



**P.P. di Iniziativa Pubblica
AUTODROMO
DI
MODENA**

Zona Elementare n. 1740

**RELAZIONE ILLUSTRATIVA
E PREVISIONE DI SPESA**

Tav. **N**

data: Aprile 2021

Comune di Modena
Settore Trasformazione Urbana
e Qualità Edilizia

Dirigente di Settore:
ing. Maria Sergio

Servizio Progetti Urbani
Complessi
il Responsabile:
ing. Michele Tropea

Coordinamento:
arch. Filippo Bonazzi
geom. Nilva Bulgarelli
arch. Giovanna Palazzi

Progettisti Esterni
ARCHILINEA Srl
BLUEWORKS – ing. Yos Zorzi
GEOGROUP Srl
PRAXIS AMBIENTE Srl
STUDIO TECNICO CAPELLARI
STEM ENGINEERING
ATEAM PROGETTI
STUDIO GECO
Studio Tecnico Taddia
dott. agr. Giovanni Mondani

CONTRIBUTI SETTORIALI
Comune di Modena

Settore Pianificazione Territoriale
Mobilità e trasporti
Dirigente di Settore: arch. Morena Croci

Comune di Modena
Settore Risorse e Tutela Ambientale
Dirigente di Settore: dr.ssa Giovanna Franzelli

INDICE

PREMESSA.....	4
A – ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI DI PROGETTO	5
A1 Descrizione del progetto	7
A1.1 Proposta di Modifica al Piano Particolareggiato	8
A1.2 Ampliamento Circuito di Guida	10
IMG.1 – Planimetria nuovo circuito.....	10
A1.3 Ristrutturazione Edifici “Ex Ausl” - Inserimento Laboratori, Uffici e Box	12
IMG.1.2 – Ristrutturazione edifici esistenti - RENDER.....	12
A1.4 Nuove Strutture per Il Pubblico e ponti di accesso alle tribune.....	13
IMG.2 –Progetto Nuovo Autodromo di Modena – RENDER	13
A1.5 Opere di Urbanizzazione.....	15
A1.6 Nuova strada di accesso al comparto.....	16
IMG.3 – Planimetria di progetto – Nuovo tracciato asse viario	16
A2 Obiettivi di riferimento del progetto.....	19
B QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	21
B1 Inquadramento territoriale	21
B2 Sintesi degli elementi della Pianificazione Sovraordinata.....	24
B3 Sintesi degli elementi della Pianificazione Comunale	26
B4 Gli elementi della Pianificazione Attuativa.....	28
C CONCLUSIONI	34

PREMESSA

La realizzazione della pista di prova di Marzaglia era stata sottoposta a Verifica di Assoggettabilità alla VIA (Screening) in quanto compresa al punto B2.44 "Piste permanenti o per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore" dell'allegato B2 della Legge regionale 9/99.

La procedura si è conclusa con l'assoggettamento del progetto definitivo alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale.

Il progetto presentato, oggetto del presente studio, rientra in più di un punto riportati negli allegati della Legge Regionale 20 aprile 2018, n. 4, "Disciplina della Valutazione dell'Impatto Ambientale dei Progetti, ed in particolare:

B.2. 44): Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore;

B.2. 60): Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato A.2 o all'allegato B.2 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non inclusa nell'allegato A.2).

Entrambi gli interventi risultano da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità alla VIA (Screening) di competenza Regionale con istruttoria in capo a SAC di Arpae.

La realizzazione di parcheggi ad uso pubblico inoltre, nuovi e a completamento di quanto già realizzato rientrano invece nel punto:

B.3. 6): Parcheggi di uso pubblico, con capacità superiore a 500 posti auto: da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità alla VIA (Screening) di competenza comunale.

A riguardo si deve rilevare che sono, inoltre, da applicare i contenuti della Determina n.15158 del 21/19/2018 "Approvazione indirizzi per l'applicazione delle linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale di progetti di competenza regionale e comunale di cui al D.M. 52/2015 del Ministero dell'Ambiente", che riduce la soglie del numero di parcheggi a 250.

Il presente **Documento**, costituisce parte integrante del **PAUR _ PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE, disciplinato agli articoli da 15 a 21 della LR n.4/2018** per l'ampliamento dell'AUTODROMO di MODENA.

Il progetto di ampliamento dell'Autodromo di Modena, realizzato attraverso la presentazione di sette permessi di costruire, propone di modificare la pianificazione territoriale di area vasta, la pianificazione di livello comunale e la pianificazione attuativa,

La presente relazione è relativa alla Variante al PIANO PARTICOLAREGGIATO DELL'AUTODROMO DI MODENA approvati nel 2008 e si articola in:

A. Illustrazione dei contenuti del progetto

B. Descrizione dei luoghi e stato della pianificazione

C. Conclusioni

A – ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI DI PROGETTO

Il progetto di ampliamento, che consiste in un insieme di Permessi di Costruire sottoposti a Valutazione di Impatto Ambientale, comporta:

- La modifica al Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP2009) attraverso l'introduzione di un POLO funzionale individuato ai sensi dell'Articolo 15 della LR 20/2000, per cui è stato elaborato uno specifico Documento di VALSAT, relativo alla valutazione dei possibili impatti e relative mitigazione alla scala territoriale dell'area vasta provinciale
- La variazione della pianificazione di livello comunale relativa ai tre strumenti di pianificazione quali il Piano Strutturale Comunale (PSC), il Piano Operativo Comunale (POC), Il Regolamento Urbanistico Edilizio (RUE)
- La modifica del Piano Particolareggiato vigente con la ridefinizione dei contenuti del PP Comparto Guida Sicura ancora vigente rispetto al nuovo progetto e all'ampliamento del perimetro di Comparto.

Tali modifiche sono definite attraverso la presentazione di otto Permessi di Costruire così denominati:

- **P.d.C.1 _AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA**
- **P.d.C.2 _RISTRUTTURAZIONE EDIFICI "EX AUSL" PER INSERIMENTO LABORATORI, UFFICI E BOX**
- **P.d.C.3 _REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA A SERVIZIO DI LABORATORI, UFFICI E BOX**
- **P.d.C.4 _REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER**
- **P.d.C.5 _REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE**
- **P.d.C.6 _REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE**
- **P.d.C.7 _REALIZZAZIONE E COMPLETAMENTO DI OPERE DI URBANIZZAZIONE (PARCHEGGI AD USO PUBBLICO)**
- **NUOVA STRADA DI ACCESSO AL COMPARTO DA VIA DELL'AEREOPORTO I**

Il presente documento si riferisce a quanto espressamente disciplinato dall'articolo 21 della LR 4/2018, che definisce le disposizioni relative ai casi in cui il Provvedimento autorizzatorio unico – PAUR, costituisca variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica.

Il presente Documento di VALSAT relativo alla Variante al PIANO PARTICOLAREGGIATO, costituisce un elaborato della documentazione di presentazione del PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO

Il progetto presentato, oggetto del presente studio, rientra in più di un punto riportati negli allegati della Legge Regionale 20 aprile 2018, n. 42018-4 "Disciplina della Valutazione dell'Impatto Ambientale dei Progetti, ed in particolare:

- **B.2. 44): Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore;**
- **B.2. 60): Modifiche o estensioni di progetti** di cui all'allegato A.2 o all'allegato B.2 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non incluso nell'allegato A.2).

Entrambi gli interventi risultano da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità alla VIA (Screening) di competenza Regionale con istruttoria in capo a SAC di Arpae.

La realizzazione di parcheggi ad uso pubblico inoltre, nuovi e a completamento di quanto già realizzato rientrano invece nel punto:

- **B.3. 6): Parcheggi di uso pubblico**, con capacità superiore a 500 posti auto: da sottoporre a Verifica di Assoggettabilità alla VIA (Screening) di competenza comunale.

A riguardo si deve rilevare che sono, inoltre, da applicare i contenuti della Determina n.15158 del 21/19/2018 “Approvazione indirizzi per l'applicazione delle linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale di progetti di competenza regionale e comunale di cui al D.M. 52/2015 del Ministero dell'Ambiente”, che riduce la soglia del numero di parcheggi a 250.

Nei contenuti della Determina al Punto 2 - LOCALIZZAZIONE DEI PROGETTI si prevede “Per i progetti localizzati in aree sensibili in relazione alla capacità di carico dell'ambiente naturale, le soglie individuate negli Allegati B.1, B.2 e B.3 della LR n.4/2018 sono ridotte del 50%. L'individuazione delle aree sensibili come indicata nel DM 52/2015 del Ministero dell'Ambiente e determinata dalla determina regionale prevede che il Comune di MODENA ricada all'interno delle aree di tipo g) - Zone a forte densità demografica.

Sulla base del sintetico quadro in precedenza riportato si è definito di procedere con la specifica procedura del PAUR _ PROVVEDIMENTO AUTORIZZATORIO UNICO REGIONALE, disciplinato agli articoli da 15 a 21 della LR n.4/2018.

A1 Descrizione del progetto

Le modifiche anche al Piano particolareggiato discendono dalla presentazione di nuovi progetti, identificati con otto permessi di costruire, che modificano l'organizzazione interna delle aree del Piano particolareggiato, suo perimetro, e l'accessibilità all'intero comparto dell'Autodromo di Modena

Richiamando gli specifici progetti che costituiscono il procedimento del PAUR per la completa comprensione degli elementi di dettagli in questa sede si riportano gli elementi salienti dei progetti.

I dati di sintesi sono i seguenti:

Diritto di Superficie originario

SUPERFICIE FONDIARIA= 277 733 mq

CAPACITA' EDIFICATORIA= 15 170 mq

Diritto di Superficie - 1° ampliamento "ex centro AUSL"

SUPERFICIE FONDIARIA= 26 549 mq

CAPACITA' EDIFICATORIA = 930 (superficie costruita)

Diritto di Superficie - 2° ampliamento "aree Aeroporto"

SUPERFICIE FONDIARIA = 111 019 mq

Diritto di Superficie FINALE RICHIESTO

SUPERFICIE FONDIARIA= (277 733 + 26 549 + 111 019 mq) = 415 301 mq

CAPACITA' EDIFICATORIA= (15 170 + 920 mq) = 16 100 mq

Si prevede pertanto un incremento del diritto di superficie di 137.568 mq, che corrisponde all'ampliamento del perimetro di comparto, mentre la superficie complessiva del comparto rimane invariata rispetto alle precedenti capacità edificatorie autorizzate

Comparto	S.T. mq	S.F. mq	S.U. mq esistente/ legittimata	S.U. di P.P. mq	realizzata	residua
Centro Guida Sicura	277 150	248 877	15 170 legittimata PUA C.C. 34/2008	14 867	3 314	11 553
Centro MASA ex Comunità Terapeutica	26 549	16 858	930 esistente	1 223	930	293
Circuito Guida Autonoma ex Aeroporto	111 019	110 872				
TOTALE Comparto	414 718	376 607	16 100	16 090	4 244	11 846

A1.1 Proposta di Modifica al Piano Particolareggiato

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. La variante prevede le seguenti caratteristiche:

PRIMO STRALCIO ATTUATIVO											
DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI POSTI AUTO			Superfici S.U.	Parcheggi Pubblici P.P.		Parcheggi Pertinenziali P765		Ciclomotori Pertinenziali		Biciclette Pertinenziali	
DESTINAZIONE				parametro art. 24.4	n.	parametro art. 24.4	n.	parametro art. 24.5	n.	parametro art. 24.10	n.
C4, scuola di guida sicura		C/4	3314	4,0 p.a./100mq S.U.	133			1 p.c./ 10 PP.+P765	13	1 p.b./100 S.U	33
D6, Tribuna / Visitor Center - spettatori 2646		D/6	2936	0,25 p.a./spettatore	662	0,25 p.a./spettatore	662	1 p.c./ 10 PP.+P765	132	1 p.b./100 S.U	29
B5, Laboratori Scientifici (sviluppo e ricerca Modena Automotive Smart area)		B/5	917	4,0 p.a./100mq S.U.	37			1 p.c./ 10 PP.+P765	4	1 p.b./100 S.U	9
D2, foresteria 8 camere		D/2	306	0,5 p.a./camera	4	1 p.a./camera	8	1 p.c./ 10 PP.+P765	1	1 p.b./100 S.U	3
D2, strutture alberghiere 30 camere		D/2	2584	0,5 p.a./camera	15	1 p.a./camera	30	1 p.c./ 10 PP.+P765	5	1 p.b./100 S.U	25
B6, sedi espositive		B/6	2457	2,0 p.a./100mq S.U.	49			1 p.c./ 10 PP.+P765	5	1 p.b./100 S.U	25
C1, funzioni commerciali e attività fieristiche complementari		C/1	3716	2p.a./100mq S.U.	25	3p.a./100mq S.U.	38	1 p.c./ 10 PP.+P765	6	1 p.b./100 S.U	13
				2p.a./100mq S.U.	49	3p.a./100mq S.U.	74	1 p.c./ 10 PP.+P765	12	1 p.b./100 S.U	25
TOTALE S.U. (S.U. a disposizione mq. 16100)		mq.	7473								
TOTALE POSTI AUTO RICHIESTI IN VALORE ASSOLUTO					835		670				
TOTALE POSTI AUTO FORNITI CONSIDERATA LA COMPLEMENTARIETA' D'USO					662		670				
TOTALE POSTI AUTO RICHIESTI (PUBBLICI E PERTINENZIALI)					1332						
TOTALE POSTI PER CICLOMOTORI (1 posto ogni 10 auto da localizzare PP+P765)									150		
TOTALE PARCHEGGI PER BICICLETTE (ART. 24.10 RUE)											75

