

VARIANTE AL PTCP

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
ALLA VARIANTE AL PTCP
2009

INDICE

PREMESSA.....	3
A - ILLUSTRAZIONE DEI CONTENUTI DI PROGETTO	3
A1 - Descrizione del progetto	4
A2 - Contenuti della modifica al PTCP2009	7
A3 - Descrizione delle modifiche da apportare agli elaborati del PTCP2009	10
A4 - Obiettivi del progetto.....	14
B - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO.....	16
B1 - Inquadramento territoriale	16
B2 - Piani e programmi di livello sovraregionale e regionale.....	17
B3 - Il Piano Provinciale di Coordinamento Territoriale	26
B4 - La Pianificazione Comunale Strutturale	28
C - VALUTAZIONI CONCLUSIVE	29

PREMESSA

Il presente documento illustra la Variante al PTCP 2009, Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Modena, e si articola in:

A. Illustrazione dei contenuti del progetto

B. Descrizione dei luoghi e stato della pianificazione

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 PUBBLICA DI ACCESSO AL COMPARTO DA VIA DELL'AEREOPORTO**

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

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.

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.

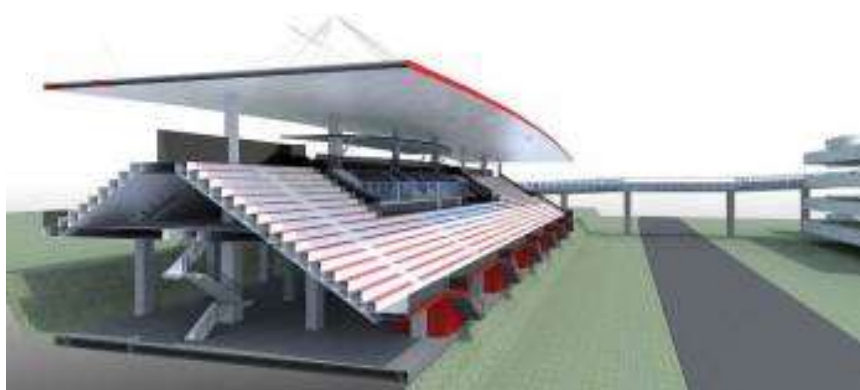
Una seconda esigenza nata negli ultimi anni, al fine di rispondere alla sempre maggiore richiesta **di spazi per l'organizzazione di eventi pubblici, privati e sportivi**, è quella di creare un idoneo spazio per la fruizione da parte del pubblico delle manifestazioni dell'autodromo, che implica **la 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 2018¹ 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



¹ 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.

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 (Etsa) che dalla FIA, la Federazione Internazionale dell’Automobile che trovano nella nuova configurazione dell’autodromo la giusta infrastruttura tecnica.

A2 - Contenuti della modifica al PTCP2009

Si tratta di inserire, in recepimento anche a Polo Funzionale già identificato nel PSC, la definizione di un nuovo POLO FUNZIONALE anche nel PTCP che permette di delineare chiaramente l’area come il luogo idoneo per implementare la ricerca e l’organizzazione delle attività di ricerca, sportive e ricreative.

Si tratta dell’inserimento di un NUOVO POLO FUNZIONALE, ai sensi dell’articolo 15 della Legge Regionale 20/2000, che ha introdotto nel sistema della pianificazione della regionale Emilia Romagna i POLI FUNZIONALI, e che prevede che il PTCP stabilisca **le caratteristiche dei Poli Funzionali e la previsione di ambiti idonei per la loro localizzazione**, definendo:

- i bacini di utenza;
- la scala territoriale di interesse,
- gli obiettivi di qualità e le condizioni di sostenibilità ambientale e territoriale dei nuovi insediamenti.

La variante consiste nell’inserimento del Comparto Autodromo di Modena all’interno dei nuovi POLIFUNZIONALI come definito dall’articolo 63 della Norme tecniche del PTCP sopra richiamate in considerazione di quanto sotto indicato.

CARATTERISTICHE DEI POLI FUNZIONALI	PF AUTODROMO DI MODENA
<p>➤ Presenza di una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità;</p>	<p>Il POLO FUNZIONALE a si deve caratterizzare per un alta specializzazione nel settore motoristico / automobile.</p> <p>In particolare SPECIALIZZAZIONE MOTORISTICA presenta VALENZA:</p> <ul style="list-style-type: none">• ECONOMICA - rispetto al possibile utilizzo dell’area nell’ambito delle aziende del sistema economico locale, e non solo, del settore automotive• SCIENTIFICA – in relazione alla possibilità di sviluppo nell’area di ricerche e test sui novi sviluppo in comato motoristico ad esempio motore elettrico e sistemi di autoguida

	<ul style="list-style-type: none"> • SPORTIVA – in relazione alla possibilità di organizzazione di eventi di carattere sportivo legato al modo motoristico • RICREATIVA – in relazione alla organizzazione di eventi e manifestazioni a carattere temporaneo
➤ Concentrazione in ambiti identificabili per dimensione spaziale ed organizzazione morfologica unitaria;	Il dimensionamento del POLO FUNZIONALE risulta maggiore di 400.000 MQ.
➤ Forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci;	All'interno dei possibili utilizzi del POLO FUNZIONALE si possono riscontrare eventi caratterizzati dalla attrattività di un numero elevato di persone
➤ Bacino di utenza di carattere sovracomunale;	In generale il bacino di utenza è sicuramente di livello sovracomunale, si tratta infatti di una eccellenza di livello regionale (MOTOR VALLEY) che caratterizza il sistema produttivo dell'Emilia Romagna e le strutture di ricerca e sperimentazione collegate a questo settore, inoltre, per alcuni utilizzi il bacino di utenza può assumere caratteristiche territoriali di livello sovraregionale.
➤ Forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e di conseguenza sul sistema ambientale e della qualità urbana	<p>Rispetto ai possibili impatti su sistemi territoriali:</p> <ul style="list-style-type: none"> • Sistema della mobilità - in occasione di particolari eventi si verifica un impatto legato al potenziale attrattività di persone • Sistema ambientale - l'area è inserita nel connettivo ecologico diffuso e in zona di tutela delle acque sotterranee • Qualità urbana - la collocazione del Polo Funzionale, già riconosciuto a livello Comunale si integra nel più ampio sistema di funzioni specialistiche (aeroporto e centro protezione civile) per cui sono state previste e attuate al contorno aree di mitigazione e compensazione.
IL PTCP DEFINISCE PER I POLI FUNZIONALI IL SEGUENTE SISTEMA DI OBIETTIVI	
➤ Riconoscimento del ruolo di punti di eccellenza delle funzioni territoriali di scala provinciale, in grado di costituire elementi strutturali dell'assetto e di concorrere alla promozione della qualificazione a scala nazionale e internazionale del sistema provinciale;	Il Polo Funzionale in ambito motoristico rappresenta un punto di eccellenza delle specificità territoriali e può assumere l'obiettivo di concorrere alla qualificazione a scala nazionale e internazionale del sistema provinciale
➤ Qualificazione dell'accessibilità pubblica e privata e della logistica;	In relazione alla possibilità di eventi con forte attrattività di persone deve essere qualificata l'accessibilità a scala territoriali, accesso alla infrastrutture di livello statale e caselli autostradali.

	In relazione alle necessità logistiche di funzionamento dell'autodromo si deve provvedere ad un adeguamento della accessibilità locale, geometria dei tracciati.
➤ Sviluppo delle funzioni presenti e integrazione nel sistema economico più vasto;	Tra gli obiettivi al creazione di sinergie funzionali con il sistema economico in campo auto-motive in ambito regionale, e sviluppo della funzione di supporto per ricerca e sperimentazione dei motori in chiave ecologica e della sicurezza stradale
➤ Miglioramento delle condizioni di compatibilità ambientale	Il Polo funzionale viene riconosciuto a fronte della attuale presenza dell'autodromo e il suo sviluppo e la sua qualificazione devono rappresentare un'occasione per migliorarne le condizioni di compatibilità ambientale, sia attraverso interventi che con lo sviluppo di nuove potenzialità di utilizzo.
L'Accordo Territoriale , da sottoscrivere tra Provincia e Comune di Modena, deve contenere	
➤ Individuazione cartografica e caratteristiche insediative e funzionali	Aggiornamento cartografico
➤ Soggetti coinvolti (proprietà, gestione, servizi forniti)	Provincia di Modena – Comune di Modena - Ente di gestione autodromo
➤ Revisioni urbanistiche del PRG/PSC vigente; stato di attuazione delle previsioni	Conforme alle previsioni del PSC POC RUE e al quadro conoscitivo del PUG
➤ Quadro programmatico, ruoli dei soggetti coinvolti e risorse per l'attuazione degli interventi	Da definire tra gli Enti interessati
➤ Aspetti gestionali	Da definire dagli enti per il gestore

L'inserimento **dell'Autodromo di Modena come polo Funzionale è determinato sia dalle sue caratteristiche di attrattiva in termini di attività sportive che di contenitore di molteplici eventi a tema motoristico, di valenza sovracomunale.**

Tuttavia la sua evoluzione futura si caratterizzerà sempre più al servizio delle attività legate alla mobilità sostenibile e alla ricerca sulla sicurezza nell'ambito del più generale sviluppo del comparto automotive provinciale e infraregionale.

