

# VARIANTE AL PSC POC RUE

## AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA

LOCALITA' MARZAGLIA – COMUNE DI MODENA

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



COMPARTO: AUTODROMO DI MODENA

PROPRIETA': COMUNE DI MODENA

CONCESSIONARIA: AERAUTODROMO DI MODENA SPA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

- ARCHILINEA Srl – ATEAM
- BLUEWORKS – Ing.Zorzi
- GEOGROUP Srl
- PRAXIS AMBIENTE Srl
- STUDIO TECNICO CAPELLARI
- STIEM – STUDIO GEKO

RELAZIONE ILLUSTRATIVA  
VARIANTE PSC POC RUE



## INDICE

|   |    |
|---|----|
| RELAZIONE ILLUSTRATIVA .....  | 1  |
| VARIANTE PSC POC RUE .....  | 1  |
| PREMESSA.....   | 4  |
| A – ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI DI PROGETTO .....                               | 5  |
| A1    Descrizione del progetto .....  | 6  |
| A1.1 - Contenuti della modifica al Piano Strutturale Comunale _PSC.....         | 10 |
| A.1.2 - Contenuti della modifica al Piano Operativo Comunale _ POC .....        | 10 |
| A.1.3 - Contenuti della modifica al Regolamento Urbanistico Edilizio_ RUE ..... | 13 |
| A2 Obiettivi di riferimento del progetto .....                                  | 15 |
| B - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....                                    | 17 |
| B1    Inquadramento territoriale .....  | 17 |
| B2    Sintesi degli elementi della Pianificazione SOVRAORDINATA .....           | 19 |
| B3    Pianificazione Generale Comunale.....                                     | 23 |
| B4    PUMS del Comune di Modena .....   | 26 |
| B5    QUADRO CONOSCITIVO DEL NUOVO PUG DEI MODENA .....                         | 26 |
| C VALUTAZIONI CONCLUSIVE .....  | 29 |

## **PREMESSA**

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,

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.

**La presente relazione è relativa alla Variante al PSC POC RUE del Comune di Modena 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)**
- **P.d.C.8 \_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.

Nel RAPPORTO AMBIENTALE devono essere individuati, descritti e valutati gli impatti significativi che l'attuazione del piano o del programma proposto potrebbe avere sull'ambiente e sul patrimonio culturale, nonché le ragionevoli alternative che possono adottarsi in considerazione degli obiettivi e dell'ambito territoriale del piano o del programma stesso.

## A1 Descrizione del progetto

Il progetto dell'ampliamento dell'Autodromo di Modena, che sarà a seguito descritto, prevede di 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.

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

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

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.



Img.1\_ Vista dell'autodromo nella situazione attuale

Il progetto autorizzato a partire dalla Rapporto Favorevole di VIA del 2008 e alla successiva approvazione del Piano Particolareggiato firmato in data 26-05-2008 e i successivi atti autorizzativi ha portato alla realizzazione dei primi stralci attuativi del progetto ed in particolare:

- Circuito = anello esterno
- Opere di Urbanizzazione
- Palazzini Uffici e Gestione attività Centro Guida Sicura
- Paddock – aree guida sicura



Rimangono ancora da realizzarsi del progetto presentato le infrastrutture stradali delle piste interne di Guida sicura, sostituite dalle attività in pista e da quelle nel Paddock a seguito delle variate indicazioni normative espresse dalle linee guida successive all'autorizzazione del comparto e gli sviluppi immobiliari legati alla realizzazione di Albergo e attività Commerciali, che vedono ad oggi costruito circa il 15% della capacità edificatoria complessiva del PP.

**Il progetto di ampliamento ed il conseguente inserimento del comparto all'interno dei Poli Funzionali della Provincia di Modena permette di dare un nuovo volto alle infrastrutture dell'autodromo consentendogli di rispondere alle esigenze delle aziende motoristiche in primo luogo del territorio modenese, rispondendo alle necessità tecnologiche ed industriali e ambientali vedono la necessità di testare in sicurezza in primo luogo auto e moto elettriche.**

A Modena, inoltre, è nato **l'Automotive Smart Area**, un quartiere laboratorio a cielo aperto che testerà la rivoluzione digitale applicata alla mobilità urbana e vede nell'ampliamento dell'autodromo una infrastruttura indispensabile per sviluppare la guida autonoma.

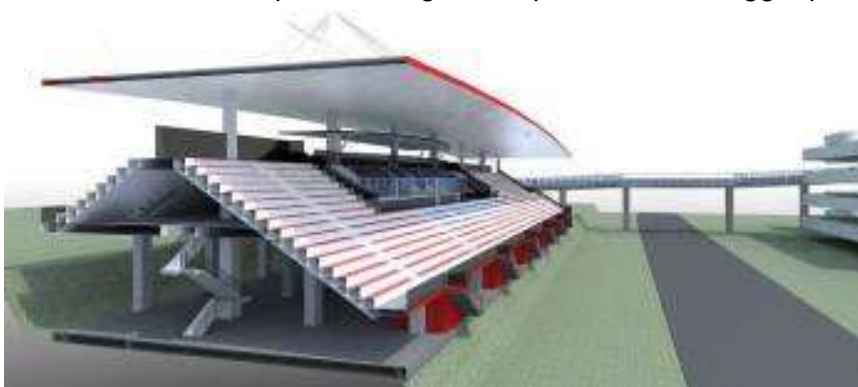
Il progetto si compone di alcuni elementi fondanti che impongono una revisione delle strutture esistenti e previste al fine di adeguarsi alle mutate esigenze infrastrutturali, normative, sportive e imprenditoriali.

Il nuovo autodromo infatti dovrà in primo luogo **ampliare l'infrastruttura stradale della pista con un nuovo anello che preveda un rettilineo di oltre 1km** (quello attuale non supera i 500m.) al fine di rispondere alle esigenze delle case automobilistiche per lo sviluppo di test sulle componentistiche e di creare quella nuova struttura che simuli la guida sui tratti autostradali necessaria a rispondere alle esigenze espresse dal decreto Ministeriale GU 28 febbraio 2018.

Una seconda esigenza nata negli ultimi anni, al fine di rispondere alla sempre maggiore richiesta **di spazi per l'organizzazione di eventi pubblici, privati e sportivi**, 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**, ridistribuendo parte della capacità edificatoria prevista.

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, 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.

**Nello specifico le necessità di case costruttrici, Università, Comune e tutti coloro che mirano allo sviluppo della nuova mobilità trovano riscontro nel decreto Ministeriale GU 28 febbraio 2018<sup>1</sup>** che ha infatti dato il via libera alle Smart Road e alla sperimentazione su strada dei veicoli a guida definendone gli obiettivi: Il rilancio del settore delle infrastrutture di trasporto attraverso la *digital transformation* rappresenta un fattore abilitante della crescita sostenibile, intelligente ed inclusiva del Paese, in grado di creare infrastrutture snelle, di qualità, più sicure, più economiche, meglio utilizzate e fruite, che generino dati e servizi per una migliore esperienza del viaggio per i cittadini, per facilitare il trasporto delle merci e contribuire a determinare un ecosistema tecnologico favorevole per le imprese.



Lo sviluppo di tali tecnologie **mirano inoltre a dimezzare**

**entro il 2030, sia il numero dei morti sulle strade europee sia le vittime di lesioni gravi:** sono questi gli obiettivi del "3rd Mobility Package", un importante pacchetto di misure annunciato dalla Commissione Europea e accolto con favore sia dal Consiglio Europeo per la Sicurezza dei Trasporti (Ets) che dalla FIA, la Federazione Internazionale dell'Automobile che trovano nella nuova configurazione dell'autodromo la giusta infrastruttura tecnica.

In relazione ai contenuti del progetto sottoposto al procedimento unico di autorizzazione (PAUR), a seguito della descrizione del PROGETTO DI AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO, si provvede a dare una puntuale descrizione dei contenuti specifici della Variante al Piano Regolatore

<sup>1</sup> MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DECRETO

28 FEBBRAIO 2018 . MODALITÀ ATTUATIVE E STRUMENTI OPERATIVI DELLA SPERIMENTAZIONE SU STRADA DELLE SOLUZIONI DI SMART ROAD E DI GUIDA CONNESSA E AUTOMATICA.

Generale (PSC POC RUE) al fine di definire gli elementi di valutazione a scala urbanistica generale, con la considerazione che le varianti possibili (Art.21 comma 2 LR 4/2018) possono riguardare unicamente specifiche modifiche attinenti le previsioni cartografiche e normative relative alle aree interessate dal progetto assoggettato alla procedura di VIA.

L'intervento prevede all'interno del PAUR di cui alla presente Variante al PP le seguenti varianti urbanistiche:

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

L'Area di intervento è classificata nelle tavole del PRG vigente nel seguente modo:

1) PIANO STRUTTURALE COMUNALE:

- Tavola 4.17 destinata a funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione: Zona Elementare 1740 area 07

2) PIANO OPERATIVO COMUNALE:

- Area 03 destinata ad Attrezzature Generali da attuarsi mediante piano urbanistico attuativo (PUA) Destinazioni edilizie B/1/4/5/6; C/4/6; D/2/3; E/1/3/4/9; G/1/4/6;  
Altezza massima 2 pt+pt
- Inserimento previsione di una nuova viabilità di accesso al comparto da sud

3) REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO:

- Si tratta della definizione all'interno della Zona elementare ZE n.1740 dei contenuti relativi alle aree denominate 01 – 03 – 07

### **A1.1 - Contenuti della modifica al 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.

La modifica alla cartografia del PSC 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 DI Piano 2.S2a.

### **A.1.2 - Contenuti della modifica al Piano Operativo Comunale\_ POC**

Si tratta della 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.

### **ESIGENZE DELL'AMPLIAMENTO DELL'AUTODROMO**

Alla luce dell'esigenza di migliorare l'offerta ed adeguarsi alle mutate richieste del territorio in particolare la necessità di un polo per la ricerca e sperimentazione per la mobilità sostenibile la società Aerautodromo di Modena S.p.a. ha elaborato un programma di sviluppo e ampliamento della propria struttura e di adeguamento alle evolute esigenze, con specifico riferimento allo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità sostenibile, anche in collaborazione con le eccellenze produttive del distretto e con Uminore. Allo scopo di creare le condizioni per detto adeguamento è stato stipulato, tra Comune di Modena e società Aerautodromo di Modena S.p.A, il contratto per la concessione del diritto di superficie di circa mq 145.000 ulteriori, alla società delle aree di cui sopra, relativa alle seguenti particelle:

| <b>CENTRO GUIDA SICURA</b> |  |
|----------------------------|--|
| Z.E- 1740 ex area 07,      | Fg. 117, mappali: 186, 187, 189, 207 e 208 |

|  |   |
|--|---|
| Superficie Territoriale complessiva 277.150 mq.                          | Fg. 132, mappali: 160<br>Fg. 167, mappali: 156, 157, 159, 180, 181, 188, 190, 194 e 195                                     |
| <b>EX COMUNITÀ TERAPEUTICA DI MARZAGLIA ORA CENTRO MASA</b>              |   |
| Z.E. 1740 ex area 03,<br>Superficie Territoriale complessiva 26.549 mq.  | Fg. 167, mappali: 17, 18, 154, 160, 183, 184 e 186  |
| <b>EX AEROPORTO ORA CIRCUITO GUIDA AUTONOMA</b>                          |   |
| Z.E. 1740 ex area 01,<br>Superficie Territoriale complessiva 111.019 mq. | <i>Fg. 117, mappale 122</i><br><i>Fg. 132 mappali: 86/p, 109, 120, 122</i><br>Fg 167 mappali: 40/p, 81, 86/p, 88, 139 e 196 |

La Superficie Territoriale (ST) complessiva del comparto oggetto della proposta risulta quindi essere pari a 414.718 mq. come si evince dalla lettura degli atti di seguito riportati.