SECONDO STRALCIO ATTUATIVO - FINE PROGRAMMA EDILIZIO											
DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI POSTI AUTO			Superfici S.U.	Parcheggi Pubblici P.P.		Parcheggi Pertinenziali P765		Ciclomotori Pertinenziali		Biciclette Pertinenziali	
DESTINAZIONE				parametro art. 24.4	n.	parametro art. 24.4	n.	parametro art. 24.5	n.	parametro art. 24.10	n.
C4, scuola di guida sicura		C/4	3314	24,0 p.a./100mq S.U.	133			1 p.c./ 10 PP.+P765	13	1 p.b./100 S.U	33
D6, Tribuna / Visitor Center - spettatori 2646		D/6	2936	0,25 p.a./spettatore	662	0,25 p.a./spettatore	662	1 p.c./ 10 PP.+P765	132	1 p.b./100 S.U	29
B5, Laboratori Scientifici (sviluppo e ricerca Modena Automotive Smart area)		B/5	917	4,0 p.a./100mq S.U.	37			1 p.c./ 10 PP.+P765	4	1 p.b./100 S.U	9
D2, foresteria 8 camere		D/2	306	0,5 p.a./camera	4	1 p.a./camera	8	1 p.c./ 10 PP.+P765	1	1 p.b./100 S.U	3
D2, strutture alberghiere 30 camere		D/2	2444	0,5 p.a./camera	15	1 p.a./camera	30	1 p.c./ 10 PP.+P765	5	1 p.b./100 S.U	24
B6, sedi espositive		B/6	2457	2,0 p.a./100mq S.U.	49			1 p.c./ 10 PP.+P765	5	1 p.b./100 S.U	25
C1, funzioni commerciali e attività fieristiche complementari		C/1	3716	2p.a./100mq S.U.	25	3p.a./100mq S.U.	38	1 p.c./ 10 PP.+P765	6	1 p.b./100 S.U	13
				2p.a./100mq S.U.	49	3p.a./100mq S.U.	74	1 p.c./ 10 PP.+P765	12	1 p.b./100 S.U	25
TOTALE S.U. (S.U. a disposizione 16100 mq.)			mq.	16090							
TOTALE POSTI AUTO RICHIESTI IN VALORE ASSOLUTO					974		811				
TOTALE POSTI AUTO RICHIESTI IN CEMENTAZIONE D'USO					662		811				
TOTALE POSTI AUTO RICHIESTI (PUBBLICI E PERTINENZIALI)					1473						
TOTALE POSTI PER CICLOMOTORI (1 posto ogni 10 auto da localizzare PP+P765)									178		
TOTALE PARCHEGGI PER BICICLETTE (ART. 24.10 RUE)											161

PERMEABILITA' DI COMPARTO			
SUPERFICI PERMEABILI - STRALCIO 1 (ART. 26.4 RUE)			
Descrizione	Superficie misurata	% permeabilità	Superficie calcolata
BOSCHI PINI STROBI	19 859	120,00%	23 831
VERDE STRADALE (min richiesto 2.516 mq.)	5 940	120,00%	7 128
VERDE PERTINENZIALE NON FRUIBILE	163 271	100,00%	163 271
VERDE PERTINENZIALE FRUIBILE	24 397	100,00%	24 397
VERDE PUBBLICO PARCHEGGIO	4 829	100,00%	4 829
VIE DI FUGA CIRCUITO (ghiaia)	18 472	20,00%	3 694
STRADE DI SOCCORSO (ghiaia)	16 686	20,00%	3 337
PARCHEGGI SEMIPERMEABILI (grigliato)	6 234	20,00%	1 247
Area Permeabile COMPLESSIVA	259 688		231 734
SUPERFICI PERMEABILI - STRALCIO 2 (ART. 26.4 RUE)			
Descrizione	Superficie misurata	% permeabilità	Superficie calcolata
BOSCHI PINI STROBI	19 859	120,00%	23 831
VERDE STRADALE (min richiesto 2.516 mq.)	5 940	120,00%	7 128
VERDE PERTINENZIALE NON FRUIBILE	163 271	100,00%	163 271
VERDE PERTINENZIALE FRUIBILE	9 503	100,00%	9 503
VERDE PUBBLICO PARCHEGGIO	4 749	100,00%	4 749
VIE DI FUGA CIRCUITO (ghiaia)	18 472	20,00%	3 694
STRADE DI SOCCORSO (ghiaia)	16 686	20,00%	3 337
PARCHEGGI SEMIPERMEABILI (grigliato)	6 234	20,00%	1 247
Area Permeabile COMPLESSIVA	244 714		216 760

STRALCIO 1						
Interventi edilizi	Superficie Fondiaria mq	Indice di permeabilità	Sup. Permeabile richiesta mq	Sup. Permeabile ottenuta mq	Alberi n.	Arbusti n.
di nuova realizzazione	110 872	20%	22 174		222	2217
in ampliamento dell'esistente	265 735	10%	26 574		/	/
TOTALE	376 607		48 748	231 734	222	2 217
AREA VERDE AGGIUNTIVA ALLE PERTINENZE ART. 16.5 PSC-POC-RUE	Superficie Fondiaria mq 376 607	min. 40 % S.F.	area verde richiesta 150 643	area verde ottenuta 163 271		
STRALCIO 2						
Interventi edilizi	Superficie Fondiaria mq	Indice di permeabilità	Sup. Permeabile richiesta mq	Sup. Permeabile ottenuta mq	Alberi n.	Arbusti n.
di nuova realizzazione	110 872	20%	22 174		222	2217
in ampliamento dell'esistente	265 735	10%	26 574		/	/
TOTALE	376 607		48 748	216 760	222	2 217
AREA VERDE AGGIUNTIVA ALLE PERTINENZE ART. 16.5 PSC-POC-RUE	Superficie Fondiaria mq 376 607	min. 40 % S.F.	area verde richiesta 150 643	area verde ottenuta 163 271		

A1.2 Ampliamento Circuito di Guida

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 che prevede ad esempio la necessità di lunghi tratti rettilinei (all'incirca della lunghezza di 1 Km), 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 una nuova infrastruttura di circa 2,3 km di lunghezza per 12 m di larghezza** (analoga a quella esistente) **che verrà implementata da tutte le dotazioni di sicurezza e tecnologiche** atte a dare seguito a quanto illustrato in termini di innovazione, permettendo 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 quella 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.**



IMG.1 – Planimetria nuovo circuito

Il **primo 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**.

Premesso questo il presente progetto si configura come la realizzazione delle opere stradali e di sicurezza necessarie alla costruzione di un circuito automobilistico per competizioni, test di guida e prove di guida sicura.

Il progetto riguardante il presente Permesso di Costruire consiste nell'implementazione dell'attuale pista nella configurazione seguente:

1. Realizzazione di un **nuovo circuito ad anello** in asfalto per una lunghezza complessiva di circa **2.400 m.** realizzato tramite scavi e riporti di materiale inerte in relazione al dislivello del terreno nei vari punti interessati dal tracciato. Verranno inoltre realizzate le relative vie di fuga in asfalto e ghiaia e i collegamenti al circuito esistente.
E' previsto anche il posizionamento, ai fine delle omologazioni dell'impianto da parte degli Enti Sportivi, di adeguate protezioni di sicurezza ai lati del circuito consistenti in reti metalliche, barriere di protezione tipo guard-rail e tipo new jersey.
2. Realizzazione di una nuova **curva di variante** all'interno del circuito esistente per una lunghezza complessiva di circa **380 m.** realizzato in particolare tramite scavi in relazione al dislivello del terreno nei vari punti interessati dal tracciato e relativa via di fuga in ghiaia.
3. 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.**

A1.3 Ristrutturazione Edifici “Ex Ausl” - Inserimento Laboratori, Uffici e Box

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 (oggetto di altro permesso di costruire) **l'attività di studio e di sperimentazione necessita inoltre 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 il laboratorio descritto a seguire, che permetta a Modena di confermarsi come il centro più avanzato in Italia e non solo in termini di progettualità della mobilità del futuro.

Premesso questo il presente 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 – Dipartimento Ingegneria dei Motori e di altre strutture pubbliche e private che stanno implementando soluzioni alternative per la mobilità

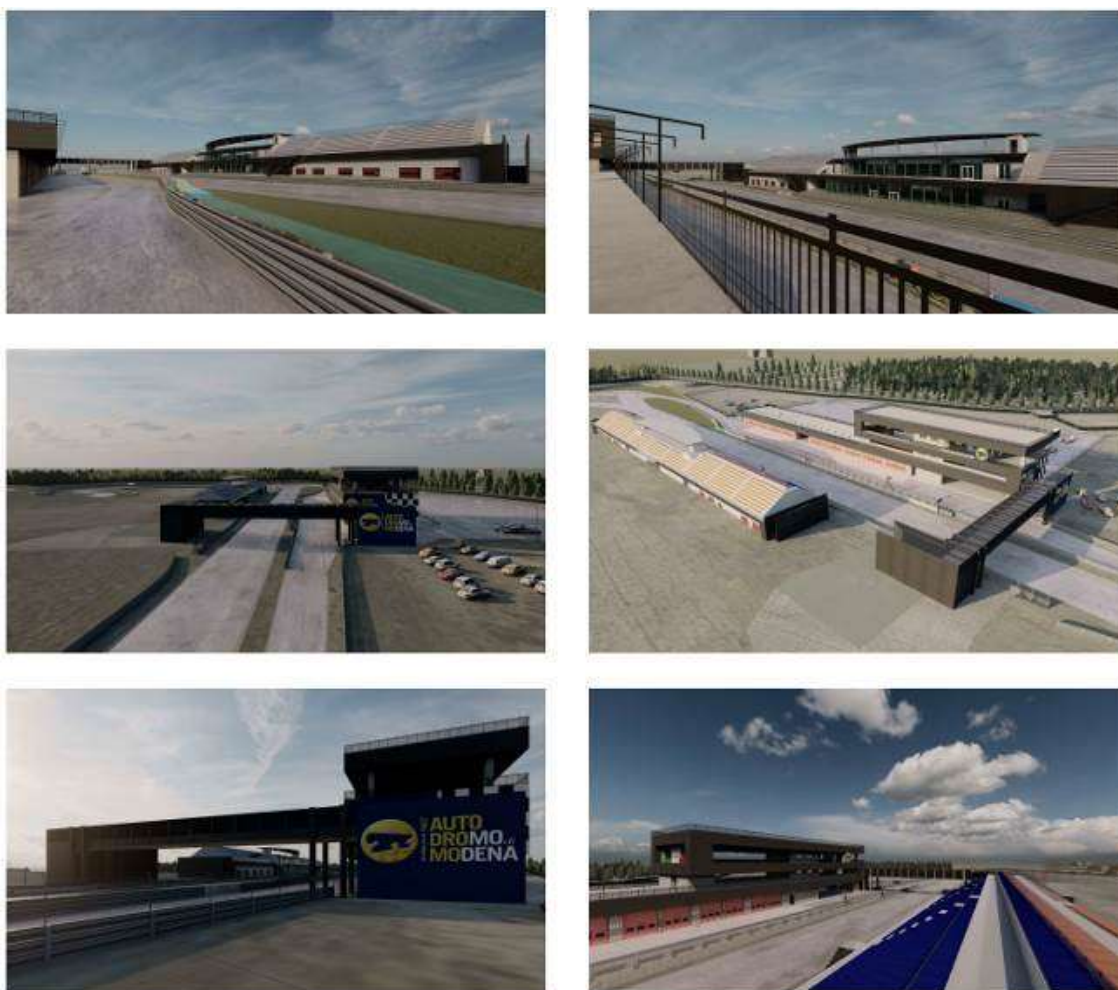


IMG.1.2 – Ristrutturazione edifici esistenti - RENDER

A1.4 Nuove Strutture per Il Pubblico e ponti di accesso alle tribune

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 Musei 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 attrattore 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.

L'edificio consta dal punto di vista funzionale di due elementi distinti che abbiamo cercato di integrare: 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.



IMG.2 –Progetto Nuovo Autodromo di Modena – RENDER

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. L'edificio è dotato di tutti i servizi igienici necessari opportunamente suddivisi al piano terra, oltre che i servizi necessari al piano primo.

La struttura si configurerà dunque come un edificio multifunzionale legato alle attività sportive/educative che si svolgeranno nell'autodromo.

L'edificio risulta accessibile per mezzi autorizzati dall'area paddock esistente tramite un percorso e un ponte carrabile (oggetto di altro permesso di costruire) oltre che dal circuito stesso per le vetture in prova che prendono parte agli eventi privati. Durante le giornate con la presenza di pubblico l'accessibilità viene consentita ai soli mezzi di soccorso e il pubblico ha a disposizione un ponte pedonale (oggetto di altro permesso di costruire) che attraversa il rettilineo esistente in prossimità della palazzina di Guida Sicura. Si specifica che l'utilizzo dei parcheggi, così come il passaggio di veicoli non potrà avvenire durante le giornate in cui vi sarà presenza di pubblico.

Tale struttura non inciderà in aumento sulla capacità edificatoria dell'intervento che non varierà, andrà in sostituzione ad altre che non verranno realizzate in quanto non più in linea con lo sviluppo dell'attività dell'autodromo (in particolare sarà ridimensionato il progetto albergo).

A1.5 Opere di Urbanizzazione

L'impianto sportivo a raso è stato, come da indicazione emerse in fase di VIA, il **secondo stralcio attuativo**, **completato dopo la realizzazione delle opportune opere di urbanizzazione a raso** che garantiscono il comparto sul soddisfacimento degli standard urbanistici individuati dal Piano Particolareggiato e rispondono alle esigenze di accessibilità e fruibilità delle strutture stesse.

Le opere di urbanizzazione però, pur essendo dimensionate opportunamente ed in ampio eccesso rispetto alle strutture realizzate (circa un quinto della capacità edificatoria a fronte di circa il 60 % delle opere di urbanizzazione completate) **non sono ad oggi completate** nella sua interezza, così come ancora sono da realizzare oltre 12.000 mq di superfici complessive coperte per completare le previsioni del piano Particolareggiato e degli scenari descritti dalla VIA del 2008.

