

PAUR

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
- BLUEWORKS – Ing. Yos Zorzi
- GEOGROUP Srl
- PRAXIS AMBIENTE Srl
- STUDIO TECNICO CAPELLARI
- STIEM – Ing. Paolo Scuderi e Ing. Luca Buzzoni

RELAZIONE VARIANTE PP

SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESISTICA

PROPRIETA': COMUNE DI MODENA

CONCESSIONARIA: AERAUTODROMO DI MODENA SPA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

- ARCHILINEA Srl
- BLUEWORKS – Ing. Yos Zorzi
- GEOGROUP Srl
- PRAXIS AMBIENTE Srl
- STUDIO TECNICO CAPELLARI
- STIEM – Ing. Paolo Scuderi e Ing. Luca Buzzoni

DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO GLI OBIETTIVI

OBIETTIVI STRATEGICI

1. 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.

2. QUALIFICAZIONE DELLO SVILUPPO DEL COMPARTO con la creazione di un polo funzionale motoristico che amplifichi i caratteri di attenzione e sviluppo alla sostenibilità sociale ed ambientale nella ricerca di sistemi di mobilità all'avanguardia.

3. QUALIFICAZIONE DELLA SINERGIA TERRITORIALE derivante dalla collaborazione tra le due strutture di rilievo autodromo e aeroporto

ULTERIORI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' PER MACRO TEMI

1. **ARIA:** assicurare condizioni ottimali per la salute delle persone, la tutela della vegetazione e dei manufatti.
 - ✓ Obiettivo di tutela: ridurre il numero di soggetti esposti.
 - ✓ Obiettivo di qualità: attuazione di scelte che portano al contenimento delle emissioni.
2. **ACQUA:** assicurare condizioni ottimali per la qualità della vita, la salute delle persone e degli ecosistemi e mantenerle nel tempo.
 - ✓ Obiettivo di tutela: gestione responsabile della risorsa.
 - ✓ Obiettivo di qualità: controllo dell'inquinamento e recupero della qualità dopo l'utilizzo.
3. **SUOLO:** assicurare condizioni ottimali per la salute delle persone e degli ecosistemi e mantenerle nel tempo.
 - ✓ Obiettivo di tutela: evitare l'esposizione alle criticità.
 - ✓ Obiettivo di qualità: salvaguardia della sicurezza e della conservazione della qualità ambientale.
4. **ECOSITEMA:** assicurare condizioni ottimali per la conservazione degli ecosistemi ed incrementare la biodiversità.
 - ✓ Obiettivo di tutela: ridurre o eliminare le cause di degrado del patrimonio naturale.
 - Obiettivo di qualità: aumentare la qualità e la distribuzione del patrimonio.
5. **RUMORE:** assicurare condizioni ottimali per qualità della vita e salute delle persone.

- ✓ Obiettivo di tutela: ridurre l'esposizione.
- ✓ Obiettivo di qualità: ridurre le sorgenti di emissione.
- 6. **ENERGIA:** contenere il consumo delle risorse energetiche e l'impatto ambientale legato al loro impiego.
 - ✓ Obiettivo di tutela: riduzione dei consumi energetici.
 - ✓ Obiettivo di qualità: utilizzo di fonti energetiche a basso impatto ambientale.
- 7. **RISORSE E RIFIUTI:** contenere il consumo di risorse e l'impatto ambientale legato al loro smaltimento.
 - ✓ Obiettivo di tutela: riduzione del consumo di risorse.
 - ✓ Obiettivo di qualità: incentivare il recupero o lo smaltimento dei rifiuti.
- 8. **VIABILITA':** assicurare condizioni ottimali per la gestione dei flussi di traffico, minimizzare l'impatto ambientale e favorire la mobilità sostenibile.
 - ✓ Obiettivo di tutela: opportuna distribuzione dei flussi.
 - ✓ Obiettivo di qualità: incentivare la mobilità dolce e l'uso dei mezzi pubblici.