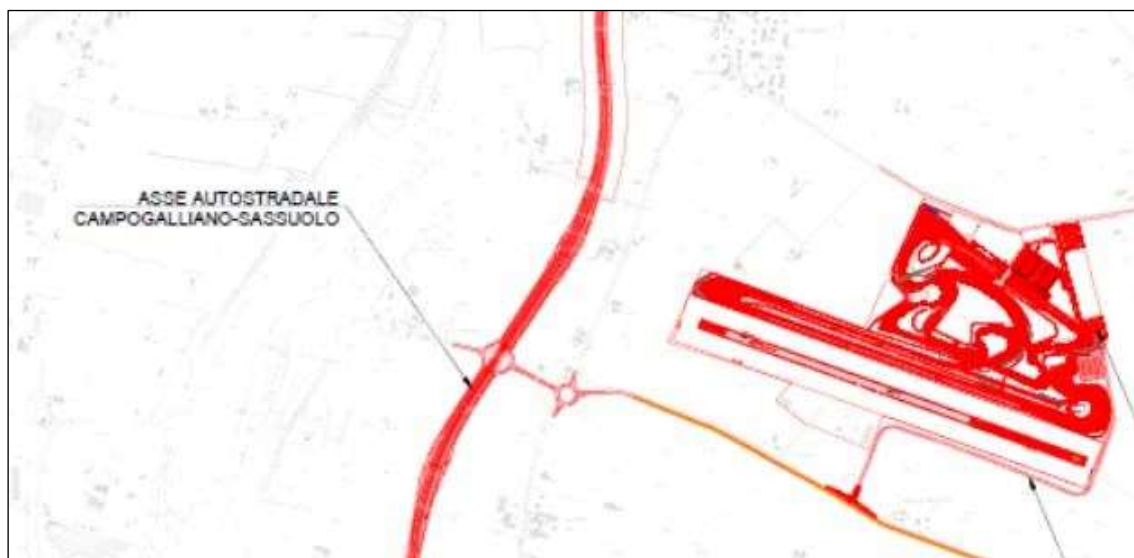
L'intervento comporta inoltre la realizzazione di opere fuori comparto, quali la viabilità di accesso da sud, per l'identificazione catastale delle quali si rimanda all'elaborato Z-Piano particellare di esproprio, parte integrante del presente PUA.

| <b>AREE INTERESSATE DAL NUOVO TRACCIATO STRADALE DI ACCESSO AL COMPARTO</b>         |   |
|---|---|
| Quota parte in Z.E. 1740 ex area 01, Superficie Territoriale complessiva mq 28.196. | Fg. 167, mappali 82, 121, 123, 125, 127, 129, 131, 133, 134, 135, 136, 176 e 177- |

## 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.2 Schema nuova viabilità di accesso all'Autodromo di Modena

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.

### **MODIFICA AL POC - APPROVAZIONE E REALIZZAZIONE DELLA STRADA DI ACCESSO**

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. Al fine di garantire la ridefinizione nella Procedura PAUR all'interno della quale è inserita la procedura di esproprio, si è definito l'interesse pubblico della presente viabilità di progetto in quanto:

- l'Autodromo di Modena definisce un comparto di interesse pubblico, su area di proprietà del comune di Modena in concessione al soggetto proponente AERAUTODROMO MODENA S.p.A. (P.Iva 01890090366 - REA MO-250566 - Cap. Soc. € 4.759.896,40 i.v.)
- La presente procedura di PAUR riconosce all'Autodromo di Modena la valenza di polo Funzionale di livello Provinciale e impone la realizzazione di una viabilità alternativo al fine di ottemperare alle richieste emerse in fase di Conferenza dei servizi.

- La proprietà delle aree necessarie per la realizzazione della viabilità saranno oggetto di ampliamento di diritto di superficie strettamente correlato a quello dell'autodromo e a fine concessione torneranno a disposizione dell'amministrazione comunale.

Questo determina la necessità di una modifica al POC VIGENTE, come sotto indicato, in particolare inserendo la nuova viabilità in progetto.



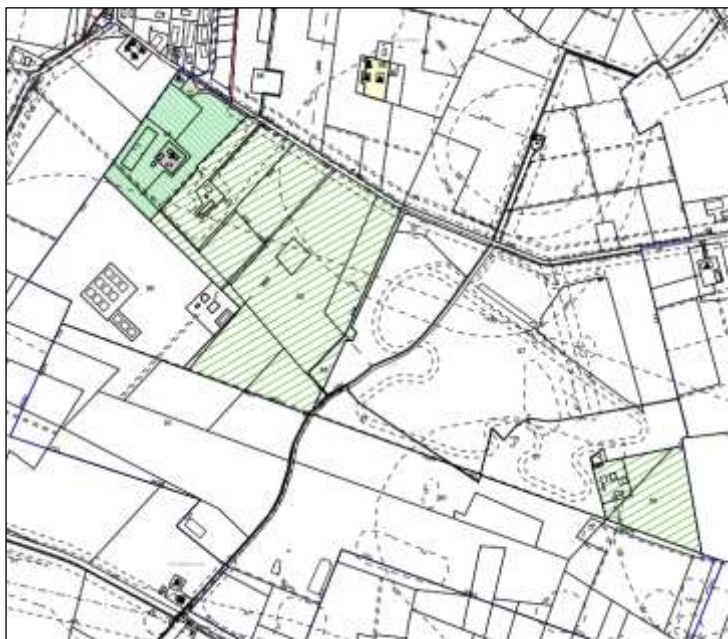
Img.3 - STRALCIO POC

CAPD III - PIANO OPERATIVO COMUNALE  
localizzazione delle opere e dei servizi pubblici e di interesse pubblico

### A.1.3 - Contenuti della modifica al Regolamento Urbanistico Edilizio\_ RUE

Si tratta della definizione all'interno della Zona elementare ZE n.1740 dei contenuti relativi alle aree denominate 01 – 03 – 07

Il RUE di Modena inserisce l'area del comparto Autodromo di Modena all'interno della ZONA ELEMENTARE 1740 VI - AMBITO POLIFUNZIONALE, nello specifico lo stato attuale definisce le aree oggetto di diritto di Superfici all'interno delle seguenti aree:



*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

Img.4 Stralcio ZE

#### STATO DI FATTO RUE

##### **Area 01 (aree ex AEREOPORTO) 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 03 (aree ex Centro AUSL) Disciplinata dal POC:** L'area è 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 07 (area Autodromo) Disciplinata dal RUE**

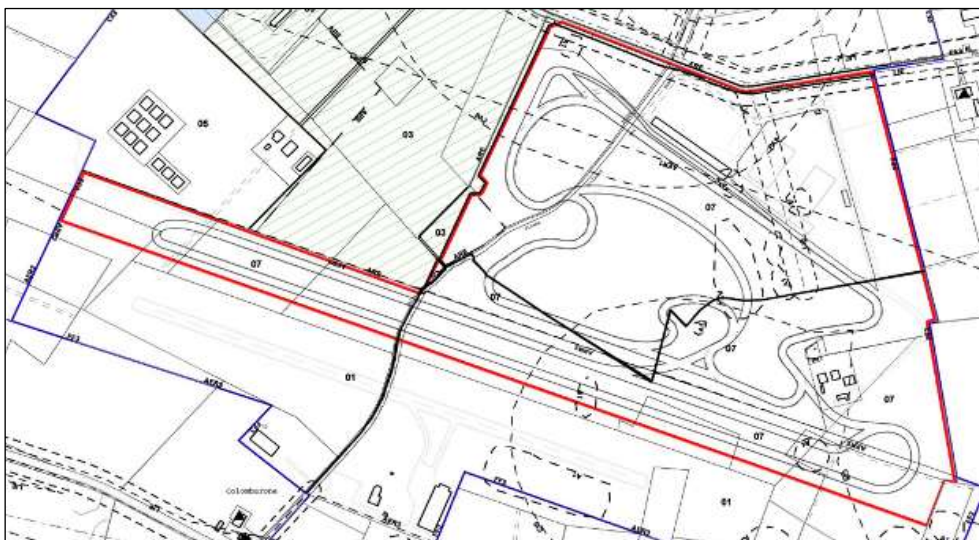
Disciplinata da Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica. Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008. Destinazioni ammesse: B/1 B/4 B/5 B/6 C/4 C/6 D/2 D/3 E/1 E/3 E/4 E/9 G/1 G/4 G/6 Altezza Massima per Attrezzature Generali :2 p + pt

#### STATO DI PROGETTO RUE

##### **Area 07 (nuova area diritto di Superficie Autodromo) Disciplinata dal RUE**

Disciplinata dal Nuovo Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica, allegato al PAUR insieme alla presente Variante.

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



Img.5 Stralcio Zone elementari

Si chiarisce che 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 risulta 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.

## 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 Sicura 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.

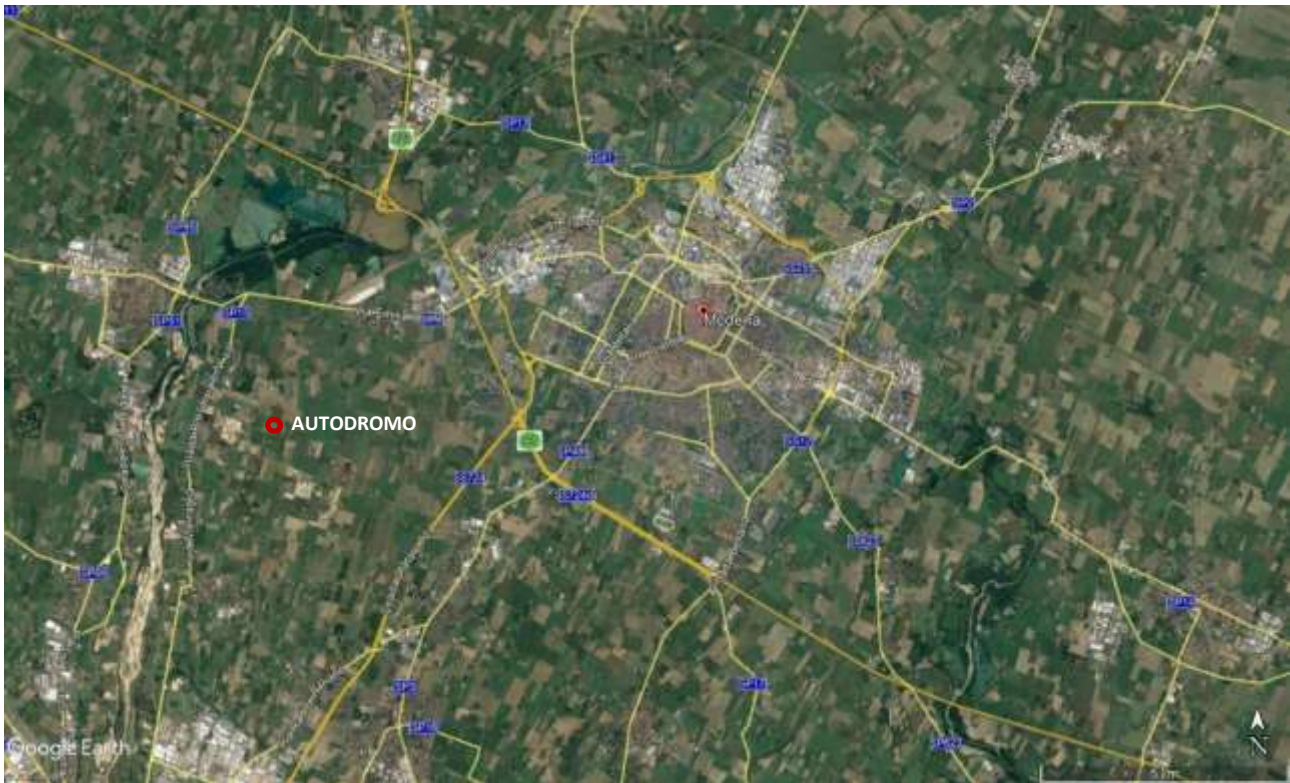
In tale senso la verifica di coerenza esterna rispetto agli strumenti territoriali sovraordinati, parte dalla valutazione svolta per la VALSAT della modifica al PTCP2009, attuata contestualmente alla presente valutazione di modifica alla pianificazione comunale, di cui all'Allegato 2.a DOCUMENTO DI VALSAT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