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.

A3 - Descrizione delle modifiche da apportare agli elaborati del PTCP2009

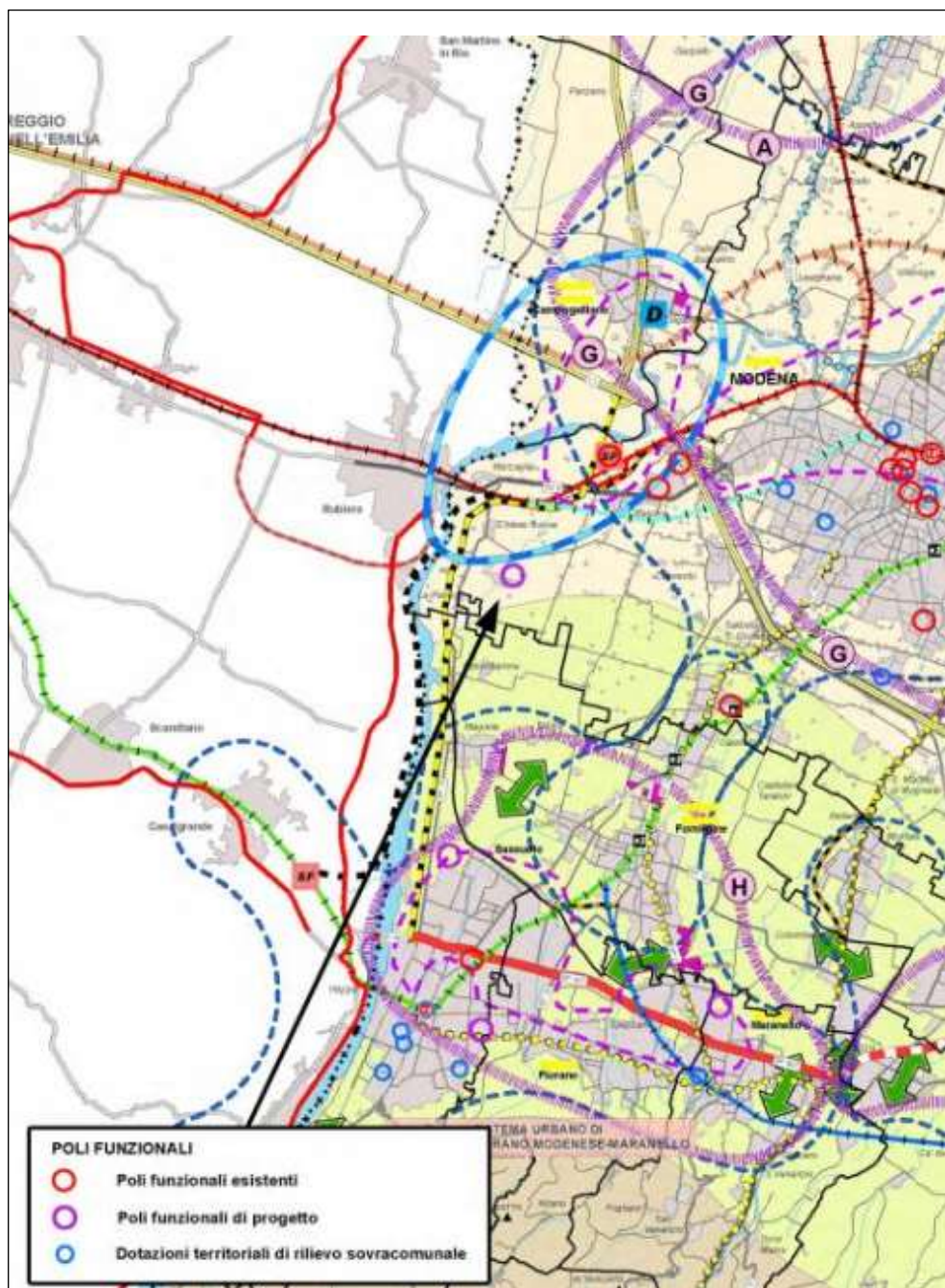
Con la presente Variante al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (PTCP), la Provincia di Modena intende inserire un nuovo Polo funzionale all'interno del territorio del Comune di Modena in località Marzaglia denominato: AUTODROMO DI MODENA.

Si prevede di modificare:

- **CARTA B – Sistema insediativo, accessibilità e relazioni territoriali**
- **CARTA 4 – Assetto strutturale del Sistema insediativo e del territorio rurale**
- **MODIFICHE DELLE NORME DI ATTUAZIONE - ART. 63 Definizione e individuazione dei poli funzionali**
- **Modifiche alla RELAZIONE GENERALE**

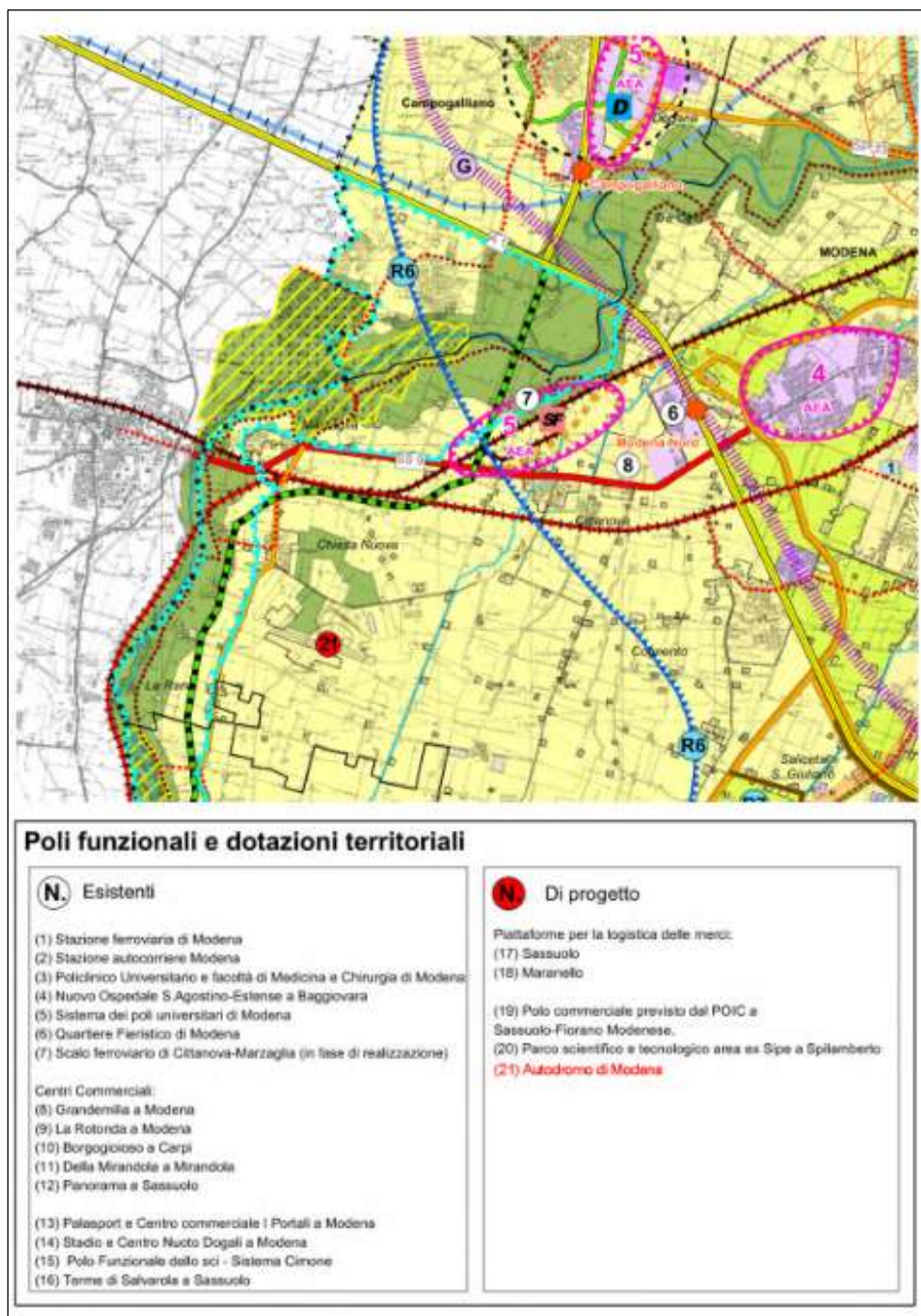
CARTA B – Sistema insediativo, accessibilità e relazioni territoriali

La Variante presuppone l'inserimento del polo funzionale all'interno della CARTA B come sotto evidenziato nell'elaborato di dettaglio; nello specifico l'inserimento di un simbolo ideogrammatico, allo scopo di identificare l'ambito di intervento.



CARTA 4 – Assetto strutturale del Sistema insediativo e del territorio rurale

Il Polo funzionale di progetto denominato AUTODROMO DI MODENA viene inoltre evidenziato nella CARTA 4_ ASSETTO STRUTTURALE DEL SISTEMA INSEDIATIVO E DEL TERRITORIO RURALE che codifica appunto anche i poli funzionali di Progetto, inserendo simbolo di colore rosso con numero progressivo 21.