La riconfigurazione delle infrastrutture e delle strutture dell'autodromo di Modena comprenderanno dunque come primo step il completamento delle opere di urbanizzazione così come previste e che permetteranno di garantire che tutti gli scenari consueti a seguito descritti non comporteranno problematiche in termini di accessibilità e parcheggi.

Come esplicitato l'Ampliamento del Comparto Autodromo di Modena comporta una serie di interventi la cui realizzazione implica la realizzazione di dotazioni territoriali in termini di parcheggi pubblici.

Al fine di semplificare l'iter amministrativo e di rendere maggiormente leggibili tutti gli interventi proposti, oltre che per identificare in maniera chiara le aree ad uso pubblico, **il permesso di costruire riguarderà la realizzazione di tutti i nuovi parcheggi pubblici necessari all'intero Comparto a seguito della proposta di ampliamento; in particolare riguarderà la realizzazione di parcheggi a raso che, assieme ad altri parcheggi parzialmente realizzati con P.d.C. *prat. n° 1818-2008* (dei quali si presenta nuovo Permesso di Costruire per il loro completamento) soddisferanno tutte le dotazioni richieste** ed, anzi, saranno superiori.

Premesso questo il presente progetto si configura come la realizzazione delle opere di urbanizzazione necessarie alla creazione di un parcheggio a raso ad uso pubblico capace di garantire 200 posti auto, in grado di soddisfare così le richieste di dotazioni urbanistiche richieste dall'intervento globale di Ampliamento del Comparto Autodromo di Modena.

A1.6 Nuova strada di accesso al comparto

Una nota a parte merita il discorso della viabilità, in quanto le **previsioni emerse in fase di Piano Particolareggiato e Valutazione di impatto ambientale non sono ad oggi ancora state realizzate nella parte di attuazione pubblica della realizzazione della viabilità di accesso definita Strada Extra comparto.**

La nuova strada di accesso

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 a livello regionale, 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.



IMG.3 – Planimetria di progetto – Nuovo tracciato asse viario

Come è possibile intuire dall'immagine sopra riportata una volta creato l'accesso da via per l'aeroporto si verificano condizioni di accesso preferenziale al sito:

- Sia da Est attraverso la "bretellina" Modena Sassuolo si potrà addurre all'autodromo defluendo lungo la via Pederzona ne poi Via dell'aeroporto

- Sia da Ovest attraverso la nuova “bretella” Campogalliano Sassuolo in corso di realizzazione sarà possibile usufruire della nuova uscita “Marzaglia” prevista in fregio all’omonima via direttamente interconnessa a via dell’Aeroporto

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.

Caratteristiche tecniche della strada pubblica di accesso al polo funzionale autodromo

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).

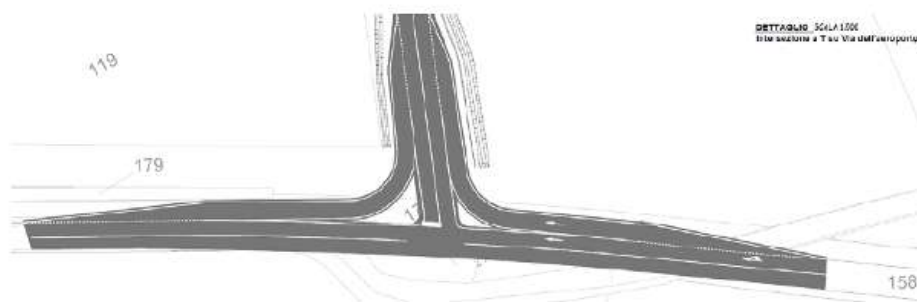
Dopo l’immissione dalla viabilità pubblica sono previsti quattro rettifili e tre curve; i raggi di curvatura minimi si verificano sui raccordi C1 e C3 che per l’appunto hanno traggi di curvatura di 45 metri che limitano la velocità di progetto a 40 km/h.

La velocità di percorrenza in sicurezza della strada dovrà essere dunque limitata a valori dell’ordine dei 30 km/h il che potrà avvenire mettendo in esercizio sui rettifili dissuasori a norma distanziati circa 50 metri l’uno dall’altro.

Sono previste corsie di accelerazione e decelerazione in fregio all’innesto della strada in progetto sulla viabilità pubblica della via dell’Aeroporto.



IMG.4– Sviluppo planimetrico - Nuova strada extracomparto di accesso all'Autodromo di Modena



IMG.5 – Immissione a “T” - Nuova strada extracomparto di accesso all'Autodromo di Modena

Sebbene il tratto stradale in questione si configuri come “privato” (ovvero privo di tutti i vincoli che caratterizzano una strada “pubblica”) si è comunque ritenuto di progettare la strada con caratteristiche dimensionali e di portanza complessiva paritetiche a quelle previste per le strade extraurbane tipo F1; fa eccezione la velocità di percorrenza della nuova tratta stradale che dovrà essere limitata a valori inferiore ai 30 km/h in quanto le clotoidi caratteristiche nei singoli tratti e i raggi di curvatura sono stati progettati nell’ottica della conservazione della velocità di progetto e in funzione delle aree disponibili a seguito di accordi bonari in corso di stipula e/o di procedura di esproprio.

A2 Obiettivi di riferimento del progetto

Gli OBIETTIVI STRATEGICI a cui si possono ricondurre le scelte di progetto sono:

- Sviluppo di SCELTE MIRATE A MIGLIORARE LA COMPETITIVITÀ DEL TERRITORIO in rapporto alle esigenze di innovazione del sistema economico e sociale e all'ulteriore sviluppo delle sue potenzialità.
- QUALIFICAZIONE DELL'AMBIENTE URBANO attraverso un approfondimento delle condizioni di fattibilità per la trasformazione degli ambiti di territorio investiti da previsioni di espansione o riqualificazione.

In questa ottica 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.



Img.6 _ Inserimento del progetto di ampliamento nel contesto

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.

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

PUNTI CARDINE E OBIETTIVI DELLA NUOVA PROPOSTA PROGETTUALE

- ✓ *La capacità edificatoria attuale del comparto Guida Sicuro è complessivamente fissata in totali 15.170 mq di Superficie Utile (SU), destinata ad attività direzionali, commerciali e ricettivo-turistiche : il progetto prevede che rimanga invariata rispetto a quanto autorizzato dal solo Comparto Autodromo di Modena attraverso l'approvazione del Piano Particolareggiato: **non è oggetto della presente procedura l'ipotesi di ampliamento delle superfici complessive realizzabili nel comparto, che, a fronte di circa 127.000 mq di ampliamento di superficie fondiaria, non comportano nuove ipotesi di edificabilità rispetto a quanto già previsto.***
- ✓ *Uno dei temi più sensibili della precedente valutazione di impatto ambientale è **risultata essere quella legata al parametro di impermeabilizzazione complessiva del comparto:** si è scelto dunque di utilizzare il coefficiente di impermeabilizzazione relativo al comparto Guida Sicuro espresso e autorizzato dalla precedente Valutazione di impatto ambientale, pari al 43% di impermeabilizzazione complessiva del comparto e di proporre la definizione di un nuovo coefficiente di impermeabilizzazione cautelativo e pari al 40% della superficie complessiva in modo da evidenziare subito l'attenzione al tema e poter valutare gli impatti complessivi attraverso lo storico consolidato di questi anni di attività.*

B QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

Il quadro di riferimento programmatico determina gli elementi di coerenza esterna del piano consentendo di raffrontare gli elementi che lo determinano con il sistema della pianificazione sovraordinata allo strumento stesso, sia di area vasta che di livello comunale.

In questo caso si deve considerare che il percorso in esame, il procedimento unico di autorizzazione - PAUR definito ai sensi della LR 4/2018, porta alla contestuale modifica di diversi strumenti di pianificazione, in particolare della pianificazione provinciale attraverso l'inserimento di un nuovo polo funzionale non precedentemente previsto.

In tale senso la verifica di coerenza esterna rispetto agli strumenti territoriali sovraordinati, parte dalla valutazione svolta per la VALSAT della modifica al PTCP2009, attuata contestualmente alla presente valutazione di modifica alla pianificazione comunale, di cui all'Allegato 2.a DOCUMENTO DI VALSAT VARIANTE PTCP2009.

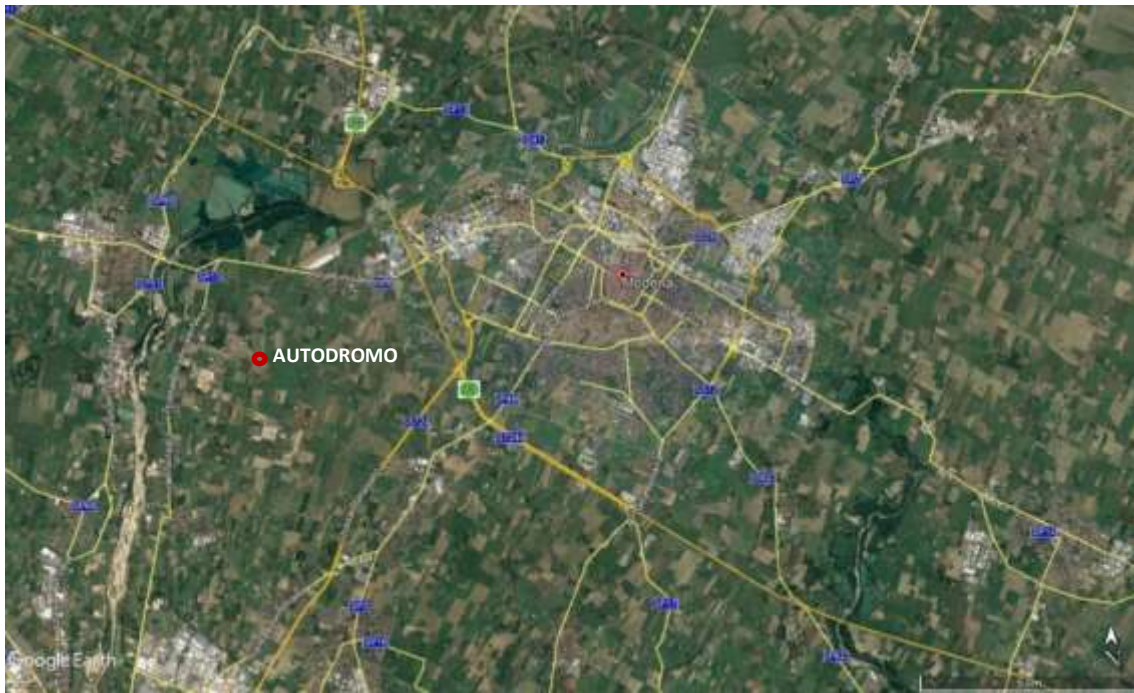
Per quanto attiene il livello della Pianificazione Comunale è stata svolta una valutazione per la VALSAT della Pianificazione generale del Comune di Modena, attuata contestualmente alla presente valutazione di modifica alla pianificazione attuativa, di cui all'Allegato 2.b DOCUMENTO DI VALSAT VARIANTE PRG PSC - POC - RUE).

A tali documenti si deve fare specifico riferimento per quanto riguarda l'analisi di dettaglio sui dei livelli di pianificazione territoriali e urbanistica generale riferimenti al presente procedimento di valutazione della modifiche alla pianificazione attuativa.

B1 Inquadramento territoriale

L'area di intervento è situata nella parte sud ovest del territorio del Comune di Modena, a sud della via Emilia e a ovest si trova, ad una distanza di circa 1km, il fiume Secchia, in prossimità della località di Marzaglia. Si tratta di un contesto di alta pianura inserito in ambito agricolo e con presenza di antropizzazione come lo stesso Autodromo, l'aeroporto e il Centro di protezione civile oltre che attività di escavazione.

L'immagine successiva riporta l'inquadramento territoriale della zona in relazione al centro della Città di Modena e rispetto alle principali infrastrutture stradali: le autostrade A1 e A22 che sono a nord est e il sistema delle tangenziali e complanari di Modena oltre al collegamento Modena Sassuolo che si trova a est dell'area.



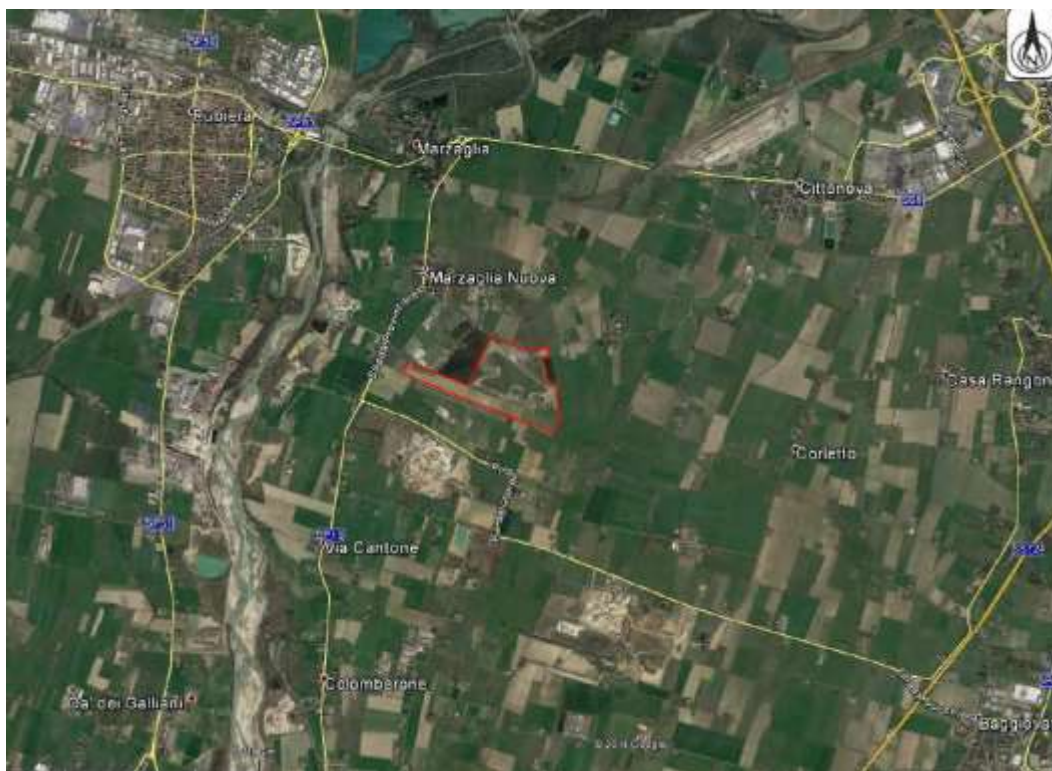
Img.7_ Inquadramento territoriale (Google earth)

Nell'immagine a scala più ravvicinata, oltre al sistema della viabilità principale, è visibile la presenza del corso del Fiume Secchia a est e della vasta area a nord delle casse di espansione.