PIANO PARTICOLAREGGIATO

Il Piano Particolareggiato “Centro di Guida Sicura – Marzaglia” è stato adottato con delibera C.C. n. 81 del 14/12/2006 senza apportare modifiche al PRG vigente, in quanto conforme ad esso. Perimetro di protezione allargata (PA2) Una porzione di area su cui è prevista la costruzione del Centro è assoggettata alle prescrizioni dell’art. 7.4 del Testo coordinato delle norme di PSC-POC-RUE. Tale articolo contiene le prescrizioni relative agli interventi di trasformazione all’interno dei perimetri di protezione allargata (PA2) degli acquiferi sotterranei, in applicazione della legislazione vigente ed in particolare del Decreto Legislativo 258/2000 che definisce, all’articolo 5, i centri di pericolo e le attività che sono vietate all’interno delle zone di rispetto dei punti di captazione. Il Piano Urbanistico Attuativo “Centro di guida sicura – Marzaglia” prevede all’interno dell’area delimitata da tale perimetro la realizzazione del centro guida sicura, di parte delle strutture a raso, del centro guida bambini (edificio già esistente) e del centro di primo soccorso (edificio di modeste dimensioni). Le strutture edificate sono riconducibili alle destinazioni C/4 e D/6 (a seconda del soggetto interventore) e la loro costruzione è consentita nell’ambito dei perimetri di protezione primaria degli acquiferi (PA1, art. 7.3 del Testo coordinato delle norme di PSC-POC-RUE) ed anche, a maggior ragione, all’interno dei perimetri di protezione secondaria o allargata, ferme restando le prescrizioni e le particolari attenzioni che devono accompagnare ogni trasformazione urbanistica o edilizia in queste zone di tutela. Tali prescrizioni sono contenute nel comma 5 dell’art. 7.3 e nei commi 2 e 3 dell’art. 7.4 del Testo coordinato delle norme di PSC-POC-RUE, e riguardano in particolare i sistemi di collettamento delle acque luride, che dovranno essere dotati di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta idraulica, il divieto delle fondazioni su pali o altre strutture interrato e l’installazione di almeno un piezometro di monitoraggio ad integrazione della rete esistente controllata dal gestore del servizio acquedottistico.

Si conferma quindi anche per quanto attiene gli aspetti relativi al vincolo PA2, che interessa peraltro una parte largamente minoritaria dell’intera area di intervento, la compatibilità urbanistica degli interventi previsti dal PUA “Centro guida sicura – Marzaglia” con la

normativa dell'area Zona elementare 1740, area 03 e con la più complessa normativa di PSC, POC, RUE del PRG vigente.