MODIFICHE DELLE NORME DI ATTUAZIONE

ART. 63 Definizione e individuazione dei poli funzionali

INTEGRAZIONE DEL COMMA 6

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

- Piattaforme per la logistica delle merci a Sassuolo e Maranello. Si tratta di previsioni, già inserite nei rispettivi PSC, di piattaforme logistiche finalizzate alla costruzione di un sistema logistico per la movimentazione delle merci e l'organizzazione delle spedizioni nel settore ceramico;*
- Polo commerciale previsto dal POIC a Sassuolo-Fiorano Modenese. Si tratta di un Polo Funzionale di nuova previsione nel territorio dei comuni di Sassuolo e di Fiorano Modenese; la previsione, già inserita nei rispettivi PSC e conforme alle previsioni del POIC vigente;*
- Parco scientifico e tecnologico area ex Sipe a Spilamberto L'intervento, insieme al progetto del parco fluviale del Panaro, prevede il recupero degli edifici storici e dell'area circostante che ospiteranno servizi generali e laboratori di ricerca.*
- Autodromo di Modena - Polo Funzionale di nuova previsione nel territorio del comune di Modena in virtù sia delle sue caratteristiche di attrattiva in termini di attività sportive che di contenitore di molteplici eventi a tema motoristico, di valenza sovracomunale. L'intervento, prevede l'ampliamento del Centro guida sicura in località Marzaglia, con conseguente rivisitazione dei tracciati stradali e dell'edificato previsti”***

Modifiche alla RELAZIONE GENERALE

Si riporta a seguire la proposta di variante al TITOLO 3 - LINEE STRATEGICHE DEL PROGETTO DI PTCP – 3.A Rafforzare la sostenibilità e la qualità dello sviluppo

La prima scelta strategica del PTCP si può sintetizzare nella definizione, d'intesa con le forze economiche e sociali, di politiche di assetto del sistema locale nell'ambito della [...] Sono definiti poli funzionali di previsione:

- piattaforme per la logistica delle merci a Sassuolo e Maranello;
- polo commerciale previsto dal POIC a Sassuolo Fiorano Modenese;
- parco scientifico e tecnologico area ex-SIPE a Spilamberto.
- Autodromo di Modena**

A4 - Obiettivi del progetto

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.2_ Inserimento del progetto di ampliamento nel contesto

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

Tuttavia la sua evoluzione futura si caratterizzerà sempre più al servizio delle attività legate alla mobilità sostenibile e alla ricerca sulla sicurezza nell'ambito del più generale sviluppo del comparto automotive provinciale e infraregionale.

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.

Gli **obiettivi** costituiscono l'insieme di ciò che la pianificazione si prefigge di raggiungere, attraverso i piani e i programmi, e le azioni conseguenti che, se attuate, ne consentono la realizzazione. Come richiamato al punto precedente, gli **obiettivi specifici** che l'intervento si prefigge di raggiungere sono quelli di migliorare la competitività del territorio in rapporto alle esigenze d'innovazione del sistema economico e sociale e all'ulteriore sviluppo delle sue potenzialità, di sviluppare e qualificare il Comparto con la creazione di un polo funzionale motoristico e di accrescere la sinergia territoriale attraverso la collaborazione tra le due strutture di rilievo: autodromo e aeroporto.

Nell'ambito del progetto esiste anche una correlazione tra il sistema degli obiettivi in quanto gli **obiettivi specifici comportano anche obiettivi di sostenibilità ambientale** e sociale generale determinati dalla prevista ricerca di sistemi di mobilità all'avanguardia; la tutela ambientale, che non rientra fra gli obiettivi dell'intervento è comunque garantita attraverso scelte progettuali e la loro realizzazione in linea con gli obiettivi di sostenibilità generali.

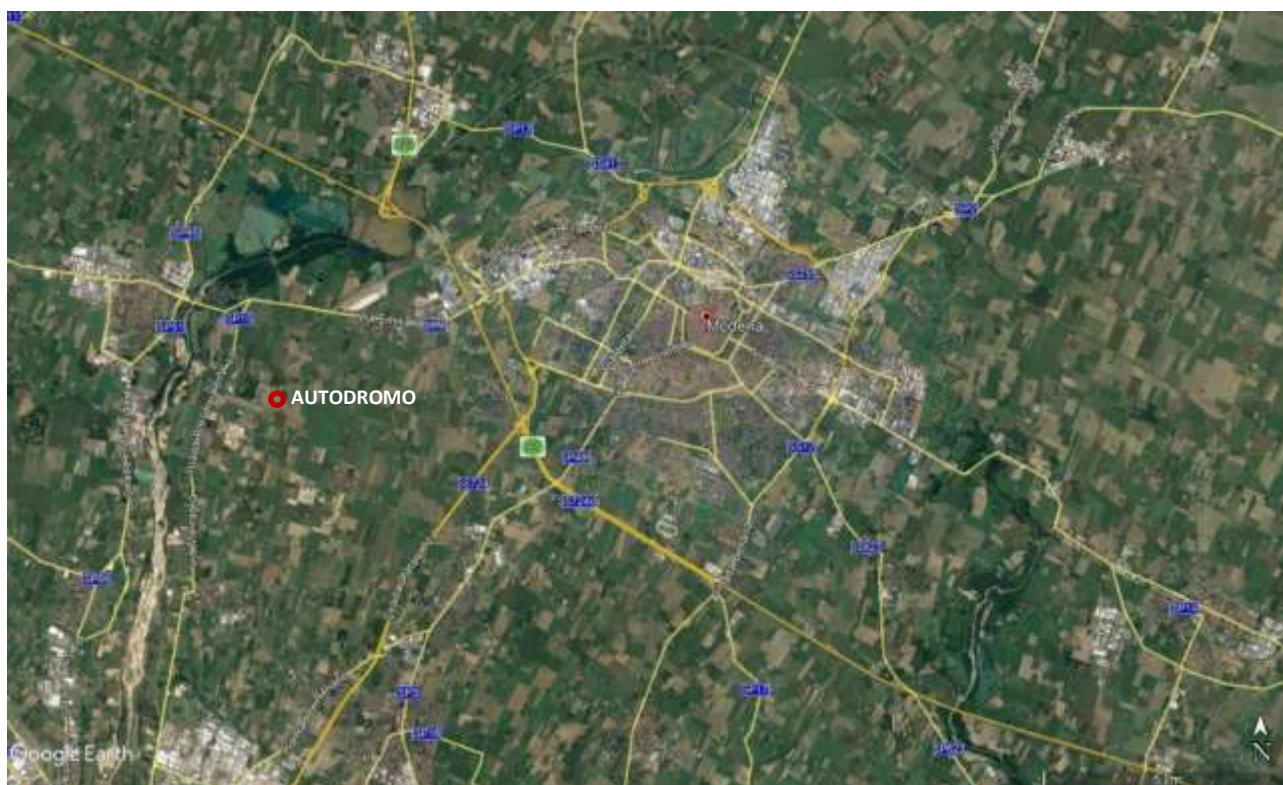
B - QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

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.

Considerato che si tratta di una variante al PTCP 2009, Piano Territoriale di Coordinamento provincia della Provincia di Modena si deve considerare che numerosi contenuti della pianificazione regionale sono stati integrati e recepiti dal piano provinciale pertanto tali elementi rientrano in una verifica di coerenza interna al piano stesso rispetto alla previsione di variante in oggetto.

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.



Img.3_ Inquadramento territoriale (Google earth)

L'immagine sopra 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.4_ Individuazione dell'area (Google earth)

B2 - Piani e programmi di livello sovraregionale e regionale

PAIR 2020 – Piano aria integrato regionale

Il Comune di Modena si trova nella zona di Pianura Ovest della regione E.R., in particolare secondo l'allegato 2 del PAIR si trova in un'area a rischio di superamento dei limiti sia per PM10 che per NOx. Se si escludono le stazioni di fondo rurale, le stazioni di monitoraggio della qualità dell'aria in Emilia Romagna, ma in generale in tutta Europa sono collocate in prevalenza all'interno dei centri urbani che costituiscono le aree a maggiore emissione ed anche quelle a maggiore densità abitativa.

La pista di Marzaglia, oggetto di valutazione, è collocata all'esterno dell'area urbana di Modena ad oltre 5 km dall'anello delle tangenziali che delimitano l'area soggetta ai provvedimenti di emergenza in caso di superamento degli standard di qualità dell'aria; escludendo il contributo dell'A1 e delle principali arterie di traffico, l'area urbana è quella che determina la maggior emissione di inquinanti in atmosfera; nel territorio del comune di Modena, non sono presenti, vicino all'autodromo aziende caratterizzate da significative emissioni in atmosfera di PM10 ed NOx.