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

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

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



Img.8_ Inquadramento territoriale (Google earth)

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

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

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

B2 Sintesi degli elementi della Pianificazione Sovraordinata

A seguito si riporta unicamente la Tabella di sintesi di coerenza con la pianificazione sovracomunale in coerenza con quanto analizzato nel Rapporto Ambientale della Valsat del PTCP sopra richiamato.

ELABORATO	SINTESI ASPETTI DI RILIEVO
PTCP - Carte 1, Carte delle Tutele - Tutela delle risorse paesaggistiche e storico-culturali	Non sono direttamente interessati elementi presenti nella cartografia.
PTCP - Carte 1, Carte delle Tutele - Tutela delle risorse naturali forestali e della biodiversità del territorio	Connettivo ecologico diffuso – Articolo 28 delle Norme Tecniche.
PTCP - Carta 2.2 a 4, Rischio Sismico: delle aree suscettibili di effetti locali	Aree potenzialmente soggette ad amplificazione per caratteristiche litologiche.
PTCP - Carta 2.3, Rischio idraulico: carta della pericolosità e della criticità idraulica	L'area ricade nel perimetro delle aree soggette a criticità idraulica (in cui è compreso tutto il territorio urbanizzato di Modena), ove il Comune gestisce il rischio attraverso l'applicazione dei principi e metodologie di cui al RUE, Requisito cogente 3.14 (incremento idraulico controllato, invarianza idraulica, attenuazione idraulica).
PTCP - Carta 3.1, Carte di vulnerabilità ambientale - Rischio inquinamento acque: vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale	Grado di vulnerabilità A- alto B – basso BB – Molto Basso
PTCP - Carta 3.2, Carte di vulnerabilità ambientale - Rischio inquinamento acque: zone di protezione delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano	Settori di ricarica di Tipo B – Area a di ricarica indiretta della falda Art.12 A delle Norme tecniche.
PTCP - Carta 3.3, Carte di vulnerabilità ambientale - Rischio inquinamento acque:	Zona di vulnerabilità da nitrati di origine agricola – Art.13B della Norme tecniche.

zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e assimilate	
PTCP - Carta 4, Assetto strutturale del sistema insediativo e del territorio rurale	Area identificata in parte come Territorio urbanizzato e come Abito Agricolo. La variante al PTCP prevede l'inserimento del Polo funzionale denominato Autodromo di Modena.
PTCP - Carta 5.1, Carte della mobilità – Rete della viabilità di rango provinciale e sue relazioni con le altre infrastrutture della mobilità viaria e ferroviaria	In relazione alla variante al PTCP prevede l'inserimento del Polo funzionale denominato Autodromo di Modena, si prevede la necessità di realizzare un accesso dalla viabilità a sud per una migliore connessine con la rete provinciale, in particolare la Modena Sassuolo, svicolo di Baggiovara.
PTCP - Carta 5.2, Carte della mobilità – Rete del trasporto pubblico	Prossimità alla rete del trasporto pubblico – Località Marzaglia
PTCP - Carta 5.3, Carte della mobilità – Rete delle piste, dei percorsi ciclabili e dei percorsi natura di rango provinciale	Nessuna interferenza con la rete delle ciclabili sovracomunali.- Presenti in in prossimità in località Marzagli e la ciclovia del Secchia
PTCP - Carta 7 - UNITA' DI PAESAGGIO	L'area rientra all'interno dell'Unità di Paesaggio n. 13 "paesaggio dell'alta pianura occidentale".

B3 Sintesi degli elementi della Pianificazione Comunale

A seguito si riporta unicamente la Tabella di sintesi di coerenza con la pianificazione comunale in coerenza con quanto analizzato nel Rapporto Ambientale della Valsat del PRG (PSC POC RUE) precedentemente richiamato, oltre al Piano per la mobilità sostenibile (PUMS2030) ed al Quadro Conoscitivo del nuovo piano Urbanistico generale (PUG).

PIANO/ELABORATO	SINTESI ASPETTI DI RILIEVO
<p>PSC - TAVOLA 2S 2A</p> <p>POLO FUNZIONALE di Tipo a – Aree per funzioni o insediamenti complessi di alta specializzazione e perimetrato come territorio urbanizzabile.</p>	<p>Ambiti definisce tali aree per funzioni ed insediamenti complessi con funzioni strategiche o ad alta specializzazione caratterizzate da forte attrattività di persone e merci da un bacino di utenza di carattere sovracomunale, tali da comportare forte impatto sul sistema della mobilità, dell'ambiente e della qualità urbana e perciò l'obiettivo da conseguire è quello della integrazione di esse nel sistema urbano attraverso la razionalizzazione degli effetti indotti e al limitazione degli impatti negativi.</p>
<p>CARTOGRAFIA INTEGRATA PSC POC RUE</p> <p><u>LIE – distanze di rispetto dagli elettrodoti (PSC-RUE).</u></p>	<p>Le dimensioni delle fasce di rispetto rappresentate nella cartografia sono indicative, esse possono essere ulteriormente calcolate, per dimostrare il perseguimento dell'obiettivo di qualità, sulla base della direttiva regionale. Nel caso specifico la linea di MT che interessa l'area è localizzata sulla via Pomposiana, quindi il relativo rispetto ricade interamente nell'area già interessata anche dal rispetto stradale.</p>
<p>CARTOGRAFIA INTEGRATA PSC POC RUE</p> <p><u>CIS - perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei (PSC).</u></p>	<p>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</p>
<p>CARTOGRAFIA INTEGRATA PSC POC RUE</p> <p><u>PA2 - aree di protezione secondaria o allargata (PSC).</u></p>	<p>Tale perimetro, derivante dal pozzo C4 (37), occupa parte dell'area a disposizione. Occorre precisare 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.</p> <p>La parte edificata della proposta progettuale è solo in minima parte inclusa in questo perimetro ed alcune norme precauzionali vengono in ogni caso osservate: qualsiasi</p>

	<p>sistema di collettamento di acque nere dovrà essere dotato di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta idraulica e non saranno realizzabili fondazioni su pali o altre strutture interrato, secondo quanto contenuto nelle Norme di RUE. Ad ulteriore garanzia, infine, è stata prevista con la precedente VIA l'installazione di un piezometro di monitoraggio ad integrazione della rete esistente controllata dal gestore del servizio acquedottistico.</p>
<p>CARTOGRAFIA INTEGRATA PSC POC RUE</p> <p><u>FF3 – aree per attrezzature connesse alle zone fluviali (PSC).</u></p>	<p>L'intero comparto è compreso all'interno di questo perimetro che individua le aree destinate allo sviluppo di attrezzature e servizi per le attività del tempo libero che comportano elevato impegno di superficie, rinviando alla obbligatoria formazione di un Piano Urbanistico Attuativo che dovrà curare particolarmente gli aspetti di inserimento paesaggistico.</p> <p>Per il sistema delle infrastrutture per la mobilità e delle dotazioni territoriali:</p> <p>La proposta progettuale indica per l'accesso all'area l'utilizzo della nuova strada di collegamento tra Via DELL'AEREOPORTO e Via Pomposiana: tale strada, sarà confermata negli strumenti urbanistici generali e completata in tutte le sue parti.</p>
<p>CARTOGRAFIA INTEGRATA PSC POC RUE</p> <p><u>AER1 – limite di 300 ml dal perimetro dell'aeroporto (PSC)</u></p>	<p>Da studi effettuati in precedenza, in occasione della definizione del P.P. "Aeroporto Marzaglia", dall'applicazione della normativa sovraordinata (L. 58/1963 e Normativa ICAO) a tale limite corrisponde un'altezza max consentita nell'area di 45,00 metri, molto superiore a quella massima proposta dal progetto.</p>
PUMS 2030	Non sono presenti particolari previsioni del PUMS che interessano l'area oggetto di intervento
PUG - QUADRO CONOSCITIVO	<p>Il Comune di Modena ha in corso di elaborazione il nuovo PUG e allo stato attuale è disponibile il quadro conoscitivo. L'ambito ricade nel rione frazionale n.35 - "MARZAGLIA NUOVA" e appartiene al PAESAGGIO SECCHIA SUD</p>

B4 Gli elementi della Pianificazione Attuativa

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

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

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

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

Il **procedimento di V.I.A. è stato avviato, dal Comune di Modena, in data 23/05/2007** con la pubblicazione dell'avvenuto deposito dello Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) e del relativo progetto definitivo, secondo le indicazioni dell'art.14 della L.R. 9/99. **Il giorno 12/06/2007 si è insediata la Conferenza dei Servizi** formata dai rappresentanti legittimati delle Amministrazioni partecipanti (Provincia di Modena, Comune di Modena, ARPA sez. provinciale di Modena, AUSL servizio igiene pubblica, Agenzia ATO n.4, HERA spa, Soprintendenza per i beni archeologici dell'Emilia Romagna, Consorzio di Bonifica Burana-Leo-Scoltenna-Panaro).

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

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

Contemporaneamente, in data **23/05/2007**, la **Consulta Ambientale del Comune di Modena ha presentato istanza per l'effettuazione dell'istruttoria pubblica sul progetto** ai sensi

dell'art. 15 della L.R. 9/99. Tale istruttoria si è svolta il giorno 21/06/2007, durante il suo svolgimento sono state presentate alcune osservazioni da parte dei soggetti interessati.

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

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

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

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

La V.I.A. positiva per i progetti relativi alle attività produttive di cui all'art. 6 della L.R. 9/99, comprende e sostituisce tutte le autorizzazioni e gli atti di assenso comunque denominati in materia di tutela ambientale e paesaggistico-territoriale, di competenza della regione, della Provincia e del Comune.

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



Img.9 _ Planimetria funzionale Autodromo di Modena

L'approvazione è stata segnata da una sorta di diffusa preoccupazione generale dei residenti per gli impatti sull'ambiente che avrebbero potuto essere determinati che hanno portato a ripercussioni anche sulla prescrizioni contenute nell'approvazione. La preoccupazione di non sottovalutare i possibili impatti ha condizionato anche i proponenti ma anche la Conferenza dei Servizi ed ha portato ad un piano dei controlli probabilmente sovrastimato.

Per esemplificare i proponenti hanno compreso tra gli scenari anche una gara automobilistica con 16 vetture 60 giri costituite da auto sportive di serie elaborate per competizioni sportive; il fine era quello di studiare un evento che ben difficilmente avrebbe potuto essere organizzato in funzione delle caratteristiche della pista al fine di dimostrare che comunque anche un tale evento avrebbe determinato impatti comunque compatibili; vale la pena di ricordare che tale evento non si è mai tenuto.

L'effetto è risultato però il contrario in quanto su questo scenario ARPA ha ritenuto di ripetere la simulazione con condizioni ancora più severe sia riguardo l'impatto acustico che l'emissione di inquinanti nell'aria che hanno portato a risultati previsti persino superiori a quelli della simulazione fatta eseguire dai proponenti.

La conseguenza è stata quella di determinare monitoraggi sulla qualità dell'aria onerosi che hanno dato risultati tranquillizzanti.

L'atto di indirizzo emanato dalla Provincia di Modena ha individuato alcuni punti sui quali Vintage (Autodromo di Modena) ha dovuto proporre un piano di monitoraggio che è stato presentato e successivamente approvato e quindi successivamente attuato. A posteriori si può sostenere che l'entità dei controlli previsti, probabilmente giustificati in funzione della preoccupazione generale allora percepita dai cittadini, che era palpabile nei tanti incontri pubblici tenutisi, era probabilmente sovradimensionata in funzione dell'impatto che è stato prodotto dall'attività effettivamente fino ad ora svolta.

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

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

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

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

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

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

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

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



Img.10_ Individuazione del nuovo perimetro del Comparto (Base Google earth)

Una porzione di area su cui è prevista la costruzione del Centro è assoggettata alle prescrizioni dell'art. 7.4 del Testo coordinato delle norme di PSC-POC-RUE - **Perimetro di protezione allargata (PA2)**.

Tale articolo contiene le prescrizioni relative agli interventi di trasformazione all'interno dei perimetri di protezione allargata (PA2) degli acquiferi sotterranei, in applicazione della legislazione vigente ed in particolare del Decreto Legislativo 258/2000 che definisce, all'articolo 5, i centri di pericolo e le attività che sono vietate all'interno delle zone di rispetto dei punti di captazione. Il Piano Urbanistico Attuativo "Centro di guida sicura – Marzaglia" prevede all'interno dell'area delimitata da tale perimetro la realizzazione del centro guida sicura, di parte delle strutture a raso, del centro guida bambini (edificio già esistente) e del centro di primo soccorso (edificio di modeste dimensioni).

Le strutture edificate sono riconducibili alle destinazioni C/4 e D/6 (a seconda del soggetto intervenitore) e la loro costruzione è consentita nell'ambito dei perimetri di protezione primaria degli acquiferi (PA1, art. 7.3 del Testo coordinato delle norme di PSC-POC-RUE) ed anche, a maggior ragione, all'interno dei perimetri di protezione secondaria o allargata, ferme restando le prescrizioni e le particolari attenzioni che devono accompagnare ogni trasformazione urbanistica o edilizia in queste zone di tutela.