Attività estrattiva

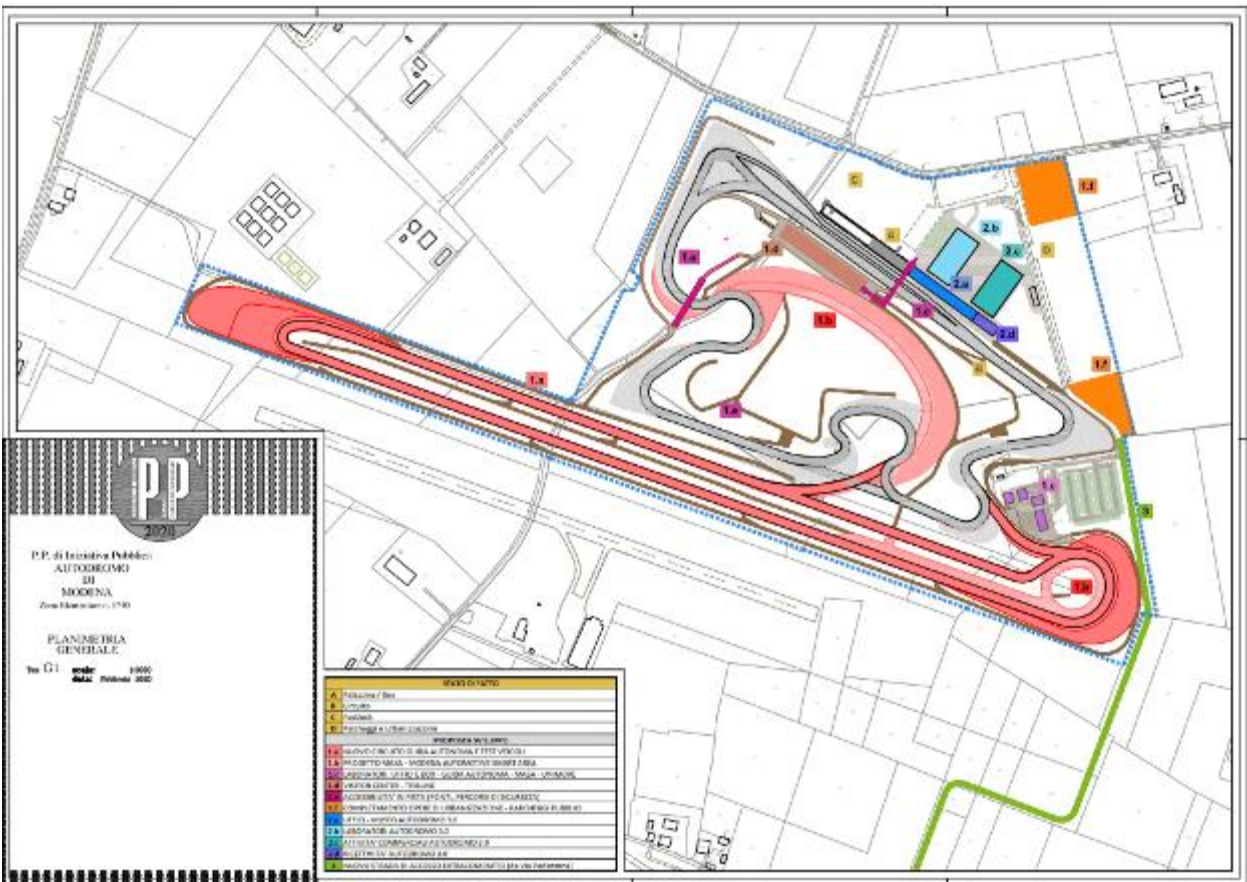
In merito all'attività di coltivazione della cava "Polo estrattivo 5.2", si prende atto che in data 30/06/2006, è stato redatto il "Certificato di Regolare Esecuzione" (prot. PG98063 AM5563 del 19/07/2006), nel quale i rappresentanti del Comune di Modena e della Società esecutrice dei lavori, Modena Scarl, certificano la regolare esecuzione delle opere di sistemazione ambientale della cava. L'attività estrattiva nell'area in questione, risulta di fatto definitivamente conclusa.

Rete Natura 2000

Con le integrazioni presentate in data 31/10/2007, il proponente ha fornito elementi conoscitivi allo scopo di concludere l'iter procedurale alla fase di prevalutazione (Livello 1, ai sensi dell'Allegato B, punto 2.1.1, della DGR 1191/2007), proponendo pertanto, di non sottoporre il progetto alla successiva fase di valutazione d'incidenza. Analizzate la documentazione integrativa "Rapporti con Rete Natura 2000" (all. 14), presentata dal proponente in data 31/10/2007 nell'ambito del procedimento di V.I.A. ed assunta agli atti con prot. n. 127257 del 6/11/2007, e le integrazioni al S.I.A. per quanto riguarda "Flora, fauna e rete ecologica (integrazioni all'Allegato 8)", presentate in data 30/11/2007 assunte agli atti della Provincia di Modena con prot. n. 137479 del 3/12/2007; è stata espletata la pre-valutazione di incidenza ai sensi della direttiva di cui alla D.G.R. n. 1191 del 30.07.07, dalla quale si evince che il progetto non ha incidenze negative significative, dirette o indirette, sugli habitat e sulle specie animali e vegetali presenti nei Siti di Rete Natura 2000 più vicini all'area oggetto del progetto (IT4030011 "Casse di Espansione del Secchia" e IT4040012 "Colombarone").

LA PROPOSTA DI MODIFICA

La modifica richieste consiste in una Variante del Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008 con l'ampliamento del comparto, la modifica dell'impianto stradale sportivo e legato alla guida autonoma, la rimodulazione dei volumi senza incremento di Superfici complessive, la ridefinizione delle destinazioni ammesse con l'inserimento di una struttura a tribuna per eventi sportivi, incentive e di ricerca, la rimodulazione conseguente degli standard urbanistici e delle opere di urbanizzazione.