Risultati del monitoraggio della qualità dell'aria

Analizzando i dati misurati dalla rete provinciale di rilevamento della qualità dell'aria dal 2009, si osserva che la concentrazione media annuale delle PM10 non supera, in tutte le stazioni di misura, il valore limite di (40 µg/mc). Risulta invece tuttora superato, il numero delle giornate in cui la

concentrazione giornaliera di PM10 supera la soglia di 50µg/mc; tali superamenti si verificano quasi esclusivamente nel trimestre invernale dicembre-febbraio.

Anche per la concentrazione del biossido di azoto si è registrata una progressiva riduzione nel tempo tanto che da anni il 98°percentile, che negli anni novanta determinava il superamento delle soglie di attenzione, è oggi inferiore al valore di soglia. La concentrazione media annuale è progressivamente diminuita in modo costante ma supera ancora il valore limite anche se solamente nelle due stazioni di traffico della rete di monitoraggio provinciale.

Estendendo l'intervallo temporale di valutazione partendo dai primi anni 70, quando è stato avviato il monitoraggio della qualità dell'aria, si possono trarre alcune valutazioni sulla efficacia delle azioni di risanamento allora attuate, in tal senso si può osservare che:

- La concentrazione dell'anidride solforosa nell'aria, allora l'inquinante principale, grazie alla desolforazione dei carburanti ed alla metanizzazione delle aree urbane, è diminuita di oltre 20 volte ed i valori limite sono ora ampiamente rispettati.
- L'introduzione della iniezione elettronica nei motori accensione provocata e delle "marmitte catalitiche" ha ridotto di oltre 10 volte la concentrazione di ossido di carbonio rispetto i valori che si registravano negli anni 80 ed anche in questo caso i valori misurati sono ora ampiamente al di sotto dei valori limite; è inoltre diminuita, per le stesse ragioni la concentrazione degli idrocarburi nell'aria.
- La concentrazione delle polveri totali nell'aria urbana sono anch'esse dimezzate rispetto agli anni settanta; per la concentrazione delle polveri fini, quelle più pericolose per la salute, ci sono dati solo dagli anni 90. La diminuzione della loro concentrazione nell'aria è molto più lenta, inoltre dopo diversi anni di riduzione costante nel 2017 si è registrata una inversione di tendenza, che però pare dovuta alle condizioni meteorologiche anomale dell'inverno di quell'anno.

Pur in assenza di serie di dati di durata adeguata sull'area in esame, si può comunque ritenere che la concentrazione degli inquinanti nell'aria della in zona Autodromo avrà livelli di concentrazione non troppo diversa rispetto altre aree rurali periurbane in assenza di strade primarie e di insediamenti industriali. I livelli di inquinamento saranno pertanto comparabili a quelli misurati nella stazione di Gavello dove la concentrazione del biossido di azoto è ampiamente entro i limiti, il valore della media annuale delle PM10 sarà anch'essa inferiore a 40 µg/mc mentre il numero di giornate di superamento della soglia di 50µg/mc per le PM10 potrebbe eccedere il numero ammesso; tali superamenti si verificano quasi esclusivamente nel trimestre invernale dicembre-febbraio quando l'attività dell'Autodromo è ridotta, storicamente vi sono: molte giornate di chiusura e gli eventi con elevato numero di giri in pista e/o notevole traffico indotto sono nulle o comunque molto rare.

Come per altro confermato dai risultati del monitoraggio condotto, ormai da oltre quarant'anni, gli interventi finalizzati alla riduzione dell'emissione di polveri fini determinano un'attenuazione proporzionale della loro concentrazione media nell'aria; mentre ciò non accade, almeno nella

Pianura Padana, per il n° di giornate in cui viene superata la soglia di 50µg/mc che invece risulta molto più condizionato dalla meteorologia del periodo invernale dell'anno preso in esame e solo marginalmente dalla emissione complessiva di polveri fini che possono rimanere a lungo sospese nell'aria.

In attesa della elettrificazione e dell'uso dell'idrogeno da fonti rinnovabili non sarà possibile modificare lo stato di fatto, in quanto la concentrazione di polveri fini nell'aria non è funzione diretta dell'emissione; non sarà inoltre possibile ridurre il traffico per periodi meteorologici negativi che possono essere presenti per tempi anche lunghi nell'area più produttiva d'Italia e tra le prime in Europa; area caratterizzata da un modello di sviluppo economico fatto di artigiani, piccole aziende che rendono necessari più trasporti di semilavorati tra diverse aziende prima di arrivare al prodotto finito. Tale processo non può essere realmente fermato, ciò fa sì che i divieti adottati siano attivati su di un'area limitata e non sempre pienamente rispettati, l'efficacia è modesta ed il rientro sotto la soglia limite si verifica quando si modificano le condizioni meteorologiche.

Trasformazioni previste dal Progetto

Nelle giornate feriali l'attività prevista nei due circuiti sarà diversa e quella motoristica in pista determinerà un impatto sull'aria ridotto ed una emissione sonora comunque non elevata che risulterà appena percepibile ai ricettori.

Il progetto prevede, nei giorni feriali il nuovo circuito adibito allo sviluppo della guida autonoma: quindi solo pochissimi veicoli circolanti; il traffico indotto come riportato nella descrizione del progetto e negli scenari descritti sarà contenuto che potrebbe al massimo essere doppio per le attività infrasettimanali, rispetto a quelle attuali.

Nella pista esistente continueranno a svolgersi le attività consuete che però subiranno una trasformazione che porterà a ridurre le attività ludico-sportive, in passato svolte con elevata frequenza, che si svolgono tuttora regolarmente, (al momento sono ancora limitate dall'emergenza Covid-19): pacchetti di guida sportiva giornate "incentive" con limitate presenze di veicoli in pista; verranno invece incrementate le giornate destinate ad attività sperimentali e di sviluppo delle case automobilistiche per nuovi veicoli che in futuro saranno necessariamente veicoli a bassa emissione di inquinanti nell'aria. Già allo stato di fatto sono aumentate le giornate riservate alle case automobilistiche con attività sperimentali e di sviluppo di nuovi veicoli che già ora, almeno in parte sono veicoli elettrici ed ibridi.

Per il biennio 2018-2019, la presenza delle aziende e di giornate destinate ad attività sperimentali e di sviluppo delle case automobilistiche per nuovi veicoli sono state 72 nel 2018, 122 nel 2019.

Nell'ultimo triennio l'autodromo di Modena è stato riconosciuto come uno dei centri più innovativi grazie alla collaborazione risalente al 2015 con la realtà del MASA. Questo ha aperto le porte a test sulla nuova mobilità d'avanguardia, innovativi e di prospettiva per studiare la nuova mobilità e sperimentare soluzioni innovative per la smart mobility.

Per quanto riguarda le previsioni relative alla tipologia della domanda di intervento e alla copertura garantita dal progetto si riporta di seguito, in tabella 2, una elaborazione eseguita dal proponente che ritiene indispensabile la realizzazione delle nuove infrastrutture in progetto che registra come si sia modificata la composizione del fatturato dal 2018 ad oggi. Il fatturato negli anni considerati ha registrato variazioni in più o meno oscillanti tra il 3 ed il 9%. Occorre considerare che l'anno 2020 ed il primo trimestre 2021, causa pandemia, le attività in presenza sono state pressoché annullate.

Da tale elaborazione emerge come in pochi anni il principale interlocutore dei servizi offerti dall'autodromo sia passato dai privati (test drive) alle case costruttrici, che ad oggi sviluppano per oltre il 50% delle attività nel circuito di Modena sull'elettrico, mentre i privati utilizzano veicoli più vecchi e tradizionali, insieme al ridimensionamento degli eventi: ciò conferma che sviluppare il progetto nella direzione proposta avrà notevoli conseguenze positive sia per le emissioni sonore che soprattutto per le emissioni di inquinanti in atmosfera.

La stima effettuata relativamente all'emissione di inquinanti in atmosfera come massa emessa per gli scenari presenti nelle giornate feriali è comunque molto bassa e tale da escludere impatti sulla qualità dell'aria della zona, le trasformazioni non porteranno a modificare tale condizione.

Il calcolo delle emissioni di inquinanti dell'aria che saranno generate dall'impianto previsto nella condizione ordinaria attuale e nella condizione ordinaria futura, prevede sì il raddoppio in termini percentuali, in termini di flusso di massa complessivo è comunque trascurabile.

Grandi eventi si svolgono già ora nei weekend, per lo più estivi, e attraggono pubblico, che arriva in autodromo con la propria autovettura o con pullman organizzati dai club. Gli ospiti trovano a disposizione parcheggi per oltre 1.500 posti sufficienti a coprire la totalità degli accessi medi orari di ogni giornata di grande evento, ciò significa che ad oggi non si sono mai verificate problematiche rispetto ai parcheggi in Autodromo qualsiasi evento organizzato. In particolare nell'inverno meteorologico, trimestre dicembre-febbraio, nel quale si concentra il maggior numero di giornate in cui viene superata la concentrazione di $50\mu\text{g}/\text{mc}$ per le PM₁₀, non vengono organizzati grandi eventi. In passato, raramente, sono state organizzate giornate open per auto che però non davano luogo a significative presenze di pubblico. Dal numero di giri eseguiti in pista si può comunque affermare che il flusso di massa degli inquinanti in tali eventi era comunque modesto.