Per quanto attiene il livello della Pianificazione Comunale a cui fa specifico riferimenti il presente Rapporto Ambientale finalizzato alla Vas Valsat delle modifiche al PRG\_ PSC POS RUE del Comune di Modena si intende fare riferimento alla fase di elaborazione del nuovo Piano Urbanistico Generale - PUG (ai sensi della LR 24/2017) in corso di elaborazione, che ha visto ad oggi la restituzione dell'aggiornamento del Quadro Conoscitivo del PUG.

### **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 (Img.7) 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)

Si evidenziano inoltre nella successiva immagine (Img.8) la localizzazione delle funzioni specialistiche della area e la località di Marzaglia.



Img.8 \_ Individuazione dell'area (Google earth)

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.

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 ad 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.**

## **B2 Sintesi degli elementi della Pianificazione SOVRAORDINATA**

L'analisi svolta per la verifica degli obiettivi della Variante ha approfondito i contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Quadro conoscitivo ed elaborati cartografici di Piano), del Piano di Gestione Rischio Alluvioni.

Si rammenta che 'la cartografia dei piani provinciali approvati, in quanto per effetto dell'art. 24 della L.R. 20/2000 costituisce, in materia di pianificazione paesaggistica, l'unico riferimento per gli strumenti comunali di pianificazione e per l'attività amministrativa attuativa'. In seguito all'intesa tra ADBPO (Autorità di Bacino del fiume Po), RER e Provincia, 'il PTCP di MO assume il valore e gli effetti di piano settoriale di tutela e uso del territorio di propria competenza e trova applicazione in luogo del PAI vigente' (intesa sottoscritta il 14/10/2010 dall'Autorità di Bacino del fiume Po).

Si sono inoltre svolte le valutazioni in merito ai contenuti

- PAIR 2020 – Piano aria integrato regionale
- La strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regionale Emilia-Romagna.

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 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<br>A- alto<br>B – basso<br>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: zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e assimilate                         | Zona di vulnerabilità da nitrati di origine agricola – Art.13B delle Norme tecniche.  |
| PTCP - Carta 4, Assetto strutturale del sistema insediativo e del territorio rurale  | Area identificata in parte come Territorio urbanizzato e come Abito Agricolo.<br>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 connesione con la rete provinciale, in particolare la Modena Sassuolo, svincolo 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 sovramunicipali.   |
| PTCP - Carta 7 - UNITA' DI PAESAGGIO   | L'area rientra all'interno dell'Unità di Paesaggio n. 13 "paesaggio dell'alta pianura occidentale".<br>Particolare considerazione viene assegnata, in questa unità alla tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei di cui all'art. 28 delle Norme di Attuazione del P.T.C.P.  |

L'area di intervento ricade in parte nelle Zone A (di alimentazione degli acquiferi sotterranei) e in parte nelle Zone B (caratterizzate da ricchezza di falde idriche).

Nella zona A, le fognature devono essere a tenuta e dotate di dispositivi necessari per la loro periodica verifica.

In entrambe le zone A e B sono inoltre vietati:

- *la realizzazione di opere o interventi che possano essere causa di turbamento del regime delle acque sotterranee ovvero della rottura dell'equilibrio tra prelievo e capacità di ricarica naturale degli acquiferi, dell'intrusione di acque salate o inquinate;*
- *le attività estrattive non devono produrre modificazioni dei livelli di protezione naturali ed in particolare non devono portare a giorno l'acquifero principale.*

Nello specifico riportiamo quanto definito dal Rapporto Ambientale :

L'area oggetto dell'intervento è interessata dalle seguenti disposizioni del PTCP:

“Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei”

L'area di intervento ricade nell'area di alimentazione degli acquiferi sotterranei, caratterizzata da un'elevata permeabilità dei terreni.

Fermo restando i compiti di cui al D.P.R. 236/88, l'area è sottoposta a precise prescrizioni per qualsiasi attività suscettibile di danneggiare i corpi idrici.

- Sono vietate le attività che comportano uno scarico diretto o indiretto nelle acque sotterranee delle sostanze degli elenchi I e II allegati al Dlgs. 132/92; gli scarichi in acque superficiali di sostanze inquinanti e, comunque, in tutte le condizioni di portata dei corsi d'acqua devono essere rispettate le caratteristiche di qualità almeno entro quelle indicate dalla tabella A3 del DPR 515/82;
- è vietata la realizzazione di opere o interventi che possano essere causa di turbamento del regime delle acque sotterranee ovvero della rottura dell'equilibrio tra prelievo e capacità di ricarica naturale degli acquiferi, dell'intrusione di acque salate o inquinate;
- le attività estrattive non devono produrre modificazioni dei livelli di protezione naturali ed in particolare non devono portare a giorno l'acquifero principale; Infine sono previste le seguenti direttive:
- sono vietati i pozzi neri di tipo assorbente;
- le fognature devono essere a tenuta e dotate di dispositivi necessari per la loro periodica verifica;
- devono essere attivate misure per la programmazione di un razionale uso delle acque incentivando forme di risparmio per le diverse utilizzazioni;
- gli stoccaggi interrati di idrocarburi devono essere collocati in manufatto a tenuta, ovvero essere realizzati con cisterne a doppia camicia, ispezionabile;
- i pozzi dismessi devono essere chiusi secondo le modalità stabilite dall'autorità competente.

**In relazione a quanto sopra la realizzazione del progetto ha osservato le disposizioni per la protezione della risorsa idrica sopra richiamate, e il progetto di ampliamento ne conferma il rispetto.**

“Indirizzi e direttive in materia di qualità e quantità delle acque superficiali e sotterranee”.- zona C

L'area in esame ricade in una zona avente gradi di vulnerabilità M (Medio) e BB (Molto Basso) – le classi di sensibilità presenti sono la 2 e la 3.

Gli obiettivi di qualità per le acque superficiali prevedono che le caratteristiche chimico-batterologiche devono tendere alla conformità degli obiettivi per la vita dei Ciprinidi e per la ricarica della falda.

In tutte le condizioni di portata dei corsi d'acqua, nei tratti in connessione con gli acquiferi, devono essere garantite condizioni di qualità compatibili con l'alimentazione degli acquiferi secondo quanto definito dal Piano di Risanamento dei Fiumi Secchia e Panaro come segue:

|                                |   |
|--------------------------------|---|
| Bacino idrografico del Secchia | Ricarica della falda con esclusione di: temperatura - batteriologia - cloruri - solfati - conducibilità |
|--------------------------------|---|

Per le acque sotterranee gli obiettivi di qualità prevedono che le caratteristiche chimico-fisico-batteriologiche non devono subire variazioni del loro chimismo naturale.

Per quanto riguarda invece gli obiettivi di quantità per le acque sotterranee la direttiva dispone che sia privilegiato l'uso delle falde più superficiali e che le disponibilità vengano riservate prioritariamente all'uso idropotabile; lo stesso comma dispone che si deve tendere ad una razionalizzazione dei prelievi autonomi e di quelli idropotabili sulla Conoide del Fiume Secchia e che "in occasione di significativi abbassamenti della falda si dovranno adottare provvedimenti per la riduzione dei prelievi".

La direttiva prevede che i P.R.G. "dovranno indicare gli interventi tecnici da adottare per ridurre l'effetto della impermeabilizzazione delle superfici nei confronti dell'incremento dei tempi di corrivazione dei deflussi idrici superficiali; dovrà essere previsto il drenaggio totale delle acque meteoriche con il sistema duale cioè un sistema minore, costituito dai collettori fognari destinati allo smaltimento delle acque nere e di parte di quelle bianche, e un sistema maggiore, costituito dalle vie d'acqua superficiali (anche vasche volano, taratura delle bocche delle caditoie, estensione delle aree verdi) che si formano in occasione di precipitazioni più intense di quelle compatibili con la rete fognaria [...]. Per i nuovi comparti edificatori, in particolare quelli ricadenti nelle classi di sensibilità 1 e 2 i P.R.G. dovranno indicare un indice massimo di impermeabilizzazione ovvero un valore minimo di permeabilità residua". La direttiva prevede che "Nelle zone appartenenti a classi di sensibilità 2 i P.R.G. dovranno individuare ed analizzare le attività presenti sul territorio che possano modificare direttamente o indirettamente la qualità delle risorse idriche sotterranee e prevedere di conseguenza appropriati interventi di attenuazione dei carichi inquinanti. Sono da sconsigliare gli scarichi diretti o indiretti nelle acque sotterranee". Immediatamente a Nord dell'area di progetto la cartografia di POC individua il pozzo C4, valgono pertanto le direttive previste. La direttiva prevede che "I P.R.G. dovranno altresì individuare e zonizzare le aree di salvaguardia alle opere di captazione suddivise secondo quanto prescritto dal D.P.R. 236/88 e s.m.; la direttiva indica che "I P.R.G. dovranno adottare una norma specifica di tutela delle aree di salvaguardia e di riserva per eliminare o attenuare effetti certi di degrado qualitativo delle acque prelevate, causati da attività incompatibili (centri di pericolo) con la destinazione di tali aree. Le norme dovranno essere commisurate alla gravità dei fattori di degrado e alle conseguenze dell'evento a rischio nonché al potenziale grado di rischio, cioè

alla probabilità del suo effettivo realizzarsi. Esse rappresentano una protezione di tipo "statico" cui va associata una protezione di tipo "dinamico" costituita da un sistema di monitoraggio della qualità delle acque in arrivo alle captazioni, in grado di segnalare con sufficiente tempo di sicurezza eventuali fenomeni di degrado".

Rispetto alle disposizioni del PTCP si evidenzia come l'intervento in oggetto sia localizzato in una zona particolarmente sensibile dal punto di vista idrico-ambientale; in particolare è stata garantita la compatibilità tra le captazioni idropotabili e le attività svolte nel "Centro guida sicura".