Tali prescrizioni sono contenute nel comma 5 dell'art. 7.3 e nei commi 2 e 3 dell'art. 7.4 del Testo coordinato delle norme di PSC-POC-RUE, e riguardano in particolare i sistemi di collettamento delle acque nere, che dovranno essere dotati di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta

idraulica, il divieto delle fondazioni su pali o altre strutture interrato e l'installazione di almeno un piezometro di monitoraggio ad integrazione della rete esistente controllata dal gestore del servizio acquedottistico.

Si conferma quindi anche per quanto attiene gli aspetti relativi al vincolo PA2, che interessa peraltro una parte largamente minoritaria dell'intera area di intervento, la compatibilità urbanistica degli interventi previsti dal PUA "Centro guida sicura – Marzaglia" con la normativa dell'area Zona elementare 1740, area 03 e con la più complessa normativa di PSC, POC, RUE del PRG vigente.

C CONCLUSIONI

Nel presente Documento, alla luce delle informazioni e acquisizioni intervenute analizzando i dati e le elaborazioni messe a punto per gli strumenti pianificatori e normativi, si è dato corso ad analisi e stime per la valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale della Variante, riguardanti:

- gli obiettivi di sostenibilità ambientale e territoriale di riferimento stabiliti dal LIVELLO ATTUATIVO;
- l'analisi dello stato di fatto, territoriale e ambientale dell'area della Variante;
- la descrizione sintetica della Variante, l'individuazione degli effetti della sua attuazione e gli interventi per la loro mitigazione;
- la valutazione della sostenibilità ambientale e territoriale della Variante con l'eventuale indicazione delle condizioni cui è subordinata l'attuazione della stessa;
- la coerenza ambientale e territoriale della Variante con gli obiettivi generali di sostenibilità ambientale;
- gli elementi di monitoraggio degli effetti della Variante in sinergia con il progetto di monitoraggio della VIA

A seguito dell'esame delle singole componenti ambientali e del confronto tra la situazione ante operam e post operam, si ritiene che l'intervento, nella sua globalità, sia compatibile sotto l'aspetto della sostenibilità ambientale, anche in considerazione dell'attuazione delle specifiche mitigazioni previste, in quanto:

- le valutazioni espresse in merito alle emissioni in atmosfera portano a ritenere soddisfatte le condizioni di qualità della componente aria;
- le emissioni sonore prodotte permetteranno di mantenere livelli acustici compatibili con la destinazione di zona, anche grazie all'adozione di misure di mitigazione e di contenimento. Condizioni particolari di superamento dei livelli previsti dalla zonizzazione acustica saranno trattate con autorizzazioni in deroga;
- il sistema di raccolta e recupero delle acque superficiali e il loro reimpiego nelle attività del centro consentirà di ottimizzarne l'uso e ridurre gli sprechi, permettendo di ridurre al minimo l'utilizzo di risorse idriche provenienti dall'esterno e il rischio d'inquinamento del suolo e delle acque superficiali e sotterranee;
- per la tutela dei corpi idrici sotterranei e dei campi acquiferi è stato verificato il rispetto delle disposizioni normative di tutela vigenti
- i disagi e gli impatti prodotti dall'incremento di traffico, in particolare in occasione delle gare sportive, saranno mitigati con la realizzazione della nuova via di accesso a sud del Comparto, che permetterà di collegare la viabilità pubblica principale con le strutture dell'autodromo;

- gli interventi di riqualificazione forestale e le nuove piantumazioni proposte per la salvaguardia della fauna consentiranno di mantenere gli ecosistemi e le reti ecologiche nelle attuali condizioni.

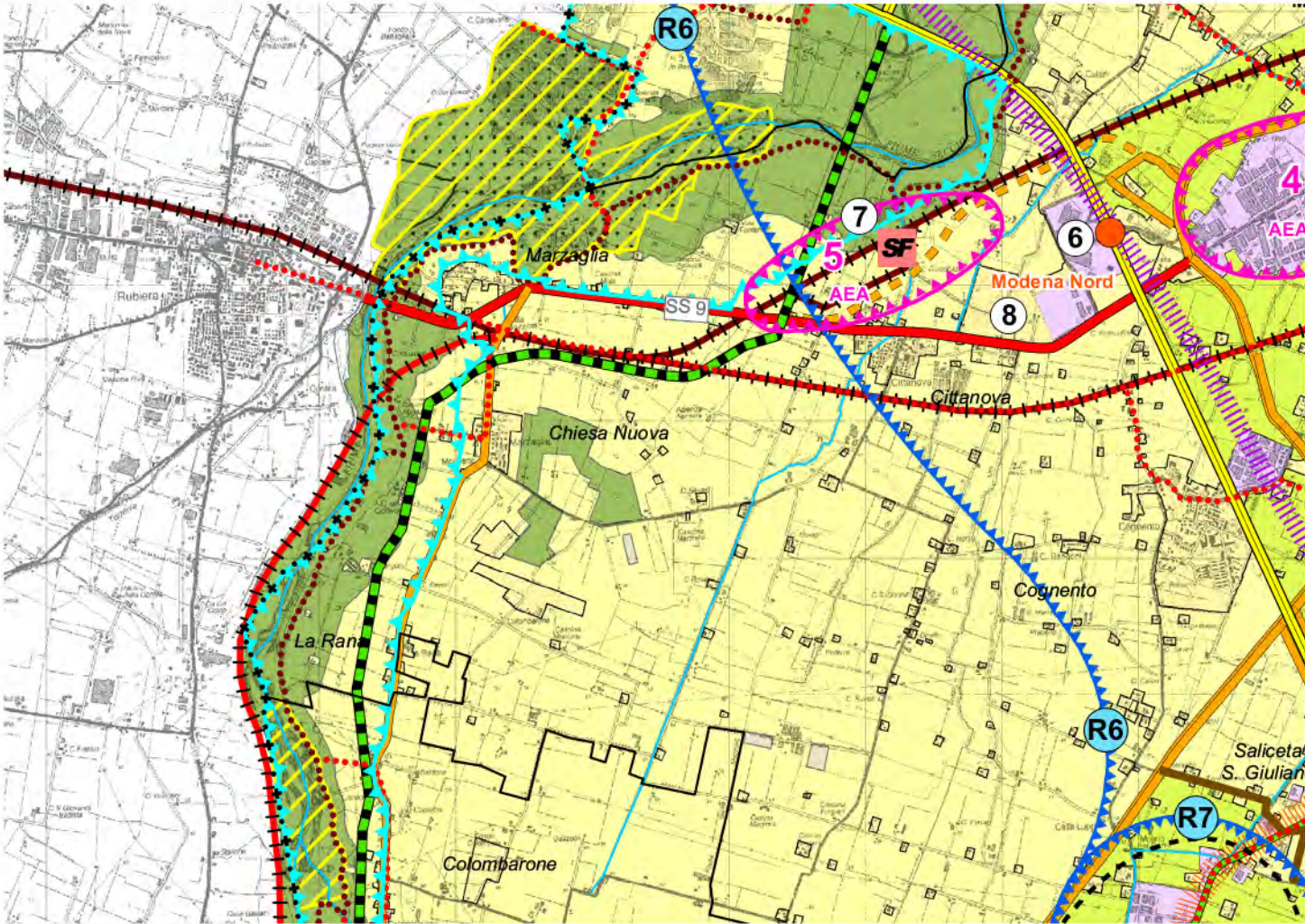
In nessun caso si sono ravvisati impatti o ricadute non previsti; i fattori di pressione ambientale aggiuntivi in nessun caso comportano variazioni significative rispetto allo stato di fatto.

In particolare la Variante:

- **è coerente** con la PIANIFICAZIONE ATTUTIVA VIGENTE;
- **è conforme** alle normative ambientali vigenti;
- **dall'attuazione della Variante, anche in relazione agli interventi di mitigazione previsti, non deriveranno impatti significativi**, oppure questi saranno trascurabili rispetto alle componenti ambientali suolo, sottosuolo, acque sotterranee, ambiente idrico, vegetazione, ecosistemi e paesaggio, clima acustico e qualità dell'aria.

PTCP

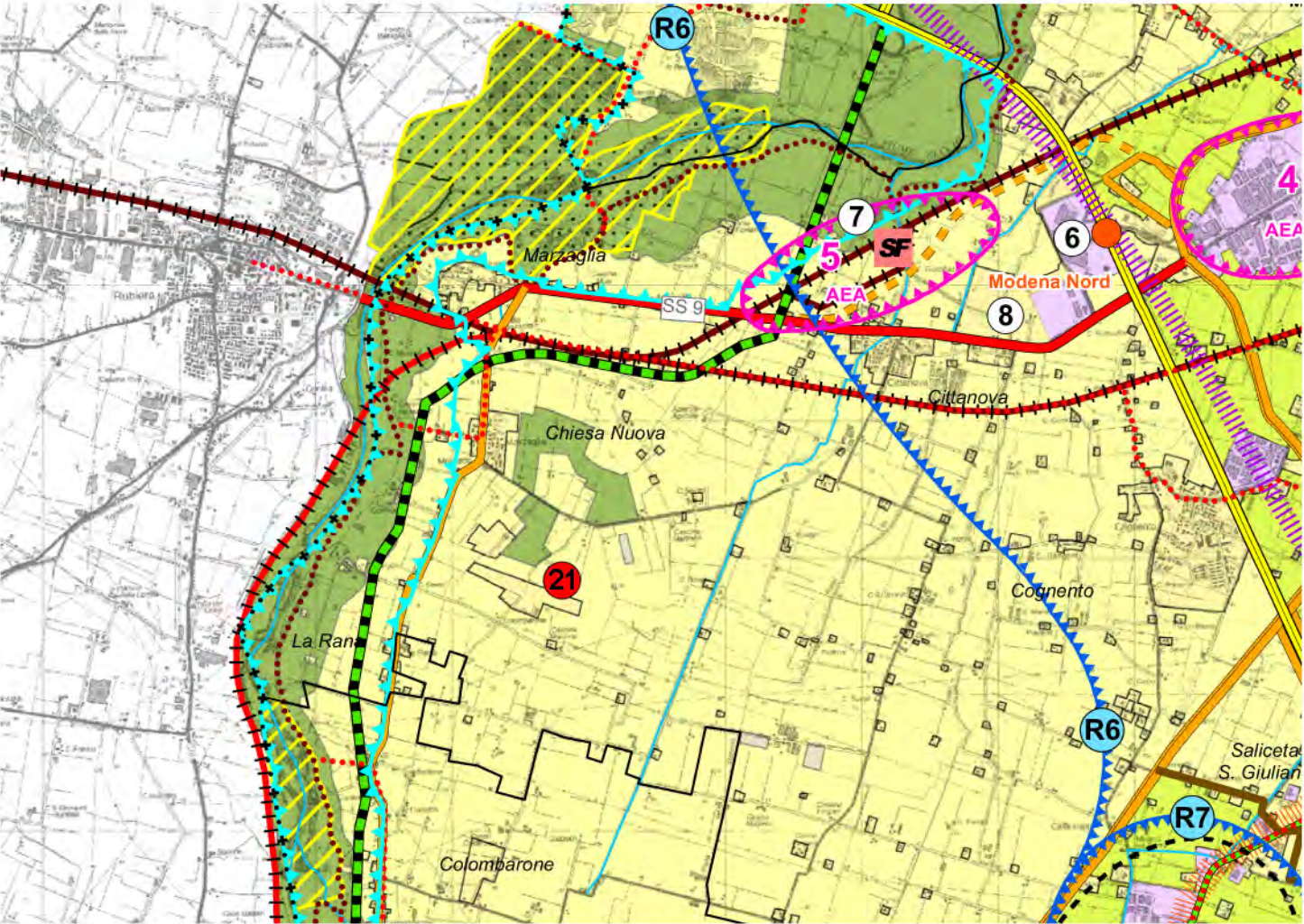
STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE



Poli funzionali e dotazioni territoriali

(N.) Esistenti	(N.) Di progetto
<div>(1) Stazione ferroviaria di Modena</div> <div>(2) Stazione autocorriere Modena</div> <div>(3) Policlinico Universitario e facoltà di Medicina e Chirurgia di Modena</div> <div>(4) Nuovo Ospedale S.Agostino-Estense a Baggiovara</div> <div>(5) Sistema dei poli universitari di Modena</div> <div>(6) Quartiere Fieristico di Modena</div> <div>(7) Scalo ferroviario di Cattanova-Marzaglia (in fase di realizzazione)</div> <div>Centri Commerciali:</div> <div>(8) Grandemilia a Modena</div> <div>(9) La Rotonda a Modena</div> <div>(10) Borgogioioso a Carpi</div> <div>(11) Della Mirandola a Mirandola</div> <div>(12) Panorama a Sassuolo</div> <div>(13) Palasport e Centro commerciale I Portali a Modena</div> <div>(14) Stadio e Centro Nuoto Dogali a Modena</div> <div>(15) Polo Funzionale dello sci - Sistema Cimone</div> <div>(16) Terme di Salvarola a Sassuolo</div>	<div>Piattaforme per la logistica delle merci:</div> <div>(17) Sassuolo</div> <div>(18) Maranello</div> <div>(19) Polo commerciale previsto dal POIC a Sassuolo-Fiorano Modenese.</div> <div>(20) Parco scientifico e tecnologico area ex Sipe a Spilamberto</div>

STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO IN VARIANTE

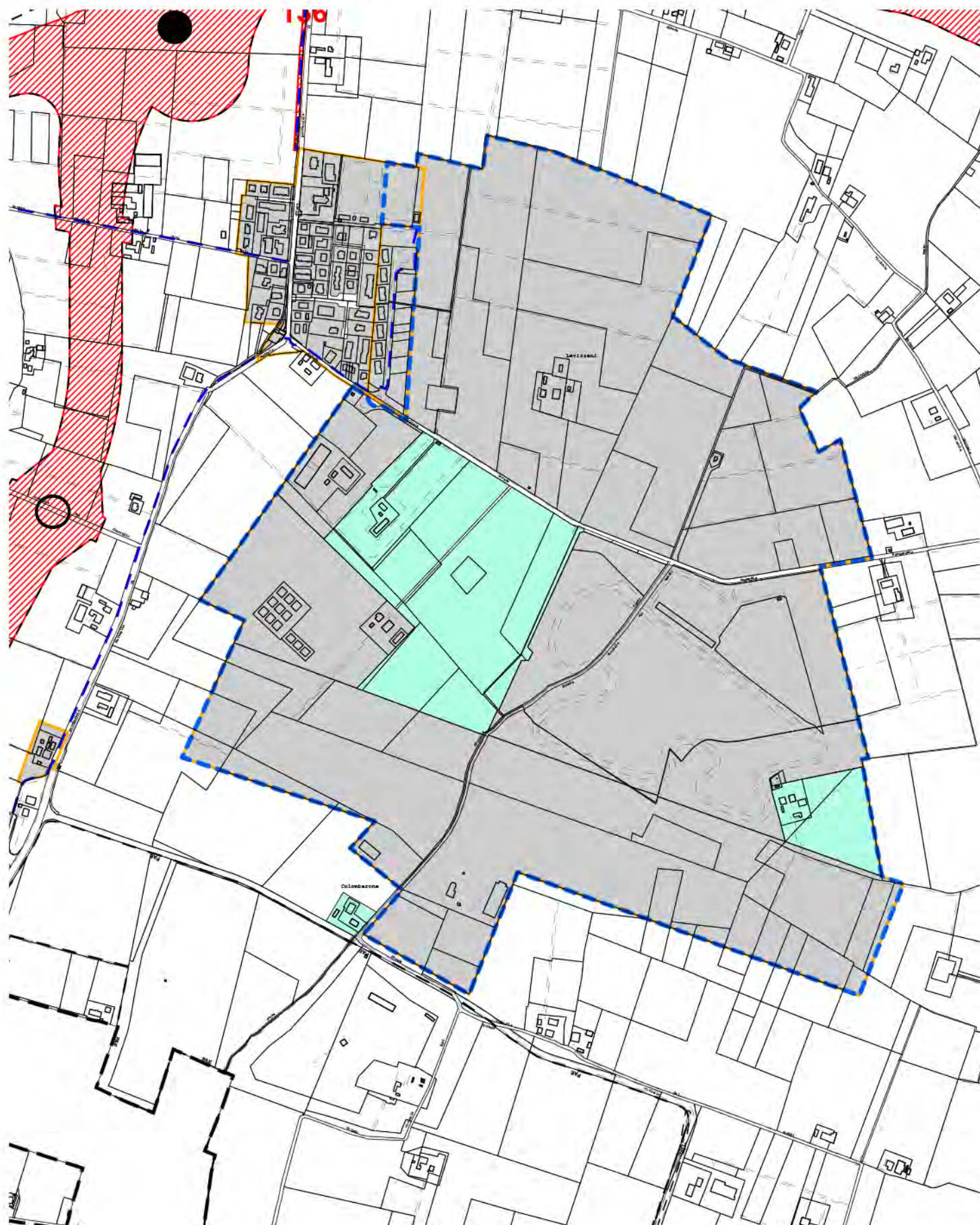


Poli funzionali e dotazioni territoriali

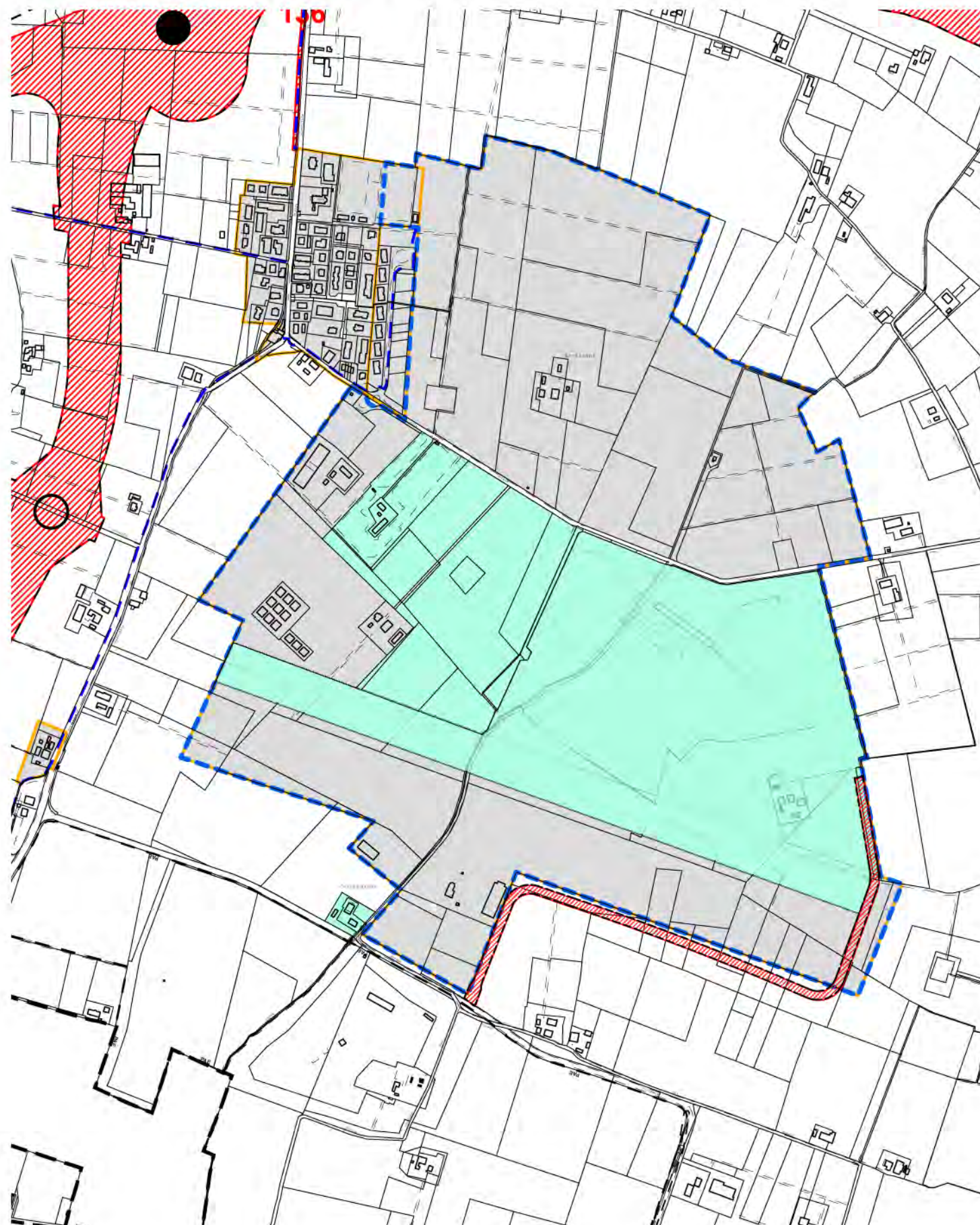
(N.) Esistenti	(N.) Di progetto
<div>(1) Stazione ferroviaria di Modena</div> <div>(2) Stazione autocorriere Modena</div> <div>(3) Policlinico Universitario e facoltà di Medicina e Chirurgia di Modena</div> <div>(4) Nuovo Ospedale S.Agostino-Estense a Baggiovara</div> <div>(5) Sistema dei poli universitari di Modena</div> <div>(6) Quartiere Fieristico di Modena</div> <div>(7) Scalo ferroviario di Cattanova-Marzaglia (in fase di realizzazione)</div> <div>Centri Commerciali:</div> <div>(8) Grandemilia a Modena</div> <div>(9) La Rotonda a Modena</div> <div>(10) Borgogioioso a Carpi</div> <div>(11) Della Mirandola a Mirandola</div> <div>(12) Panorama a Sassuolo</div> <div>(13) Palasport e Centro commerciale I Portali a Modena</div> <div>(14) Stadio e Centro Nuoto Dogali a Modena</div> <div>(15) Polo Funzionale dello sci - Sistema Cimone</div> <div>(16) Terme di Salvarola a Sassuolo</div>	<div>Piattaforme per la logistica delle merci:</div> <div>(17) Sassuolo</div> <div>(18) Maranello</div> <div>(19) Polo commerciale previsto dal POIC a Sassuolo-Fiorano Modenese.</div> <div>(20) Parco scientifico e tecnologico area ex Sipe a Spilamberto</div> <div>(21) Autodromo di Modena</div>