La nuova via di accesso all'impianto dalla via Pederzona consentirà di liberare completamente la Strada Pomposiana da traffico indotto da attività dell'Autodromo. Questo aspetto potrà essere molto positivo rispetto la situazione attuale, soprattutto per alcune attività sportive, (open moto, che per arrivare e per andarsene ora transitano in buona parte attraverso l'abitato di Marzaglia Nuova; l'impatto interessa più l'emissione sonora, di meno l'emissione di inquinanti nell'aria.

A seguito all'ampliamento i grandi eventi continueranno a svolgersi nei weekend, gli eventi di guida sportiva in prevalenza nelle stagioni intermedie, primavera ed estate, anche per motivi meteorologici: nel trimestre invernale le giornate sono più brevi e fredde, in piena estate la

temperatura sale troppo e può risultare poco confortevole. Gli scenari previsti consentono di distinguere tra eventi con elevata presenza di pubblico in funzione della bassa o elevata attività in pista: nel primo caso l'impatto sulla qualità dell'aria è prevalentemente determinato dal traffico indotto e comunque non è diverso da quello determinato da altri eventi consolidati.

Nella nuova configurazione proprio in forza delle modifiche di gestione delle giornate feriali e per la necessità di contenere le giornate di superamento dei livelli di rumore prescritti dalla zonizzazione acustica comunale, da gestire con autorizzazione in deroga ai sensi dell'art. 3 commi 4 e 5 del DPR n. 304/01, limita necessariamente tali eventi al numero di 30 ogni anno. Pertanto la programmazione di eventi con notevole presenza di veicoli in pista impegnati in giri veloci dovranno essere ridotti rispetto a quelli che si tengono attualmente al fine di poter consentire i grandi eventi con elevata presenza di pubblico.

La limitazione del numero di giornate open rispetto le condizioni attuali che sarà possibile tenere nell'impianto potrà consentire che essi si non si tengano nel trimestre dicembre-febbraio; si rileva che già ora la programmazione nel trimestre invernale è limitata o addirittura occasionale.

Mobilità sostenibile

L'obiettivo del PAIR è la riduzione del 20% di traffico veicolare privato nei centri abitati dei 30 Comuni in cui si applicano le limitazioni alla circolazione che devono essere individuate dagli stessi comuni; il Comune di Modena ha individuato l'area compresa all'interno dell'anello delle tangenziali che è lontana all'area di studio. Le limitazioni non sono applicabili nell'area esterna che è costituita dall'area rurale e da alcuni piccoli centri frazionali, e quindi non è applicabile all'area di studio.

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

Trasporto pubblico

Il progetto è esterno e lontano dal perimetro urbano, inoltre genera un limitato aumento di flussi di traffico nelle giornate di attività ordinaria; non pare pertanto né economico né ecologico prevedere il potenziamento del servizio pubblico in via ordinaria. Nella relazione di progetto nelle giornate con eventi che determinino notevole presenza di pubblico sarà organizzato un servizio navetta dai parcheggi scambiatori della Fiera, potrà essere programmato il potenziamento delle linee urbane ad esempio al fine di collegare l'area alla stazione ferroviaria.

Mobilità ciclo-pedonale

La strada di accesso sarà una strada privata, che non prevede la realizzazione di una pista ciclabile affiancata. Inoltre, in generale non vi sono previsioni di assi ciclabili che intercettano l'area di

intervento, risulta pertanto possibile accedere all'impianto attraverso la mobilità ciclabile solo per strade secondarie in zona rurale che si possono poi ricollegare con gli assi ciclabili previsti a Marzaglia piuttosto che con la green way del fiume Secchia. Questa ultima ipotesi potrebbe essere promossa in caso di eventi e con opportuna regolamentazione da parte della pubblica amministrazione.

Misure emergenziali

L'area in cui è insediato l'impianto è all'esterno dell'area in cui è prevista l'attivazione di misure emergenziali, pertanto tali misure non paiono essere applicabili; in ogni caso gli eventi di maggior richiamo non si terranno nel periodo invernale e quindi la possibilità che questi eventi possano verificarsi in presenza di limitazioni alla circolazione è estremamente improbabile.

Strategia Regionale di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici

In riferimento all'applicazione alla VAS dei contenuti della Strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della Regionale Emilia-Romagna si deve premettere da un lato il fatto che ci trova in un percorso di Variante specifica e non nel più ampio contesto di un piano o programma generale o settoriale, dall'altro il richiamo alle linee guida europee per l'introduzione del tema dei cambiamenti climatici all'interno del processo di Valutazione ambientale strategica.

Linee Guida per l'integrazione dei Cambiamenti Climatici e della Biodiversità nella Valutazione Ambientale Strategica

La VAS non è fine a se stessa, si tratta dello strumento appropriato per inserire le considerazioni di carattere ambientale quando si sviluppa il P/P. Il presente documento di orientamento cerca di dimostrare i benefici derivanti dall'inserimento dei cambiamenti climatici e della biodiversità fin dalle prime fasi di sviluppo di un P/P.

Per molti tipi di P/P la VAS rappresenta l'unico strumento richiesto dalle normative che impone ai pianificatori di considerare gli elementi ambientali fin dalle prime fasi del loro sviluppo, quando sono ancora aperte varie alternative.

Per i **cambiamenti climatici** questo potrà comprendere:

- La conoscenza delle emissioni potenziali di gas serra (GHG) derivanti dall'attuazione del P/P e le potenziali alternative per evitare o ridurre tali effetti;
- L'integrazione di piani/mappe di rischio alluvioni nei vari contesti di utilizzo del territorio e l'analisi degli eventuali conflitti e delle sinergie tra la mitigazione;
- L'adattamento ai cambiamenti climatici, evitando così un adattamento imperfetto ("maladaptation").

Per la **biodiversità** questo dovrà comprendere:

- La valutazione del contesto territoriale della biodiversità (ad es. possibile applicazione della mappatura/valutazione dei servizi ecosistemici)

- Il perseguimento degli obiettivi della Strategia UE sulla biodiversità per il 2020² e le misure adottate dagli Stati Membri per attuare la Strategia

Quali sono gli aspetti chiave dei cambiamenti climatici e della biodiversità. (Abstract Cap.4 del documento richiamato)

“Si può usare una serie di quesiti chiave come punti di partenza che aiutano ad individuare gli aspetti più rilevanti dei cambiamenti climatici e della biodiversità – gli elementi principali sono elencati nella Tabella 6 (sotto riportata).

Tabella 6: Esempi dei principali aspetti dei cambiamenti climatici e della biodiversità da considerare nell'ambito della VAS

Mitigazione dei cambiamenti climatici	Adattamento ai cambiamenti climatici	Biodiversità
<ul style="list-style-type: none"> • domanda di energia dell'industria • domanda di energia del settore abitativo ed edile • Emissioni di GHG in agricoltura • Emissioni di GHG nella gestione dei rifiuti • Modelli di spostamento e emissioni di GHG del settore dei trasporti • Emissioni di GHG dalla produzione di energia • Uso dei terreni, cambiamento di destinazione d'uso dei terreni, silvicoltura e biodiversità 	<ul style="list-style-type: none"> • ondate di calore (compresi l'impatto sulla salute umana, i danni alle colture, gli incendi boschivi, ecc..) • siccità (comprese la minore disponibilità e qualità dell'acqua e la maggiore richiesta d'acqua) • gestione delle alluvioni e precipitazioni estreme • tempeste e vento forte (compresi i danni ad infrastrutture, edifici, colture e boschi) • frane e smottamenti • innalzamento del livello dei mari, tempeste eccezionali, erosione costiera ed intrusione di acqua salata • ondate di freddo • danni dovuti al gelo e disgelo ²⁰ 	<ul style="list-style-type: none"> • degrado dei servizi ecosistemici • perdita di habitat e frammentazione (compresi l'ampiezza e la qualità dell'habitat, le aree protette, inclusi i siti Natura 2000, la frammentazione o l'isolamento degli habitat, oltre che gli impatti sui processi importanti per la creazione e/o il mantenimento degli ecosistemi) • perdita di diversità delle specie (che comprende le specie protette dalle Direttive Habitat e Uccelli) • perdita di diversità genetica

La Strategia regionale di adattamento e mitigazione per i cambiamenti climatici della Regione Emilia Romagna³

Il Documento approvato, affronta una specifica analisi di contesto dei cambiamenti climatici in Emilia Romagna e sviluppa la proiezione dell'evoluzione dei dati regionali sul cambiamento climatico e approfondisce il tema della determinazione delle componenti del rischio legato ai cambiamenti climatici applicate ai singoli settori produttivo o alle aree di riferimento.

Nel documento si prevede poi una analisi delle azioni di mitigazione e adattamento in atto che sono riscontrabili nelle normati e negli strumenti di pianificazione vigenti. Rispetto pertanto a quanto evidenziato dalla “strategia” le azioni già in atto per l'adattamento e la mitigazione risultano previsti nelle leggi e nella strumentazione vigente, rispetto a cui la pianificazione deve risultare coerente.