**In relazione a quanto sopra, il progetto di ampliamento continua nell'azione di attenzione territoriale e ambientale e ne conferma il rispetto.**

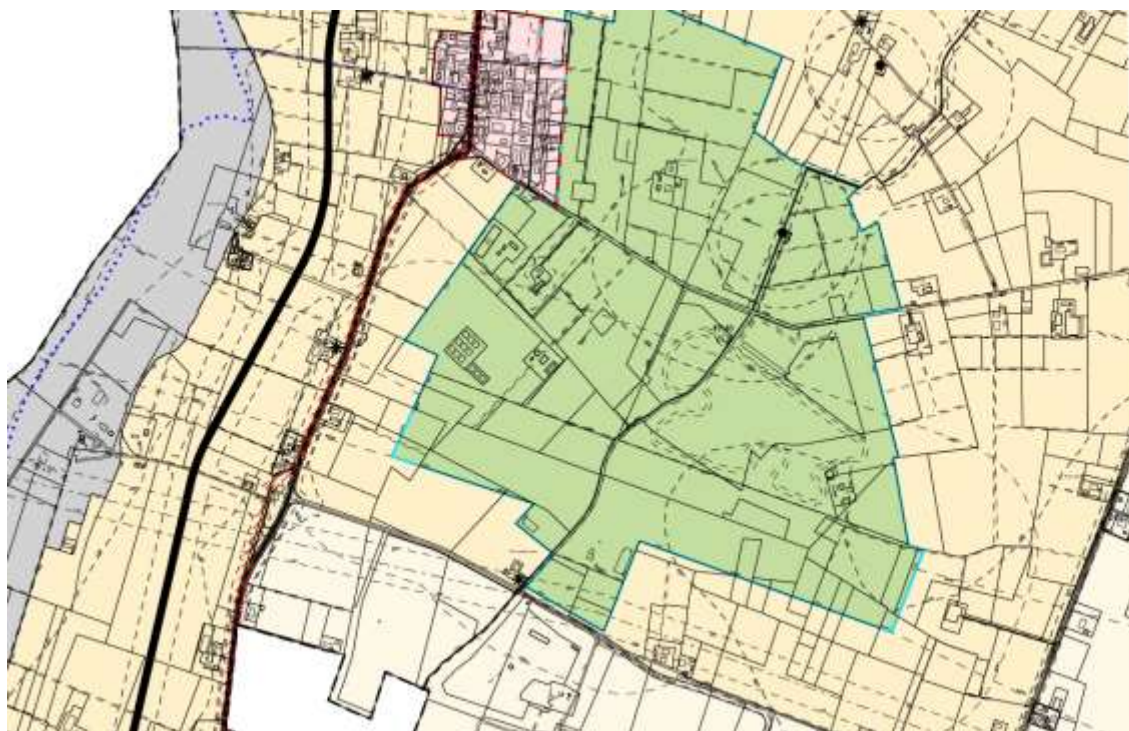
**In relazione a quanto sopra, il progetto di ampliamento continua nell'azione di valorizzazione territoriale e ambientale e ne conferma il rispetto.**

### **B3 Pianificazione Generale Comunale**

La tavola generale di sintesi del PSC inserisce l'area interessata dalla trasformazione in un ambito più ampio caratterizzato, oltre che dalla presenza dell'Autodromo anche dall'area dell'Aeroporto di Marzaglia e l'area destinata a funzioni per la protezione civile.

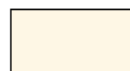
Si tratta di un **POLO FUNZIONALE di Tipo a – Aree per funzioni o insediamenti complessi di alta specializzazione** e perimetrato come territorio urbanizzabile.

#### **CARTOGRAFIA DI PSC \_TAVOLA 2S 2A (Stralcio)**

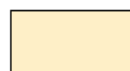


**LEGENDA**

perimetro territorio urbanizzabile (PSC)

**VI - Poli funzionali**a - aree per funzioni o insediamenti complessi  
ad elevata specializzazione (PSC)b - aree per attrezzature generali  
situate in territorio extraurbano (PSC)**VIII - Ambiti ad alta vocazione produttiva agricola**

a - normale (PSC)



b - di interesse ambientale (PSC)

L'articolo 2.16 della Normativa degli 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.

Dal punto di vista dell'assetto strutturale della pianificazione comunale i contenuti della variante del PTCP, che prevedono l'individuazione di un Polo Funzionale, risultano di fatto coerenti in particolare la perimetrazione dell'area più ampia rispetto alle singole funzioni oggi in essere. Tale perimetro risulta coincidente con il perimetro del territorio urbanizzabile sottolineando l'aspetto strategico della dell'ambito e la possibilità di integrarlo e qualificarlo.

Gli aspetti della disciplina urbanistica comunale sono relativi a:

- PSC - AMBITI E TRASFORMAZIONI TERRITORIALI
- PSC- TUTELE E VINCOLI DI NATURA AMBIENTALE
- PSC - SINTESI DELLE PREVISIONI SUL SISTEMA DELLA MOBILITA'

Per la tutela del **sistema ambientale**:

**LIE – distanze di rispetto dagli elettrodotti (PSC-RUE).**

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.

**CIS - perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei (PSC).**

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.

**PA2 - aree di protezione secondaria o allargata (PSC).**

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.

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 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.

**FF3 – aree per attrezzature connesse alle zone fluviali (PSC).**

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.

Per il **sistema delle infrastrutture per la mobilità e delle dotazioni territoriali**:

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.

**AER1 – limite di 300 ml dal perimetro dell'aeroporto (PSC)**

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.

Per quanto riguarda gli **aspetti paesaggistici**:

L'area interessata dal progetto ricade **nell'Unità di Paesaggio n° 13 "Paesaggio dell'alta pianura occidentale"** delimitata e definita dal vigente **Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale** come *"ambito territoriale tra il territorio a carattere prevalentemente insediativo posto a sud (comprendente i principali centri urbani di Sassuolo, Fiorano, Formigine e Maranello) e quello a prevalente carattere naturalistico-ambientale posto a nord (zona perfluviale del Fiume Secchia)".*

## B4 PUMS del Comune di Modena

Il sistema della pianificazione del Comune di Modena è dotato del Piano Urbano per la mobilità sostenibile di recente approvazione, il PUMS2030.

Dall'analisi dei contenuti, in particolare degli elaborati cartografici di cui all'Allegato 3, non emergono elementi che interessano direttamente le aree sottoposto a trasformazione dalla presente variante.

In prossimità dell'area di intervento l'unica infrastruttura di progetto prevista ha un tempo previsto di realizzazione decennale e si tratta della bretella Modena Sassuolo autostradale.

In sintesi, sia dalle tavole tematiche che nella tavola sinottica (sotto riportata) non emergono previsioni localizzative che interessano direttamente l'area oggetto della variante urbanistica.

In prossimità dell'area ad ovest, ma non direttamente raggiungibile si trova la ciclovia turistica del Fiume Secchia, Inoltre in località Marzaglia è prevista una ciclabile di cui si prevede il collegamento verso nord con l'asse della via Emilia.

### Stralcio Allegato 3 – Tavola 3.11 TAVOLA SINOTTICA



## B5 QUADRO CONOSCITIVO DEL NUOVO PUG DEI MODENA

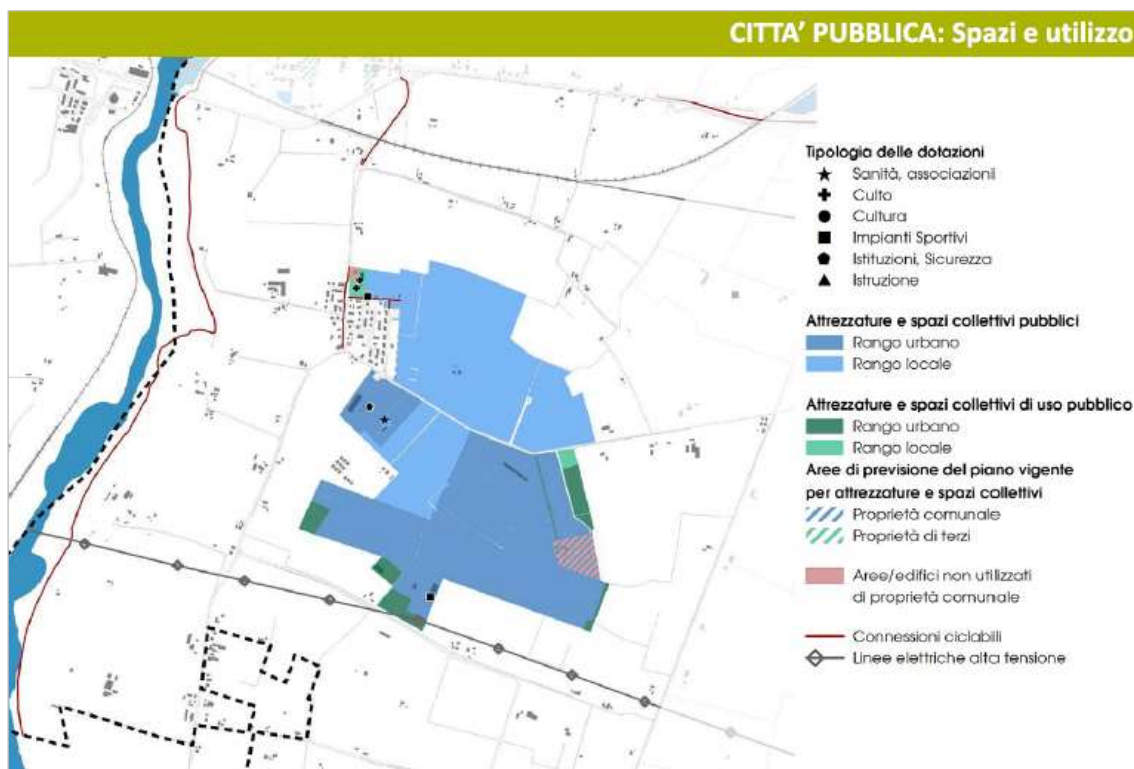
Il Comune di Modena ha in corso di elaborazione il nuovo PUG e allo stato attuale è disponibile il quadro conoscitivo. L'ambito ricade nel rione frazionale n.35 - "MARZAGLIA NUOVA" e d appartiene al PAESAGGIO SECCHIA SUD.

Si tratta di una “aggregazione” contraddistinta dalla predominanza di attività colturali (65.9%), seguita da una presenza di paesaggio antropizzato al 22.1 %. Le aree sono principalmente coltivate a seminativi e si registra la presenza di 90 aziende agricole operanti di cui la principale attività è l'allevamento di bovini.

