI SEGRETERIA. Il pagamento dei diritti di segreteria può essere effettuato:
 - con assegno circolare non trasferibile intestato al “Tesoriere del Comune di Modena” o in contanti presso qualsiasi filiale di UNICREDIT BANCA SPA, con versamento indiretto sul conto 3020/3394308, intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale del versamento: “Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2850/2020”, presentando questa lettera;
 - sul conto corrente postale n.326413 intestato a “Comune di Modena - diritti di segreteria - Servizio Tesoreria”;
 - tramite bonifico bancario sul conto corrente bancario n. 3394308 - UNICREDIT BANCA SPA (abi 02008, cab 12930, cin K, iban IT02K0200812930000003394308), intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale: “Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2850/2020”.

MODALITA' PER L'INOLTRO DEI DOCUMENTI RICHIESTI:

La documentazione richiesta va inviata via pec al seguente indirizzo casellaistituzionale036@cert.comune.modena.it

oppure mediante Domweb - Mude Modena - Linguetta Mude - Inoltro telematico integrazione

Per produrre il documento digitale da un documento cartaceo, occorre effettuare una scansione firmata digitalmente.

COME RICHIEDERE INFORMAZIONI:

Responsabile del procedimento permesso di costruire è l'arch. Marcella Garulli (marcella.garulli@comune.modena.it), Responsabile dell'Ufficio Edilizia privata;

Responsabile del provvedimento permesso di costruire è l'arch. Corrado Gianferrari (corrado.gianferrari@comune.modena.it), Responsabile del Servizio trasformazione edilizia e qualità dell'architettura;

Referente tecnico di questa pratica è la geom. Tiziana Iemboli (tiziana.iemboli@comune.modena.it), mentre referente amministrativo è Luca Selmi (luca.selmi@comune.modena.it).

L'ufficio presso il quale si può esercitare il diritto di accesso agli atti e alle informazioni è l'Ufficio Mappe e Visure, che si trova a Modena in Via Santi n. 60. Questo ufficio riceve: lunedì, martedì, mercoledì, e venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00; il giovedì riceve dalle ore 10,30 alle ore 13,00 e dalle ore 14,30 alle ore 18,00.

Si può fissare un appuntamento con l'Ufficio Mappe e visure utilizzando il sito internet del Settore scrivente: <http://www.comune.modena.it/edilizia/forms/visura.shtml>.

Per visualizzare lo stato di avanzamento, o per informazioni in materia edilizia, si può consultare il sito istituzionale di settore :www.comune.modena.it/edilizia

In ogni caso è operativo il Servizio Informativo Telefonico, che risponde al n. 059/203.2233 dal lunedì al venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00.

Distinti saluti

Modena 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data è quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art.48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

Da sottoscrivere in caso di stampa: La presente copia, composta di n. _____ fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____

Firma _____

INFORMATIVA PER LA PRIVACY:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2850/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

e p.c.

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

OGGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO ASSOLTO ALL'INTERNO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) N. 2850/2020

IL DIRIGENTE RESPONSABILE

Vista la domanda n. 2850/2020, protocollata in data 28/05/2020 intestata a:

• SOC. AUTODROMO S.R.L.

Partita Iva 01644130369

sede in Bologna (BO) in VIA MONTEBELLO, 2

con la quale è stato richiesto, nell'ambito del procedimento PAUR, il rilascio del PERMESSO DI COSTRUIRE per l'esecuzione dei lavori di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – REALIZZAZIONE DI OPERE DI URBANIZZAZIONE (AREE DI SOSTA E URBANIZZAZIONI)** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167

Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132
Mappali 109 86 120 122 160.

Visti:

- il DPR 06.06.2001 n.380 e le altre leggi vigenti in materia urbanistica ed edilizia;
- la Legge Regionale 30.07.2013 n. 15 “Semplificazione della disciplina edilizia”;
- la Legge Regionale 21.10.2004 n.23 e successive modificazioni;
- l’art. 107, comma 3, lettera F) del Decreto Legislativo 18.08.2000 n.267;
- le norme del Piano Strutturale Comunale (PSC) Piano Operativo Comunale (POC) Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Modena;
- l’art. 48 del D.LGS.7/03/2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni,
- L.R.4/2018 (Disciplina del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale).

Visti, in particolare:

- gli elaborati progettuali e la relazione tecnica asseverata a firma ING. RIMINI GIULIO;
- il verbale conclusivo **della conferenza di servizi** per il provvedimento autorizzatorio unico relativo al progetto **ampliamento del comparto autodromo di Modena** del 01/07/2022 – Riferimenti:
ARPAE: Valutazione Impatto Ambientale (VIA) 02/2020, Pratica n. 14364/2020
RER: Fascicolo VIA n. 17/2020 – p.g. 2020/0365751 del 15/05/2020
- l’Accordo territoriale per il Polo Funzionale “Autodromo di Modena” tra la Provincia di Modena e il Comune di Modena ai sensi dell’art. 15 della L.R. 20/2000 e dell’art. 63 del P.T.C.P.;
- la delibera del Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022, e la bozza di convenzione urbanistica in essa contenuta;
- la proposta di provvedimento del Responsabile del procedimento, datata 05.07.2022;

Preso atto:

- che i richiedenti hanno dichiarato di essere legittimati al rilascio del presente provvedimento, come da autocertificazioni acquisite agli atti;
- che sono state verificate eventuali relazioni di parentela o affinità sussistenti tra i titolari, gli amministratori e/o i legali rappresentanti, soci e dipendenti con poteri decisionali dell’impresa/ente/cooperativa e il Dirigente e/o dipendente dell’amministrazione, responsabili del presente procedimento, con esito negativo, non sussistendone;

RILASCIA

IL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2850/2020

intestato alla Soc Autodromo srl, da assumersi con piena efficacia subordinatamente al provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) quel parte integrante, per realizzare i lavori oggetto della domanda e descritti in premessa

L’attuazione dell’intervento dovrà avvenire con l’osservanza delle seguenti prescrizioni:

A) CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE:

Il presente provvedimento è rilasciato a titolo gratuito, ai sensi dell’art.32 della legge regionale n.15/2013.

TERMINI DI INIZIO E FINE LAVORI, DECADENZA E PROROGA:

Il titolare deve dare inizio ai lavori **entro 1 anno** dalla data di pubblicazione del P.A.U.R. sul Bollettino Ufficiale Regionale (B.U.R.) - data in cui i titoli abilitativi contenuti nel P.A.U.R. acquisiscono efficacia - e deve ultimare i lavori **entro 3 anni**, fatte salve ulteriori disposizioni contenute nel Provvedimento Autorizzatorio Unico.

La mancata ultimazione dei lavori nei termini, comporta la DECADENZA del permesso di costruire, ai sensi dell'art. 19 L.R. 15/2013.

La PROROGA viene comunicata dal privato con le modalità previste all'art. 19, comma 3, L.R. 15/2013.

PRESCRIZIONI DEL PERMESSO DI COSTRUIRE:

Il presente permesso di costruire prevede che la realizzazione dell'intervento edilizio autorizzato osservi le seguenti prescrizioni:

- DEVONO ESSERE RISPETTATE TUTTE LE PRESCRIZIONI E OBBLIGAZIONI CONTENUTE ALL'INTERNO DEL VERBALE CONCLUSIVO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI PER IL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (P.A.U.R.) RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA DEL 01/07/2022.

Il titolare deve osservare tutte le prescrizioni del PERMESSO DI COSTRUIRE; in caso contrario sarà sanzionato secondo le leggi vigenti.

Il provvedimento non pregiudica i diritti soggettivi di altri soggetti interessati.

Il presente provvedimento è soggetto ad imposta di bollo, ai sensi dell'art.4 dell'Allegato A, Tariffa, Parte Prima, del DPR 26/10/1972 n.642 e s.m.

MODENA, 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data `e quella del protocollo

generale in uscita. Ai sensi dell'art. 48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

INFORMATIVA PER LA TUTELA DEI DATI PERSONALI:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.

TERMINI E AUTORITA' PER IL RICORSO:

(comunicazione ai sensi dell'art.3 comma 4 della Legge 241/1990 e s.m.)

Contro il presente permesso di costruire è possibile presentare:

a) RICORSO al T.A.R. dell'Emilia Romagna, entro 60 giorni dal rilascio

o, in alternativa

b) RICORSO al PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, entro 120 giorni dal rilascio

Da sottoscrivere in caso di stampa: la presente copia, composta di n fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____
Firma _____



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2847/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

e p.c.

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: RILASCIO DEL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2847/2020, NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE – COMUNICAZIONI IN MERITO

Gentili signori,

Vi comunico che è concluso il procedimento, avviato con la domanda n. 2847/2020, protocollata il 28.05.2020, per ottenere, nell'ambito del procedimento del PUAR, il rilascio del permesso di costruire per realizzare l'intervento di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – NUOVA COSTRUZIONE DI TRIBUNA VISITOR** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160..

A tal fine, occorre assolvere, entro **15 giorni dal ricevimento della presente**, i seguenti adempimenti:

- dichiarazione di assolvimento all'imposta di bollo mediante acquisto e annullamento di n. 1 contrassegno telematici da € 16,00 (redatta utilizzando il modello allegato);
- **ATTESTAZIONE DEL VERSAMENTO DI € 1.000,00 PER DIRITTI DI SEGRETERIA.** Il pagamento dei diritti di segreteria può essere effettuato:
 - con assegno circolare non trasferibile intestato al “Tesoriere del Comune di Modena” o in contanti presso qualsiasi filiale di UNICREDIT BANCA SPA, con versamento indiretto sul conto 3020/3394308, intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale del versamento: “Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2847/2020”, presentando questa lettera;
 - sul conto corrente postale n.326413 intestato a “Comune di Modena - diritti di segreteria - Servizio Tesoreria”;
 - tramite bonifico bancario sul conto corrente bancario n. 3394308 - UNICREDIT BANCA SPA (abi 02008, cab 12930, cin K, iban IT02K0200812930000003394308), intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale: “Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2847/2020”.

Per quanto riguarda invece il **CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE**, il cui importo è di € **623.219,19**, così calcolato:

- **CONTRIBUTO PER QCC NUOVO NON RES.** relativo alle funzioni:
 - DIREZIONALI: € 599,69 X mq 2.761,04 X 10% = € 165.576,81
- **ONERI DI URBANIZZ. PRIMARIA** relativo alle funzioni:
 - TURISTICHE-RICETT.: € 72,25 X mq 2.761,04 = € 199.485,14
- **ONERI DI URBANIZZ. SECONDARIA** relativo alle funzioni:
 - TURISTICHE-RICETT.: € 93,50 X mq 2.761,04 = € 258.157,24

occorrerà procedere con le seguenti modalità di pagamento:

- in unica soluzione, PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI;
- oppure pagando la prima rata e stipulando una fideiussione a garanzia del pagamento delle rate successive alla prima.

Qualora si scelga di pagare a rate, i termini sono i seguenti:

1 ^a rata € 311.609,59	scadenza PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI
2 ^a rata € 155.804,79	scadenza 6 MESI dall'inizio dei lavori
3 ^a rata € 155.804,81	scadenza 12 MESI dall'inizio dei lavori

restando inteso che l'intero debito deve essere estinto prima dell'effettiva conclusione dei lavori.

La legge non ammette proroghe ai termini per il pagamento.

MODALITA' DI PAGAMENTO:

Il pagamento del contributo dovuto deve essere effettuato:

- con assegno circolare non trasferibile intestato al "Tesoriere del Comune di Modena" o in contanti presso qualsiasi filiale di UNICREDIT BANCA SPA, con versamento indiretto sul conto 3020/3393986, intestato a COMUNE DI MODENA - CONCESSIONI EDILIZIE, causale del versamento: "pagamento rata n. PERM.COSTR. prot.n. 2847/2020", consegnando la stampa di questa notifica;

- tramite bonifico bancario sul conto corrente bancario n. 3393986 - UNICREDIT BANCA SPA (abi 02008, cab 12930, cin E, iban IT39E0200812930000003393986), intestato a COMUNE DI MODENA - CONCESSIONI EDILIZIE, causale: "pagamento rata n. PERM.COSTR. prot.n. 2847/2020". L'ordine di bonifico deve essere inviato alla propria banca di fiducia **entro il termine di scadenza**, in caso contrario il pagamento verrà considerato effettuato in ritardo, con la conseguente applicazione delle sanzioni previste;

Se il titolare decidesse di rinunciare al permesso di costruire, dopo aver pagato tutto o in parte il contributo di costruzione, il rimborso di quanto pagato verrà effettuato esclusivamente al titolare stesso.

SANZIONI PER RITARDATO PAGAMENTO (art.20, comma 1, L.R. n.23 del 21.10.2004):

Se le somme dovute vengono pagate in ritardo, il contributo dovuto aumenta nel modo seguente:

- se il pagamento viene effettuato entro 120 giorni successivi alla scadenza, il contributo aumenta del 10% dell'importo della rata scaduta;
- se il pagamento viene effettuato oltre 120 giorni successivi alla scadenza, ma entro 180 giorni successivi alla data scadenza, il contributo aumenta del 20% dell'importo della rata scaduta;
- se il pagamento viene effettuato oltre 180 giorni successivi alla scadenza, ma entro 240 giorni successivi alla data scadenza, il contributo aumenta del 40% dell'importo della rata scaduta.

MODALITA' PER L'INOLTRO DEI DOCUMENTI RICHIESTI:

La documentazione richiesta va inviata via pec al seguente indirizzo casellaistituzionale036@cert.comune.modena.it

oppure mediante Domweb - Mude Modena - Linguetta Mude - Inoltro telematico integrazione

Per produrre il documento digitale da un documento cartaceo, occorre effettuare una scansione firmata digitalmente.

COME RICHIEDERE INFORMAZIONI:

Responsabile del procedimento permesso di costruire è l'arch. Marcella Garulli (marcella.garulli@comune.modena.it), Responsabile dell'Ufficio Edilizia privata;

Responsabile del provvedimento permesso di costruire è l'arch. Corrado Gianferrari (corrado.gianferrari@comune.modena.it), Responsabile del Servizio trasformazione edilizia e qualità dell'architettura;

Referente tecnico di questa pratica è la geom. Tiziana Iemboli (tiziana.iemboli@comune.modena.it), mentre referente amministrativo è Luca Selmi (luca.selmi@comune.modena.it).

L'ufficio presso il quale si può esercitare il diritto di accesso agli atti e alle informazioni è l'Ufficio Mappe e Visure, che si trova a Modena in Via Santi n. 60. Questo ufficio riceve: lunedì, martedì, mercoledì, e venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00; il giovedì riceve dalle ore 10,30 alle ore 13,00 e dalle ore 14,30 alle ore 18,00.

Si può fissare un appuntamento con l'Ufficio Mappe e visure utilizzando il sito internet del Settore scrivente: <http://www.comune.modena.it/edilizia/forms/visura.shtml>.

Per visualizzare lo stato di avanzamento, o per informazioni in materia edilizia, si può consultare il sito istituzionale di settore :www.comune.modena.it/edilizia

In ogni caso è operativo il Servizio Informativo Telefonico, che risponde al n. 059/203.2233 dal lunedì al venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00.

Distinti saluti

Modena 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data è quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art.48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

Da sottoscrivere in caso di stampa: La presente copia, composta di n. _____ fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____

Firma_____

INFORMATIVA PER LA PRIVACY:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.

FAC SIMILE DEL TESTO DELLA FIDEIUSSIONE (CLAUSOLE OBBLIGATORIE)

- Domanda di PERMESSO DI COSTRUIRE prot. 2847/2020 protocollata in data 28.05.2020 per i lavori di AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – NUOVA COSTRUZIONE DI TRIBUNA VISITOR sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160.;

- Importo del contributo di costruzione per il quale è richiesto il pagamento dilazionato attraverso la sottoscrizione di fideiussione bancaria o polizza assicurativa: € 311.609,60.

- La fideiussione deve essere intestata ad almeno uno dei titolari, vale a dire:

• SOC. AUTODROMO S.R.L.

Partita Iva 01644130369

sede in Bologna (BO) in VIA MONTEBELLO, 2

- Il FIDEIUSSORE, in persona del proprio legale rappresentante, si costituisce fideiussore solidale con il TITOLARE di cui al punto precedente, a favore del Comune di Modena, fino alla concorrenza massima di € 436.253,44 (importo rate successive alla prima, più sanzione nella misura massima) a garanzia dell'esatto e puntuale pagamento dell'importo dilazionato del contributo di costruzione, oltre ad eventuali sanzioni, interessi ed oneri di legge, conseguenti al mancato e puntuale pagamento nei termini (art.20,comma 1, L.R. 21/10/2004 n.23);

- Il FIDEIUSSORE si obbliga, a semplice richiesta scritta a mezzo raccomandata a.r., a pagare tutte le somme che il Comune di Modena indicherà come dovute e non spontaneamente corrisposte dal titolare di cui sopra, fino al limite massimo di € 436.253,44 ogni eccezione rimossa, con espressa rinuncia al beneficio della preventiva escussione del debitore principale di cui all'art.1944 del codice civile e con espressa rinuncia ad avvalersi del disposto dell'art.1957 del codice civile;

- La presente garanzia fideiussoria verrà ridotta a fronte del pagamento di ogni singola rata e verrà svincolata, solo una volta effettuato il pagamento dell'ultima rata dovuta, previa conferma scritta da parte del Comune di Modena al Fideiussore o mediante la restituzione della fideiussione stessa;

- La fideiussione non deve contenere scadenza e comunque garantisce l'obbligazione nei confronti del Comune di Modena, fino all'integrale pagamento di tutte le somme dovute.



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2848/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

e p.c.

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

OGGETTO: RILASCIO DEL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2848/2020, NELL'AMBITO DEL PROCEDIMENTO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE – COMUNICAZIONI IN MERITO

Gentili signori,

Vi comunico che è concluso il procedimento, avviato con la domanda n. 2848/2020, protocollata il 28.05.2020, per ottenere, nell'ambito del procedimento del PUAR, il rilascio del permesso di costruire per realizzare l'intervento di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – REALIZZAZIONE DI PONTE CARRAIO** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA Foglio 117 Mappali 122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86 40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160..

A tal fine, occorre assolvere, entro **15 giorni dal ricevimento della presente**, i seguenti adempimenti:

- dichiarazione di assolvimento all'imposta di bollo mediante acquisto e annullamento di n. 1 contrassegno telematici da € 16,00 (redatta utilizzando il modello allegato);
- ATTESTAZIONE DEL VERSAMENTO DI € 1.000,00 PER DIRITTI DI SEGRETERIA. Il pagamento dei diritti di segreteria può essere effettuato:
 - con assegno circolare non trasferibile intestato al “Tesoriere del Comune di Modena” o in contanti presso qualsiasi filiale di UNICREDIT BANCA SPA, con versamento indiretto sul conto 3020/3394308, intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale del versamento: “Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2848/2020”, presentando questa lettera;
 - sul conto corrente postale n.326413 intestato a “Comune di Modena - diritti di segreteria - Servizio Tesoreria”;
 - tramite bonifico bancario sul conto corrente bancario n. 3394308 - UNICREDIT BANCA SPA (abi 02008, cab 12930, cin K, iban IT02K0200812930000003394308), intestato a COMUNE DI MODENA - DIRITTI DI SEGRETERIA, causale: “Pagamento diritti di segreteria PERM.COSTR. prot.n. 2848/2020”.

MODALITA' PER L'INOLTRO DEI DOCUMENTI RICHIESTI:

La documentazione richiesta va inviata via pec al seguente indirizzo casellaistituzionale036@cert.comune.modena.it

oppure mediante Domweb - Mude Modena - Linguetta Mude - Inoltro telematico integrazione

Per produrre il documento digitale da un documento cartaceo, occorre effettuare una scansione firmata digitalmente.

COME RICHIEDERE INFORMAZIONI:

Responsabile del procedimento permesso di costruire è l'arch. Marcella Garulli (marcella.garulli@comune.modena.it), Responsabile dell'Ufficio Edilizia privata;

Responsabile del provvedimento permesso di costruire è l'arch. Corrado Gianferrari (corrado.gianferrari@comune.modena.it), Responsabile del Servizio trasformazione edilizia e qualità dell'architettura;

Referente tecnico di questa pratica è la geom. Tiziana Iemboli (tiziana.iemboli@comune.modena.it), mentre referente amministrativo è Luca Selmi (luca.selmi@comune.modena.it).

L'ufficio presso il quale si può esercitare il diritto di accesso agli atti e alle informazioni è l'Ufficio Mappe e Visure, che si trova a Modena in Via Santi n. 60. Questo ufficio riceve: lunedì, martedì, mercoledì, e venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00; il giovedì riceve dalle ore 10,30 alle ore 13,00 e dalle ore 14,30 alle ore 18,00.