² Comunicazione della Commissione al Parlamento Europeo, al consiglio, al Comitato Economico Sociale ed al Comitato delle Regionali, “La nostra assicurazione sulla vita, il nostro capitale naturale: Strategia dell'EU sulla biodiversità fino al 2020”, CE, COM (2011)144 definitivo.

³ https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/cambiamenti-climatici/materiali-vari/documenti_vecchia_versione/strategia-regionale-per-i-cambiamenti-climatici

In considerazione ai contenuti della Variante al PTCP oggetto della presente analisi, trattandosi dell'inserimento di un nuovo Polo Funzionale all'interno dell'assetto del sistema insediativo di livello provinciale, polo funzionale già identificato dalla pianificazione comunale e caratterizzato da funzioni specialistiche, si ritiene che il target più adeguato per le azioni di adattamento e di mitigazione sia quello riconosciuto nel "Sistema insediativo e aree urbane", anche se altri sistemi possono interagire con la variante in oggetto.

Pertanto, a parte i contenuti previsti per la nuova normazione e pianificazione che fanno riferimento ad un piano futuro delle "strategia", in **un primo approccio per l'inserimento della Strategia di adattamento e mitigazione ai cambiamenti climatici all'interno di un processo di VALSAT di modifica alla pianificazione vigente, si possono considerare come elementi da valutare quelli previsti al CAPITOLO 4.**

L'introduzione del POLO FUNZIONALE in variante al PTCP2009

Fatte le necessarie premesse rispetto al tema dell'introduzione nella VAS degli aspetti relativi ai cambiamenti climatici, è evidente che la valutazione deve essere effettuata relativamente ai contenuti della variante al piano oggetto della valutazione ambientale strategica.

Si deve partire dalla considerazione che la valutazione della variante viene effettuata nel più ampio contesto di pianificazione e leggi regionali che, come evidenziato nel capitolo precedente (*richiamo al cap.4 della Strategia regionale*), contengono già azioni di contrasto al tema dei cambiamenti climatici sia in termini di adattamento che di mitigazione.

In questo contesto pare opportuno rispondere alla check list della Linee Guida (indicata dalla TAB. 6 e ora riportata al precedente, con l'obiettivo di applicarla al caso specifico ed in riferimento agli aspetti locali, si richiamano, inoltre, le considerazioni fatte nel precedente punto relativo alla PAIR sul tema dei gas climalteranti.

Mitigazioni ai cambiamenti climatici	
Domanda di Energia	Fabbisogno energetico dovuto alla variante Per tali dimensionamenti si rinvia al punto 3.8 del presente documento.
Emissioni di GHG <ul style="list-style-type: none"> - Gestione Rifiuti - Settore Trasporti - Produzione Energia 	<p>La modifica alla attività prevista attraverso il progetto non interferisce con la gestione dei rifiuti in maniera sostanziale.</p> <p>La verifica del possibile aumento di CO2 attraverso le attività di utilizzo della pista e le iniziative ad alta attrattività che aumentano il traffico esterno sono valutate nel capitolo dedicato all'area e risulta mitigate dalle azioni di sostituzione delle piantumazioni esistenti, in particolare il capitolo 3.5 affronta il tema delle emissioni in atmosfera connesse con il progetto.</p> <p>La produzione energetica viene garantita attraverso l'utilizzo di energie alternative, come illustrato al punto 3.8 del presente documento.</p>

Cambiamento di Destinazione d'uso dei Terreni	Si tratta di una modifica alla destinazione d'uso di aree all'interno della previsione del PSC vigente di POLO FUNZIONALE pari a MQ -----
---	---

Adattamento ai cambiamenti climatici	
Ondate di Calore	--
Siccità	--
Gestione alluvioni e precipitazioni estreme	L'area non rientra in zona a rischio alluvioni Per gli aspetti legati agli eventi estremi si prevede il non la variante prevede il mantenimento delle medesimo dato di superfici e i da impermeabilizzare di progetto
Tempeste a vento forte	--
Ondate di freddo	--
Danni dovuti al gelo e disgelo	--

Biodiversità	
Degrado dei servizi ecosistemici	Si tratta di aree inserite nel connettivo ecologico diffuso, la perdita di una quota di suolo deve esser mitigata dalla progettazione del verde e dal controllo della impermeabilizzazione delle superfici.
Perdita e frammentazione (inclusi Siti Natura 2000)	Il progetto non interrompe la continuità dei sistemi naturali
Perdita di diversità delle specie	Sono previste specifiche mitigazione per il mantenimento della Biodiversità, descritte nella parte dedicata a Flora e Fauna

PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI E MITIGAZIONE DELLA EMISSIONE DI GAS CLIMALTERANTI

L'impianto è allocato all'esterno dell'area urbana all'interno di un vasto territorio agricolo in prevalenza coltivato che pertanto contribuisce alla fissazione di CO₂ e determina invece una bassa emissione di CO₂ per unità di superficie.

PRODUZIONE DI ENERGIA DA FONTI RINNOVABILI

Per quanto riguarda la riduzione del consumo di energie da combustibili fossili, elemento centrale della riduzione della emissione di inquinanti nell'atmosfera, il progetto prevede l'installazione di pannelli fotovoltaici finalizzata al consumo diretto della energia prodotta soprattutto.

MITIGAZIONE DELLA EMISSIONE DI GAS CLIMALTERANTI

L'insediamento non è caratterizzato da consistente emissione di gas serra se si esclude la CO₂ emessa dal traffico indotto e dai veicoli con motore a scoppio presenti in pista di seguito alcune considerazioni su questo aspetto.

L'obiettivo del progetto è quello di intensificare la ricerca e la sperimentazione per lo sviluppo della guida autonoma e per l'effettuazione di test sperimentali e per lo sviluppo di nuovi veicoli a

minor emissione o ad emissione nulla e certamente in linea con gli obiettivi del PAIR. Su alcuni specifici aspetti del progetto si precisa quanto segue.

La superficie ora coperta da manto erboso che sarà resa impermeabile per l'allungamento della pista e la realizzazione di strutture sarà comunque percentualmente inferiore a quanto autorizzato nella precedente VIA: si tratta di superficie erbosa che viene sfalciata periodicamente senza l'asporto della massa vegetale che si secca e che poi degrada per via microbiologica con produzione di CO₂. Il consumo annuale attuale di CO₂ di tali terreni sarà quasi nullo in quanto l'assorbimento della CO₂ dell'erba durante la crescita non sarà troppo diverso dalla emissione in atmosfera per i processi microbiologici di trasformazione al netto della fissazione nel terreno sotto forma di carbonati.

Il "bosco di pini strobi" ha un bilancio nullo se non negativo per quanto riguarda l'assorbimento della CO₂, in quanto la creazione di nuova massa vegetale può essere ritenuta trascurabile, sicuramente inferiore alla formazione di CO₂ per i processi di degradazione di piante morte.

Il progetto prevede la messa a dimora di alberature ad accrescimento rapido a foglia caduca che sono in grado di assorbire una quantità di CO₂ compresa tra 4 e 10 volte il peso della massa vegetale.

B3 - Il Piano Provinciale di Coordinamento Territoriale

L'analisi di coerenza interna con particolare riferimento agli elementi ambientali e del paesaggio della Variante, come precedentemente anticipato, deve considerare il fatto che il PTCP **2009 della Provincia di Modena** recepisce ed articola i contenuti di diversi strumenti di pianificazione a scala regionale, come ad esempio il Piano Paesistico Regionale (PTPR) o il Piano Stralcio di Bacino per l'Assetto Idrogeologico (PAI)

Gli elaborati cartografici del Piano provinciale si articolano in diverse serie tematiche:

- Carte delle tutele
- Carte delle sicurezze del territorio
- Carte delle vulnerabilità ambientali
- Assetto strutturale del sistema insediativo
- Carte della mobilità
- Carta forestale attività estrattive
- Carta delle Unità di paesaggio

A seguito si riporta una sintesi delle **possibili interferenze tra l'area di intervento e i contenuti della pianificazione sovraordinata**, gli strumenti di pianificazione territoriale di riferimento sono il PTCP 2009 della Provincia per le parti sia di carattere ambientale e del paesaggio.