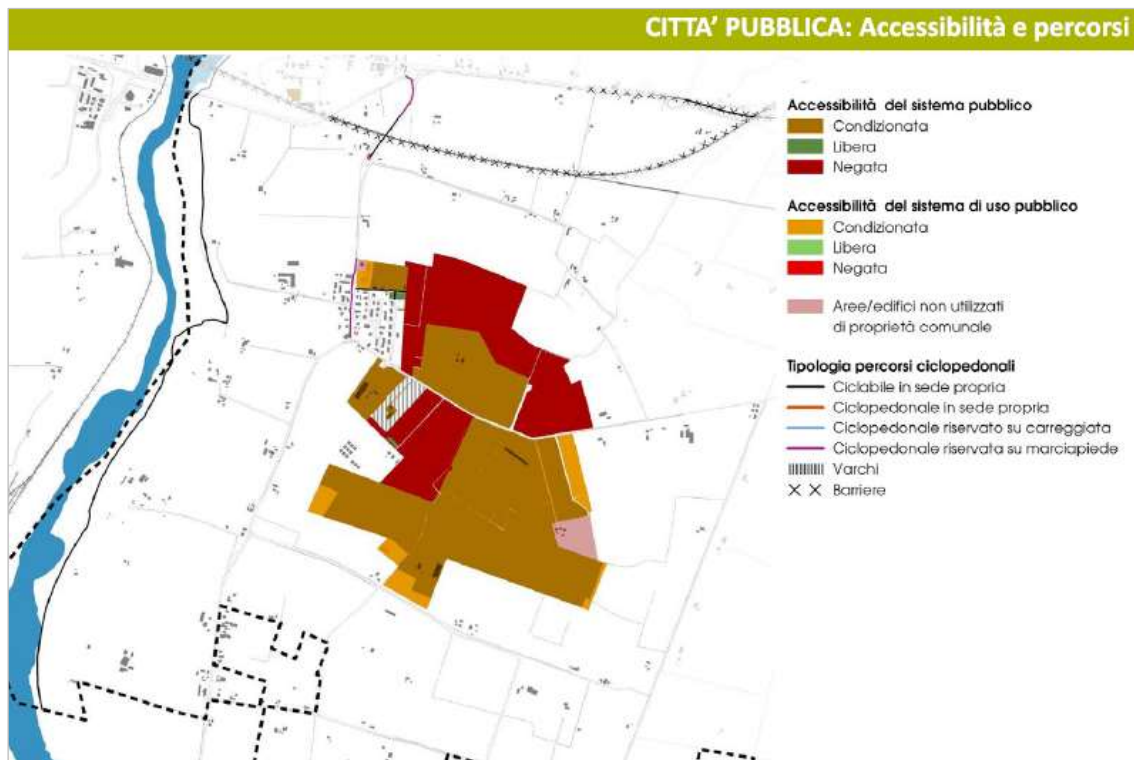
Si trovano elementi forte valenza ecologica come il Fiume Secchia, le casse di espansione e il bosco di Marzaglia.

Si registrano anche elementi di forte antropizzazione esistenti e di progetto: la presenza di attività estrattive e la previsione della bretella Modena Sassuolo

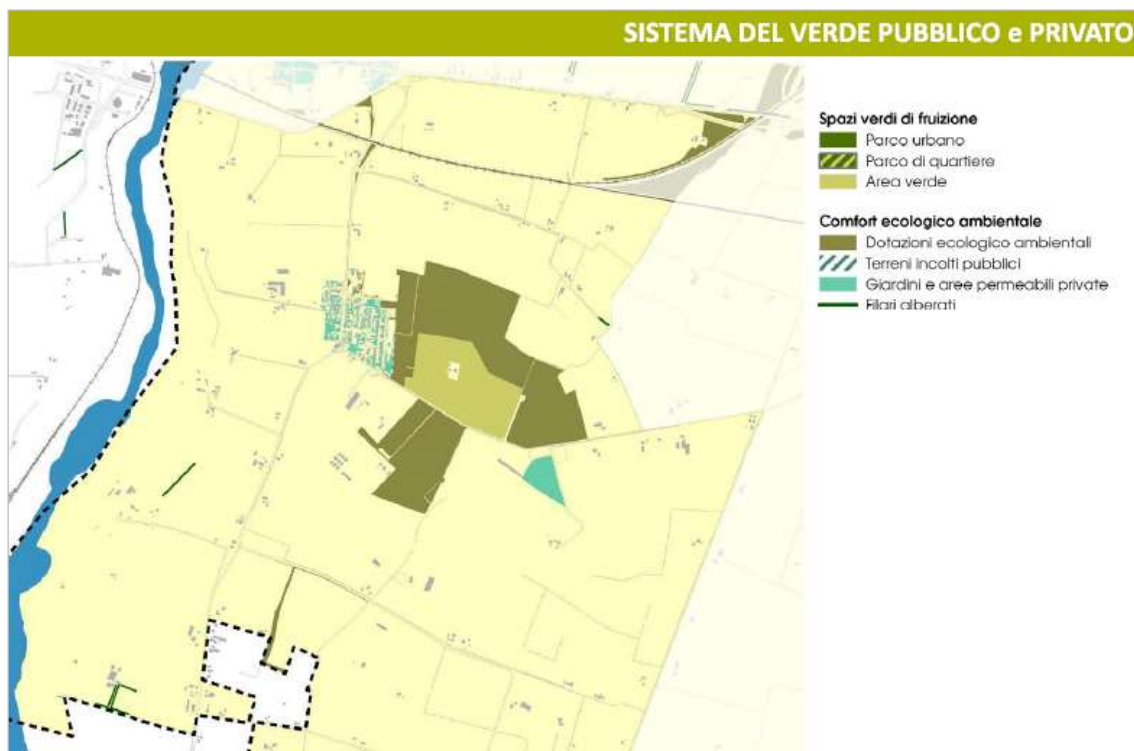
Relativamente al Rione Marzaglia nuova si registra la presenza al 26% di “Citta pubblica o ad uso pubblico” di cui vengono analizzati gli aspetti.



**L'area interessata dal PAUR ricade in attrezzature e spazi collettivi pubblici di rango urbano e ricomprende un area /edificio non utilizzato di proprietà comunale.**



L'area interessata dal PAUR è classificata ad accessibilità del sistema pubblico condizionato.



L'area interessata dal PAUR non rientra nella classificazione del verde ne pubblico ne privato.

## C VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Nel presente Documento e considerate le analisi ambiti relative al documento di VALSAT parte della variante al PSC POC RUE 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 dalla PIANIFICAZIONE GENERALE del Comune di Modena (PSC POC RUE) e degli strumenti settoriali, nonché gli elementi del Quadro Conoscitivo del nuovo PUG riferiresti all'area di intervento;
- l'analisi dello stato di fatto, territoriale e ambientale dell'area della Variante;
- la descrizione sintetica delle Variante al PSC al POC e al RUE necessarie all'attuazione del progetto, e l'individuazione degli effetti 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 specifica 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

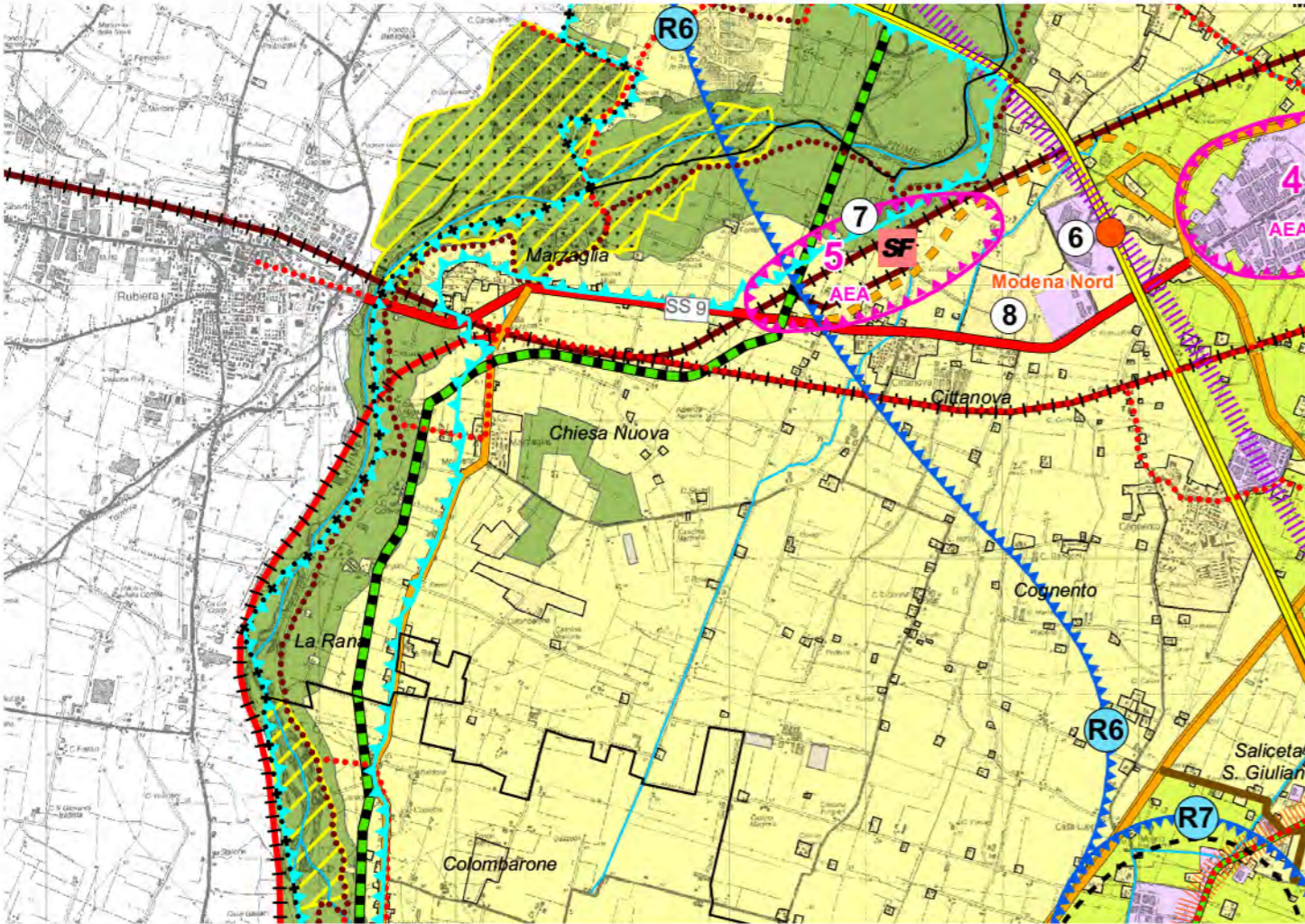
- i disagi e gli impatti prodotti dall'incremento di traffico, in particolare in occasione delle gare sportive, saranno mitigati con la realizzazione della nuova via di accesso a sud del Comparto, che permetterà di collegare la viabilità pubblica principale con le strutture dell'autodromo;
- gli interventi 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 il PRG (PSC POC RUE) Comunale, il PTCP2009 e la pianificazione regionale;
- **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.