Si può fissare un appuntamento con l'Ufficio Mappe e visure utilizzando il sito internet del Settore scrivente: <http://www.comune.modena.it/edilizia/forms/visura.shtml>.

Per visualizzare lo stato di avanzamento, o per informazioni in materia edilizia, si può consultare il sito istituzionale di settore :www.comune.modena.it/edilizia

In ogni caso è operativo il Servizio Informativo Telefonico, che risponde al n. 059/203.2233 dal lunedì al venerdì, dalle ore 10,30 alle ore 13,00.

Distinti saluti

Modena 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data è quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art.48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

Da sottoscrivere in caso di stampa: La presente copia, composta di n. _____ fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____

Firma _____

INFORMATIVA PER LA PRIVACY:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.



Comune di Modena

Settore Ambiente, edilizia privata e attività produttive

Referente Tecnico: IEMBOLI TIZIANA
Referente Amministrativo: SELMI LUCA
Prot. n. 2847/2020 - Prot. Gen. PG 137765/2020
Inviato via PEC

REGIONE EMILIA ROMAGNA
AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE
E AUTORIZZAZIONI
VIALE DELLA FIERA, 8
40127 BOLOGNA
vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it

e p.c.

SPETT. SOC.
AUTODROMO S.R.L.
VIA MONTEBELLO, 2
40121 Bologna (BO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

EGREGIO ING.
RIMINI GIULIO
VIA REGINA PACIS, 86/B
ARCHILINEA SRL
41049 Sassuolo (MO)
ufficiotecnico@pec.archilinea.it

OGGETTO: PERMESSO DI COSTRUIRE CONVENZIONATO ASSOLTO ALL'INTERNO DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (PAUR) N. 2847/2020

IL DIRIGENTE RESPONSABILE

Vista la domanda n. 2847/2020, protocollata in data 28/05/2020 intestata a:

- SOC. AUTODROMO S.R.L.

Partita Iva 01644130369

sede in Bologna (BO) in VIA MONTEBELLO, 2

con la quale è stato richiesto, nell'ambito del procedimento PAUR, il rilascio del PERMESSO DI COSTRUIRE per l'esecuzione dei lavori di **AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA CONFERENZA DI SERVIZI AI SENSI DEL CAPO III, ART. 19 DELLA L.R. 4/2018 FINALIZZATA AL RILASCIO DEL PROVVEDIMENTO DI VIA E DEL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO – NUOVA COSTRUZIONE DI TRIBUNA VISITOR** sull'immobile posto in MODENA, STRADA MARZAGLIA distinto al catasto al Foglio 117 Mappali

122 186 189 207 208, Foglio 167 Mappali 180 181 188 156 157 159 160 17 18 154 183 1841 86
40 81 86 88 139 196, Foglio 132 Mappali 109 86 120 122 160.

Visti:

- il DPR 06.06.2001 n.380 e le altre leggi vigenti in materia urbanistica ed edilizia;
- la Legge Regionale 30.07.2013 n. 15 "Semplificazione della disciplina edilizia";
- la Legge Regionale 21.10.2004 n.23 e successive modificazioni;
- l'art. 107, comma 3, lettera F) del Decreto Legislativo 18.08.2000 n.267;
- le norme del Piano Strutturale Comunale (PSC) Piano Operativo Comunale (POC) Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE) del Comune di Modena;
- l'art. 48 del D.LGS.7/03/2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni,
- L.R.4/2018 (Disciplina del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale).

Visti, in particolare:

- gli elaborati progettuali e la relazione tecnica asseverata a firma ING. RIMINI GIULIO;
- il verbale conclusivo **della conferenza di servizi** per il provvedimento autorizzatorio unico relativo al progetto **ampliamento del comparto autodromo di Modena** del 01/07/2022 – Riferimenti:
ARPAE: Valutazione Impatto Ambientale (VIA) 02/2020, Pratica n. 14364/2020
RER: Fascicolo VIA n. 17/2020 – p.g. 2020/0365751 del 15/05/2020
- l'Accordo territoriale per il Polo Funzionale "Autodromo di Modena" tra la Provincia di Modena e il Comune di Modena ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000 e dell'art. 63 del P.T.C.P.;
- la delibera del Consiglio Comunale n. 36 del 30/06/2022, e la bozza di convenzione urbanistica in essa contenuta;
- la proposta di provvedimento del Responsabile del procedimento, datata 05.07.2022;

Preso atto:

- che i richiedenti hanno dichiarato di essere legittimati al rilascio del presente provvedimento, come da autocertificazioni acquisite agli atti;
- che sono state verificate eventuali relazioni di parentela o affinità sussistenti tra i titolari, gli amministratori e/o i legali rappresentanti, soci e dipendenti con poteri decisionali dell'impresa/ente/cooperativa e il Dirigente e/o dipendente dell'amministrazione, responsabili del presente procedimento, con esito negativo, non sussistendone;

RILASCIA

IL PERMESSO DI COSTRUIRE N. 2847/2020

intestato alla Soc Autodromo srl, da assumersi con piena efficacia subordinatamente al provvedimento autorizzatorio unico regionale (PAUR) quel parte integrante, per realizzare i lavori oggetto della domanda e descritti in premessa

L'attuazione dell'intervento dovrà avvenire con l'osservanza delle seguenti prescrizioni:

A) CONTRIBUTO DI COSTRUZIONE, DA CORRISPONDERE PRIMA DELL'INIZIO DEI LAVORI

L'importo del contributo di costruzione è di € 623.219,19 e comprende:

- la quota relativa agli **oneri di urbanizzazione** di cui alla DAL 186/2018 e Deliberazione CC n. 69/2019 € 457.642,38;

- la quota relativa al **costo di costruzione** di cui alla DAL 186/2018 e Deliberazione CC n. 69/2019 in € 165.576,81;

TERMINI DI INIZIO E FINE LAVORI, DECADENZA E PROROGA:

Il titolare deve dare inizio ai lavori **entro 1 anno** dalla data di pubblicazione del P.A.U.R. sul Bollettino Ufficiale Regionale (B.U.R.) - data in cui i titoli abilitativi contenuti nel P.A.U.R. acquisiscono efficacia - e deve ultimare i lavori **entro 3 anni**, fatte salve ulteriori disposizioni contenute nel Provvedimento Autorizzatorio Unico.

La mancata ultimazione dei lavori nei termini, comporta la DECADENZA del permesso di costruire, ai sensi dell'art. 19 L.R. 15/2013.

La PROROGA viene comunicata dal privato con le modalità previste all'art. 19, comma 3, L.R. 15/2013.

PRESCRIZIONI DEL PERMESSO DI COSTRUIRE:

Il presente permesso di costruire prevede che la realizzazione dell'intervento edilizio autorizzato osservi le seguenti prescrizioni:

- DEVONO ESSERE RISPETTATE TUTTE LE PRESCRIZIONI E OBBLIGAZIONI CONTENUTE ALL'INTERNO DEL VERBALE CONCLUSIVO DELLA CONFERENZA DEI SERVIZI PER IL PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE (P.A.U.R.) RELATIVO AL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA DEL 01/07/2022.

Il titolare deve osservare tutte le prescrizioni del PERMESSO DI COSTRUIRE; in caso contrario sarà sanzionato secondo le leggi vigenti.

Il provvedimento non pregiudica i diritti soggettivi di altri soggetti interessati.

Il presente provvedimento è soggetto ad imposta di bollo, ai sensi dell'art.4 dell'Allegato A, Tariffa, Parte Prima, del DPR 26/10/1972 n.642 e s.m.

MODENA, 07/07/2022

Il presente atto è firmato dal Dirigente Responsabile del Servizio, secondo quanto stabilito dal provvedimento dirigenziale gen. 24799 del 24.01.2020.

Il Dirigente responsabile del servizio
Trasformazioni edilizie e attività produttive
arch. Corrado Gianferrari

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.R. 8 dicembre 2000, n. 445; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n.82/2005, D.P.C.M. 30 marzo 2009. Certificato rilasciato da InfoCert S.p.A.N° codice seriale 7420058500165738 Firmato da CORRADO GIANFERRARI - codice fiscale GNFCRD59D15I462V

Questo atto, datato e protocollato, è spedito con posta elettronica certificata al progettista abilitato, al quale i titolari hanno conferito procura speciale per ricevere e compiere tutti gli atti successivi alla presentazione, inerenti il procedimento edilizio avviato. La data `e quella del protocollo generale in uscita. Ai sensi dell'art. 48, comma 2, del D.LGS.7.3.2005 n.82 e successive modificazioni ed integrazioni, la trasmissione a mezzo PEC equivale alla notificazione.

INFORMATIVA PER LA TUTELA DEI DATI PERSONALI:

I vostri dati sono conservati nel rispetto del D.Lgs 30.06.2003 n. 196 "Codice in materia di protezione dei dati personali" e verranno utilizzati unicamente per gli adempimenti di legge relativi alle procedure edilizie.

TERMINI E AUTORITA' PER IL RICORSO:

(comunicazione ai sensi dell'art.3 comma 4 della Legge 241/1990 e s.m.)

Contro il presente permesso di costruire è possibile presentare:

a) RICORSO al T.A.R. dell'Emilia Romagna, entro 60 giorni dal rilascio

o, in alternativa

b) RICORSO al PRESIDENTE DELLA REPUBBLICA, entro 120 giorni dal rilascio

Da sottoscrivere in caso di stampa: la presente copia, composta di n fogli, è conforme all'originale firmato digitalmente.

Data _____
Firma _____



Ministero dell'Interno
DIPARTIMENTO DEI VIGILI DEL FUOCO,
DEL SOCCORSO PUBBLICO E DIFESA CIVILE
COMANDO VIGILI DEL FUOCO DI MODENA
Ufficio Prevenzione incendi
com.modena@cert.vigilfuoco.it

Modena, data del protocollo
Pratica PI n° 57037

A: Arpae - Servizio Autorizzazioni e Concessioni
Ufficio VIA Energia di Modena

A: AERAUTODROMO MODENA S.P.A.

Oggetto: Valutazione Progetto per nuova tribuna (2.358 posti): parere favorevole
Ditta AERAUTODROMO MODENA S.P.A. sita in MARZAGLIA VIA
POMPOSIANA NC 255/A, 41100 Modena

In merito al progetto indicato in oggetto ed in relazione alla documentazione integrativa ricevuta in data 20/01/2022 con prot. VV.F. n° 1413 (Pratica ARPAE n° 14364/2020) per le seguenti attività soggette:

65.2.C	Locali di spettacolo con capienza superiore a 200 persone
--------	---

questo Comando esprime **parere favorevole** per quanto di competenza alla realizzazione del progetto antincendio, alle seguenti condizioni:

1. Siano fatti salvi i diritti di terzi.
2. La separazione fra traffico pedonale ed ambulanza prevista solo sul ponte Bailey, sia prevista lungo tutto il percorso pedonale di esodo che dalla tribuna conduce alla pubblica via.
3. Le finestre che affacciano sotto le scale di esodo dalla tribuna (vedi locale porzionamento) siano di tipo non apribili ed EI 60. In caso contrario la scala ed il percorso per raggiungerla dovranno essere spostati ad una distanza di almeno 2,5 mt da tali finestre.
4. Ai sensi di quanto previsto dal DM 18/03/96 all'art. 17 sia installato un impianto idrico antincendio con naspi a protezione dell'Area Hospitality e della Sala Catering (*zone al chiuso con affollamento > 100 persone*).
5. Ai sensi dell'art. 5 comma c) della Circolare Ministero Interno n. 68 del 2 Luglio 1962, oltre a quanto proposto in progetto in merito al dispositivo di contenimento del pubblico, sia prevista anche una protezione dimensionata in modo da resistere all'urto del veicolo che uscisse di pista alla velocità massima possibile nel tratto considerato. Tale protezione deve essere a distanza dalla pista e dal dispositivo di contenimento del pubblico come indicato nel suddetto comma c). A tal proposito dovrà essere prodotta documentazione progettuale (relazione ed elaborati grafici) da cui si evinca il rispetto di quanto sopra.

6. La Gestione della Sicurezza Antincendio sia progettata secondo quanto indicato all'art. 11 del DM Interno del 06/06/2005. In fase di SCIA dovrà essere presentata apposita documentazione con cui si evidenzia il rispetto di tale prescrizione.

A lavori ultimati e prima dell'esercizio dell'attività, ai sensi dell'art. 4 comma 1 del D.P.R. 01/08/2011 n.151, il titolare dell'attività dovrà inoltrare richiesta di controllo di prevenzione incendi mediante Segnalazione Certificata di Inizio Attività (SCIA) comprensiva della documentazione, prevista dal DM 07 ago 2012, di seguito elencata:

- a) certificazioni di elementi strutturali portanti e/o separanti classificati ai fini della resistenza al fuoco, con esclusione delle porte e degli altri elementi di chiusura (mod. PIN 2.2-2018 CERT REI).
- b) dichiarazioni inerenti i prodotti classificati ai fini della reazione e della resistenza al fuoco ed i dispositivi di apertura delle porte (mod. PIN 2.3-2018 Dich. PROD).
- c) dichiarazioni / certificazioni relative agli impianti rilevanti ai fini della sicurezza antincendio così distinte:

c1) Produzione, trasformazione, trasporto, distribuzione e di utilizzazione dell'energia elettrica.

- DICHIARAZIONI DI CONFORMITÀ/RISPONDERIA redatte sul modello di cui al DM 37/2008 e s.m.i.;

c2) Protezione contro le scariche atmosferiche.

- DICHIARAZIONI DI CONFORMITÀ/RISPONDERIA redatte sul modello di cui al DM 37/2008 e s.m.i.;

c3) Riscaldamento, climatizzazione, condizionamento e refrigerazione comprese le opere di evacuazione dei prodotti della combustione, e di ventilazione ed aerazione dei locali.

- DICHIARAZIONI DI CORRETTA INSTALLAZIONE E FUNZIONAMENTO redatte sul mod. DICH. IMP.;

c4) Estinzione o controllo incendi/esplosioni di tipo automatico e manuale.

- DICHIARAZIONI DI CONFORMITÀ/RISPONDERIA redatte sul modello di cui al DM 37/08 e s.m.i. ;
- CERTIFICAZIONI DI RISPONDERIA E FUNZIONALITÀ redatte sul mod. CERT. IMP

c5) Rivelazione di fumo, calore, gas e incendio e segnalazione allarme.

- DICHIARAZIONI DI CONFORMITÀ/RISPONDERIA redatte sul modello di cui al DM 37/08 e s.m.i.
- CERTIFICAZIONI DI RISPONDERIA E FUNZIONALITÀ redatte sul mod. CERT. IMP .

- d) Documentazione tecnica di riscontro ai precedenti punti da 2) a 6).

Avverso al presente parere può essere opposto ricorso entro il termine di 60 giorni presso il TAR competente oppure entro 120 giorni presso il Capo dello Stato, ai sensi del DPR 1199/1971.

L'incaricato dell'istruttoria tecnica
(DVD Canio Fastiggi)

Per IL COMANDANTE PROVINCIALE
(ANDRIOTTO)

IL RESPONSABILE AREA II
(DVD Valter Melotti)

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi del
D.Lgs. 82/2005 e s.m.i. e norme collegate)



**Direzione Operazioni
Nord-Est**

Spett.le

Archilinea Ufficio Tecnico

ufficiotecnico@pec.archilinea.it

e, p.c.

ENAV S.p.A. - Area Operativa – Progettazione Spazi Aerei-Sett. Ostacoli

funzione.psa@pec.enav.it

Aeronautica Militare – I regione Aerea

aeroregione1@postacert.difesa.it

Oggetto: Valutazione Edificio, di proprietà di AERAUTODROMO MODENA SPA, nel Comune di Modena (MO), in località Strada Pomposiana MW2021_0879 OST!21-879
Valutazione di compatibilità ostacoli e pericoli alla navigazione aerea ex art. 709 co. 2 del Cod. Nav.
Comunicazione conclusione del procedimento ex art. 2 co.1 L. 241/90.

Riferimento

A) richiesta ENAC-PROT- 24/05/2021 -057867

B) parere ENAV - ENAC-PROT 07/09//2021 -0102789

Si fa riferimento alla nota rif. A) di codesta Società con le quali si richiedeva la valutazione di compatibilità ostacoli e pericoli alla navigazione aerea per la realizzazione dell'intervento in oggetto.

Secondo quanto indicato dall'art.707 del Codice della Navigazione, in esito all'istruttoria svolta ed al parere espresso da ENAV con la nota a rif. B), si comunica la conclusione del procedimento in parola ex art. 2 co.1 L. 241/90 in quanto, considerata la posizione, l'entità e la tipologia di quanto proposto, non sussiste un interesse di carattere aeronautico.

Si comunica quanto sopra fermo restando quanto di competenza dell'Aeronautica Militare in materia demaniale, di procedure strumentali di volo, di volo a bassa quota (rif. circolare allegata al foglio n. 146/394/4422 del 09/08/2000) e quanto di competenza dell'Ente locale territorialmente competente in merito al Piano di Rischio, ai sensi dell' art. 707 co. 1 del Codice della Navigazione.

Distinti saluti.

Il Professionista Incaricato

Arch. Laura Riccobono

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

RIC 24/05/2021 -057867)

ERO_OST



Spett.le

Archilinea Ufficio Tecnico

ufficiotecnico@pec.archilinea.it

e, p.c.

ENAV S.p.A. - Area Operativa – Progettazione Spazi Aerei-Sett. Ostacoli

funzione.psa@pec.enav.it

Aeronautica Militare – I regione Aerea

aeroregione1@postacert.difesa.it

Oggetto: Valutazione Ponte, di proprietà di AERAUTODROMO MODENA SPA, nel Comune di Modena (MO), in località Strada Pomposiana MW2021_0883 OST121-883

Valutazione di compatibilità ostacoli e pericoli alla navigazione aerea ex art. 709 co. 2 del Cod. Nav.

Comunicazione conclusione del procedimento ex art. 2 co.1 L. 241/90.

Riferimento

A) richiesta ENAC-PROT- 24/05/2021 -057867

B) parere ENAV - ENAC-PROT 07/09/2021 -0102787

Si fa riferimento alla nota rif. A) di codesta Società con le quali si richiedeva la valutazione di compatibilità ostacoli e pericoli alla navigazione aerea per la realizzazione dell'intervento in oggetto.

Secondo quanto indicato dall'art.707 del Codice della Navigazione, in esito all'istruttoria svolta ed al parere espresso da ENAV con la nota a rif. B), si comunica la conclusione del procedimento in parola ex art. 2 co.1 L. 241/90 in quanto, considerata la posizione, l'entità e la tipologia di quanto proposto, non sussiste un interesse di carattere aeronautico.

Si comunica quanto sopra fermo restando quanto di competenza dell'Aeronautica Militare in materia demaniale, di procedure strumentali di volo, di volo a bassa quota (rif. circolare allegata al foglio n. 146/394/4422 del 09/08/2000) e quanto di competenza dell'Ente locale territorialmente competente in merito al Piano di Rischio, ai sensi dell' art. 707 co. 1 del Codice della Navigazione.

Distinti saluti.

Il Professionista Incaricato

Arch. Laura Riccobono

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art. 24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

RIC 24/05/2021 -057867)

ERO_OST





Spett.le

Archilinea Ufficio Tecnico

ufficiotecnico@pec.archilinea.it

e, p.c.

ENAV S.p.A. - Area Operativa – Progettazione Spazi Aerei-Sett. Ostacoli

funzione.psa@pec.enav.it

Aeronautica Militare – I regione Aerea

aeroregione1@postacert.difesa.it

Oggetto: Valutazione Autogrù con posizioni multiple, di proprietà di AERAUTODROMO MODENA SPA, nel Comune di Modena (MO), in località Strada Pomposiana MW2021_0882 OST!21-882
Valutazione di compatibilità ostacoli e pericoli alla navigazione aerea ex art. 709 co. 2 del Cod. Nav.
Comunicazione conclusione del procedimento ex art. 2 co.1 L. 241/90.

Riferimento

A) richiesta ENAC-PROT- 24/05/2021 -057867

B) parere ENAV - ENAC-PROT 07/09/2021 -0102788

Si fa riferimento alla nota rif. A) di codesta Società con le quali si richiedeva la valutazione di compatibilità ostacoli e pericoli alla navigazione aerea per la realizzazione dell'intervento in oggetto.

Secondo quanto indicato dall'art.707 del Codice della Navigazione, in esito all'istruttoria svolta ed al parere espresso da ENAV con la nota a rif. B), si comunica la conclusione del procedimento in parola ex art. 2 co.1 L. 241/90 in quanto, considerata la posizione, l'entità e la tipologia di quanto proposto, non sussiste un interesse di carattere aeronautico.