PIANIFICAZIONE TERRITORIALE DI AREA VASTA

Tutela delle risorse naturali e forestali e della biodiversità del territorio - Tavola 1.2.7 PTCP	
Connettivo ecologico diffuso ART.28	
Rischio sismico – carta delle aree suscettibili di effetti locali - Tavola 2.2a.4 PTCP 2009	
Aree potenzialmente soggette ad amplificazione per caratteristiche litologiche	
Rischio inquinamento acque: Vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale - Tavola 3.1.2 PTCP 2009	
Grado di vulnerabilità da A- alto B – basso BB – Molto Basso	
Rischio inquinamento acque: zone di protezione delle acque superficiali e sotterranee destinate al consumo umano - Tavola 3.2.2 PTCP 2009	
Settori di ricarica di Tipo B – Area a di ricarica indiretta della falda Art.12A	
Rischio inquinamento acque: zone vulnerabili da nitrati di origine agricola ed assimilate - Tavola 3.3.2 PTCP 2009	
Zona di vulnerabilità da nitrati di origine agricola – Art.13B	
Carta delle unità di paesaggio - CARTA 7 PTCP 2009	
L'AREA DI INTERVENTO ricade nella UDP n.13	
Assetto strutturale del sistema insediativo e del territorio rurale - Tavola 4.2 PTCP 2009	
Prossimità ad aree identificate come “Territorio insediato” - Aeroporto e Centro protezione civile di Marzaglia	
TAVOLE DELLA MOBILITA' DEL PTCP 2009	
Rete della viabilità di rango provinciale e sue relazioni con le altre infrastrutture della mobilità viaria e ferroviaria - Tavola 5. 1	
Rete del trasporto pubblico - Tavola 5.2	
Rete delle piste, dei percorsi ciclabili e dei percorsi natura di rango provinciale - Tavola 5.3	
Necessità di migliorare la connessione con la viabilità principale	

LEGENDA

	Compatibile
	Compatibile con mitigazioni
	Non compatibile

Rispetto ai piani sovraordinati non emergono nell'area particolari elementi di pregio o specifici fattori di rischio, che non possano essere tutelati, mitigati o compensati, anche attraverso il rispetto della normativa vigente, da rispettare nel progetto.

In particolare si tratta di considerare rispetto al quadro provinciale tre fattori principali:

- il corretto inserimento del progetto in relazione alla individuazione dell'area come Connettivo ecologico (art.28 PTCP)
- il fatto che l'area ricade all'interno delle aree di protezione degli acquiferi sotterranei (Articoli 12A e 13B)
- si dovrà garantire la corretta accessibilità dell'area relativamente "all'ultimo miglio"

B4 - La Pianificazione Comunale Strutturale

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.

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.

Premesso che si riconosce un profilo di coerenza urbanistica tra la proposta di variante al PTCP2009 e la pianificazione strutturale vigente, in considerazione del procedimento adottato che prevede la contestuale variante anche agli strumenti di Pianificazione comunale, si rinvia allo specifico Documento di VALSAT del PSC POC RUE, per quanto attiene la valutazione relativa alla strumentazione comunale.

C - VALUTAZIONI CONCLUSIVE

Nel presente Documento e considerate le analisi ambiti relative al documento di VALSAT parte della variante al PTCP, 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 PTCP 2009 della Provincia di Modena;
- 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.

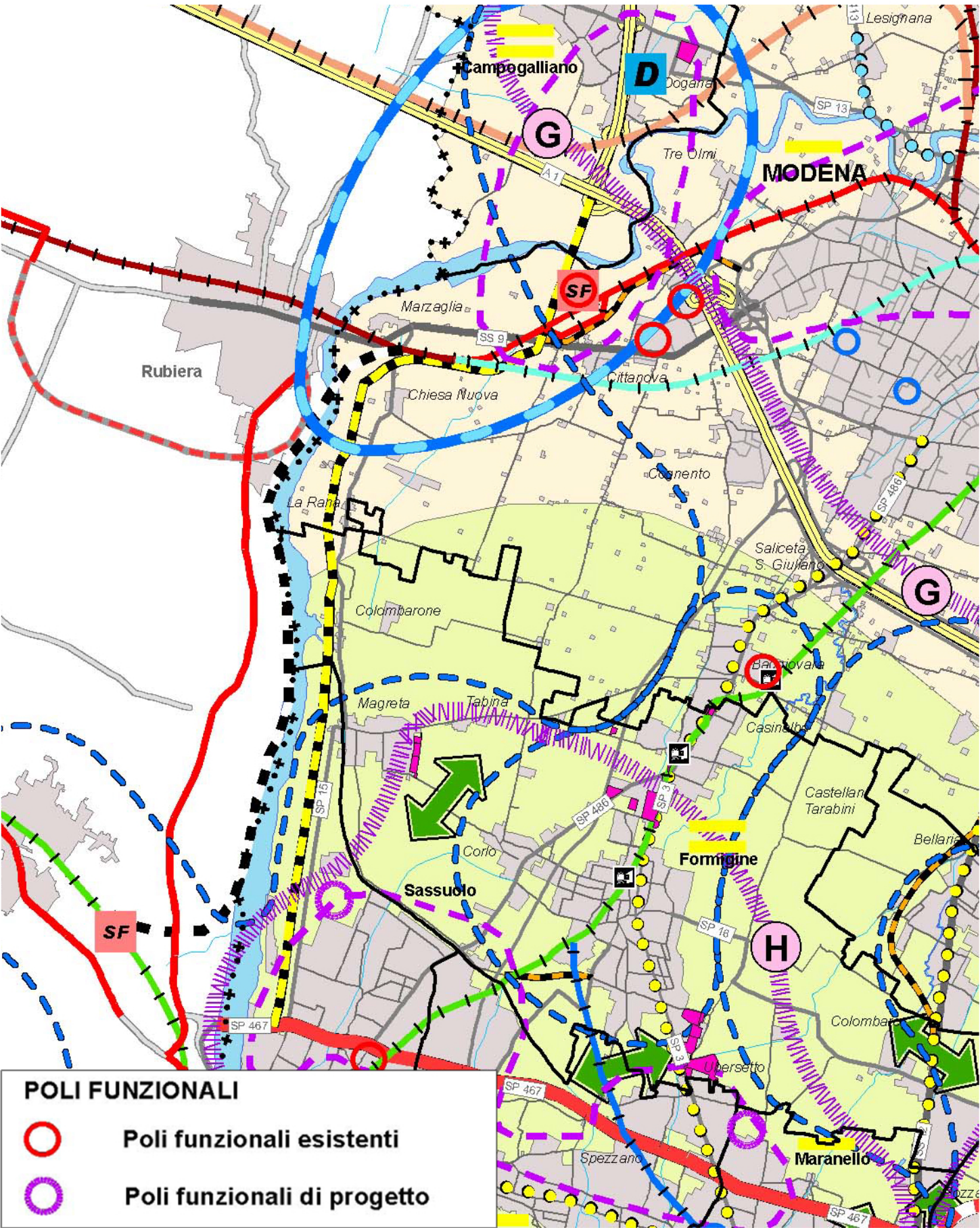
In nessun caso si sono ravvisati impatti o ricadute non previsti; i fattori di pressione ambientale aggiuntivi in nessun caso comportano variazioni significative rispetto allo stato di fatto.

In particolare la Variante:

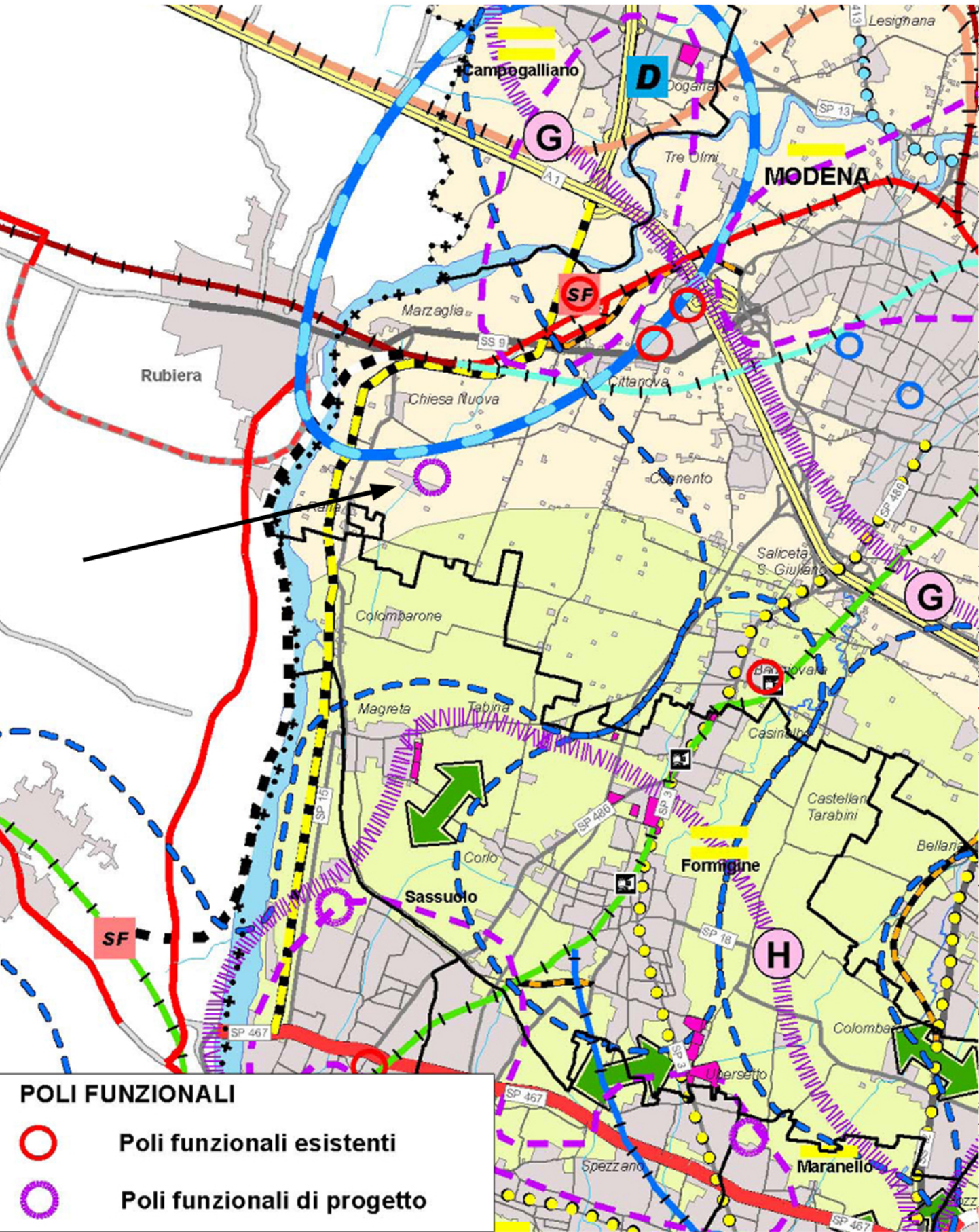
- **è coerente** con il PTCP e la pianificazione regionale;
- **è conforme** alle normative ambientali vigenti;
- **dall'attuazione della Variante, anche in relazione agli interventi di mitigazione previsti, non deriveranno impatti significativi**, oppure questi saranno trascurabili rispetto alle componenti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