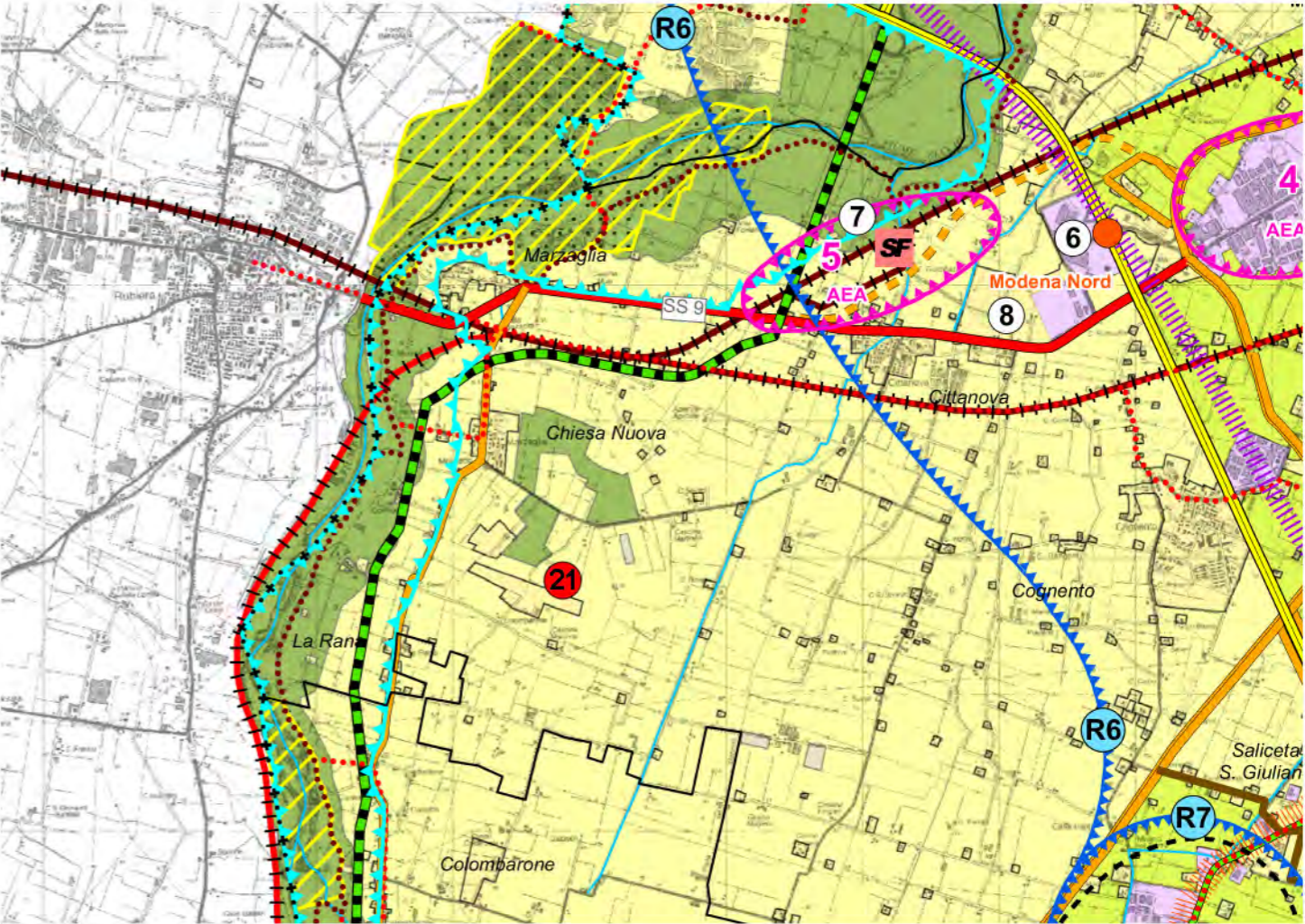
STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE



Poli funzionali e dotazioni territoriali

| <div>N. Esistenti</div>   | <div>N. Di progetto</div>   |
|---|---|
| <div><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> | <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> |

STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO IN VARIANTE

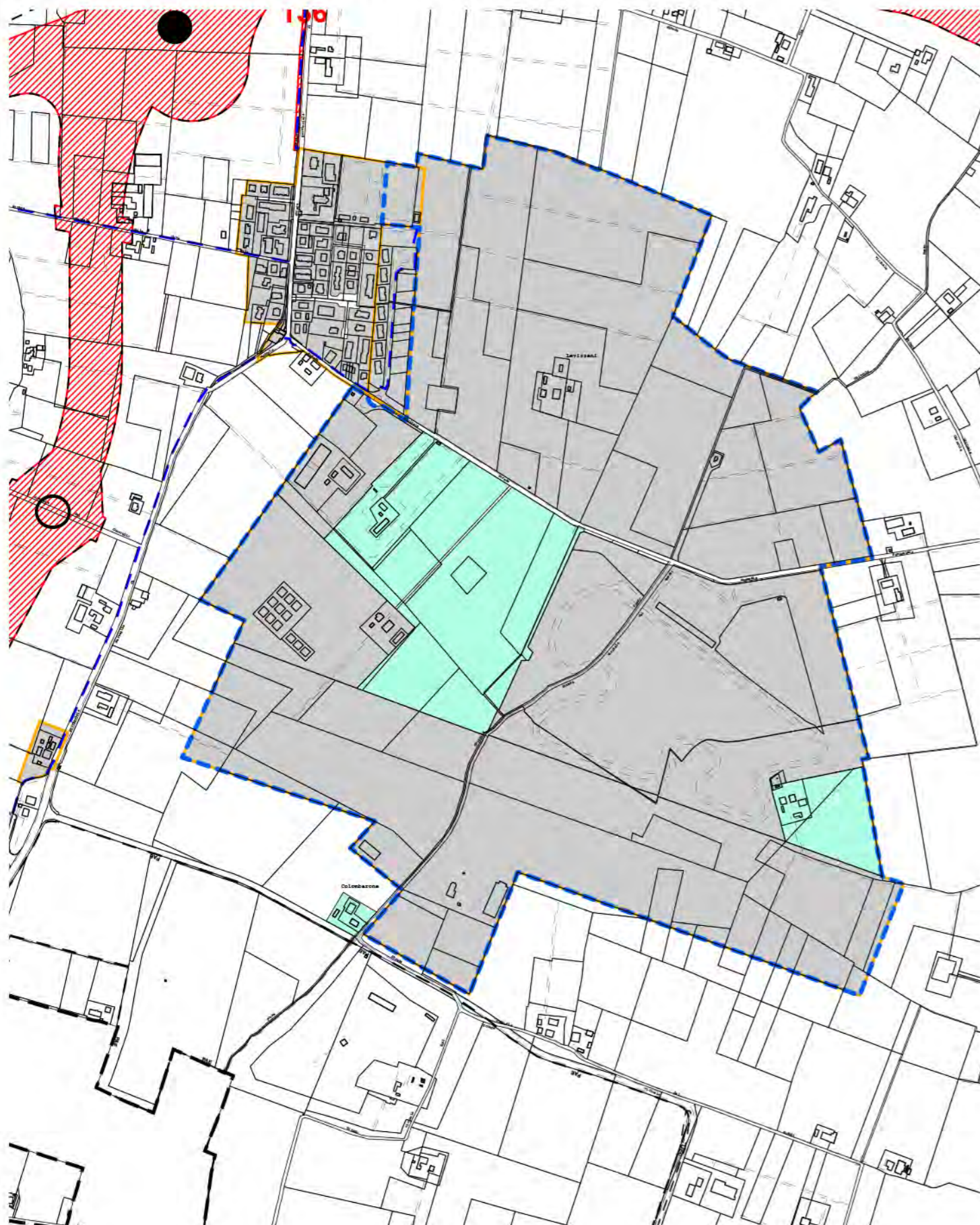


Poli funzionali e dotazioni territoriali

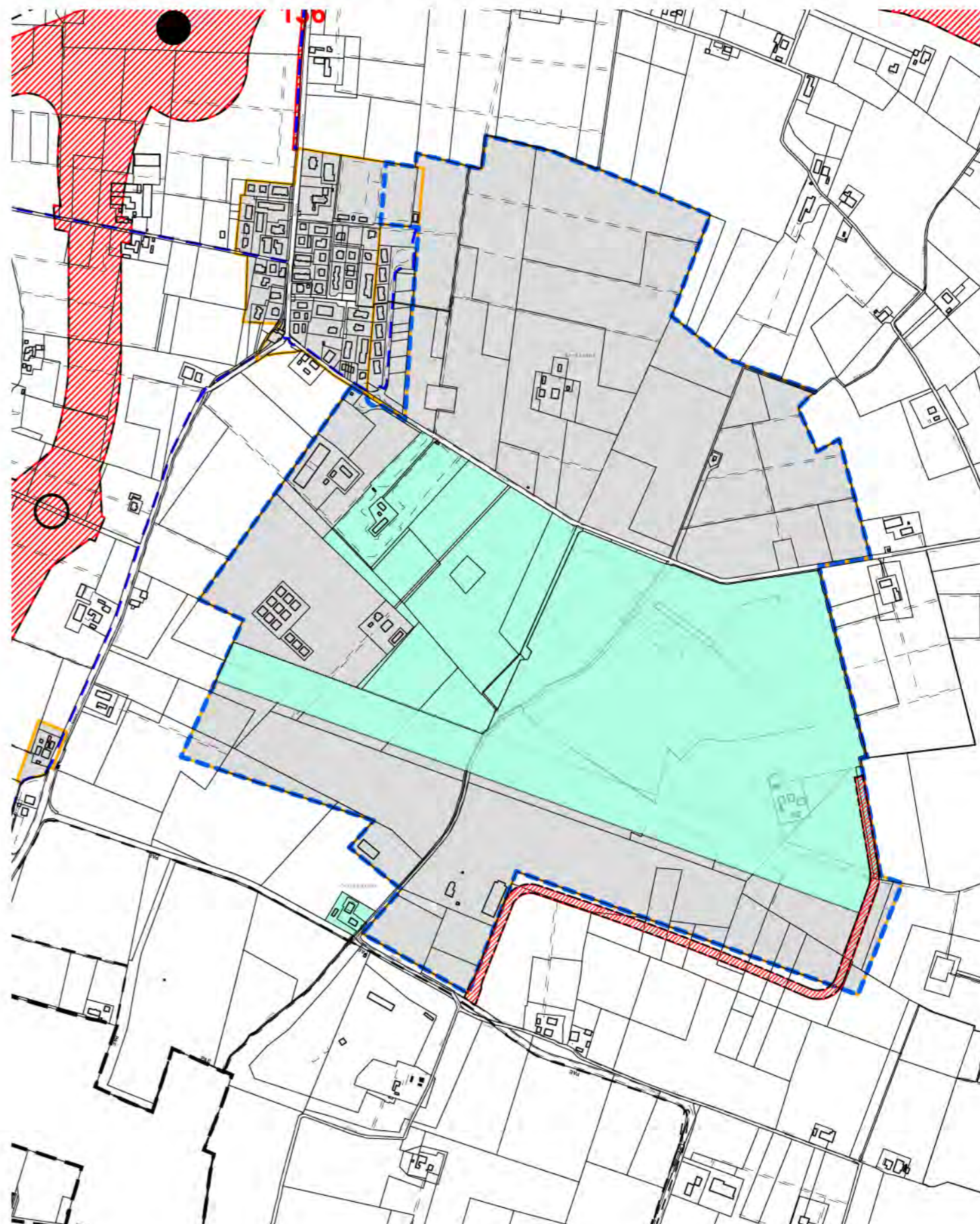
| <div>N. Esistenti</div>   | <div>N. Di progetto</div>  |
|---|--|
| <div><div>(1) Stazione ferroviaria di Modena</div><div>(2) Stazione autocorriere Modena</div><div>(3) Policlinico Universitario e facoltà di Medicina e Chirurgia di Modena</div><div>(4) Nuovo Ospedale S.Agostino-Estense a Baggiovara</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> | <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></div> |