Si comunica quanto sopra fermo restando quanto di competenza dell'Aeronautica Militare in materia demaniale, di procedure strumentali di volo, di volo a bassa quota (rif. circolare allegata al foglio n. 146/394/4422 del 09/08/2000) e quanto di competenza dell'Ente locale territorialmente competente in merito al Piano di Rischio, ai sensi dell' art. 707 co. 1 del Codice della Navigazione.

Distinti saluti.

Il Professionista Incaricato

Arch. Laura Riccobono

(documento informatico firmato digitalmente ai sensi dell'art.
24 D.Lgs. 82/2005 e ss.mm.ii.)

RIC 24/05/2021 -057867)

ERO_OST





Spett.le
ARPAE SAC Modena
U.O. VIA ed Energia
 Via Giardini, 472/L
 41124 Modena - MO
aomo@cert.arpa.emr.it

c.a. Dott. Richard FERRARI

Modena, Prot. n. 16052-6903 del 16/02/2022

PEC

Dir.Ing./Progettazione/Progettazione Sistemi a Rete/Pareri Complessi/FG

OGGETTO: Pratica 20410055 – Rif. Prot. 121956/2020 – Provvedimento Autorizzatorio Unico (PAUR) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), L.R. n. 4/2018, D.Lgs. 152/06 – Progetto di modifica e ampliamento del comparto “Autodromo di Modena”, in località Marzaglia, Comune di Modena (MO). Proponente: Aerautodromo di Modena Spa. Richiesta parere.

In riferimento alla succitata richiesta, assunta a Prot. Hera Spa 72046 il 25/08/2020, alle Conferenze dei Servizi Istruttorie tenutesi nei giorni 09/09/2020, 09/10/2020 e 09/11/2020, alla Conferenza dei Servizi Decisoria tenutasi nei giorni 06/10/2021, alle integrazioni pervenute con nota assunta a Prot. Hera Spa 5302 il 20/01/2022, il tutto volto all'ottenimento del parere di competenza inerente il progetto esecutivo per la realizzazione delle opere di urbanizzazione primaria relative ai servizi idrico integrato, gas ed energia elettrica nelle aree interessate dai lavori, richiamati i precedenti pareri al progetto Centro di Guida Sicura Marzaglia prot 22938 del 07/07/2008 e prot 4059 del 11/01/2011, eseguito il sopralluogo e l'istruttoria della pratica, fatti salvi i diritti di terzi e la piena osservanza di ogni normativa in vigore si esprime

PARERE FAVOREVOLE CONDIZIONATO

alle prescrizioni generali e specifiche di seguito riportate, da recepire negli elaborati grafici da ripresentare prima dell'inizio lavori, per dare corso all'esecuzione delle opere di cui all'oggetto.

Il presente parere ha validità due (2) anni dalla data del suo protocollo di emissione.

Decorsi più di due anni tra l'emissione del presente parere e il rilascio del permesso di costruire della lottizzazione è necessario che il Soggetto Attuatore (di seguito S.A.) ripresenti formale richiesta di approvazione del progetto da parte di HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A..

HERA S.p.A.

Holding Energia Risorse Ambiente

Sede legale: Via Carlo Berti Pichat 2/4 40127 Bologna

tel. 051.287111 fax 051.287525

www.gruppohera.it

C.F. / Reg. Imp. 04245520376

Gruppo Iva “Gruppo Hera” P. IVA 03819031208

INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A.

Sede legale: Via Carlo Berti Pichat 2/4 40127 Bologna

tel. 051. 287111 fax 051.2814289

www.inretedistribuzione.it

C.F. / Reg. Imp. BO 03479071205

Gruppo Iva “Gruppo Hera” P. IVA 03819031208

PRESCRIZIONI GENERALI

Per tutte le attività connesse alla progettazione ed alla realizzazione delle opere di urbanizzazione di competenza HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. si dovrà osservare quanto previsto nella documentazione sotto richiamata:

Servizio ACQUEDOTTO

- DOCUMENTO TECNICO DA.DT.AQCQ.001.rev.0 "PRINCIPALI PRESCRIZIONI TECNICHE PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DI RETI ACQUEDOTTISTICHE"

Servizio FOGNATURA E DEPURAZIONE

- DOCUMENTO TECNICO DA.DT.FD.001.rev.0 "PRINCIPALI PRESCRIZIONI TECNICHE PER LA PROGETTAZIONE E LA REALIZZAZIONE DI RETI FOGNARIE"

Servizio ENERGIA ELETTRICA

- "SPECIFICHE TECNICHE PER LA PROGETTAZIONE, REALIZZAZIONE E PRESA IN CARICO DI RETI E IMPIANTI EE"

Qualora l'intervento sia oggetto di variante, anche parziale, deve essere richiesto un nuovo parere di competenza.

La responsabilità del progetto relativamente al rispetto delle normative specifiche vigenti ed alla correttezza dei dati utilizzati per i calcoli eseguiti rimane unicamente in capo al progettista che ha redatto e firmato il progetto.

Il presente parere non esime il S.A. dall'ottenere, con onere a proprio carico, tutti i nulla-osta, autorizzazioni, permessi, servitù rilasciati da Enti o da terzi necessari per l'esecuzione delle opere di progetto.

Il S.A. dovrà richiedere le indicazioni sulla presenza di eventuali reti e impianti esistenti ed interferenti con le future lavorazioni mediante l'invio all'indirizzo pec heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it dell'apposito modulo "Richiesta dati cartografici su supporto digitale - clienti privati" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Richieste Multiservizio".

Le attività necessarie per una corretta gestione ed esecuzione delle opere in oggetto sono riassunte di seguito.

L'inizio dei lavori di posa dei sottoservizi dovrà essere preventivamente comunicato a HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. **con almeno 30 giorni di anticipo rispetto alla data prevista di inizio lavori** mediante uno dei seguenti canali:

- compilazione del **nuovo WEBform** disponibile sul sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Richieste Multiservizio".
- invio all'indirizzo PEC heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it dell'apposito modulo "Comunicazione inizio lavori opere di urbanizzazione" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Richieste Multiservizio",

allegando gli elaborati del progetto esecutivo conformi alle prescrizioni impartite.

Nell'esecuzione dei lavori si dovranno adottare tutti gli accorgimenti necessari al fine di evitare danneggiamenti e/o rotture delle tubazioni in esercizio; eventuali interventi che si renderanno necessari per il ripristino del corretto funzionamento delle condotte saranno posti a carico dell'impresa esecutrice.

HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. potranno richiedere, in corso di esecuzione dei lavori inerenti ai servizi gestiti e previsti dal progetto urbanistico, al S. A. o alla D. L. da esso incaricata, limitate varianti opportune per l'esecuzione a regola d'arte delle

opere o al fine di risolvere criticità che potrebbero insorgere successivamente, nel rispetto degli Standard e Specifiche dei materiali del Gruppo e delle normative vigenti in materia.

HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. potranno viceversa autorizzare, su richiesta del S. A., o della D. L. da esso incaricata, lievi modifiche e varianti in conformità al progetto approvato ed alla normativa vigente.

Sono, salvo diversa indicazione, da intendersi attività con oneri e cura a carico del S. A. l'esecuzione delle opere interne al comparto.

Sono, salvo diversa indicazione, da intendersi attività con oneri a carico del S. A. ma con realizzazione a cura di HERA S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. la sorveglianza sulle opere di urbanizzazione realizzate direttamente dal S. A., i collegamenti alla rete esistente e le opere esterne al comparto.

Per tali opere il S.A dovrà richiederne la valorizzazione economica mediante l'invio all'indirizzo pec heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it dell'apposito modulo "Richiesta preventivo per opere connesse ad urbanizzazione" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Richieste Multiservizio".

Su tutte le reti ed impianti di futura gestione che il S. A. andrà ad eseguire direttamente, HERA S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. effettueranno l'attività di alta sorveglianza con oneri a carico del S. A. mediante un tecnico incaricato.

Qualora l'attività di alta sorveglianza non avvenga per omessa comunicazione di inizio lavori, HERA S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. si riservano di far effettuare, con oneri a carico del S. A., saggi di verifica o altri accertamenti sui lavori eseguiti ed eventualmente di non procedere alla messa in esercizio delle reti e/o impianti costruiti e di non assumerne la gestione.

Il S.A. dovrà predisporre a proprie spese la documentazione prevista dalle Check List per ciascun servizio, consegnate a inizio lavori dal tecnico incaricato per l'alta sorveglianza.

La realizzazione dei collegamenti alla rete esistente potrà essere effettuata esclusivamente solo dopo la verifica della completezza della documentazione da parte del tecnico incaricato per l'alta sorveglianza.

Per tutte le tubazioni e/o impianti configurabili come opera pubblica che verranno ubicati in proprietà privata dovrà essere stipulato un apposito rogito di servitù per la posa e manutenzione degli stessi a favore del Comune.

Copia trascritta di detta stipula dovrà essere fornita ad HERA S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A..

Sarà cura del S. A. riservarsi nei rogiti di cessione degli immobili la possibilità di stipulare direttamente la servitù con detto Comune.

Si precisa che HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. potranno rilasciare il nulla osta per la presa in carico provvisoria della gestione delle opere solo quando, attraverso il tecnico incaricato per l'alta sorveglianza, avranno potuto accertare che risulti completa tutta la documentazione prevista dalle Check List.

Successivamente HERA S.p.A. e/o INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. invieranno all'Amministrazione Comunale competente l'attestazione di conformità e la richiesta di affido della gestione delle opere.

In attesa dell'assunzione della proprietà da parte dell'Amministrazione Comunale e dell'affidamento della gestione tramite comunicazione ufficiale, HERA S.p.A. e INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. gestiranno in forma transitoria i servizi.

Durante la gestione transitoria delle reti interne al comparto HERA S.p.A. ed INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. è sollevata da qualsiasi responsabilità per danni eventualmente causati a terzi per un malfunzionamento degli impianti stessi; nel caso di

rotture e/o altre attività di manutenzione straordinaria dovute a difetti costruttivi, i costi derivanti dall'esecuzione dei relativi interventi rimarranno in carico al S.A..

La gestione transitoria delle reti consentirà l'effettuazione degli allacciamenti d'utenza e l'attivazione della fornitura del relativo servizio.

PRESCRIZIONI SPECIFICHE

ACQUA

- Rete Acqua (Rif. PdC4 tribuna, PdC2 Ex Ausl MASA, Piano particolareggiato e Strada Pubblica).

Nella richiesta di integrazione del 12/11/2020 prot. Hera n. 95790 si richiedevano i fabbisogni idrici di dettaglio per i due stralci del progetto, che non si sono individuati nella documentazione inviata. Pertanto, si considerano come fabbisogni idrici 2,0 litri/s per il PdC4 tribuna e ulteriori 1,9 litri/s per il completamento del Piano particolareggiato, stimati sulla base delle superfici utili previste in progetto.

Si evidenzia che in occasione dell'approvazione del progetto Centro Guida Sicura Marzaglia (vedi prot 22938 del 07/07/2008 e prot 4059 del 11/01/2011) erano stati prescritti per gli stralci successivi dell'autodromo potenziamenti della rete idrica composti da:

- realizzazione di una nuova condotta idrica in PVC Diam. est. 160 mm (UNI EN 1452) in stradello Giarola, che unirà ad anello la condotta esistente PE De 160 posta all'incrocio tra via Nuova di Marzaglia e stradello Ghiarola, con la condotta esistente presente in strada Pomposiana (vedi DB20410055 Allegato 1 via Giarola), per circa 1 Km di rete da posare.
- la realizzazione del potenziamento della condotta idrica PE De 90 di strada Pomposiana, mediante posa di nuova condotta in PVC Diam. est. 160 mm (UNI EN 1452), nel tratto compreso tra via Polacci e lo stradello di accesso al civ. 292.

Vista l'attuale stato dei sistemi, si ritiene che il fabbisogno previsto per il PdC4 tribuna sia ancora sostenibile dalla rete esistente, senza necessità di interventi di potenziamento, mentre per il completamento di tutte le opere del Piano particolareggiato si prescrive la realizzazione della condotta in PVC DN160 in stradello Giarola tra via Nuova di Marzaglia e strada Pomposiana, per circa 1Km (DB20410055 Allegato 1 via Giarola).

L'intervento in questione, non richiesto nelle attuali condizioni del sistema infrastrutturale acquedottistico, si rende necessario al fine di garantire adeguati livelli di servizio in seguito all'espansione urbanistica in oggetto.

Relativamente all'intervento PdC2 Ex Ausl MASA, per esso era già stato predisposto l'allacciamento in occasione dei lavori di realizzazione del primo tratto di strada pubblica interna di accesso dalla strada Pomposiana che verrà ora prolungata con l'intervento Strada Pubblica.

A tal proposito si prende atto che nell'intervento Strada Pubblica non verrà posata per volere dell'Amministrazione Comunale, la condotta acqua a suo tempo indicata come opportunità.

- Allacciamenti d'utenza acqua

Saranno realizzati successivamente da HERA S.p.A. in seguito all'esecuzione delle opere di posa reti acqua previste ed alla approvazione preventiva dei progetti costruttivi dei singoli

fabbricati in relazione alla futura posizione dei contatori ed alla accettazione dei preventivi di allacciamento.

In sede di realizzazione delle opere di urbanizzazione è consentita al lottizzante, previa la succitata approvazione preventiva dei progetti costruttivi dei singoli fabbricati, la realizzazione della sola parte interrata dei futuri allacciamenti d'utenza acqua.

Le misure interne minime nonché il numero e tipologie di contatori installabili saranno valutati, nel rispetto della normativa tecnica e regolamentare specifica del settore, con il tecnico di Hera S.p.A all'atto del sopralluogo per la formulazione del preventivo di allacciamento.

Si segnala che la recente introduzione da parte di ARERA (Autorità di Regolazione Energia Risorse e Ambiente) della tariffa pro-capite, da applicare alle utenze del servizio idrico integrato, comporta la necessità di installare esclusivamente un misuratore per ogni unità immobiliare servita, superando il modello di allacciamento con contatore condominiale a servizio di più unità immobiliari. Solo in questo modo infatti è possibile applicare le giuste tariffe ai singoli utilizzatori, far pagare in maniera proporzionale ed equa rispetto ai volumi consumati ed incentivare pertanto il corretto uso di acqua. Maggiori dettagli sul tema e sulle eventuali deroghe ammesse sono riportati nel documento "Informativa HERA SpA: installazione contatori acqua individuali" presente nel sito www.gruppohera.it nella sezione progettisti e tecnici al seguente link:

https://www2.gruppohera.it/binary/hr_progettisti_tecnici/acq_mo_allacciamento/MD.HTC.03.01.35_Rev0_Info_contatori_acqua_individuali.1612177531.pdf

➤ Richieste per attività particolarmente idroesigenti connesse alle future attività saranno valutate singolarmente dalla scrivente nel momento in cui saranno evidenziate, riservandosi la possibilità di subordinare l'erogazione dei servizi a prescrizioni inerenti a potenziamenti locali, con onere a carico del Soggetto Attuatore, necessari a garantirne il corretto servizio.

➤ Relativamente alle eventuali richieste di allacciamento ad uso antincendio, si ricorda:

- Che ai sensi delle norme vigenti in materia di sicurezza è compito della proprietà/datore di lavoro effettuare l'analisi del rischio incendio e garantire il mantenimento nel tempo dell'efficienza dei sistemi antincendio,
- Che la pressione della fornitura al contatore può subire nel tempo delle riduzioni rispetto alle condizioni di esercizio all'atto della prima fornitura del servizio – in quanto assoggettata a variazioni per differenti richieste idriche di rete legate alla stagionalità o a mutamenti del contesto urbanistico, ad interruzioni/limitazioni nella distribuzione dell'acqua per esigenze tecniche di gestione o per guasti, per modifiche di assetto gestionale di rete idrica.
- Che ai sensi dei regolamenti del Servizio Idrico Integrato, non è consentita la connessione diretta di sistemi di pompaggio alle tubazioni di allaccio derivate da quelle stradali, dovendo invece prevedere serbatoi di accumulo o di disconnessione a monte dei sistemi di pompaggio;
- Che, sempre a norma dei regolamenti del Servizio Idrico Integrato, al fine di garantire la potabilità delle acque di rete idrica pubblica, è fatto obbligo di installare a valle del contatore un idoneo sistema di disconnessione idraulico in grado di impedire l'inversione di flusso delle acque interne verso la rete idrica pubblica.

Pertanto, si consiglia la realizzazione di una vasca di accumulo e relativo sistema di pompaggio privato di dimensionamento adeguato alla rete antincendio ad uso dell'area/immobile in oggetto, al fine di poter sempre disporre di pressione e di volumi necessari all'impianto antincendio, indipendentemente dal livello di pericolosità.

La realizzazione di allacciamento ad uso antincendio è subordinata all'invio all'indirizzo pec heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it del modulo "Richiesta parere per allaccio

acquedotto/antincendio" disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Acqua\Acquedotto\Parere allacciamento antincendio".

Il Gestore, in risposta a questa richiesta, indicherà anche la pressione di funzionamento della rete.

FOGNATURA

➤ Acque reflue "nere" (Rif. PdC2 Ex Ausl MASA, PdC4 tribuna e Piano particolareggiato)

La fognatura per acque "nere" con la tubazione prevista negli elaborati di progetto a servizio del PdC2 Ex Ausl MASA, PdC4 tribuna e Piano particolareggiato è confermata.

Si evidenzia che le reti fognarie progettate, essendo queste ad esclusivo servizio del fabbricato oggetto del dell'intervento, vengono classificate come allacciamento fognario di utente privato, che ne rimarrà proprietario e ne garantirà anche la futura manutenzione.

Il suo punto di recapito finale, al quale afferisce la condotta "privata" in pressione realizzata in occasione della costruzione del circuito, è individuato nel pozzetto apicale del collettore fognario "misto" Ø 500 di strada Pomposiana posto all'incrocio con via Polacci.

Si conferma che, contrariamente a quanto indicato in relazione, la portata massima ammissibile di acque reflue "nere" raccolte dal complesso di tutti gli interventi, in uscita dall'impianto premente privato da conferire al depuratore di Marzaglia non deve essere superiore a 1 litro /secondo, si dovranno quindi prevedere vasche di equalizzazione di idonee dimensioni.

➤ Si sottolinea che l'intervento PdC4 tribuna ricade all'interno dell'area di protezione secondaria del campo acquifero dei pozzi "C", pertanto sia gli impianti di chiarificazione che le condotte per acque reflue "nere", poste all'interno di detta area, devono essere a perfetta tenuta e poste all'interno di tubi di protezione, cosa già recepito negli elaborati di progetto presentati.

➤ Si coglie l'occasione per richiedere la trasmissione dell'elaborato grafico riportante il tracciato dell'allacciamento "privato" relativo alle acque reflue "nere" già realizzato, posto in fregio alla viabilità pubblica (strada Martiniana) da recepire nel sistema cartografico di Hera spa utile per il tracciamento dei sottoservizi in area pubblica.

➤ Acque meteoriche "Bianche" (Rif. PdC7 parcheggi aree di cessione)

Per il drenaggio delle acque di origine meteorica, in riferimento alle caratteristiche idrologiche individuate per la zona nonché delle pendenze previste per i collettori, drenate dai parcheggi 1 e 2, posti a fianco della strada pubblica di accesso dalla strada Pomposiana, e 3, posto dietro l'intervento PdC2 Ex Ausl MASA, di futura realizzazione si conferma il loro recapito al Rio "Colombarone" tramite il fosso presente in fregio a strada Pomposiana e la fognatura "bianca" presente nella strada pubblica di accesso dalla strada Pomposiana.

Per il sistema insediativo "opere di urbanizzazione e casette" è necessario evidenziare come già nell'occasione del primo impianto del circuito risultavano previsti i parcheggi 1 e 2 posti a nord e sud della strada di accesso alle casette "ex AUSL"; in ottemperanza ai pareri espressi al tempo per il drenaggio delle acque "meteoriche" di questo sistema insediativo non erano stati previsti sistemi di laminazione in quanto l'areale risultava di probabile "cessione" al futuro gestore del servizio idrico integrato ma in epoca in cui non risultava del tutto chiara la competenza di vasche e fognature acque bianche.

Per questo il sistema insediativo "circuito" presentava valori di invarianza maggiormente "stringenti" (8 l/s ha) rispetto all'udometria ordinaria del tempo di 20 l/s ha per consentire una

“compensazione” della mancata laminazione delle opere di urbanizzazione relative alla viabilità di accesso alle “casette ex ausl”.

Per tale ragione i citati parcheggi 1 e 2 presentano sistemi fognari privi di sistemi di laminazione compensativa e il sistema fognario stradale risulta già adeguato a questa logica di esercizio.