POC

STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE

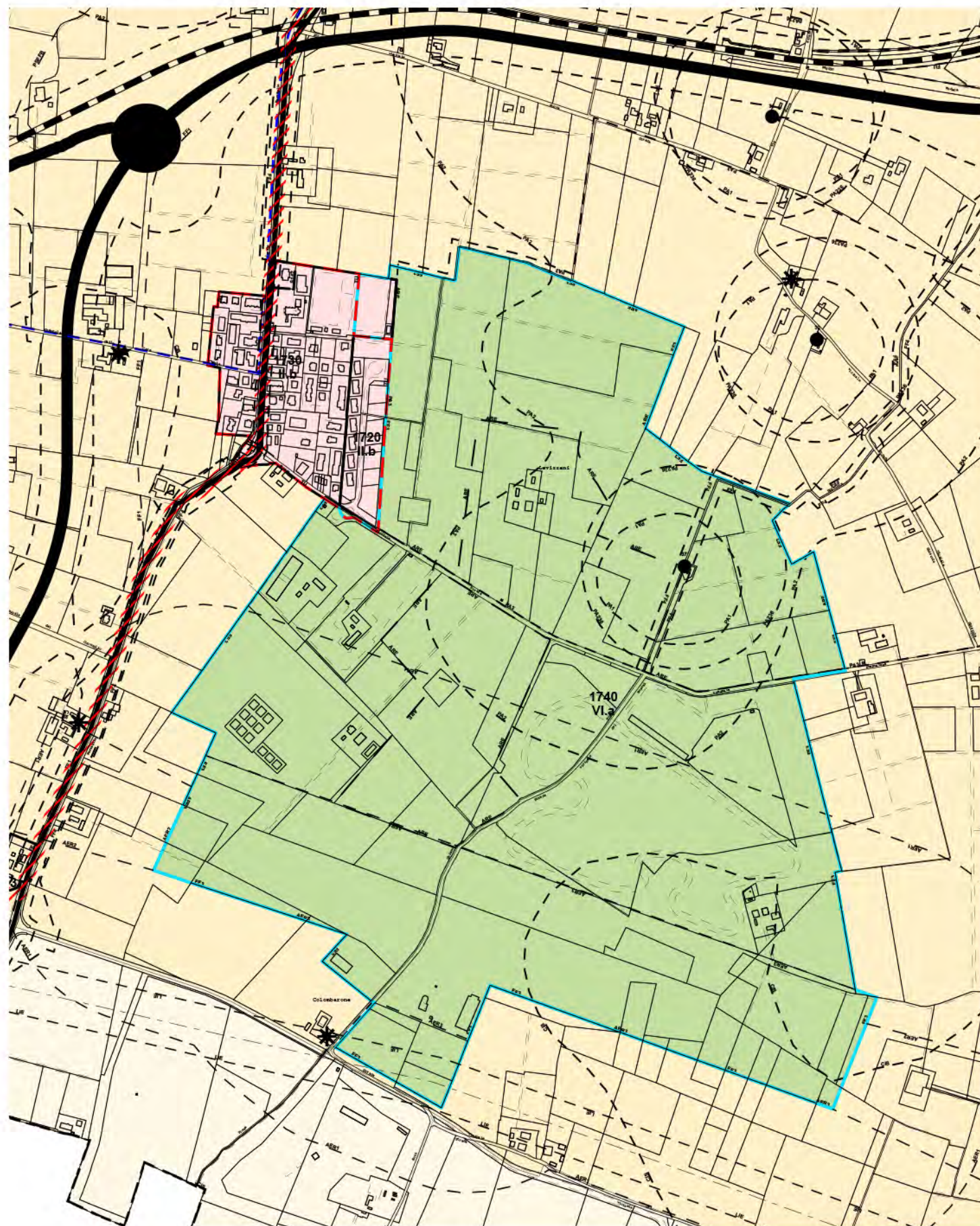


STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO IN VARIANTE

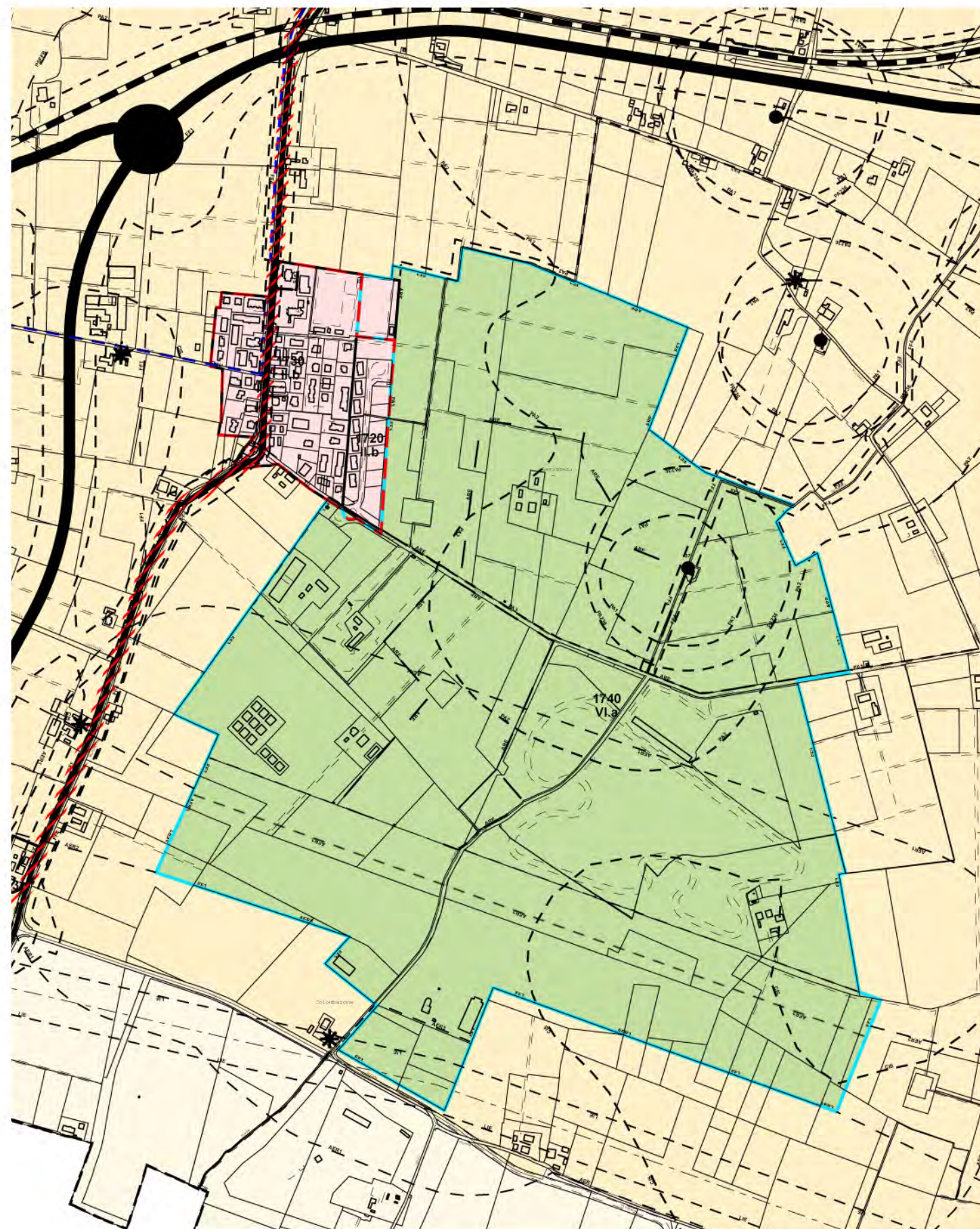


PSC

STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE

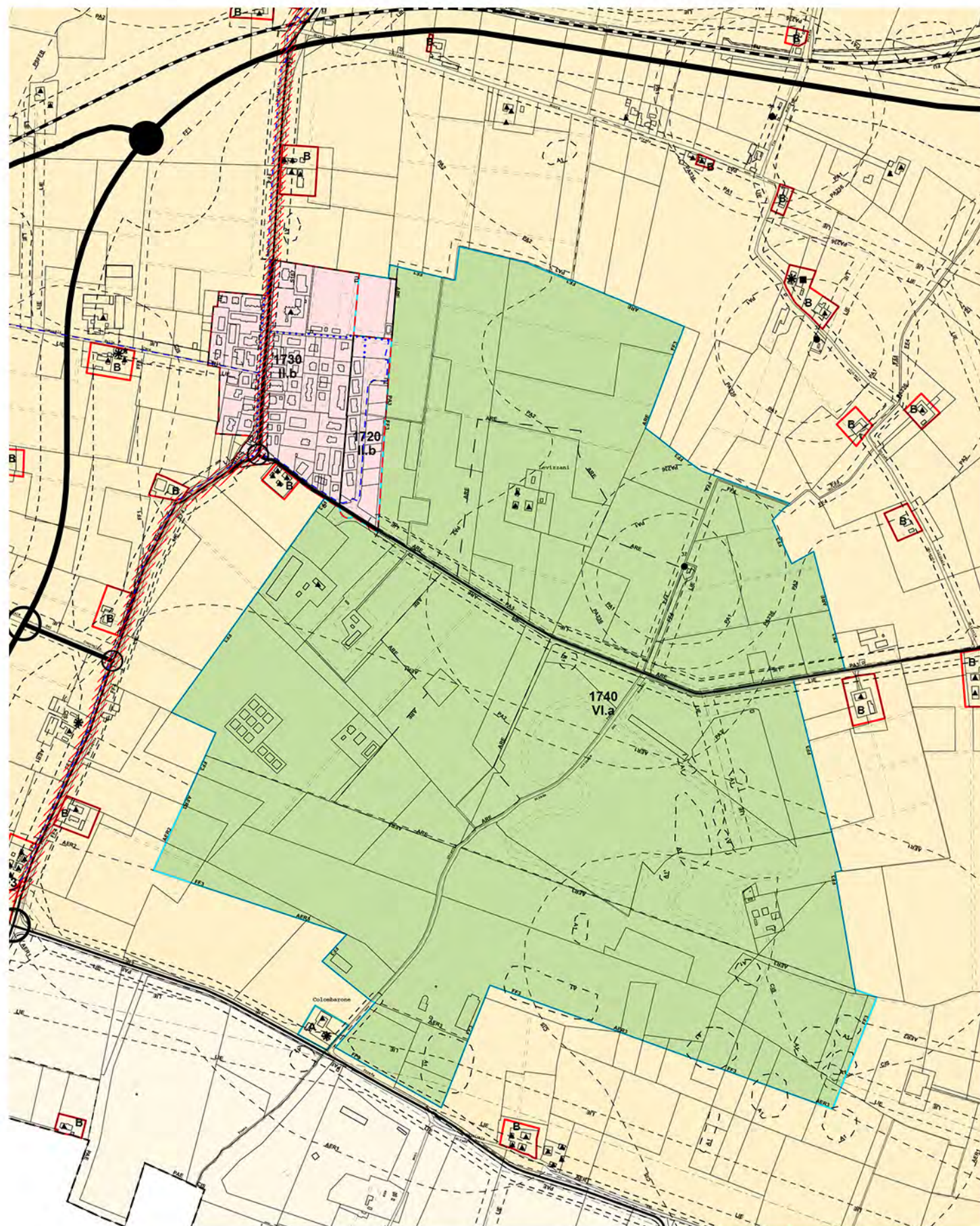


STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO IN VARIANTE

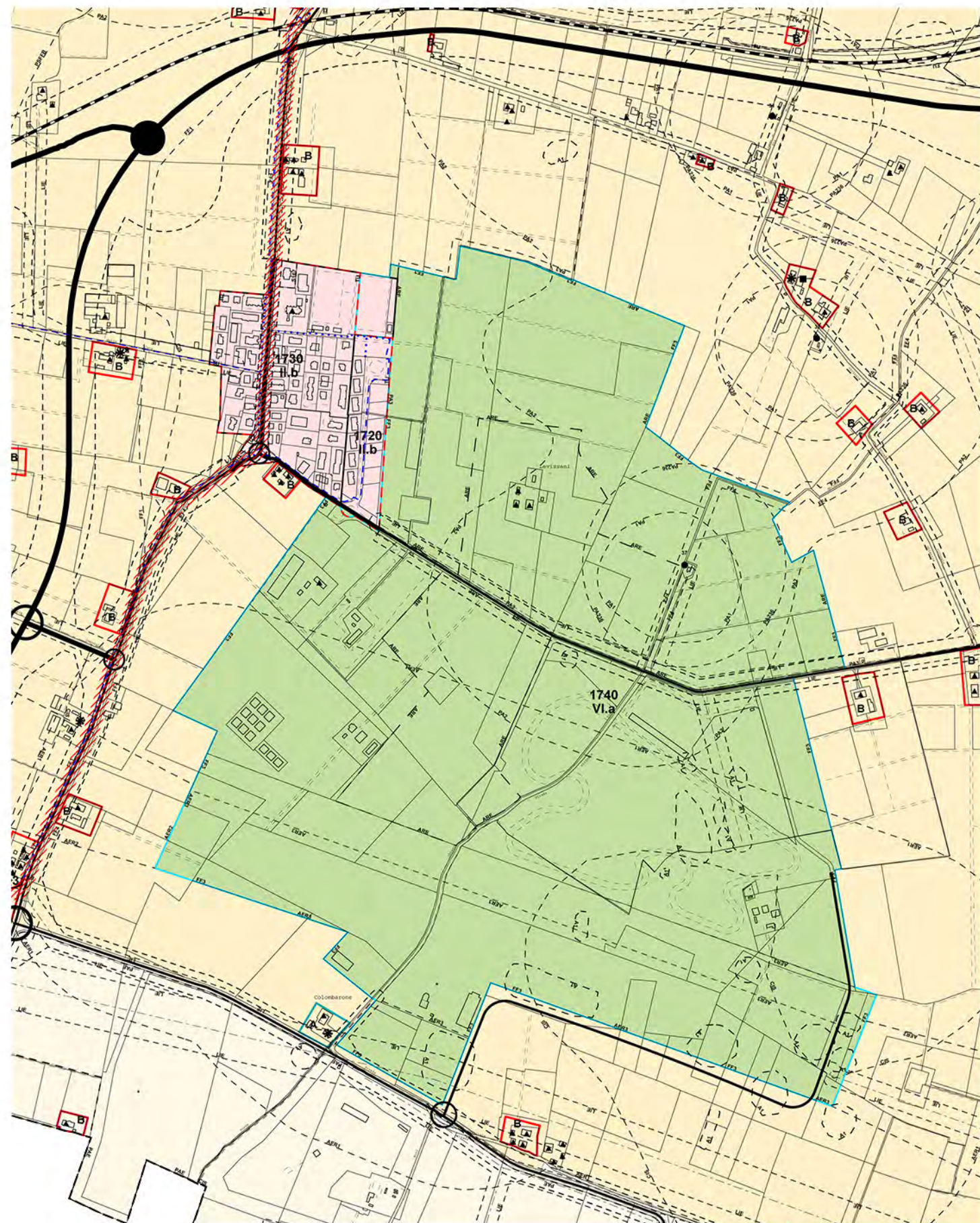


RUE

STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE

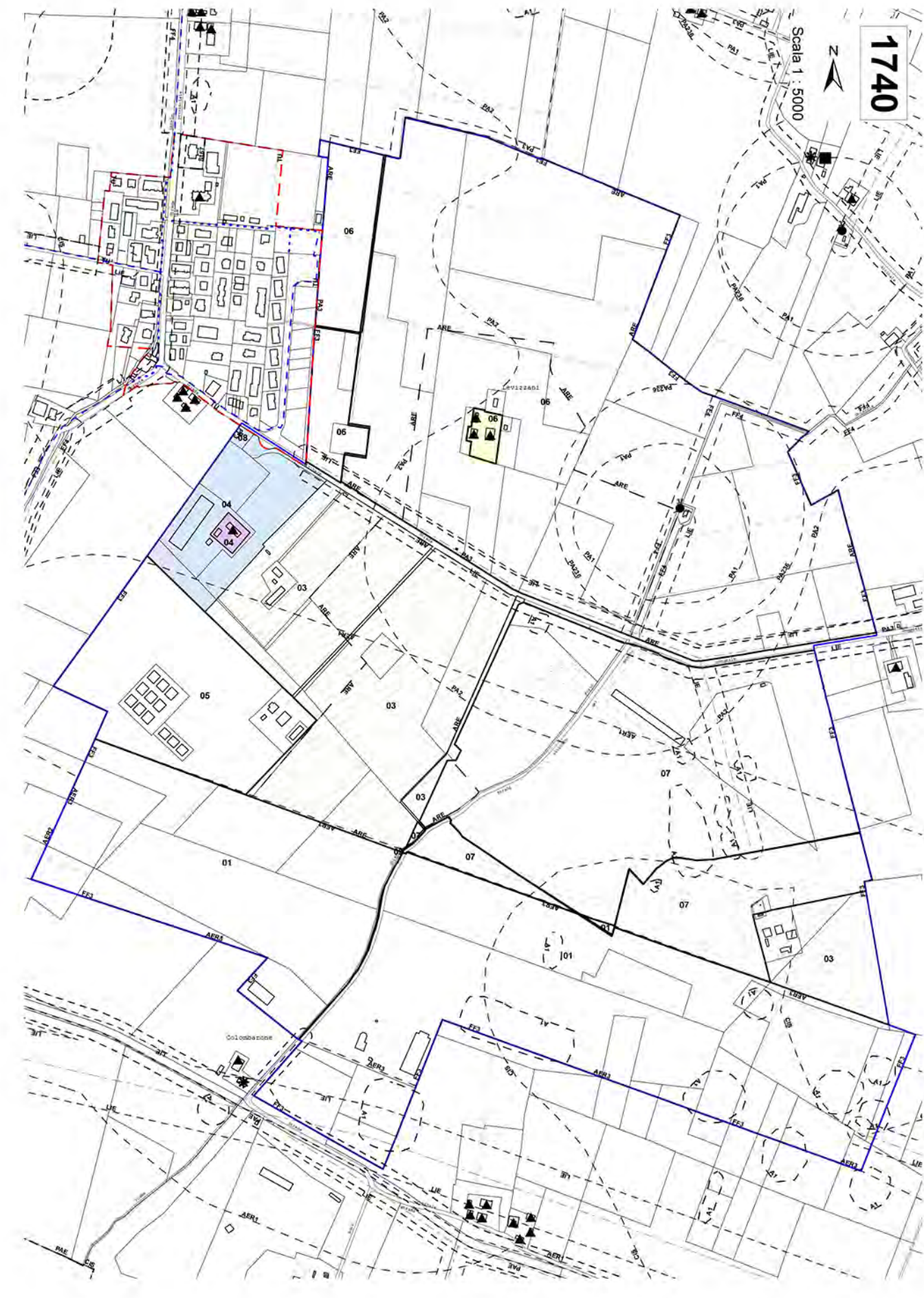


STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO IN VARIANTE

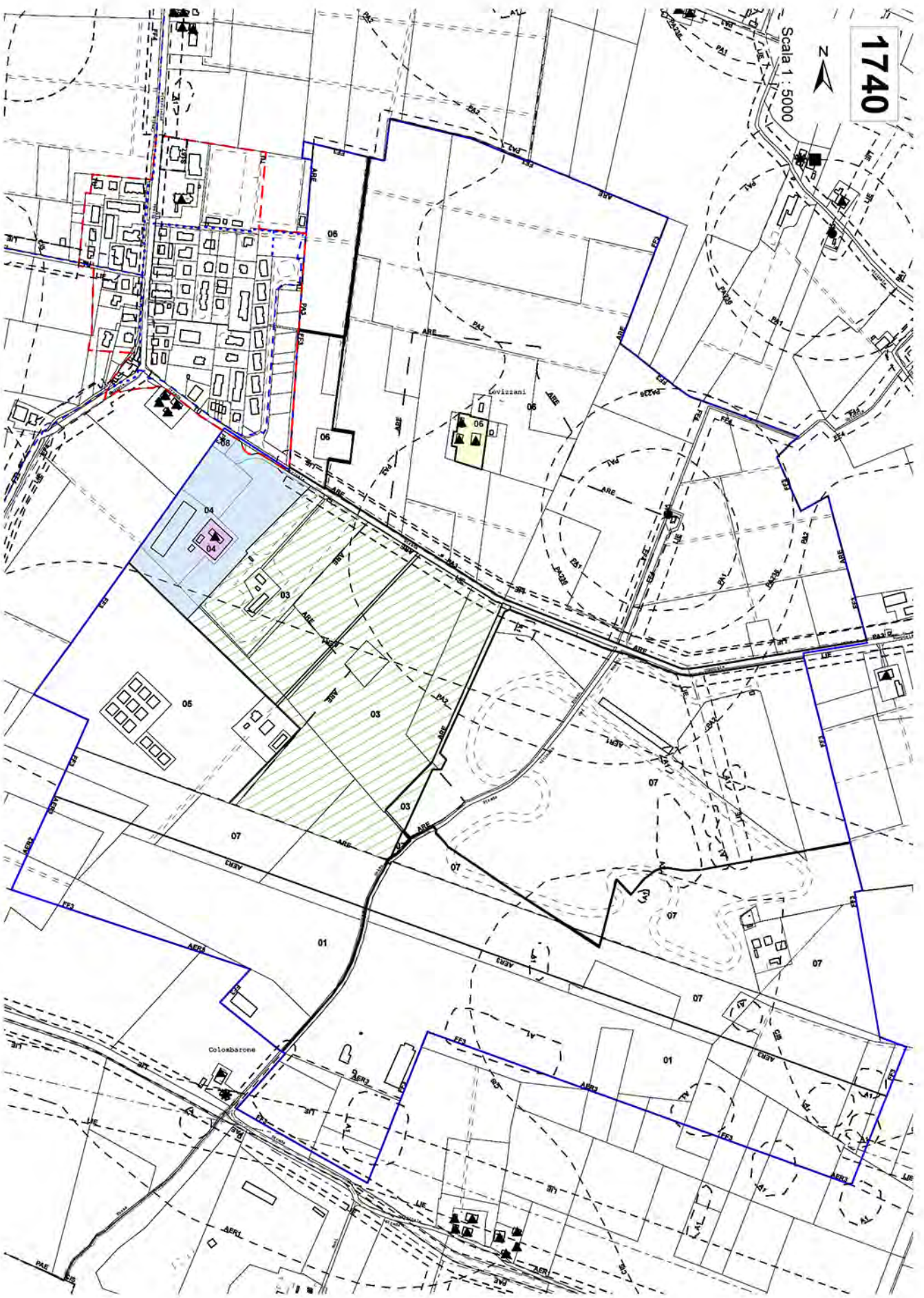


RUE ZE 1740

STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE



STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO IN VARIANTE



VI - AMBITO POLIFUNZIONALE

a - Aree con funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione

Zona Elementare N. 1740

Ex Zona Territoriale Omogenea: **F**

Ubicazione : LOCALITA' MARZAGLIA (AEREOPORTO).

Superficie Territoriale : mq 1.468.218

PRESCRIZIONI RELATIVE ALLE AREE COMPRESSE NELLA ZONA ELEMENTARE

Area 01 Disciplinata dal **RUE**

Disciplinata da Piano particolareggiato. Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 275 del 16/7/92

Aggiornata con delibera di Consiglio Comunale n. 275 dell'11/11/93.

Area 02 Disciplinata dal **RUE**

L'area e' destinata a Servizi di Interesse Collettivo.

L'Area fa parte del Patrimonio di Aree Pubbliche

Destinazioni ammesse :G/4

Area 03 Disciplinata dal **POC**

L'area e' destinata ad Attrezzature Generali.

Destinazioni ammesse :

B/1 B/4 B/5 B/6 C/4 C/6 D/2 D/3 E/1 E/3 E/4 E/9 G/1 G/4 G/6

Altezza Massima per Attrezzature Generali :2 p+pt

Area 04 Disciplinata dal **RUE**

L'area e' destinata a Servizi di Interesse Collettivo.

Sull'area e' consentito l'intervento diretto con progetto unitario per la realizzazione di un Centro polifunzionale di Protezione Civile.

Capacita' insediativa per Servizi di Interesse Collettivo: 4000 mq/ha

L'Area fa parte del Patrimonio di Aree Pubbliche

Destinazioni ammesse :

B/1 B/4 B/5 B/6 E/3 E/4 E/9 G/1 G/4 G/6

Altezza Massima per Servizi di Interesse Collettivo : 1 p+pt

Area 05 Disciplinata dal **RUE**

Disciplinata da Piano particolareggiato. Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 35 del 19/3/98 e

Convenzione urbanistica approvata con delibera di Giunta Comunale n. 664 del 24/07/2001 e stipulata il 22/11/2001.

E' ammessa anche la destinazione B/1 limitatamente all'insediamento di attivita' di campeggio.

L'Area fa parte del Patrimonio di Aree Pubbliche

Area 06 Disciplinata dal **RUE**

Disciplinata da Piano Particolareggiato. Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 77 del 5/7/2001.

L'Area fa parte del Patrimonio di Aree Pubbliche

Area 07 Disciplinata dal **RUE**

Disciplinata da Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica. Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008.

Destinazioni ammesse :

B/1 B/4 B/5 B/6 C/4 C/6 D/2 D/3 E/1 E/3 E/4 E/9 G/1 G/4 G/6 + **D/6**

Altezza Massima per Attrezzature Generali :2 p+pt

Area 08 Disciplinata dal **RUE**

L'area e' destinata a Servizi di Interesse Collettivo.

Destinazioni ammesse :

E/3

Altezza Massima per Servizi di Interesse Collettivo : 1 p+pt

PREVISIONE DI SPESA

Analizzare i singoli fattori che compongono l'opera permette di ridurre la complessità della stessa riportandola a strutture più consuete e misurabili. In questa relazione riportiamo i consuntivi delle singole fasi analizzate ed un consuntivo di spesa finale. Si tratta a nostro avviso del modo più consono di chiarire le incidenze delle singole opere, senza scendere in dettagli non utili alla finalità della relazione.

I dati finanziari relativi a costi benefici in fase di esercizio e al tasso di redditività dell'intervento raccolti dalla società concessionaria presso strutture analoghe sono coperti dalla doverosa segretezza garantita agli interlocutori e ai partners: si sottolinea comunque come tali elementi non siano necessari in fase di Piano Particolareggiato.

INTERVENTI 1° STRALCIO - PAUR		prezzo
P.D.C. 1 - AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA		
	TRACCIATO PRINCIPALE IN ASFALTO (compresi raccordi e adeguamento assi e curve T3, T4, T5)	€ 1 930 032,58