PTCP

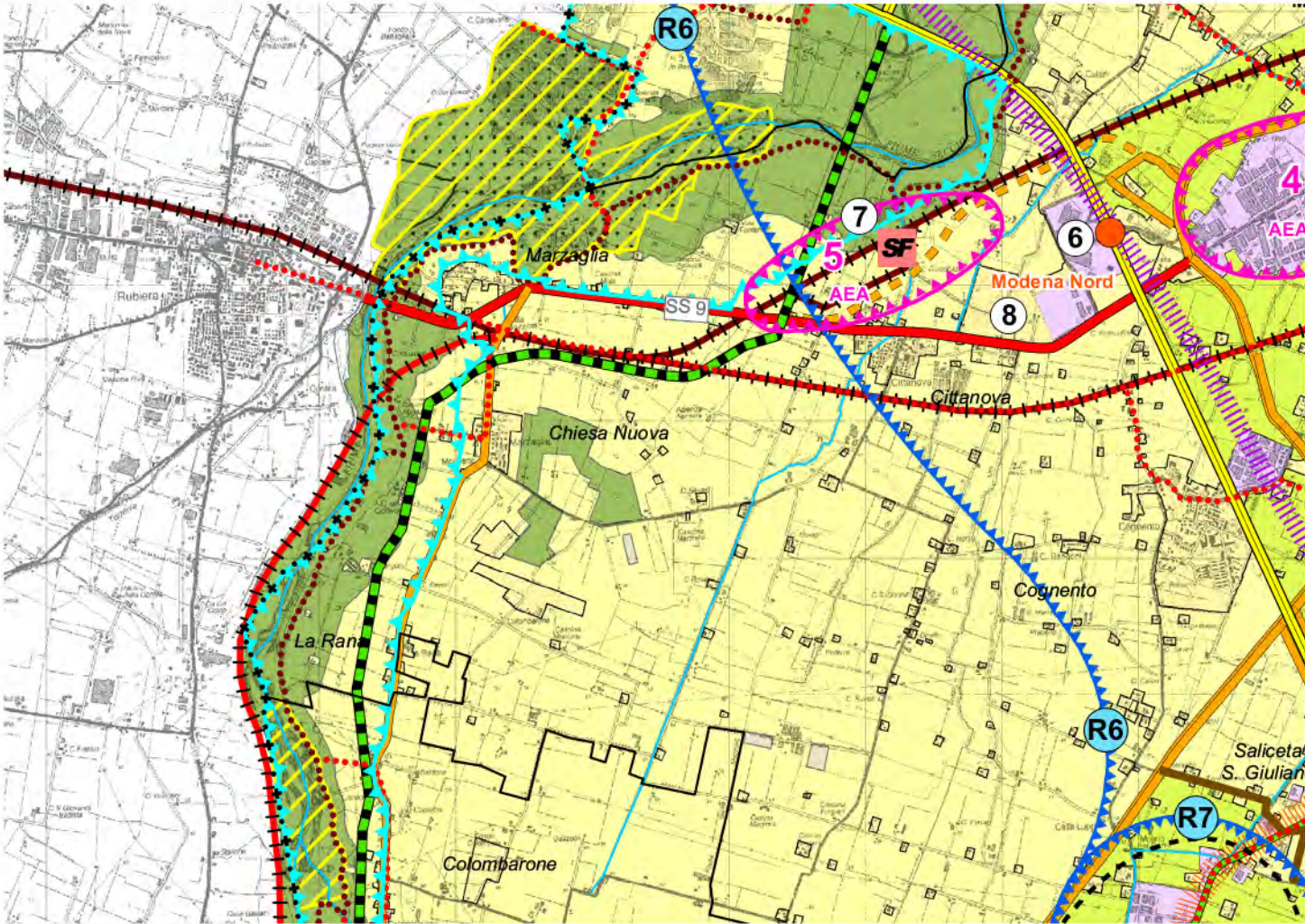
STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE



STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO IN VARIANTE



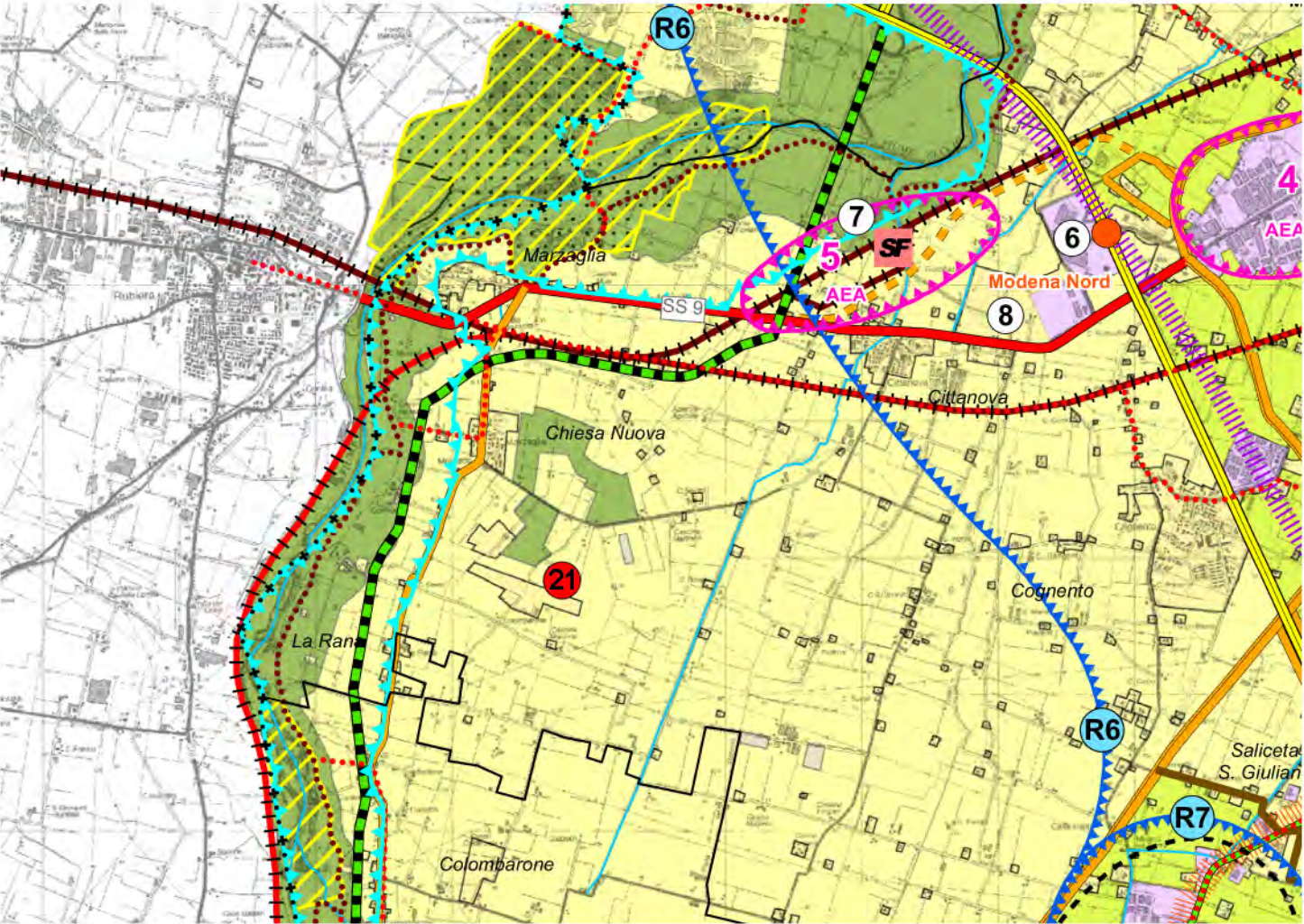
STRALCIO STRUMENTO URBANISTICO VIGENTE



Poli funzionali e dotazioni territoriali

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