Differente è il parcheggio 3 di nuova previsione previsto a sud a tergo delle “casette” per il quale è stato previsto un sistema di laminazione in linea (sovradimensionamento diffuso dei collettori) per consentire un recapito in “invarianza idraulica” al sistema fognario già previsto in seno alla strada pubblica di accesso dalla strada Pomposiana.

➤ Acque meteoriche “Bianche” (Rif. PdC1 Ampl. Circuito, PdC2 Ex Ausl MASA, PdC4 tribuna, PdC5 Ponte Carrabile, PdC6 Ponte Pedonale)

Si evidenzia che le reti fognarie per il drenaggio delle acque di origine meteorica progettate a servizio degli interventi sopracitati (Rif. PdC1 Ampl. Circuito, PdC2 Ex Ausl MASA, PdC4 tribuna, PdC5 Ponte Carrabile, PdC6 Ponte Pedonale), essendo queste ad esclusivo servizio del fabbricato oggetto dell'intervento, vengono classificate come allacciamento fognario di utente privato, che ne rimarrà proprietario e ne garantirà anche la futura manutenzione.

Anche per queste acque si prevede come recapito del loro scarico il Rio “Colombarone” tramite il fosso presente in fregio a strada Pomposiana.

L'intera rete di drenaggio, all'interno del sistema “circuito”, sarà dimensionata per attuare il sistema di laminazione delle portate meteoriche recependo il principio della invarianza idraulica dettato dal RUE del Comune di Modena.

Dalla relazione idraulica si evince che sarà implementato l'attuale sistema di laminazione con la realizzazione di due nuovi invasi a cielo aperto

Il volume di invaso destinato alla laminazione avrà lo scarico tarato per rilasciare una portata massima a regime di 270 litri/sec.

Le acque di origine meteorica drenate dalle aree pavimentate degli interventi PdC1 Ampl. Circuito e PdC4 tribuna saranno anche soggette al trattamento acque di prima pioggia.

➤ Acque meteoriche “Bianche” (Rif. Piano particolareggiato)

L'area “Piano particolareggiato” interessata dalla futura realizzazione del complesso ricettivo – commerciale ricade entro l'area di ricarica di falda del campo acquifero “C”, sarà provvisoriamente mantenuta a verde e verrà adibita a parcheggio autovetture in occasione dei grandi eventi.

Si demanda agli Enti sovraordinati la valutazione sull'effettivo grado di potenziale esposizione dell'acquifero a fattori di inquinamento dovuto al tipo di uso sopracitato; per quanto di competenza nulla osta da parte di Hera S.p.A. a prevedere i parcheggi non impermeabilizzati di progetto.

➤ Premettendo che HERA Spa è gestore del S.I.I., ma non del corpo idrico di recapito delle acque “bianche”, si precisa che sarà incombenza del S.A. definire e ottenere l'assenso per il loro scarico presentando apposita richiesta di concessione all'Ente Proprietario ed all'Ente Gestore del Corpo Idrico, che ne fisserà i limiti e le modalità di immissione.

➤ **Si informa che il progetto esecutivo sarà da intendersi approvato solo in presenza di parere favorevole da parte dell'ente gestore del corpo recettore, da fornire in copia alla scrivente prima dell'inizio lavori.**

➤ Si rammenta, che nel caso di nuove urbanizzazioni o di interventi di riqualificazione/rigenerazione urbana interessanti gli agglomerati esistenti di cui alla DGR 201/2016, DGR 569/2019, aggiornati dalla DGR n.2153 del 20/12/2021, che prevedano, tra l'altro, la realizzazione di nuove reti bianche, gli eventuali scarichi in corpo idrico superficiale (a cielo aperto o tombato) di queste ultime dovranno essere autorizzati prima della loro messa in esercizio anche al fine di consentire all'Autorità competente di fornire preventivamente le prescrizioni tecnico-gestionali alle quali gli scarichi dovranno essere soggetti. In questo caso l'autorizzazione dovrà essere rilasciata direttamente al Soggetto Attuatore responsabile della realizzazione degli interventi per il tempo strettamente necessario alla realizzazione degli stessi in vista del successivo trasferimento della titolarità dell'autorizzazione al Gestore.

➤ Il presente parere è relativo esclusivamente alle opere di urbanizzazione primaria e non sostituisce l'autorizzazione all'allacciamento fognario necessaria per ogni singolo lotto edificabile. Per l'ottenimento di tale autorizzazione è necessario che il costruttore di ogni singolo edificio attivi una richiesta di "parere per scarichi domestici" a titolo oneroso mediante il Web Form disponibile nel sito www.gruppohera.it nella sezione "Progettisti e Tecnici\Acqua\Fognatura" oppure mediante invio all'indirizzo PEC istruttoriafognatura@pec.gruppohera.it dei moduli "Modulo richiesta" e "All.1 Scheda Tecnica" scaricabili nella sezione del sito www.gruppohera.it sopra-citata.

GAS

➤ Rete Gas

Si conferma la presenza della rete gas 4^a specie in strada Pomposiana, da essa si deriverà l'eventuale futura derivazione d'utenza.

➤ Allacciamenti d'utenza gas

Saranno realizzati successivamente dalla Scrivente per conto di INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. in seguito alla approvazione preventiva dei progetti costruttivi dei singoli fabbricati in relazione alla futura posizione dei contatori ed alla accettazione dei preventivi di allacciamento.

➤ Si precisa che nella documentazione pervenuta non è esplicitato il fabbisogno energetico richiesto, pertanto eventuali richieste del comparto saranno trattate come fornitura da frontista. Qualora, a seguito di verifiche della rete di distribuzione gas, effettuate tramite simulazioni di funzionamento, non evidenziano la sostenibilità del nuovo incremento di portata nelle tubazioni esistenti, dovuto al fabbisogno energetico generato dal nuovo comparto, ci si riserva la possibilità di subordinare l'erogazione del servizio a prescrizioni inerenti a potenziamento di reti locali necessario a garantirne il corretto funzionamento.

ENERGIA ELETTRICA

(Rif. PdC2 Ex Ausl MASA, PdC3 cabina, Strada Pubblica)

Relativamente al PdC2 Ex Ausl MASA – in riferimento al documento ELE 02.1, la cabina di INRETE dovrà avere le dimensioni utili interne 5x4 m x h2,5 m come da standard INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. (2021-03-29 5x4 edile-CS INRETE) ed essere



raccordata alla polifora rappresentata attraverso una polifora a 8 F 160 mm diametro esterno realizzata con bauletto in calcestruzzo rck 15 attraverso cameretta prefabbricata 2x1 m.

Prima dell'acquisto dell'edile cabina, dovrà essere concordata con la scrivente la posizione numero e dimensioni delle forometrie interne ed esterne della cabina, nonché gli accessori come porte, finestrelle e serrature;

Relativamente al PdC3 cabina in riferimento al documento ELE 03.1, si sottolinea che la realizzazione della polifora dovrà avvenire con conformazione rappresentata dal documento INRETE 66-462 e realizzata con bauletto in calcestruzzo rck 15 e non con letto in sabbia.

Prima della realizzazione della polifora e dell'acquisto dei materiali, dovrà essere richiesto ad INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. apposito disciplinare opere edili per la corretta esecuzione delle polifore.

In riferimento al documento PDC3-STR cabina, si sottolinea che la cabina INRETE dovrà avere 4 finestrelle di areazione su un unico lato e dimensioni e dettagli come quanto allegato.

In particolare, la vasca di fondazione dovrà avere altezza utile interna minima di 60 cm.

Si comunica che forniture aventi potenze maggiori di 100 kW saranno erogate solo in MT.

Relativamente alla nuova viabilità di collegamento (Strada Pubblica) dovrà essere predisposta una nuova polifora a 2 fori 160 mm diametro esterno fondo scavo 1,2 m realizzata con bauletto in calcestruzzo rck 15, con relative camerette di 2x1 o 3x1 per curve e giunzioni MT in partenza dalla cameretta realizzata per l'alimentazione delle utenze evidenziate nel PdC3 cabina.

In considerazione del deposito eseguito da INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. vs ARPAE campi Elettro Magnetici, la DPA da considerare relativamente alle proprie cabine di consegna e trasformazione deve essere pari a 3 m.

Ricordiamo infine che

- L'approvazione delle citate tavole è relativa allo schema dei percorsi delle condutture di MT e BT, nonché al numero e collocazione delle cabine elettriche.
- Gli elettrodotti esistenti e di progetto indicati, rispondono al perseguimento dell'obiettivo di qualità richiesto dalla vigente legislazione in materia di salvaguardia dall'inquinamento elettromagnetico.
- In fase realizzativa, sarà cura dell'Attuatore contattare INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A., con congruo anticipo, per prendere visione delle tipologie costruttive, per il ritiro dei materiali a fornitura INRETE da utilizzarsi e per concordare le modalità di posa.
- Dovrà inoltre contattare i reparti competenti per le opportune indicazioni relative alla eventuale presenza di impianti esistenti
- Le pose dovranno avvenire in conformità al disciplinare tecnico di INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. e alle prescrizioni già fornite nel parere preliminare multiservizio.
- Eventuali variazioni progettuali dovranno essere preventivamente concordate.
- Dovranno essere evitate piantumazioni arboree sulle percorrenze delle condutture elettriche.

➤ Relativamente alle predisposizioni edili del servizio elettricità si comunica che è obbligatorio ottenere il parere della Soprintendenza ai Beni Archeologici prima dell'inizio degli scavi relativi alla rete MT.

Per qualsiasi informazione o chiarimento in merito alla presente potete contattare il nostro tecnico sig. Vincenzo Gualtieri ai seguenti recapiti: tel. 059 407765, e-mail vincenzo.gualtieri@gruppohera.it, pec: heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it, avendo cura di citare l'oggetto e l'eventuale OdL indicato nonché la data e i numeri di protocollo della presente.

Cordiali saluti.

Procuratore speciale

Dott. Ing. Luca Migliori

Firmato digitalmente

Documento conservato negli archivi informatici di Hera S.p.A. e Inrete Distribuzione Energia S.p.A.
Documento che se stampato diviene "Copia conforme all'originale informatico, valida a tutti gli effetti di legge, sottoscritto con firma digitale"

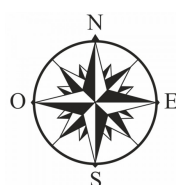
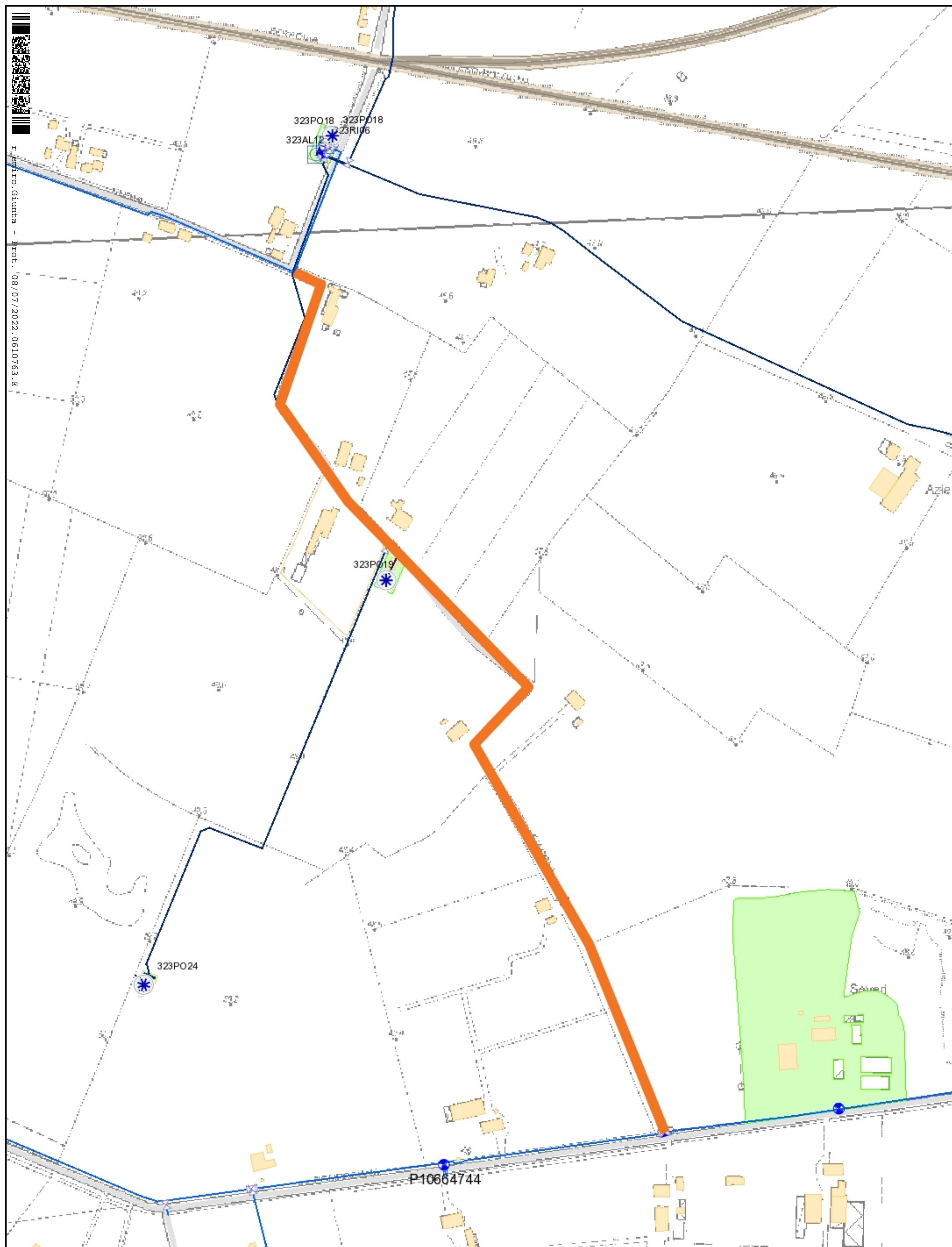
Allegati:

DB20410055 Allegato 1 via Giarola

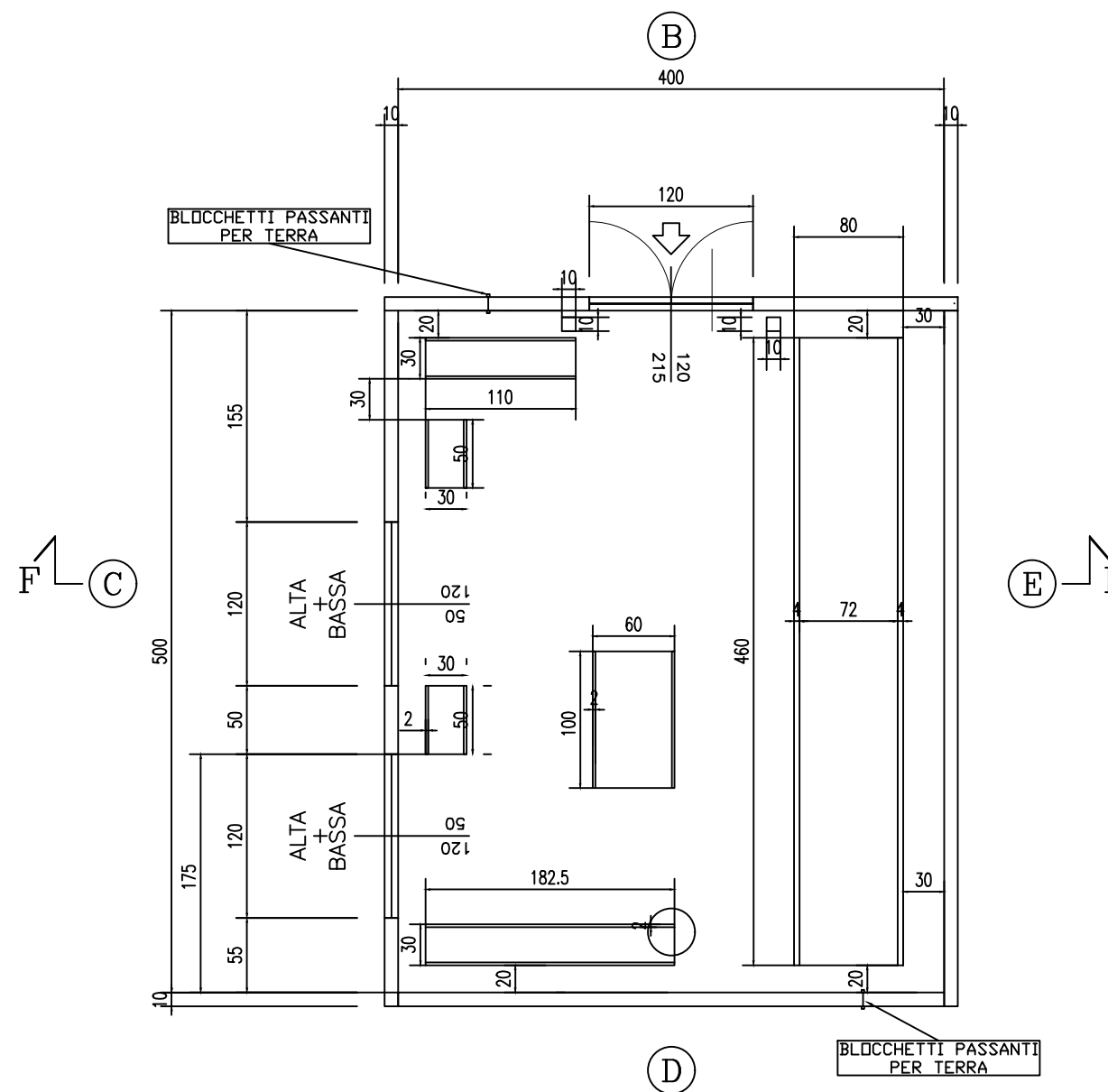
66-462 REV01

2021-03-29 5x4 edile-CS INRETE

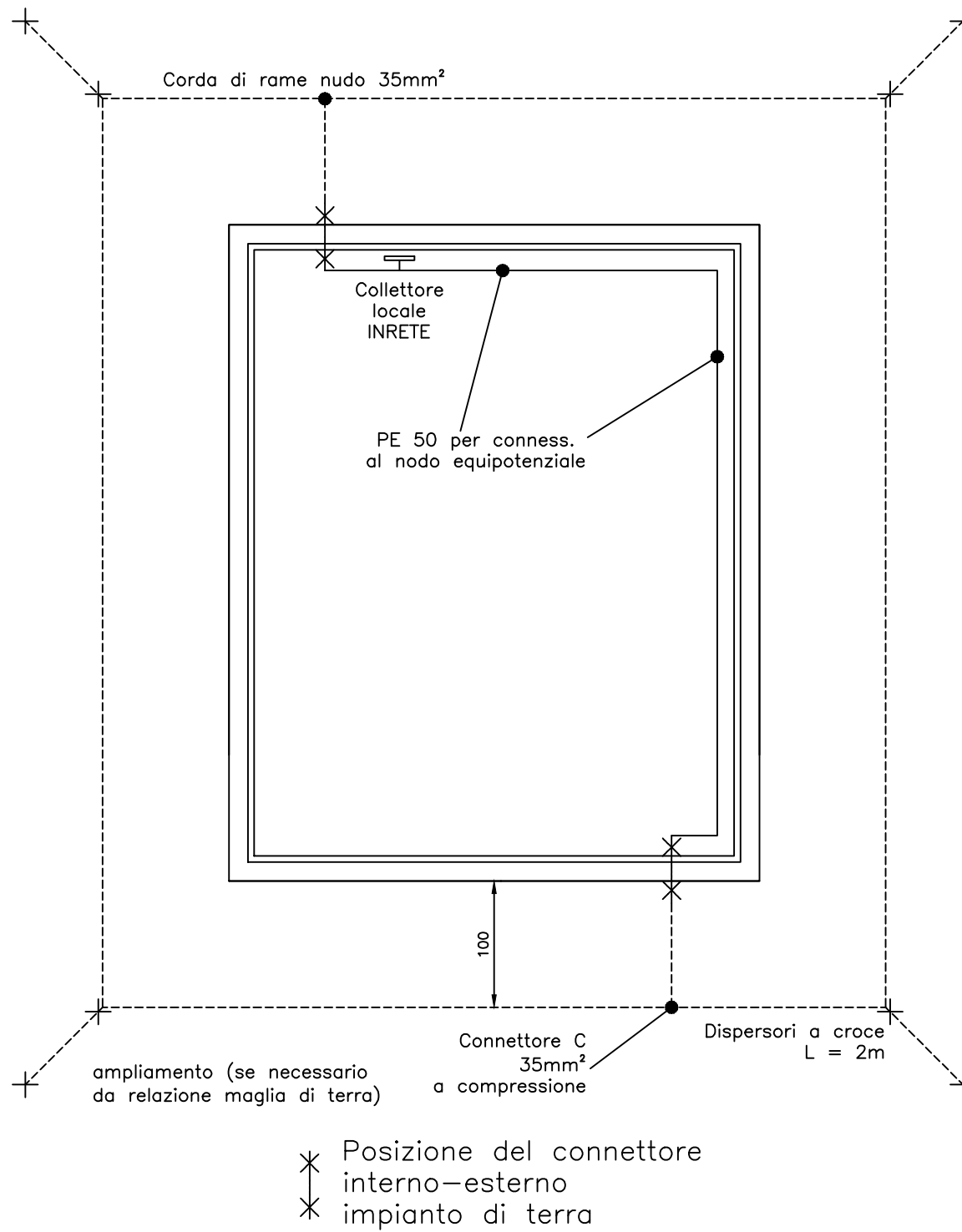




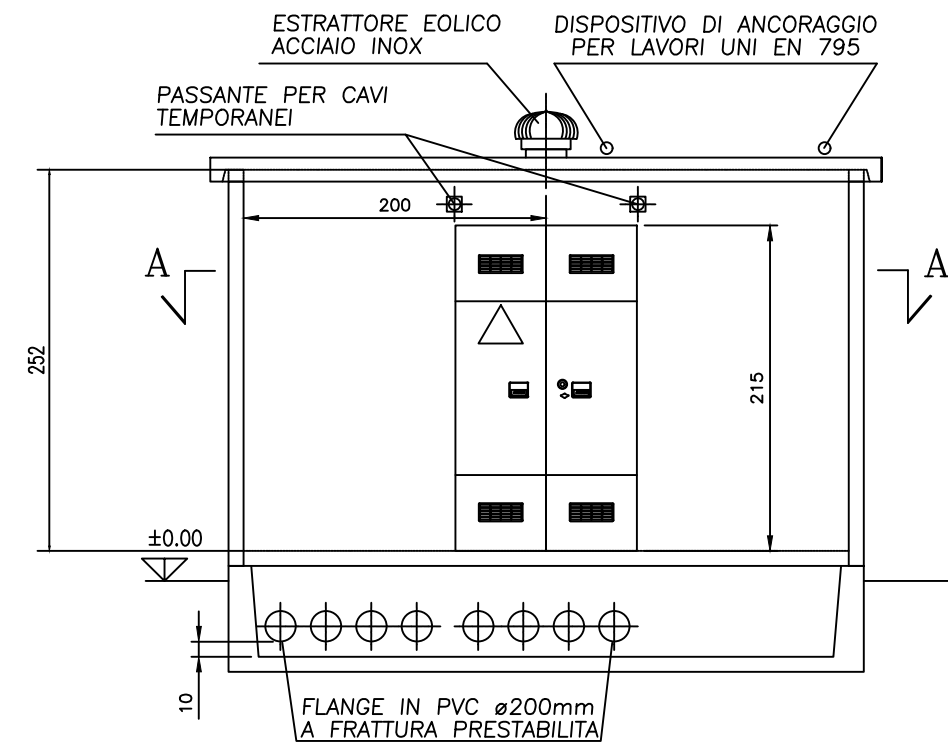
Sez. A-A Cabina di dimensioni 4,0x4,0 m – scala 1:50



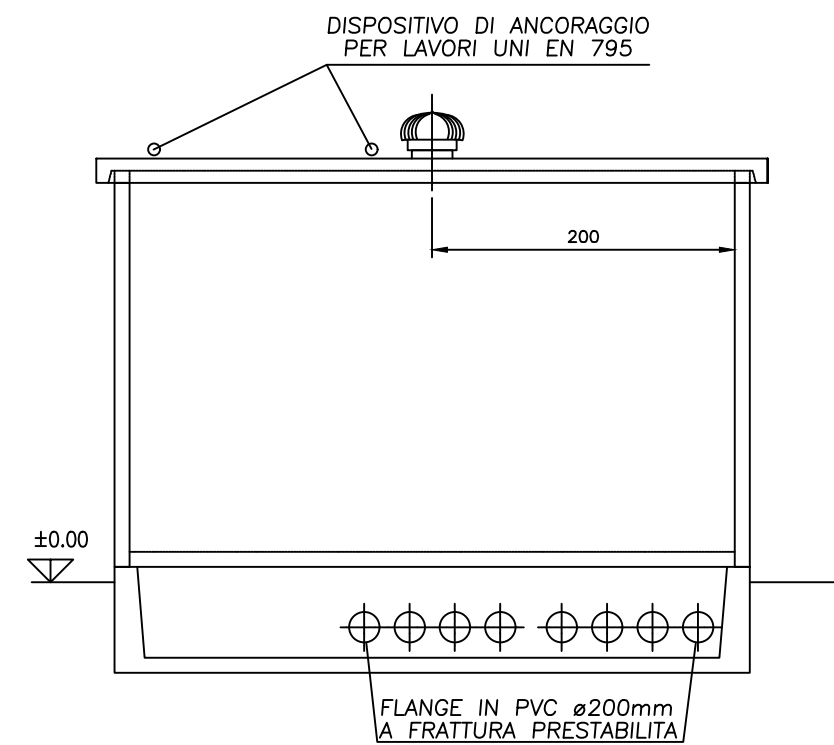
Maglia di terra – scala 1:50



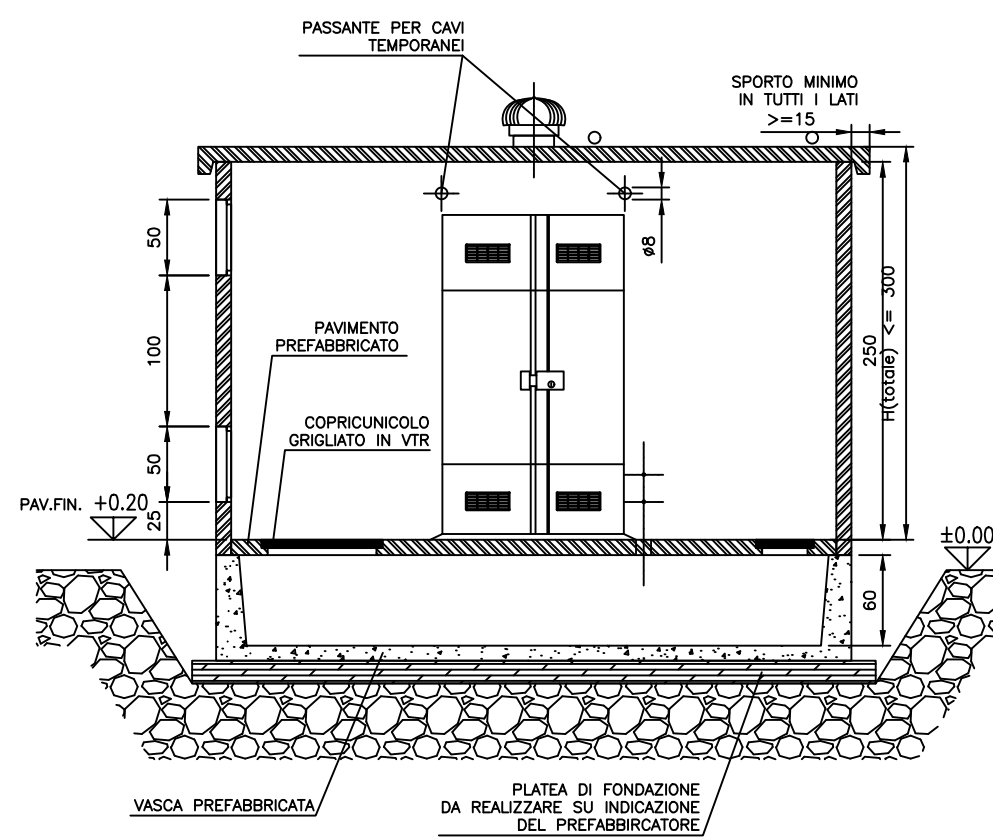
Prospetto B – scala 1:50



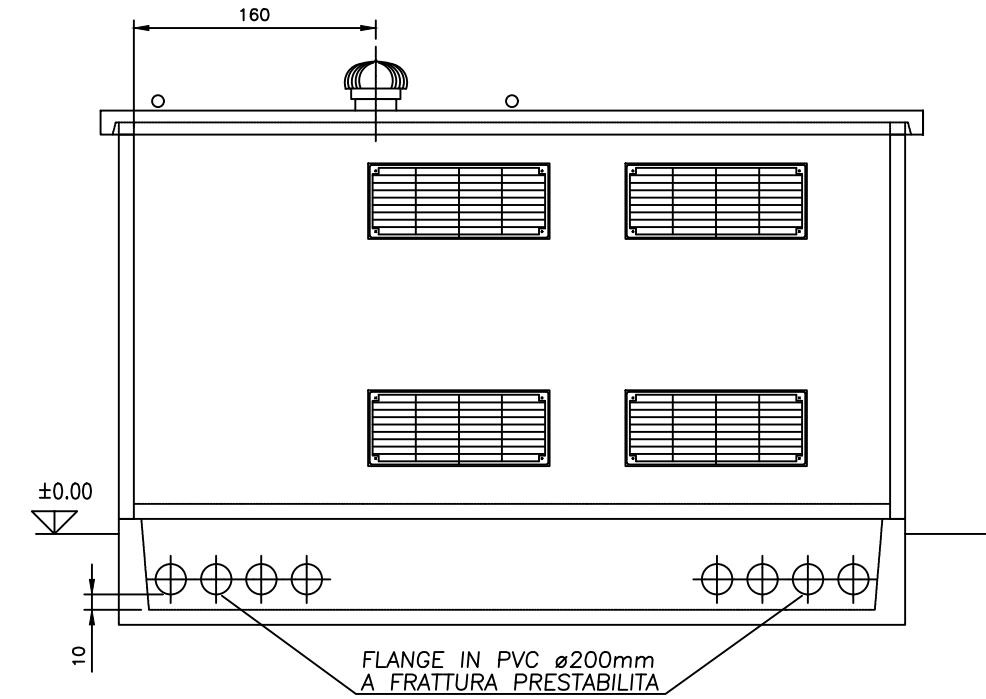
Prospetto D – scala 1:50



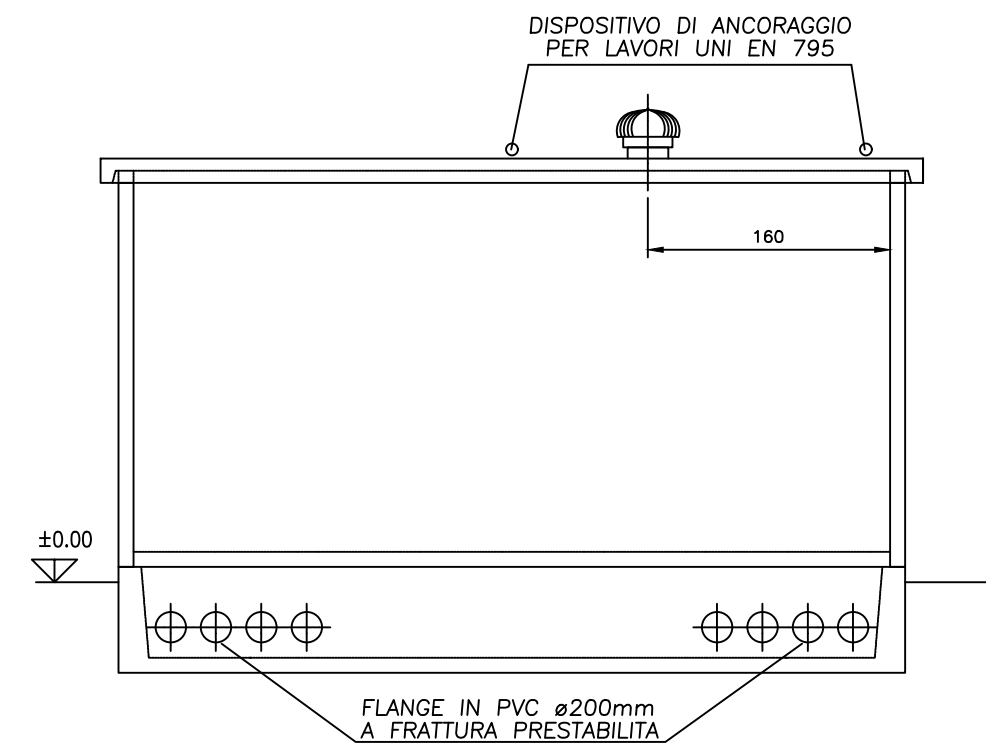
Sez. F-F – scala 1:50



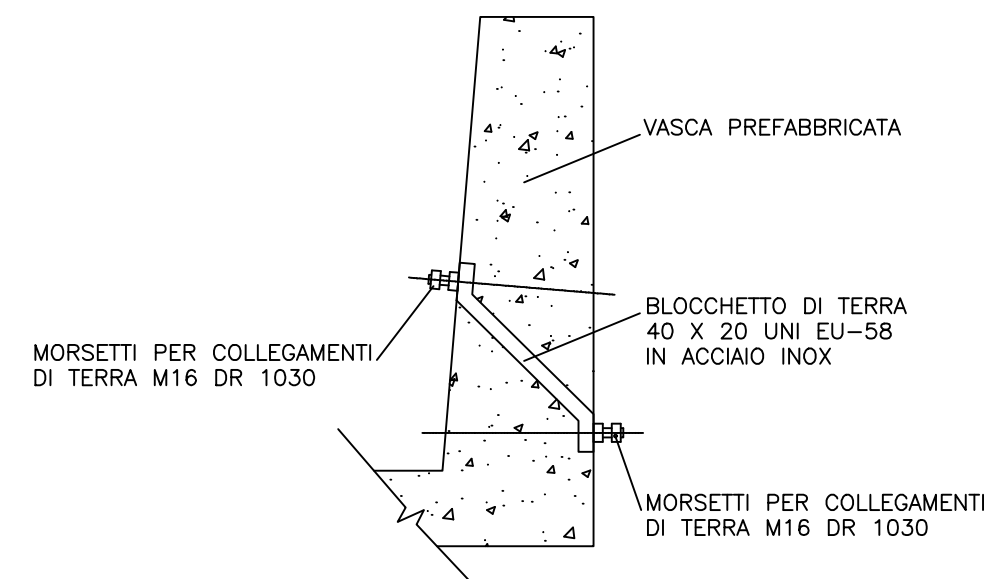
Prospetto C – scala 1:50



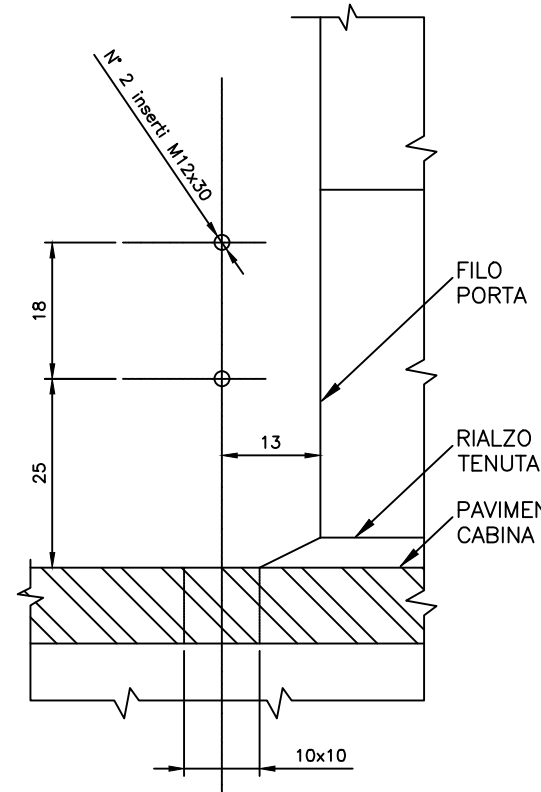
Prospetto E – scala 1:50



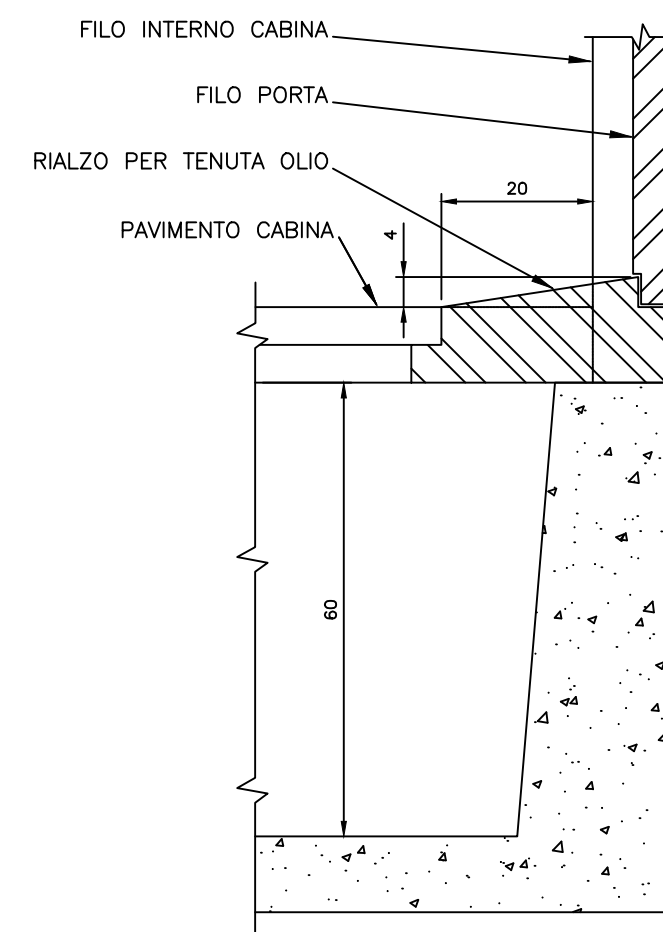
Particolare 1 – Connettore interno-esterno impianto di terra – scala 1:10



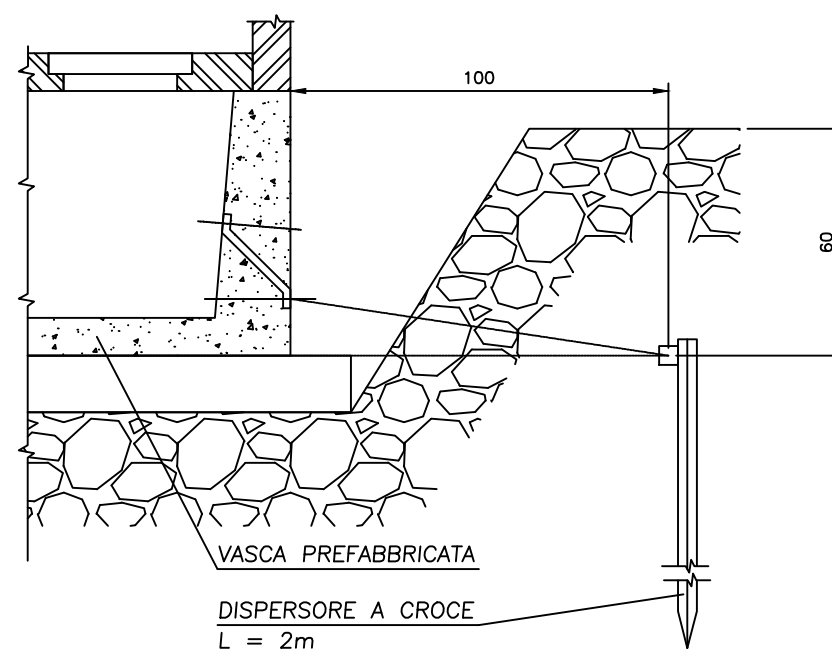
Particolare 2 – Inserti per fissaggio collettore di terra – scala 1:10



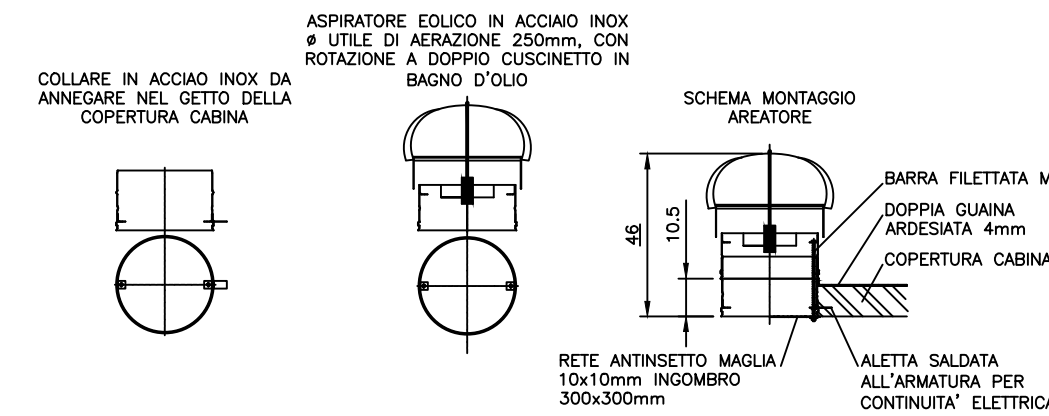
Particolare 3 – Rialzo soglia sul filo interno della porta – scala 1:10