POC

STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE

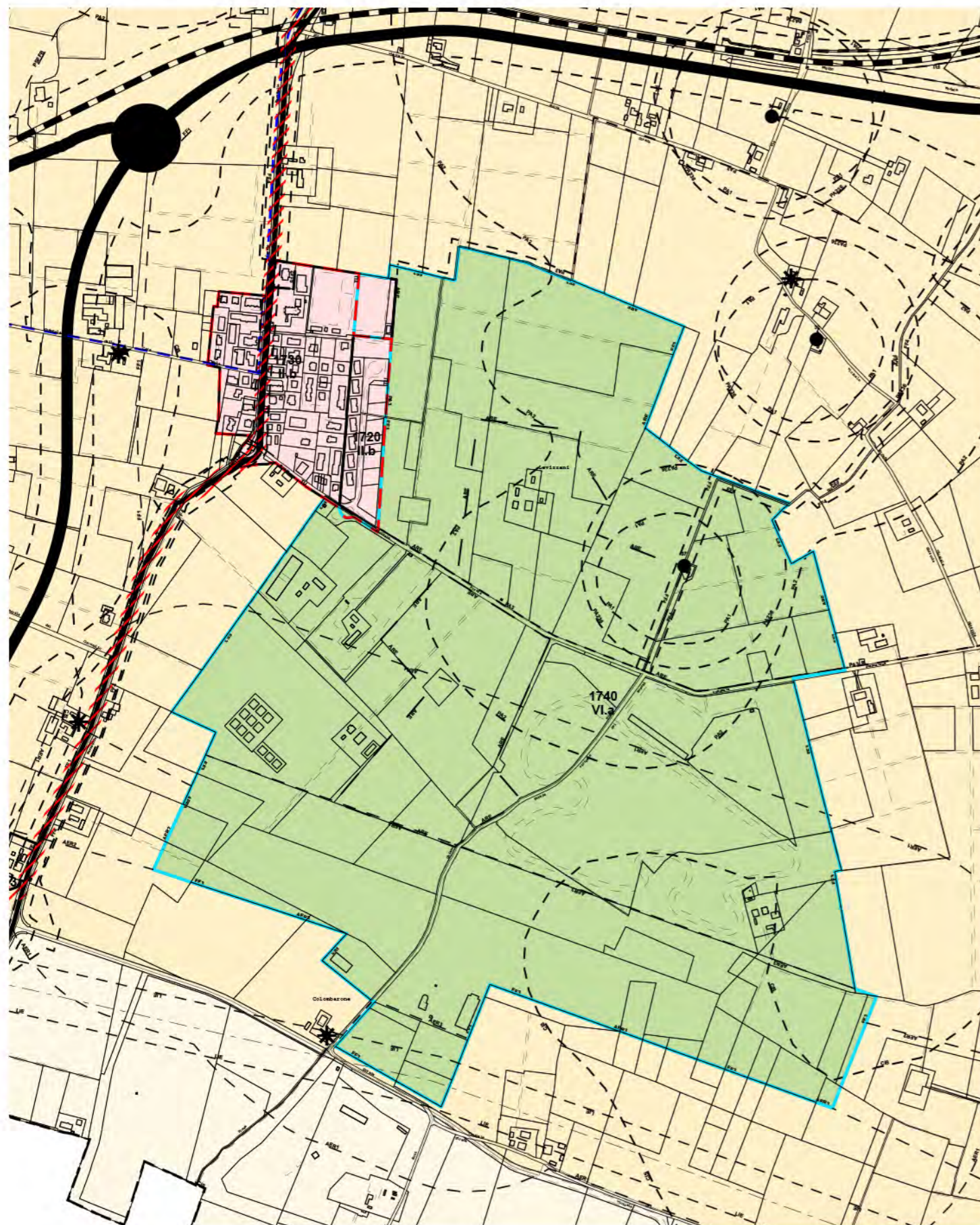


STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO IN VARIANTE

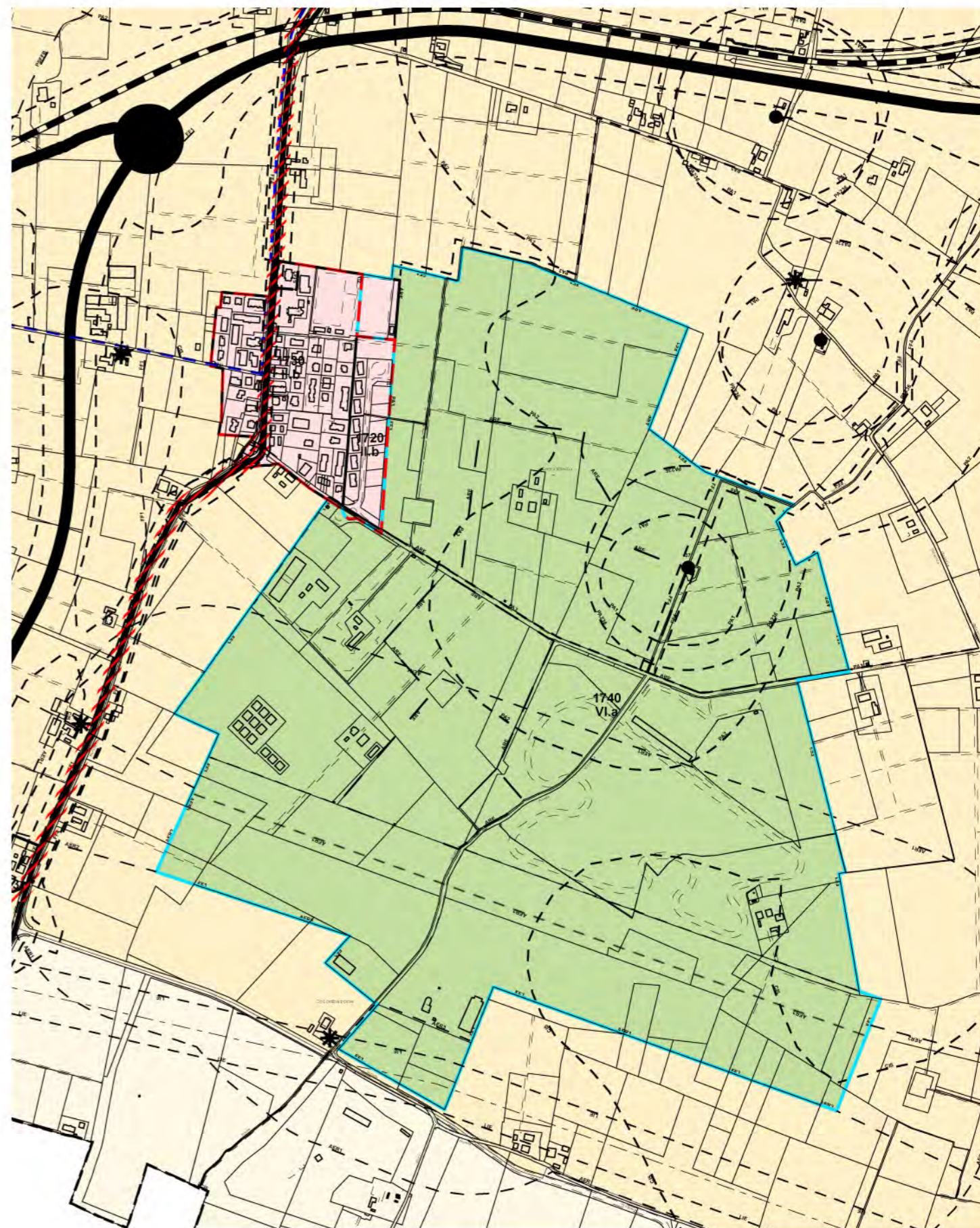


# PSC

## STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE

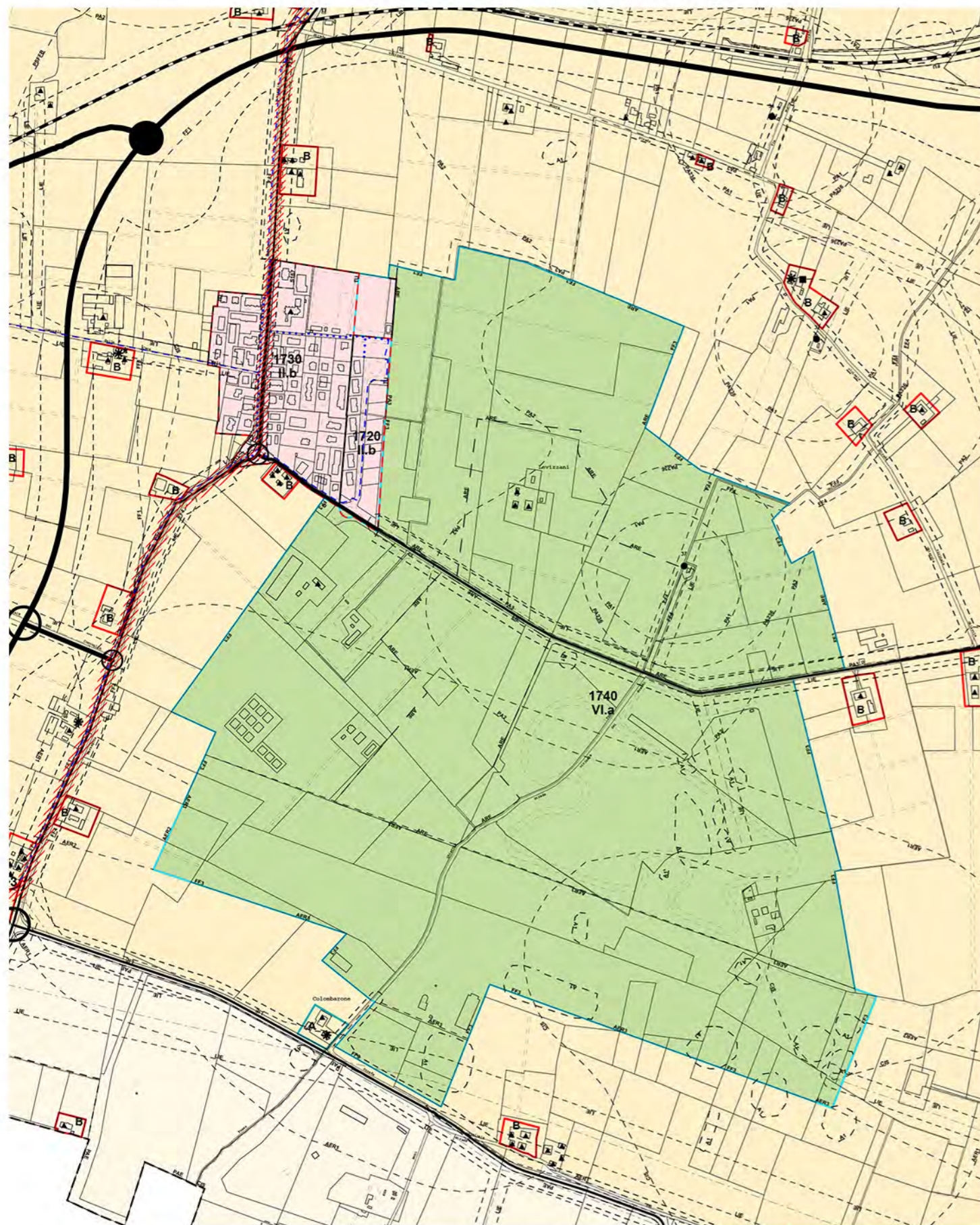


## STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO IN VARIANTE

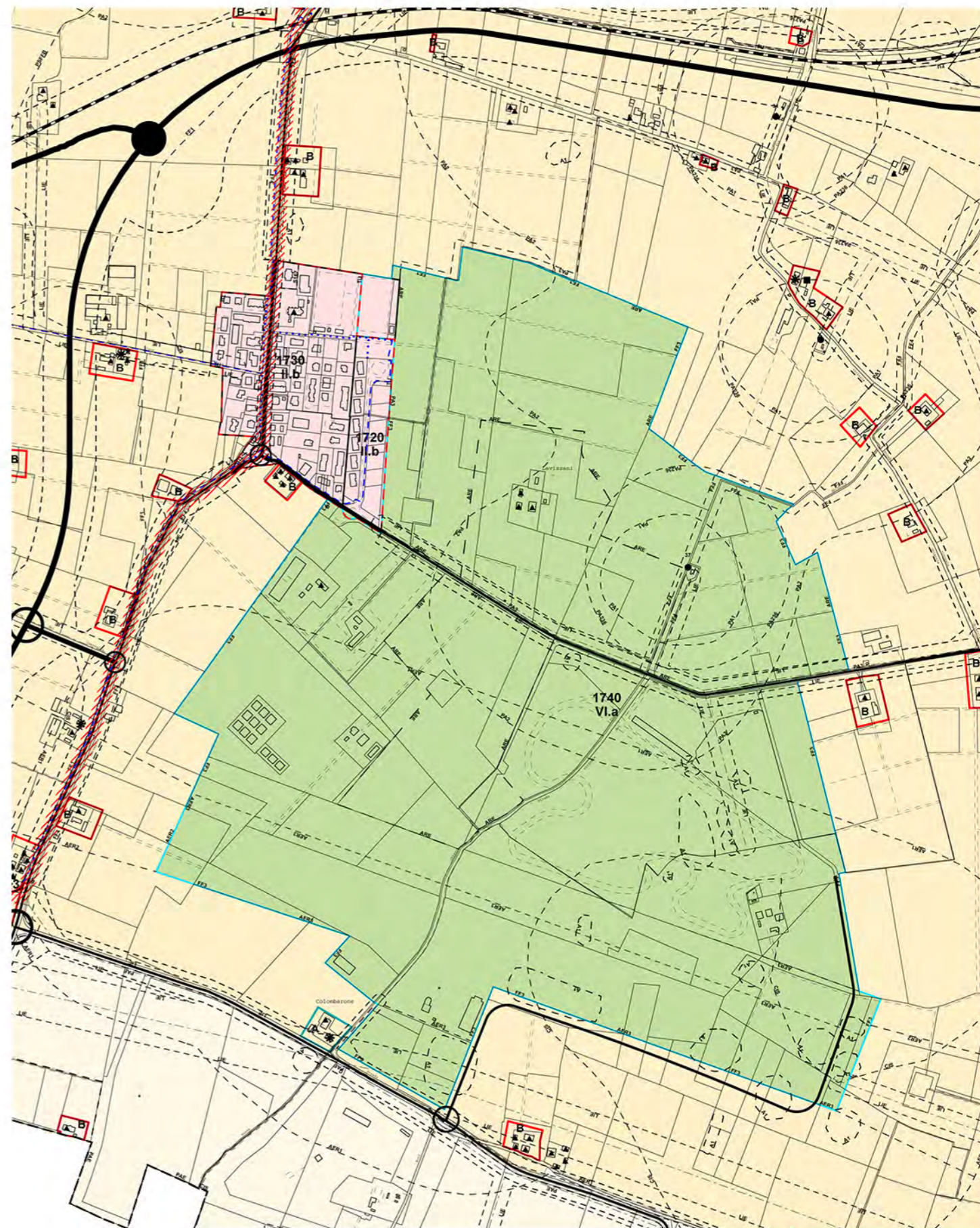


# RUE

## STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE

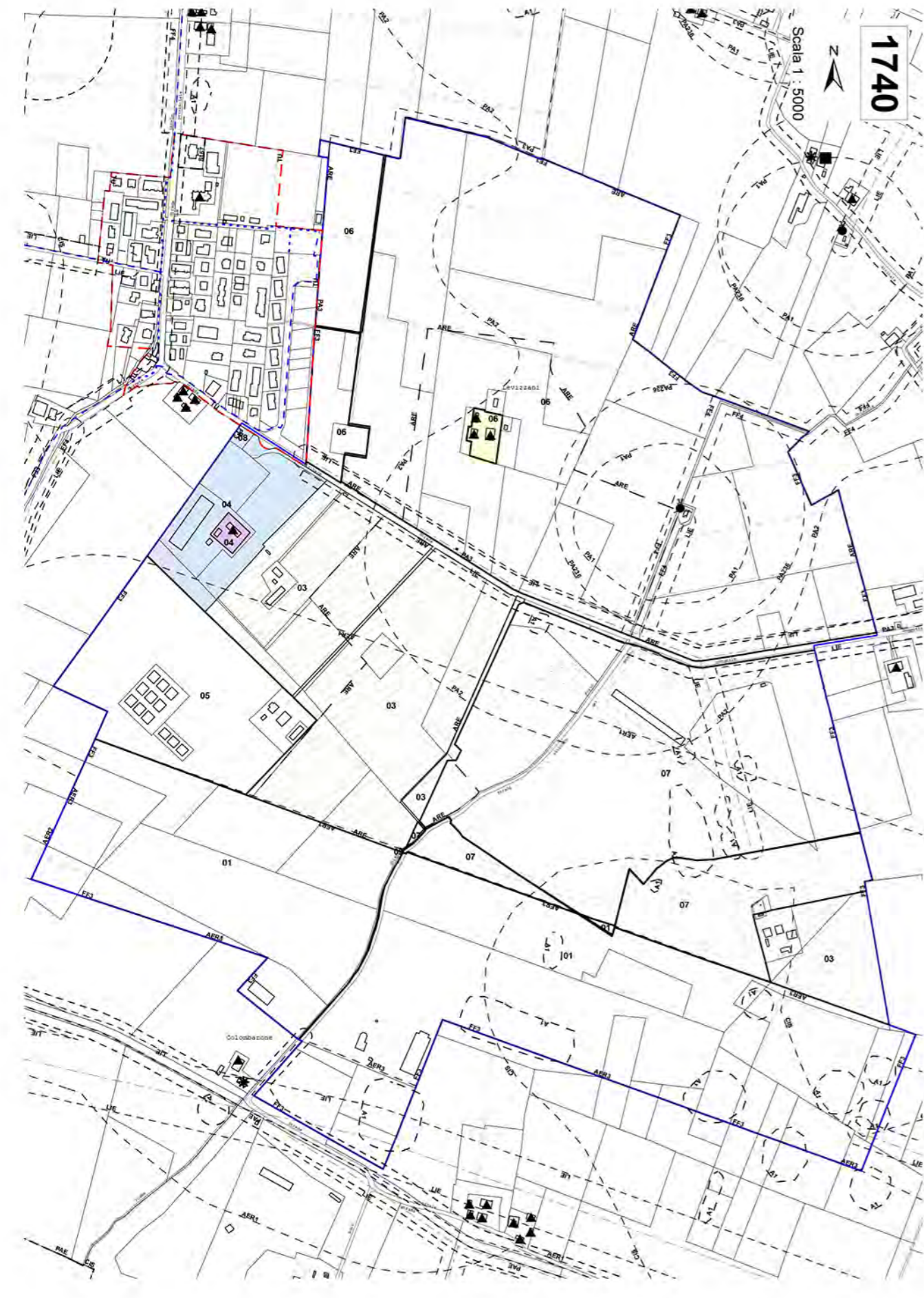


## STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO IN VARIANTE

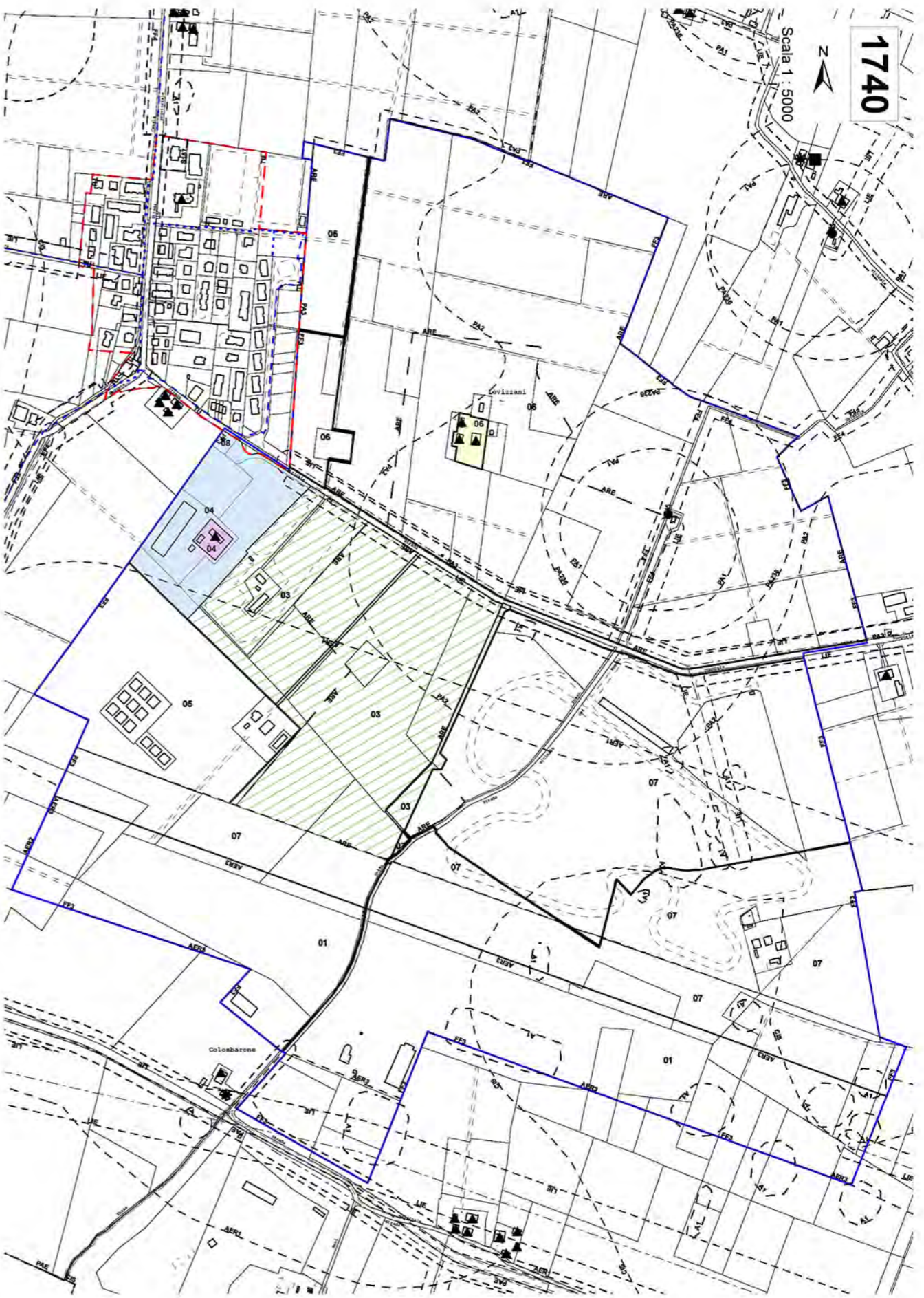


RUE ZE 1740

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