	OPERE IDRAULICHE A SERVIZIO (drenaggio e laminazione)	€ 713 839,08
	ALLARGAMENTI TRACCIATO IN ASFALTO	€ 115 806,15
	VIE DI FUGA IN ASFALTO	€ 150 149,70
	CORDOLI	€ 40 950,00
	SCAVI VIE DI FUGA	€ 58 190,00
	VIE DI FUGA IN GHIAIA	€ 167 818,00
	PARTE A RASO	€ 3 176 785,51
	RECINZIONI PERIMETRALI ANTISCAVALCAMENTO	€ 97 250,00
	BARRIERA DI PNEUMATICI	€ 115 500,00
	BARRIERA METALLICA - GUARD RAIL	€ 410 000,00
	RECINZIONE TESATA	€ 104 000,00
	BARRIERE ANTIRUMORE	€ 175 000,00
	DISPOSITIVI DI SICUREZZA E SPORTIVI	€ 901 750,00
1.1	ampliamento principale	€ 4 078 535,51
	TRACCIATO PRINCIPALE IN ASFALTO	€ 420 460,51
	OPERE IDRAULICHE A SERVIZIO (drenaggio e laminazione)	€ 155 510,92
	ALLARGAMENTI TRACCIATO IN ASFALTO	€ 92 209,05
	VIE DI FUGA IN ASFALTO	€ 48 697,20
	CORDOLI	€ 18 900,00
	SCAVI VIE DI FUGA	€ 23 210,00
	VIE DI FUGA IN GHIAIA (DA IMPERMABILIZZARE - PA2)	€ 62 055,00
	VIE DI FUGA IN GHIAIA	€ 90 790,00
	PARTE A RASO	€ 911 832,68
	RECINZIONI PERIMETRALI ANTISCAVALCAMENTO	€ 7 000,00
	BARRIERA DI PNEUMATICI	€ 31 500,00
	BARRIERA METALLICA - GUARD RAIL	€ 58 000,00
	RECINZIONE TESATA	€ 28 800,00
	DISPOSITIVI DI SICUREZZA E SPORTIVI	€ 125 300,00
1.2	curvone interno all'attuale circuito	€ 1 037 132,68
	TRACCIATO PRINCIPALE IN ASFALTO	€ 244 237,50
	SISTEMA "SMART ROAD"	€ 150 000,00
1.3	tracciato interno al nuovo anello per guida autonoma	€ 394 237,50
P.D.C. 1	AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA	5 509 905,69 €

P.D.C. 2 - RISTRUTTURAZIONE DI 2 EDIFICI ESISTENTI E NUOVA COSTRUZIONE DI EDIFICIO DEMOLIZIONE DI VOLUMI			
	RISTRUTTURAZIONE EDIFICI EX AUSL	€	411 477,44
	NUOVO EDIFICIO PREFABBRICATO BOX/UFFICI M.A.S.A.	€	401 477,44
	AREE ESTERNE (URBANIZZAZIONI PRIVATE)	€	260 667,69
P.D.C. 2	RISTRUTTURAZIONE DI 2 EDIFICI ESISTENTI E NUOVA COSTRUZIONE DI EDIFICIO - DEMOLIZIONE DI VOLUMI		1 073 622,57 €

P.D.C. 3 - REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA			
	CABINA ELETTRICA E DISTRIBUZIONE	€	147 000,00
P.D.C. 3	REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA		147 000,00 €

P.D.C. 4 - REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER E REALIZZAZIONE DI POSTI AUTO			
	OPERE STRUTTURALI IN OPERA	€	1 036 250,00
	OPERE STRUTTURALI PREFABBRICATE	€	646 200,00
	OPERE ARCHITETTONICHE	€	1 246 173,58
	IMPIANTI ELETTRICI	€	430 000,00
	IMPIANTI MECCANICI	€	485 000,00
	AREE ESTERNE	€	155 205,00
	CABINA ELETTRICA E DISTRIBUZIONE	€	90 000,00
P.D.C. 4	REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER E REALIZZAZIONE DI POSTI AUTO	€	3 843 623,58

P.D.C. 5 - REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE			
	PONTE CARRABILE	€	300 000,00
	PERCORSI ASFALTATI	€	75 960,00
P.D.C. 5	REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE		375 960,00 €

P.D.C. 6 - REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE			
	PONTE PEDONALE	€	361 652,80
P.D.C. 6	REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE		361 652,80 €

P.D.C. 7 - REALIZZAZIONE DI URBANIZZAZIONI A SERVIZIO DEL COMPARTO E COMPLETAMENTO DI AREE ADIBITE A PARCHEGGIO			
	PARCHEGGI	€	924 840,22
	ILLUMINAZIONE PUBBLICA	€	198 243,63
P.D.C. 7	REALIZZAZIONE DI URBANIZZAZIONI		1 123 083,85 €

REALIZZAZIONE DI TRATTO STRADALE PER L'ACCESSO SECONDARIO AL COMPARTO			
	REALIZZAZIONE NUOVO TRATTO STRADALE	€	1 065 151,51
	REALIZZAZIONE DI TRATTO STRADALE PER L'ACCESSO SECONDARIO AL COMPARTO	€	1 065 151,51

	TOTALE INTERVENTI ATTUATIVI PAUR (1° stralcio)	€	13 500 000,00
--	---	---	---------------

INTERVENTI 2° STRALCIO FINE PROGRAMMA EDILIZIO		prezzo
REALIZZAZIONE DI EDIFICI E URBANIZZAZIONI RELATIVE ALLA FINE DEL PROGRAMMA EDILIZIO		
	EDIFICI (albergo 30 camere, sedi espositive, funzioni commerciali complementari, attività fieristiche)	€ 6 000 000,00
	URBANIZZAZIONI PRIVATE	€ 500 000,00
EDIFICI E URBANIZZAZIONI RELATIVE ALLA FINE DEL PROGRAMMA EDILIZIO		€ 6 500 000,00
TOTALE INTERVENTI NON OGGETTO DI PAUR (2° stralcio)		€ 6 500 000,00

TOTALE INTERVENTI COMPLESSIVI (1° stralcio + 2° stralcio)	€ 20 000 000,00
--	-----------------

NOTA CONCLUSIVA

Si ricorda comunque che i progetti esecutivi, che seguiranno l'approvazione del Piano Particolareggiato e la successiva richiesta dei titoli abilitativi necessari, terranno conto delle **prescrizioni** che sono emerse in fase di **Valutazione di Impatto Ambientale**.