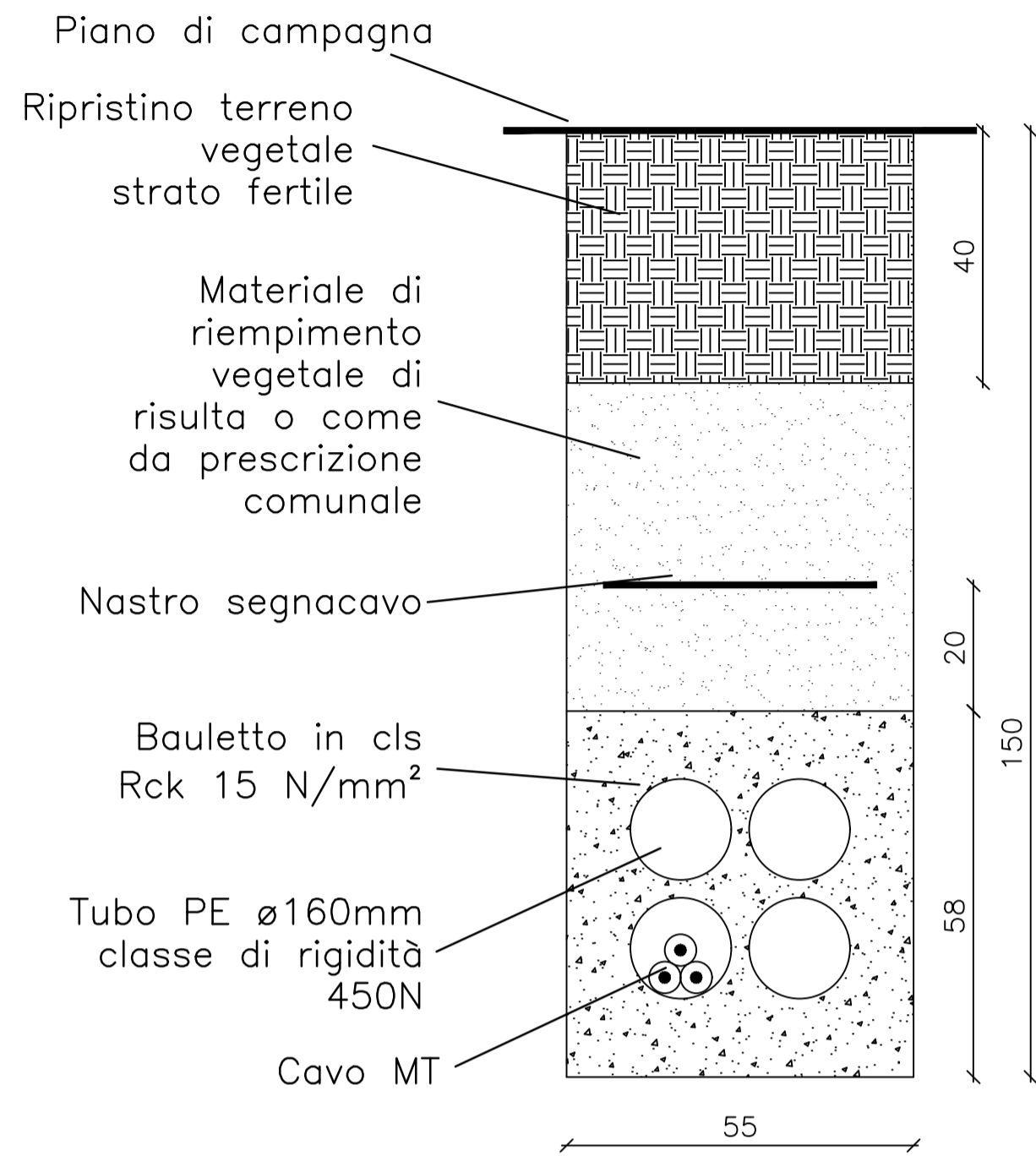
Particolare 4 – Posizione dispersori – scala 1:20



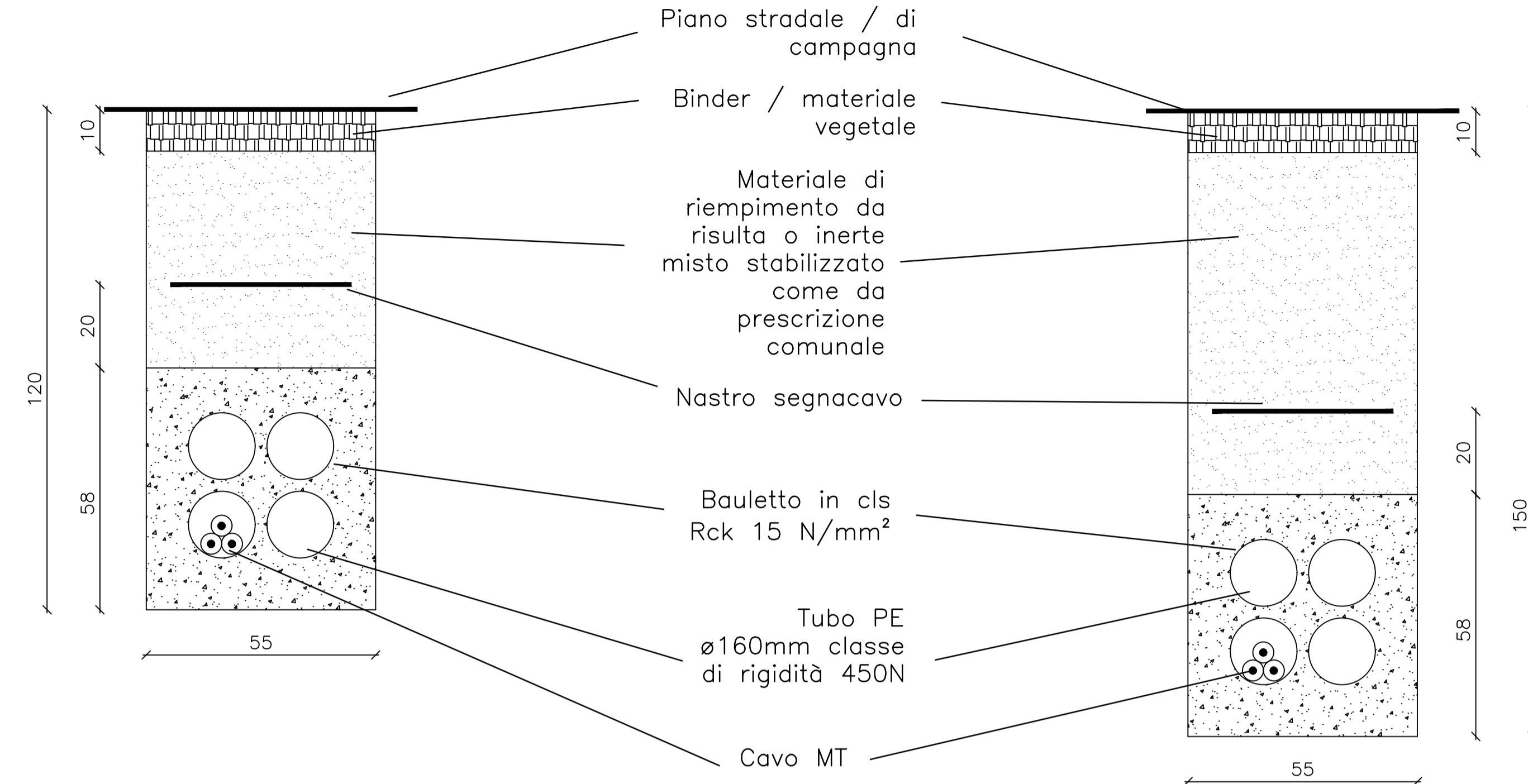
Particolare 5 – Aspiratore eolico – scala 1:20



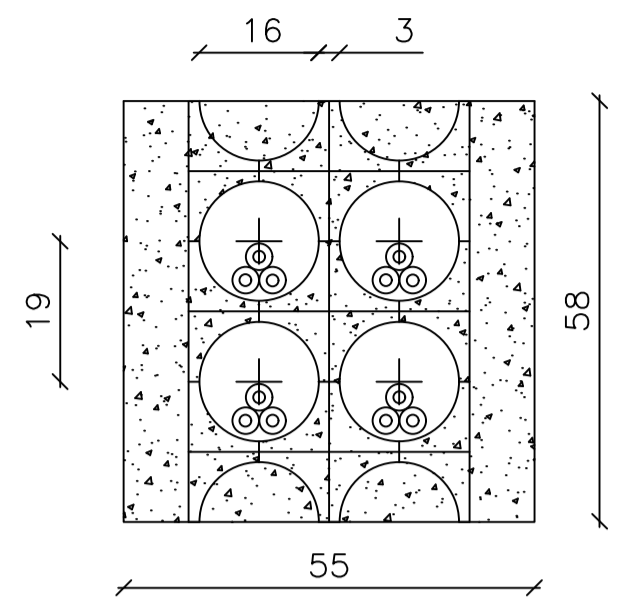
SEZIONE TIPO CAVIDOTTO
IN TERRENO TIPO A
(AREA VERDE)



SEZIONE TIPO CAVIDOTTO IN TERRENO TIPO B OPPURE C (STRADA BIANCA / STRADA ASFALTATA)



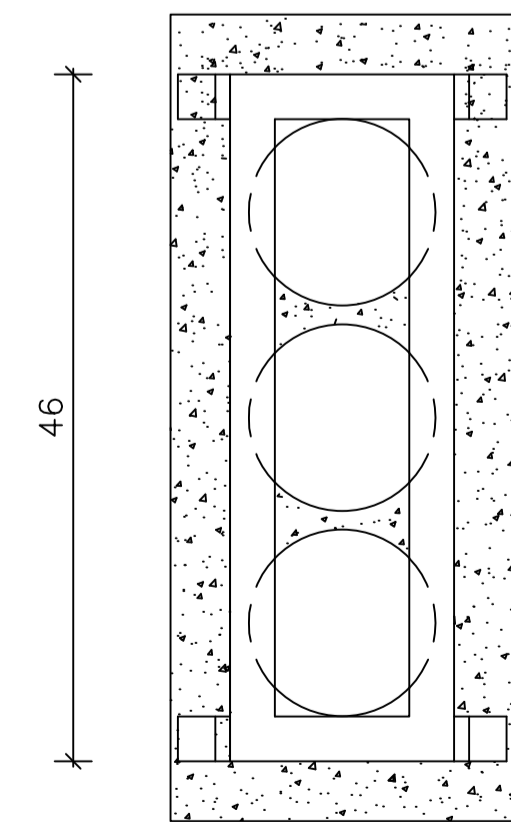
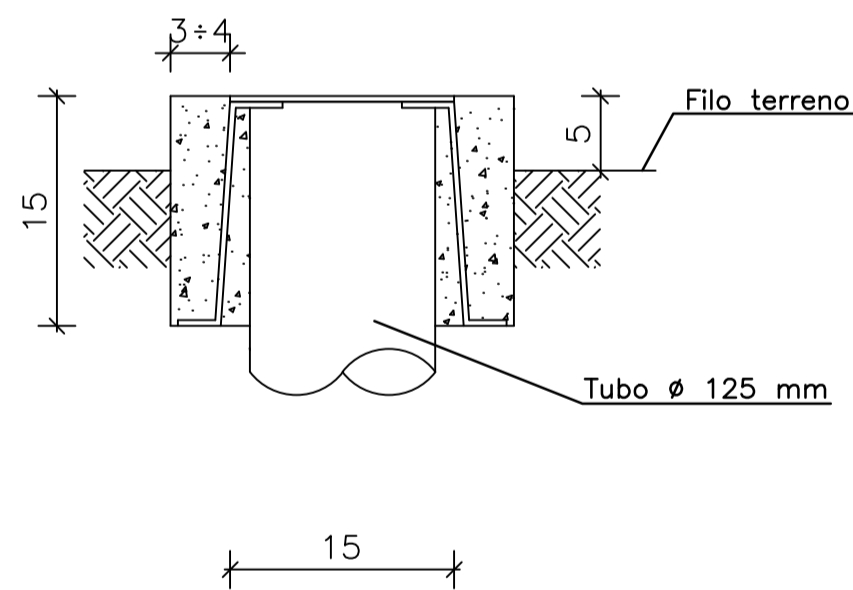
SELLETTA DISTANZIATRICE



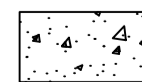
N.B. Nella posa delle condotte l'Impresa dovrà attuare tutti gli accorgimenti dettati dalla regola d'arte (quali ad esempio l'uso di sellette distanziatrici ogni 1,5 m, getto del calcestruzzo avente fluidità tale da consentirgli di avvolgere le tubazioni in ogni punto senza lasciare vuoti residui, ecc...), atti ad evitare la formazione di spazi vuoti tra i tubi che ne possono compromettere la resistenza allo schiacciamento.

N.B. In terreno agricolo coltivato deve sempre essere garantito un estradosso tra il bauletto in cls e il piano campagna > 1,2 m e deve essere ripristinato lo strato fertile (minimo 40 cm)

Muratura telaietto e tubazione
per armadio BT 1:5



Quote in cm

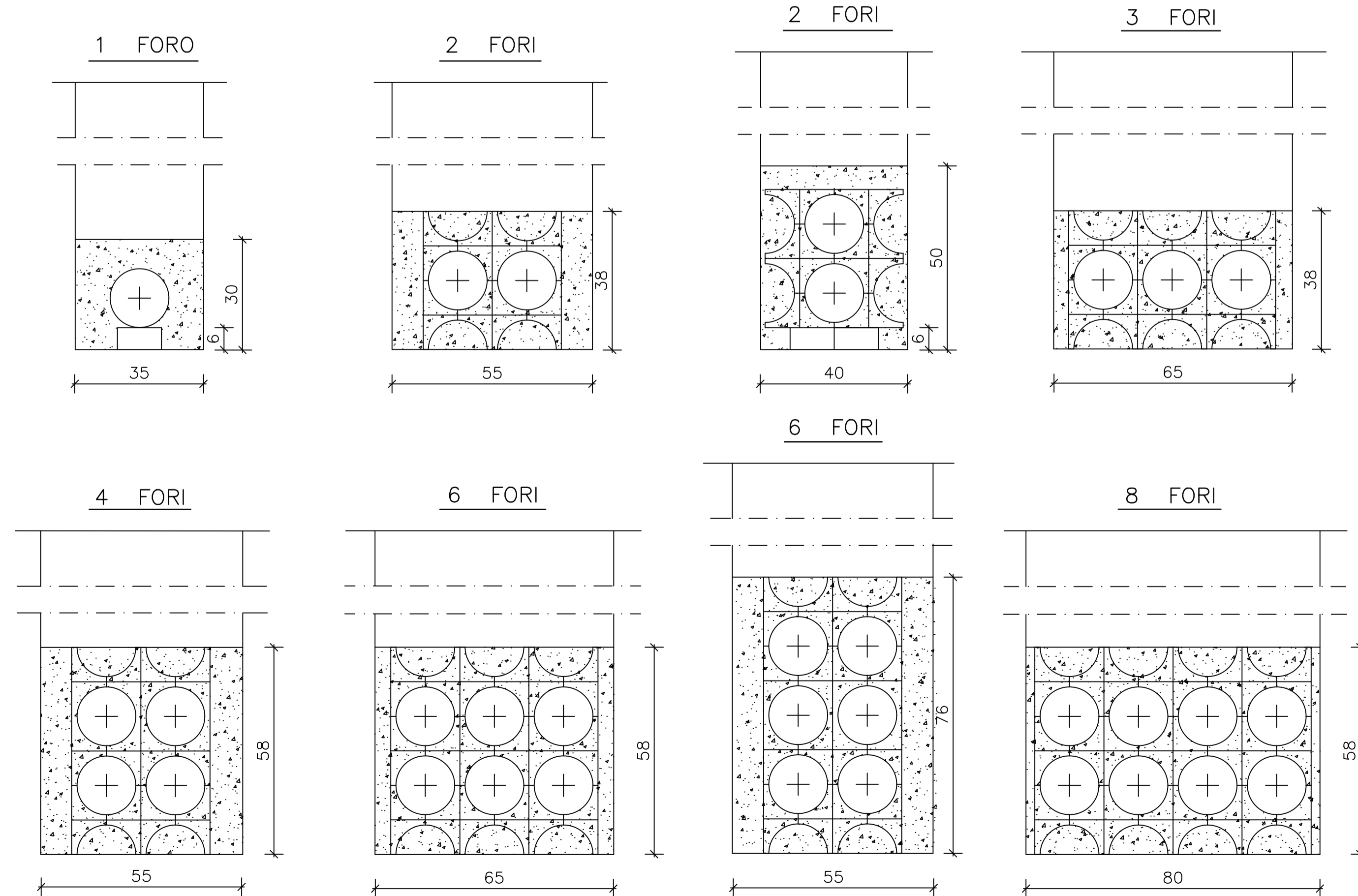


Calcestruzzo




Terra

Tipologia costruttiva polifore MT/BT



Dimensione tubi ø esterno 160 mm (salvo dove diversamente specificato)

2					
1	12/07/21	M. D'Anna P.G. Ballanti	S. Mattioli S. Malogoli	R. Polini	Aggiornamento standard costruttivo
0	01/05/15	A. Anseloni	S. Mattioli	S. Pelliconi	Prima Emissione
REV.	DATA	REDAZIONE	VERIFICA	APPROVAZIONE	DESCRIZIONE
TIPOLOGIA PROGETTO <input type="checkbox"/> PRELIMINARE <input type="checkbox"/> DEFINITIVO <input checked="" type="checkbox"/> ESECUTIVO				PROGETTISTA	REFERIMENTI ISCRIZIONE ALBO PROFESSIONALE
TIMBRO E FIRMA PROGETTISTA				REFERENTI INRETE	NOME COGNOME FIRMA
				REDAZIONE	Ing. Matteo D'Anna Ing. Pier Giorgio Ballanti
				VERIFICA	Per. Ind. Sandro Mattioli Per. Ind. Stevio Malogoli
				APPROVAZIONE	Ing. Riccardo Polini
REPARTO RESPONSABILE					
DISTRIBUZIONE ENERGIA — ASSET MANAGEMENT — SVILUPPO ASSET					
DENOMINAZIONE IMPIANTO O LAVORO STANDARDIZZAZIONE ENERGIA ELETTRICA				CODICE PROGETTO ---	
				NUMERO ODL ---	
				NUMERO WBS ---	
				CODICE IMPIANTO/TIPO LINEA ELETTRICA ---	
SEDE DI LAVORO ---				<input type="checkbox"/> DISTRIBUZIONE GAS <input checked="" type="checkbox"/> DISTRIBUZIONE E.E.	
DENOMINAZIONE DOCUMENTO SEZIONI TIPO DI SCAVO, BAULETTI IN CLS E DISPOSIZIONE TUBI PER POLIFORE DEL SERVIZIO EL.					
NUMERO IDENTIFICAZIONE DOCUMENTO 66-462					
 INRETE DISTRIBUZIONE ENERGIA S.p.A. Via Cristoforo Colombo 15 — 40127 Bologna Tel. +39 051 26.14.239 - Fax +39 051 26.14.289 pec: inrete_distribuzione@egprimail.it www.inretestribuzione.it				LOGO AUTORE	
				NOME FILE 66-462	
				SCOPO/TIPOLOGIA DOCUMENTO STANDARDIZZAZIONE	
				N° FOGLIO 1	
Documento conservato negli archivi informatici di INRETE Distribuzione Energia S.p.A., che se stampato diviene copia conforme all'originale informatico, valida a tutti gli effetti di legge, sottoscritto con firma digitale.					
I contenuti del presente documento sono riservati ai loro destinatari e di proprietà di INRETE Distribuzione Energia S.p.A.					
Ogni divulgazione, riproduzione, distribuzione non autorizzata o non conforme alle finalità è proibita, anche ai sensi dell'art. 2043 del codice civile.					

**Accordo Territoriale per il Polo Funzionale
"Autodromo di Modena"
tra la Provincia di Modena e il Comune di
Modena
ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000
e dell'art. 63 del PTCP**

Accordo Territoriale per il Polo Funzionale "Autodromo di Modena"
tra la Provincia di Modena e il Comune di Modena
ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000
e dell'art. 63, comma 7 delle NTA del PTCP

Provincia di Modena, con sede in Modena MO al viale Martiri della Libertà 24, codice fiscale 01375710363, indirizzo posta elettronica certificata – PEC provinciadimodena@cert.provincia.modena.it, agente in persona del Dirigente del Servizio Programmazione Urbanistica Scolastica e Trasporti dott. ing. Daniele Gaudio, giusta delega Atto n. 134 del 08/09/2021, domiciliato per la carica presso la sede dell'Ente che rappresenta, che sottoscrive il presente Accordo posto agli atti degli Uffici, e nel seguito del presente atto indicata anche, per brevità, come "*Provincia*".

E

Comune di Modena, con sede in 41121 Modena MO alla piazza Grande 16, codice fiscale e partita IVA 00221940364, indirizzo di posta elettronica certificata – PEC comune.modena@cert.comune.modena.it, agente in persona del Dirigente del Settore Ambiente, Edilizia Provata ed Attività Produttive, Arch. Roberto Bolondi, domiciliato per la carica presso la sede dell'Ente che rappresenta, che sottoscrive il presente Accordo posto agli atti del Comune e da aversi qui per integralmente richiamata e trascritta, nel seguito del presente atto indicato anche, per brevità, come "*Comune*".

PREMESSO

1. che data la definizione e l'individuazione dei poli funzionali come ambiti territoriali ove si concentrano funzioni, a cui il PTCP riconosce o assegna carattere strategico per l'assetto territoriale e socioeconomico dell'intero territorio provinciale. 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. che 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. che 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. 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;
4. che l'area d'intervento per lo sviluppo del progetto del nuovo Autodromo di Modena Marzaglia è localizzata, in Comune di Modena, tra la Strada Pomposiana, e la via dell'Aeroporto, fra il Centro di Educazione Ambientale e l'aeroporto di Marzaglia. La superficie territoriale complessiva del comparto "Autodromo di Modena – Guida sicura" originariamente valutata nella procedura autorizzata di VIA del 2008 era di 277.733 mq, quella della proposta di ampliamento è pari a circa mq 415.301;
 5. che l'amministrazione del Comune di Modena è proprietarie delle aree ricomprese all'interno di tale comparto. La superficie territoriale complessiva (ST) del Comparto Guida Autonoma è di mq 111.019. Esso è catastalmente identificato presso il N.C.T. alle seguenti coordinate:
 =Comparto Autodromo di Modena – Guida Sicura
 Fg.117, mappali: 87, 88, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 102, 103, 121, 123, 124, 125, 126, 154, 157, 159, 161, 163; Fg.132, mappale: 160; Fg. 167, mappali: 103, 105, 107, 110, 145, 150, 155, 156, 157, 158, 159, 180, 181, 182, 185,187 e 188.
 =La superficie territoriale complessiva (ST) del Comparto Autodromo di Modena è di mq 277.733;
 =Comparto Autodromo di Modena – comunità terapeutica di Marzaglia
 Fg.117, mappali: 17/18, 154, 160, 183, 184, 186:
 =Comparto Guida Autonoma
 Fg.117, map: 122, Fg. 132 map 86 109 120 122 Fg 167 map. 40 81 86 88 139 196;
 =La superficie territoriale complessiva (ST) del comparto oggetto dell'Accordo territoriale è di mq 415.301;
 6. Che la Società Autodromo di Modena ha sottoscritto per le aree un Accordo per il diritto di superficie come a seguito descritto:
 - In data 26 marzo 2007, con atto notarile presso il Notaio Silvio Vezzi, il Comune di Modena ha costituito, a favore di Vintage S.r.l. (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.;
 7. che alla luce dell'esigenza di migliorare l'offerta ed adeguarsi alle mutate richieste del territorio, la società Autodromo di Modena S.p.a. ha elaborato un programma di ampliamento della propria struttura e di adeguamento alle evolute necessità, con specifico riferimento allo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità sostenibile, anche in collaborazione con le eccellenze produttive del distretto e con Uminore;
 8. che la proposta progettuale propone di modificare la pianificazione territoriale di area vasta, la pianificazione di livello comunale e la pianificazione attuativa, al fine di modificare l'organizzazione interna del comparto Autodromo di Modena, il suo perimetro e l'accessibilità;
 9. che la realizzazione del progetto, e la conseguente qualificazione come nuovo Polo Funzionale, prevede la modifica dell'impianto stradale sportivo, legato alla guida autonoma, la rimodulazione dei volumi edificabili (senza incremento di Superfici complessive), la ridefinizione delle destinazioni ammesse con l'inserimento di una struttura a tribuna per eventi sportivi, incentive e di ricerca, la rimodulazione conseguente degli standard urbanistici e delle opere di urbanizzazione;

10. che per andare incontro alle esigenze dei test sui nuovi veicoli, alle esigenze sportive e tecnologiche si rende 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 e sulle sue componentistiche e questo permetterà al circuito di Modena di confermare il suo primato come infrastruttura di riferimento in Italia per lo sviluppo dei test di guida autonoma e di offrire alle case motoristiche del territorio della Motor Valley una infrastruttura che permetta in totale sicurezza di provare vetture e componentistiche, senza dover ricorrere a situazioni stradali più pericolose e difficilmente utilizzabili: la vocazione del circuito non muta, ma si adegua alle diverse istanze nate in questo ultimo decennio;
11. che una seconda modifica si inserisce all'interno dello sviluppo del progetto M.A.S.A. Modena Automotive Smart Area, l'area dedicata alla sperimentazione di veicoli connessi e vetture a guida autonoma presso appunto l'Autodromo di Modena. Oltre agli spazi a cielo aperto dove verranno effettuati i test stradali, l'attività di studio e di sperimentazione necessita di spazi laboratoriali e didattici atti ad ospitare l'Università e le Società di sviluppo dell'infrastruttura tecnologica della smart Area, al fine di creare un laboratorio che permetta a Modena di confermarsi come il centro più avanzato in Italia, e non solo, in termini di progettualità della mobilità del futuro. Grazie alla ristrutturazione dei fabbricati Ex comunità terapeutica di Marzaglia, verranno creati uffici, aule, e laboratori di ricerca per l'Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, Dipartimento Ingegneria dei Motori, e di altre strutture pubbliche e private che stanno implementando soluzioni alternative per la mobilità;
12. che il Polo Funzionale sarà dotato di una nuova viabilità di collegamento alla rete stradale esistente, per garantire una più semplice logistica e una più corretta gestione dei flussi in ogni scenario alla base dell'ampliamento e il progetto dell'infrastruttura stradale dovrà rispondere alle esigenze strutturali, dimensionali e ottimizzare i flussi veicolari nelle varie simulazioni svolte e risponde all'obiettivo di consentire di alleggerire il traffico diretto ed indiretto sulla via Pomposiana e di sponda quello in transito lungo Marzaglia Nuova in arrivo all'Autodromo di Modena;
13. che il progetto prevede l'ampliamento e la modifica del comparto Autodromo di Modena, già oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), tramite la realizzazione di nuovi tratti di circuito stradale, tra cui un rettilineo di 1 km di lunghezza, di una tribuna e dei relativi servizi, la ristrutturazione e la nuova realizzazione di fabbricati che permettano l'utilizzo del Centro Guida Autodromo di Modena a fini di ricerca e sviluppo, oltre al completamento di opere già previste nel precedente Piano, quali fabbricati ospitanti funzioni complementari all'attività principale (funzione alberghiera, ecc, ecc..) e le relative dotazioni territoriali;

PREMESSO INOLTRE:

14. che la Legge Regionale 24/2017, all'articolo 79 "abrogazioni", dispone che, dalla data della sua entrata in vigore (ai sensi del successivo articolo 80, il 1 gennaio 2018), sia abrogata, tra le altre, la legge regionale 24 marzo 2000 n. 20, fatto salvo quanto previsto, per la disciplina della fase transitoria sino alla approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), dall'articolo 3 ("adeguamento della pianificazione urbanistica vigente e conclusione dei procedimenti in corso") e dall'articolo 4 ("attuazione degli strumenti urbanistici vigenti");
15. che l'articolo 3 della Legge Urbanistica Regionale, al fine di assicurare la celere e uniforme applicazione su tutto il territorio regionale delle disposizioni approvate, fissa per i comuni, l'obbligo di avviare e completare il processo di adeguamento della pianificazione urbanistica vigente entro termini perentori;
16. che l'articolo 4, comma 4, della legge regionale 24/2017, nel dettare le regole per la attuazione degli strumenti urbanistici vigenti, prevede che entro il termine perentorio per l'avvio del procedimento di approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) possano "essere adottati i seguenti atti e può

essere completato il procedimento di approvazione degli stessi avviato prima della data di entrata in vigore della presente legge: a) le varianti specifiche alla pianificazione urbanistica vigente, tra cui le varianti di adeguamento a previsioni cogenti contenute in leggi o piani generali o settoriali; b) i piani attuativi dei piani regolatori comunali vigenti, anche in variante...; c) i Piani urbanistici attuativi (PUA), di iniziativa pubblica o privata, di cui all'articolo 31 della legge regionale n. 20 del 2000; d) i Programmi di riqualificazione urbana (PRU), di cui alla legge regionale 3 luglio 1998, n. 19 (Norme in materia di riqualificazione urbana); e) gli atti negoziali e i procedimenti speciali di approvazione di progetti che comportano l'effetto di variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica";

17. che la delibera di Consiglio Comunale n. 92/2018, che ha approvato la "Delibera di Indirizzo", Relazione- Allegato A, Volume I, e la deliberazione di Consiglio Comunale n. 13 del 21/02/2019, che ha approvato Relazione - Allegato A, Volume II, definiscono il quadro della programmazione per la fase di transizione fino all'approvazione del nuovo P UG (Piano Urbanistico Generale);
18. che la legge regionale n. 3 del 2020, ha proroga i termini predetti rispettivamente al 1.1.2022 e al 1.1.2024 passando quindi, in primo luogo, da tre a quattro anni dall'entrata in vigore della legge urbanistica il termine previsto per l'assunzione della proposta del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG) e il termine entro il quale possono essere presentate o adottate le proposte di accordi operativi o di altri strumenti attuativi, e le proposte di variazione specifica dei pregressi strumenti di pianificazione; in secondo luogo passa da cinque a sei anni dall'entrata in vigore della legge urbanistica il termine previsto per completare il processo di approvazione del PUG e il termine entro il quale gli accordi operativi e gli altri strumenti attuativi consentiti nel periodo transitorio devono pervenire alla loro stipula o approvazione e al relativo convenzionamento;
19. che con deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 25/02/2021, in coerenza con la legge regionale, sono stati proroga i termine, fino all' 01/01/2022, per la presentazione di richiesta formale del relativo titolo abilitativo, per l'attuazione di tutti gli interventi ammessi nella programmazione della fase transitoria, così come disciplinati dalla Delibera di indirizzo, ai sensi dell'articolo 4, legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24;

DATO ATTO:

20. che il Comune di Modena ha avviato l'elaborazione della variante generale diretta al rinnovo complessivo degli strumenti di pianificazione e all'approvazione del PUG e che con deliberazione di Consiglio Comunale n. 86 del 29/12/2021, ai sensi degli artt. 3, 45, comma 2 e 27 comma 2 della Legge Regionale n. 24/2017 ha assunto la proposta di Piano, completa di tutti gli elaborati costitutivi;

DATO ATTO INOLTRE:

21. che il Comune di Modena ha convocato una Conferenza dei Servizi preliminare ai sensi dell'art.14 comma 3 della L.241/90, nella quale gli Enti partecipanti (Regione Emilia Romagna, Provincia di Modena, ARPAE e Comune di Modena) hanno convenuto all'unanimità che il progetto di Ampliamento dell'Autodromo avesse le caratteristiche per essere classificato come nuovo Polo funzionale e quindi in variante al PTCP nell'ambito dell'iter di Valutazione di impatto ambientale (VIA/PAUR);
22. che l'intervento prevede all'interno del PAUR prevede le seguenti varianti urbanistiche:
 =VARIANTE AL PTCP = recepimento all'interno del PTCP del Polo Funzionale che il PSC individua nella Zona Elementare 1740 di tipo "a": "aree per funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione";
 =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; si rende inoltre necessario allineare la disciplina di Zona Elementare alle previsioni di PUA, mediante l'inserimento della funzione D/6 (e/o destinazioni urbanistiche destinate ad ospitare le funzioni complementari di cui sopra;

=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. Realizzazione infrastruttura stradale pubblica fuori comparto;

=VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO= ridefinizione dei contenuti del Piano Particolareggiato, Comparto denominato "Centro Guida Sicura" rispetto al nuovo progetto e all'ampliamento del Comparto;

RITENUTO

23. che la proposta formulata dalla proprietà risulti meritevole di accoglimento per le importanti ricadute sia sulla rete della ricerca scientifica, sia sulla rete delle aziende operanti nello sviluppo della mobilità sostenibili operanti sul territorio, che nel polo possono trovare il corretto ambito di sperimentazione delle nuove tecnologie per una mobilità veicolare sostenibile, con positive ricadute sulla ricerca avanzata e sull'occupazione;
24. che detta proposta contribuirà allo sviluppo sul territorio di tecnologie innovative attraverso le quali ridurre le emissioni di anidride carbonica nel solco del principio della transazione ecologica della mobilità;
25. che le Amministrazioni coinvolte ritengono corretto e garantito il rispetto della legislazione e della pianificazione sovra-ordinate e vigenti, nonché l'assenza di pregiudizio per i terzi;
26. che nel suo complesso il progetto di ampliamento consegue l'obiettivo di trasformare l'attuale struttura dell'autodromo in un polo di ricerca, intrattenimento e sport che trova nella nuova configurazione il luogo idoneo a sviluppare in sicurezza i temi della guida elettrica e autonoma all'interno della Motor Valley per implementare a pieno le tematiche legate allo sviluppo delle case automobilistiche e delle altre eccellenze nel campo delle attività motoristiche regionali;
27. che nell'ambito della domanda di Valutazione impatto ambientale (VIA) sono stati valutati tutti gli impatti significativi sull'ambiente, diretti e indiretti, che prevedibilmente deriveranno dall'attuazione dello progetto di intervento, e le misure per le mitigazioni, compensazioni e qualificazioni necessarie, relative a tutte le componenti della matrice ambientale, in modo approfondito nell'ambito dell'iter del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), disciplinato agli articoli da 15 a 21 della l.r. 4/2018 che recepiscono l'art. 27-bis del d.lgs. 152/06
28. visti:
 - la legge regionale n. 20/2000;
 - la legge regionale n. 24/2017;
 - Il PTCP approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 46/2009;
 - IL PSC-POC-RUE del Comune di Modena;

TUTTO CIO' PREMESSO

Le parti convengono quanto segue:

Art. 1

Premesse

1. Le parti concordano che le premesse, gli atti e le disposizioni in essa richiamati costituiscono parte integrante ed essenziale della presente intesa e si devono intendere qui integralmente riportati.

L'assunzione di responsabilità e di reciproci impegni è ritenuta condizione imprescindibile per l'attuazione dell'Accordo.

Art. 2 **Oggetto dell'Accordo**

1. L'Accordo tra il Comune di Modena e la Provincia di Modena persegue l'obiettivo di realizzare un Polo funzionale di eccellenza per la ricerca e lo sviluppo della mobilità sostenibile e per le nuove tecnologie legate alla mobilità, a supporto delle eccellenze produttive e scientifiche del territorio.
2. Le Parti danno atto che l'ampliamento della struttura esistente, già presente nel Comune di Modena, località Marzaglia (MO) si manifesta come una collocazione ottimale per l'attuazione dell'obiettivo del presente articolo, permettendo l'integrazione tra la struttura già esistente e il suo sviluppo e adeguamento alle mutate esigenze con positive ricadute sia sul sistema produttivo, occupazionale e scientifico del territorio a scala provinciale.

Art. 3 **Azioni previste nell'Accordo**

1. Il presente Accordo definisce le linee strategiche per il potenziamento della struttura dell'Autodromo di Modena, al fine di integrare l'attuale pista, prevalentemente dedicata alla guida sicura, per permettere la realizzazione di pista adeguata allo sviluppo della mobilità sostenibile, adeguamento che oltre alla pista precede la realizzazione di correlati spazi di servizio, anche con il recupero di fabbricati esistenti, attualmente dismessi.
2. L'Accordo prevede la realizzazione di un collegamento viario tra l'Autodromo e la via Pederzona, quale direttrice principale del traffico al servizio della struttura. Detto collegamento configurato come strada pubblica è condizione propedeutica alla messa in attività dell'ampliamento dell'Autodromo.
3. L'Accordo prevede la realizzazione del potenziamento della struttura per gradi, dove le condizioni di sostenibilità di ogni singolo stato di sviluppo sono propedeutiche alla messa in esercizio di tale stato.

Art. 4 **Descrizione della proposta e degli elementi legati alla promozione della qualificazione a scala nazionale e internazionale del sistema economico modenese**

1. Le Parti danno atto che il progetto di ampliamento dell'Autodromo di Modena propone di modificare la pianificazione territoriale di area vasta, la pianificazione di livello comunale e la pianificazione attuativa, al fine di modificare l'organizzazione interna del comparto Autodromo di Modena, il suo perimetro e l'accessibilità.
2. Le parti danno atto che la proposta progettuale prevede un'ulteriore concessione, da parte dell'Amministrazione comunale al soggetto attuatore e pertanto un incremento del diritto di superficie con ampliamento del perimetro di comparto, mentre rimane invariata la capacità edificatoria complessiva autorizzata, seppure con una diversa articolazione delle destinazioni d'uso. La realizzazione del progetto, e la conseguente qualificazione come nuovo Polo Funzionale, prevede la modifica dell'impianto stradale sportivo, legato alla guida autonoma, la rimodulazione dei volumi edificabili (senza incremento di Superfici complessive), la ridefinizione delle destinazioni ammesse con l'inserimento di una struttura a tribuna per eventi sportivi, incentive e di ricerca, la rimodulazione conseguente degli standard urbanistici e delle opere di urbanizzazione. Per andare incontro alle esigenze dei test sui nuovi veicoli, alle esigenze sportive e tecnologiche si rende 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 e sulle sue

componentistiche. Tale attività prevede ad esempio la necessità di lunghi tratti rettilinei, 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. Ciò implica la necessità di realizzare una nuova infrastruttura stradale di circa 2,3 km di lunghezza, che verrà implementata da tutte le dotazioni di sicurezza e tecnologiche atte a dare seguito a quanto illustrato in termini di innovazione.

Il progetto permetterà al circuito di Modena di confermare il suo primato come infrastruttura di riferimento in Italia per lo sviluppo dei test di guida autonoma, di ampliare la sua offerta sportiva (in alcuni fine settimana), di offrire alle case motoristiche del territorio della Motor Valley una infrastruttura che permetta in totale sicurezza di provare vetture e componentistiche, senza dover ricorrere a situazioni stradali più pericolose e difficilmente utilizzabili: la vocazione del circuito non muta, ma si adegua alle diverse istanze nate in questo ultimo decennio.

Il principale intervento progettuale previsto riguarda dunque la necessità di realizzare un nuovo circuito con caratteristiche tecniche diverse da quello esistente e che possa avere una sua completa autonomia, in quanto fruibile in primo luogo dalle case costruttrici di autoveicoli per prove e test, e contemporaneamente per sviluppare le tecnologie della guida autonoma che consistono nel simulare su aree protette, e tecnologicamente connesse e all'avanguardia, percorsi stradali ed autostradali.

3. Le parti danno atto inoltre, che una seconda modifica si inserisce all'interno dello sviluppo del progetto M.A.S.A. Modena Automotive Smart Area, l'area dedicata alla sperimentazione di veicoli connessi e vetture a guida autonoma presso appunto l'Autodromo di Modena. Oltre agli spazi a cielo aperto dove verranno effettuati i test stradali, l'attività di studio e di sperimentazione necessita di spazi laboratoriali e didattici atti ad ospitare l'Università e le Società di sviluppo dell'infrastruttura tecnologica della smart Area, al fine di creare un laboratorio che permetta a Modena di confermarsi come il centro più avanzato in Italia, e non solo, in termini di progettualità della mobilità del futuro. Grazie alla ristrutturazione dei fabbricati Ex comunità terapeutica di Marzaglia, verranno creati uffici, aule, e laboratori di ricerca per l'Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, Dipartimento Ingegneria dei Motori, e di altre strutture pubbliche e private che stanno implementando soluzioni alternative per la mobilità.
Un tema che si sta consolidando su tutto il territorio modenese è quello del turismo nella Motor Valley, che ha portato ad esempio alla partnership tra Museo Ferrari e Autodromo di Modena e che prevede un ulteriore step nella proposta di alcuni eventi significativi che raccolgano presso le strutture di Marzaglia l'organizzazione di attrattori turistici di valenza internazionale. Per far ciò si prevede la creazione di una struttura autonoma, una tribuna per il pubblico, che consenta la fruizione degli eventi di maggior significato. Gli spazi in questione sono stati pensati con una logica di flessibilità in modo tale da poter essere sfruttati nel modo migliore possibile sia durante le attività ordinarie (corsi di guida, eventi case automobilistiche, ...) che durante le giornate dove si prevedono eventi o gare.
4. Le parti danno atto che l'Ampliamento del Comparto Autodromo di Modena comporta in fine la realizzazione delle dotazioni territoriali. In termini di parcheggi pubblici si garantirà che tutti gli scenari di utilizzo del nuovo Polo Funzionale non comportino problematiche in termini di accessibilità e parcheggi.
5. Si dà atto, inoltre, che nel suo complesso il progetto di ampliamento consegue l'obiettivo di trasformare l'attuale struttura dell'autodromo in un polo di ricerca, intrattenimento e sport che trova nella nuova configurazione il luogo idoneo a sviluppare in sicurezza i temi della guida elettrica e autonoma all'interno della Motor Valley per implementare a pieno le tematiche legate allo sviluppo delle case automobilistiche e delle altre eccellenze nel campo delle attività motoristiche regionali. La sua evoluzione futura si caratterizzerà sempre più al servizio delle attività legate alla mobilità sostenibile e alla ricerca sulla sicurezza nell'ambito del più generale sviluppo del comparto automotive a livello regionale e nazionale.

Art. 5

Qualificazione dell'accessibilità pubblica e privata

1. Le parti danno atto che in termini di accessibilità carrabile il Polo Funzionale sarà dotato di una nuova viabilità di collegamento alla rete stradale esistente, per garantire una più semplice logistica e una più corretta gestione dei flussi in ogni scenario alla base dell'ampliamento. Il progetto dell'infrastruttura stradale dovrà rispondere alle esigenze strutturali, dimensionali e ottimizzare i flussi veicolari nelle varie simulazioni svolte e risponde all'obiettivo di consentire di alleggerire il traffico diretto ed indiretto sulla via Pomposiana e di sponda quello in transito lungo Marzaglia Nuova in arrivo all'Autodromo di Modena.
Dal punto di vista trasportistico, si ritiene che tale soluzione sia adeguata a garantire un collegamento ottimale del comparto alla viabilità esistente. La valutazione appare tanto rafforzata e pertanto risponderà anche in considerazione considerazione della previsione di riconnessione della nuova bretella Campogalliano-Sassuolo su Via dell'Aeroporto.
Il regime amministrativo cui sarà sottoposta la nuova viabilità sarà quello di strada pubblica, occorrerà quindi che la progettazione dell'arteria stradale sia adeguata alla normativa cogente in materia.
Inoltre considerata la tipologia e la quantità di mezzi previsti in ingresso/uscita dal nuovo comparto, segnatamente in occasione dei giorni di maggior afflusso, è prevista una sistemazione dell'incrocio della nuova arteria sulla via Pederzona a rotatoria, al fine di migliorare le condizioni di accessibilità e sicurezza della circolazione.
2. Le Parti concordano che, per lo svolgimento (programmazione) di eventi ad elevata affluenza di pubblico, definiti, sia per il numero, sia per gli impatti, nello Studio di impatto ambientale:
 - il Soggetto privato attuatore/proponente, sarà tenuto a darne comunicazione con adeguato preavviso all'Amministrazione Comunale, affinché quest'ultima possa provvedere all'individuazione delle misure necessarie alla ottimale regolazione del traffico, evitando in particolare l'attraversamento dell'abitato di Marzaglia (MO); tali aspetti andranno recepiti nella Convenzione Urbanistica.
 - il Soggetto attuatore/proponente dovrà provvedere, a propria cura e spese, a formalizzare con il Comune e/o altri soggetti pubblici o privati la sottoscrizione di accordi per l'uso di aree a parcheggio limitrofe al comparto, nonché per la predisposizione dei servizi navetta e quanto altro si renda necessario per assicurare l'accessibilità dei visitatori agli eventi stessi; tali obblighi dovranno essere esplicitamente previsti negli elaborati approvati nell'ambito del PAUR ed in particolare nel Rapporto Finale e nella Convenzione urbanistica.
3. La Provincia e il Comune di Modena si coordineranno per effettuare il monitoraggio, si occuperanno del monitoraggio delle eventuali criticità e dei fenomeni di congestione sulla rete della viabilità di accesso all'impianto in occasione dei grandi eventi ad elevata affluenza di pubblico, concordando con il Comune - se necessarie - misure aggiuntive per la loro risoluzione (potenziamento TPL,, navette, mobilità ciclo pedonale, ecc.).
4. Le Parti si impegnano, per quanto riguarda il tema della mobilità sostenibile, a valutare congiuntamente il rafforzamento delle infrastrutture per la mobilità ciclabile e pedonale all'interno del quadrante Sud/Ovest della città, al fine di conseguire una maglia dei potenziali itinerari più lineare e organica, sia in relazione all'accessibilità dei principali luoghi di interesse, sia nell'ottica di un'ottimale fruizione del territorio del forese. Le parti si impegnano a trovare finanziamenti al fine di attuare la rete ciclabile. Le parti concordano che nell'ottica di una programmazione coerente con il contesto occorrerà pertanto tenere a riferimento la rete viabilistica minore esistente (che già svolge funzione di collegamento rurale diffuso) e la presenza di itinerari naturalistici di rango sovracomunale; sarà altresì necessario considerare le previsioni di attuazione dei programmi di recupero delle aree di cava e loro immediate pertinenze (al termine delle attività estrattive), lo sviluppo infrastrutturale verso Ovest dell'importante asse ciclabile cd. "Diagonale" (secondo stralcio, a partire dal Polo Leonardo) nonché le possibili interferenze con le grandi infrastrutture sovraordinate previste nell'area (tra cui, principalmente, il prolungamento dell'autostrada A22).

Art.6

Valutazione e qualificazione ambientale

1. Le Parti concordano che tutti gli impatti significativi sull'ambiente, diretti e indiretti, che prevedibilmente deriveranno dall'attuazione del progetto di intervento, e le misure per le mitigazioni, compensazioni e qualificazioni necessarie, relative a tutte le componenti della matrice ambientale, sono state valutate, in modo approfondito nell'ambito dell'iter del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), disciplinato agli articoli da 15 a 21 della l.r. 4/2018 che recepiscono l'art. 27-bis del d.lgs. 152/06 e al quale integralmente si rimanda.

Art.7 Impegni

1. La Provincia di Modena ed il Comune di Modena si impegnano, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze istituzionali ad adeguare i propri strumenti urbanistici nell'ambito del procedimento per la Valutazione d'impatto Ambientale per la realizzazione degli obiettivi del presente Accordo.
2. La Provincia di Modena ed il Comune di Modena si impegnano, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze a verificare la corretta attuazione delle azioni previste nel presente Accordo.

Art.8 Obblighi a carico dei soggetti attuatori in caso di trasferimento di proprietà

1. La Provincia di Modena ed il Comune di Modena si impegnano, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze ad inserire nei patti e nelle convenzioni con il soggetto attuatore l'obbligo di trascrivere i patti derivanti dal presente Accordo in tutti gli atti di trasferimento.

Art. 9 Forme e modalità di monitoraggio, verifica e consultazione

1. Con la sottoscrizione del presente Accordo è istituito un Collegio di vigilanza, costituito dagli stessi rappresentanti della Provincia di Modena e del Comune di Modena, che hanno espresso in modo univoco e vincolante la posizione delle rispettive amministrazioni e tutte le decisioni di competenza nel presente Procedimento; in caso di impedimento, altro rappresentante opportunamente delegato. Al Collegio potrà essere invitato un rappresentante del soggetto attuatore /proponente.

Modena, lì

Provincia di Modena

Comune di Modena



Provincia di Modena

IL PRESIDENTE

Atto numero 108 del 15/06/2022

OGGETTO: APPROVAZIONE ACCORDO TERRITORIALE TRA PROVINCIA DI MODENA E COMUNE DI MODENA PER L'INSERIMENTO NEL PTCP DEL NUOVO POLO FUNZIONALE "AUTODROMO".

Visti i seguenti strumenti di pianificazione :

- Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP) approvato con deliberazione consiliare n. 46 del 18 marzo 2009 ;
- Piano strutturale del Comune di Modena (PSC) approvato con deliberazione del Consiglio Comunale n. 93 del 22/12/2003, mediante conversione del Piano Regolatore Generale vigente, negli attuali strumenti urbanistici: P.S.C., P.O.C. e R.U.E., conversione effettuata ai sensi del comma 5 dell'Art.43 della L.R.20/2000.
- Piano Particolareggiato "Centro di Guida Sicura - Marzaglia approvato con deliberazione Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008.

Con riguardo alla L.R. 20/000 si considera che l'articolo A.15 dell'Allegato della LR 20/2000 – Poli Funzionali – dispone che:

- i poli funzionali sono costituiti dalle parti del territorio ad elevata specializzazione funzionale nelle quali sono concentrate, in ambiti identificabili per dimensione spaziale ed organizzazione morfologica unitaria, una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità. I poli funzionali sono inoltre caratterizzati dalla forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci e da un bacino d'utenza di carattere sovracomunale, tali da comportare un forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e conseguentemente sul sistema ambientale e della qualità urbana.
- Sono poli funzionali in particolare le seguenti attività, qualora presentino i caratteri di cui sopra:
 - a) i centri direzionali, fieristici ed espositivi, ed i centri congressi;
 - b) i centri commerciali ed i poli o parchi ad essi assimilati, con grandi strutture distributive del commercio in sede fissa e del commercio all'ingrosso;
 - c) le aree per la logistica al servizio della produzione e del commercio;
 - d) gli aeroporti, i porti e le stazioni ferroviarie principali del sistema ferroviario nazionale e regionale;
 - e) i centri intermodali e le aree attrezzate per l'autotrasporto;
 - f) i poli tecnologici, le università e i centri di ricerca scientifica;
 - g) i parchi tematici o ricreativi;
 - h) le strutture per manifestazioni culturali, sportive e spettacoli ad elevata partecipazione di pubblico.

Valutato che il PTCP della Provincia di Modena definisce ed individua i Poli Funzionali all'articolo 63, in coerenza con quanto disposto dalla LR 20/2000, prevedendo al comma 7 che

l'attuazione dei poli funzionali di previsione sia subordinato alla sottoscrizione di un Accordo Territoriale ai sensi dell'articolo A15 dell'Allegato della LR 20/2000.

Considerato il comma 2 dell'articolo 63 del vigente PTCP :

- 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;

Valutati gli obiettivi definiti dal vigente PTCP per i poli funzionali esistenti ed in previsione, ovvero:

- 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.

Considerato che gli obiettivi – azioni – elementi di monitoraggio, contenuti nell'Accordo Territoriale sono articolati nei seguenti tre punti:

- a) qualificazione a scala nazionale e internazionale del sistema economico modenese;
- b) qualificazione dell'accessibilità pubblica e privata;
- c) miglioramento delle condizioni di compatibilità ambientale.

Valutato che in data 03/08/2020 con nota acquisita agli atti provinciali con prot. 22945 è stata attivata l'istanza di Provvedimento Autorizzatorio Unico comprensivo di procedura di Valutazione di Impatto Ambientale relativa all'ampliamento del comparto Autodromo di Modena, in località Marzaglia;

Preso atto che la suddetta procedura è stata successivamente oggetto di numerose integrazioni, ripubblicazioni ed osservazioni, conservate agli atti del Servizio;

Richiamati i principali obiettivi del progetto:

- il progetto Autodromo 2021 esprime la volontà di realizzare a Modena un luogo innovativo, estremamente polifunzionale e totalmente sostenibile, in grado di instaurare e consolidare nuove connessioni e nuove sinergie con il territorio, le sue peculiarità e le sue eccellenze nel tema dell'innovazione motoristica a scala d'area vasta, con particolare riferimento al settore dell'elettrico;
- la nuova mission dell'Autodromo di Modena nel suo progetto di ampliamento è quella di diventare un hub per lo sviluppo del settore automotive: all'interno di un processo di transizione globale verso forme sostenibili di mobilità, Autodromo 2021 vuole essere un centro di riferimento alla scala sovracomunale nel quale trovano casa il mondo dell'impresa e quello della ricerca tecnologica, conferendo allo stesso la connotazione di Polo Funzionale sovracomunale;
- considerato che l'ACCORDO TERRITORIALE tra Enti previsto dall'art.15 della LR 20/2000 rappresenta, nell'ambito delle politiche per il sistema dei poli funzionali, la modalità attuativa per l'applicazione di politiche sovracomunali del PTCP della Provincia di Modena finalizzato a concordare obiettivi e scelte strategiche comuni.
- la Conferenza dei Servizi ha ritenuto la proposta formulata dalla proprietà meritevole di accoglimento per le importanti ricadute sia sulla rete della ricerca scientifica, sia sulla rete delle aziende operanti nello sviluppo della mobilità sostenibili operanti sul territorio provinciale, che nel polo possono trovare il corretto ambito di sperimentazione delle nuove tecnologie per una mobilità veicolare sostenibile, con positive ricadute sulla ricerca avanzata e sull'occupazione a scala vasta;
- la proposta contribuirà allo sviluppo sul territorio di tecnologie innovative, con particolare riferimento al settore dell'elettrico, attraverso le quali ridurre le emissioni di anidride carbonica nel solco del principio della transazione ecologica della mobilità;
- l'ampliamento della struttura esistente, già presente nel Comune di Modena, località Marzaglia si manifesta come una collocazione ottimale permettendo l'integrazione tra la struttura già esistente

e il suo sviluppo e adeguamento alle mutate esigenze con positive ricadute sia sul sistema produttivo, occupazionale e scientifico del territorio a scala provinciale;

- il nuovo autodromo diventerà infine il luogo in cui si consoliderà il progetto sperimentale M.A.S.A., Modena Automotive Smart Area, nato a Modena da una partnership tra enti pubblici ed aziende private nell'ottica promuovere il settore imprenditoriale e sviluppare iniziative di Open Innovation per creare sinergie e occasioni di sviluppo per le città, i suoi cittadini e le infrastrutture legate alla mobilità.

I principali progetti previsti dall'approvazione del PAUR riguardano:

- il potenziamento della struttura dell'autodromo di Modena, al fine di integrare l'attuale pista, prevalentemente dedicata alla guida sicura, per permettere la realizzazione di pista adeguata allo sviluppo della mobilità sostenibile, adeguamento che oltre alla pista precede la realizzazione di correlati spazi di servizio, anche con il recupero di fabbricati esistenti, attualmente dismessi, realizzando un polo di interesse sovracomunale;
- la realizzazione di un collegamento viario tra l'autodromo e la via dell'Aeroporto, quale direttrice principale del traffico al servizio della struttura.

Valutato che il progetto di ampliamento dell'Autodromo comporta variante agli strumenti urbanistici del Comune di Modena (PSC, POC, RUE, PP), nonché al PTCP, per il recepimento all'interno del PTCP del Polo Funzionale destinato a funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione.

Alla luce di quanto sopra si rende necessario pervenire alla definizione ed approvazione di apposito accordo territoriale tra la Provincia di Modena ed il Comune di Modena che assuma politiche ed obiettivi specifici.

Il presente atto non comporta impegno di spesa, nè diminuzione o accertamento di entrata o variazione del patrimonio.

Il responsabile del procedimento è Ing. Daniele Gaudio.

Ai sensi dell'art. 13 del Regolamento europeo n. 679/2016, l'Ente Provincia di Modena, in qualità di " Titolare " del trattamento, è tenuta a fornire informazioni in merito all'utilizzo dei dati personali, consultabili nel sito internet dell'Ente:

<https://www.provincia.modena.it/servizi/urp/accessibilita-e-note-legali-del-sito/privacy/> .

Il Titolare del trattamento dei dati personali di cui alla presente Informativa è l'Ente Provincia di Modena, nella persona del Presidente della Provincia pro-tempore, con sede in Modena, Viale Martiri della libertà n. 34, CAP 41121.

L'Ente Provincia di Modena ha designato quale Responsabile della protezione dei dati la società Lepida S.c.p.A., contattabile tramite e-mail dpo-team@lepida.it oppure telefonicamente al numero 051/6338860 .

L'Ente ha designato i Responsabili del trattamento nelle persone dei Direttori d'Area in cui si articola l'organizzazione provinciale, che sono preposti al trattamento dei dati contenuti nelle banche dati esistenti nelle articolazioni organizzative di loro competenza.

Il presente atto non comporta riflessi diretti o indiretti sulla situazione economico finanziaria o sul patrimonio dell'ente.

Il Dirigente responsabile del Servizio interessato ha espresso parere favorevole in ordine alla regolarità tecnica in relazione al presente atto.

Per quanto precede,

IL PRESIDENTE DISPONE

- 1) di convenire che attraverso l'Accordo Territoriale ed in attuazione del vigente PTCP 2009, il Comune di Modena e la Provincia di Modena concordano e condividono obiettivi ed azioni rivolte allo sviluppo, riqualificazione, integrazione, sostenibilità ambientale ed infrastrutturale delle previsioni del progetto di Ampliamento dell'Autodromo;

- 2) di condividere i contenuti e le condizioni di efficacia indicate nell'Accordo Territoriale promosso, il quale vede, in particolare, obiettivi – azioni – elementi di monitoraggio, articolati nei seguenti tre punti:
 - a) qualificazione a scala nazionale e internazionale del sistema economico modenese;
 - b) qualificazione dell'accessibilità pubblica e privata;
 - c) miglioramento delle condizioni di compatibilità ambientale.
- 3) di promuovere gli obiettivi e le azioni del presente Accordo volti alla definizione di politiche di coordinamento, riqualificazione ed integrazione del sistema delle previsioni del polo funzionale di rilievo sovracomunale, all'interno delle politiche ed azioni del PTCP;
- 4) di approvare l'Accordo Territoriale tra il Comune di Modena e Provincia di Modena che si allega al presente atto per farne parte integrante e sostanziale (Allegato 1);
- 5) di dare mandato al Presidente della Provincia di sottoscrivere il presente Accordo Territoriale;
- 6) di rendere il presente atto immediatamente eseguibile per consentire una tempestiva conclusione del procedimento;
- 7) di trasmettere il presente Atto al Comune di Modena e all'Agenzia Prevenzione Ambiente Energia Emilia Romagna.

Il Presidente
TOMEI GIAN DOMENICO

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)



Provincia di Modena

Area Tecnica

PARERE DI REGOLARITA' TECNICA

OGGETTO: APPROVAZIONE ACCORDO TERRITORIALE TRA PROVINCIA DI MODENA E COMUNE DI MODENA PER L'INSERIMENTO NEL PTCP DEL NUOVO POLO FUNZIONALE "AUTODROMO"

Si esprime il parere FAVOREVOLE in ordine alla regolarità tecnica della presente proposta di Atto n. 2415/2022, attestante la regolarità e la correttezza dell'azione amministrativa, ai sensi degli artt. 49, comma 1, e 147 bis, comma 1, del T.U. n. 267/2000 ordinamento EE.LL. .

Modena li, 15/06/2022

Il Dirigente
GAUDIO DANIELE

(Sottoscritto digitalmente ai sensi
dell'art. 21 D.L.gs n 82/2005 e s.m.i.)

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Cristina Govoni, Responsabile di SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE, Sostituito in applicazione dell'art. 46 comma 3 della L.R. 43/01 e della Delibera 324/2022 art. 29 comma 2 che stabilisce che le funzioni relative ad una struttura temporaneamente priva di titolare competono al dirigente sovraordinato

esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di legittimità in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/1264

IN FEDE

Cristina Govoni

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Paolo Ferrecchi, Direttore generale della DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE esprime, ai sensi dell'art. 37, quarto comma, della L.R. n. 43/2001 e della deliberazione della Giunta Regionale n. 468/2017 e s.m.i., parere di regolarità amministrativa di merito in relazione all'atto con numero di proposta GPG/2022/1264

IN FEDE

Paolo Ferrecchi

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Delibera Num. 1202 del 18/07/2022

Seduta Num. 32

OMISSIS

L'assessore Segretario

Corsini Andrea

Servizi Affari della Presidenza

Firmato digitalmente dal Dirigente Incaricato Andrea Orlando