La variante prevede le seguenti caratteristiche:

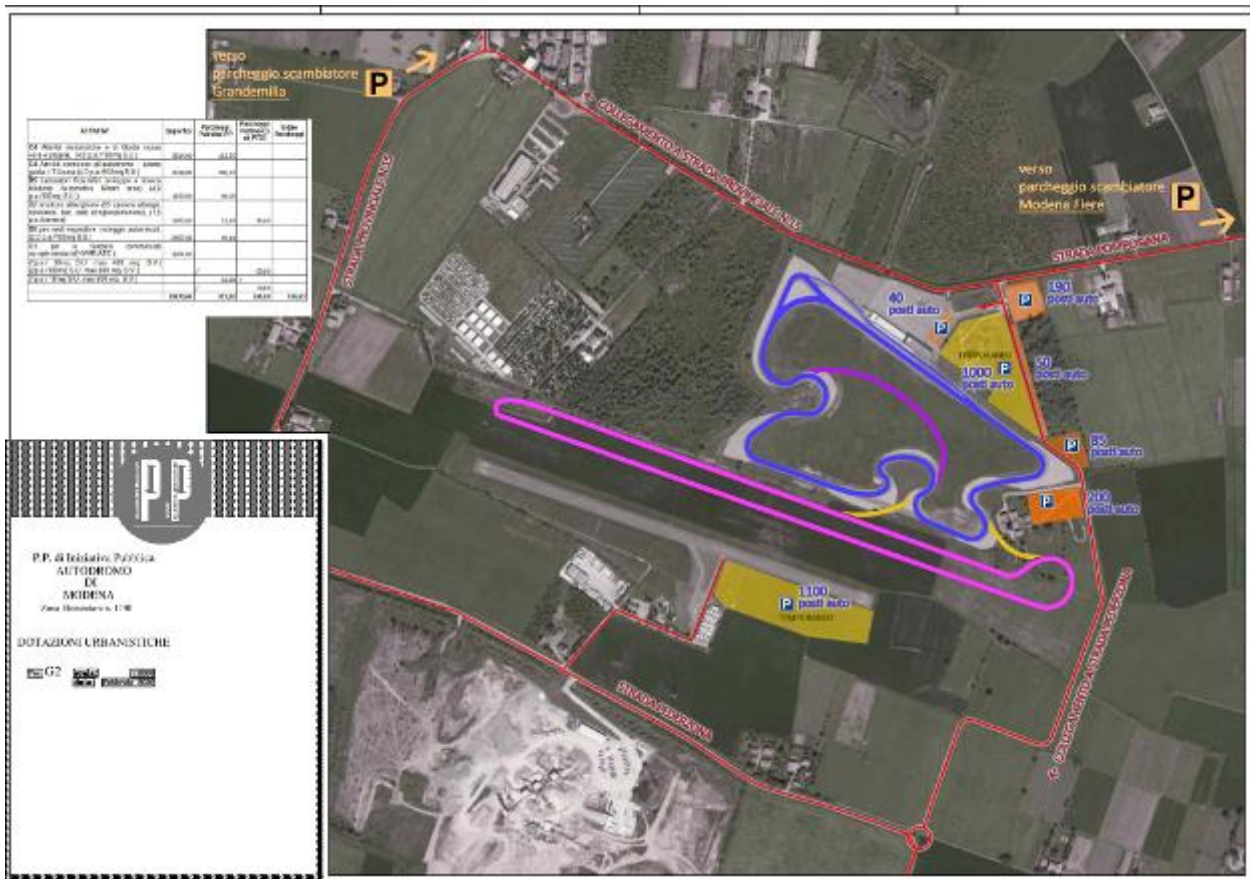
PRIMO STRALCIO ATTUATIVO			
DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI POSTI AUTO	Superfici	Parcheggi Pubblici	Parcheggi Pertinenziali
STATO DI PROGETTO (Variante al Piano Particolareggiato 2020)			
C4 , scuola di guida sicura (*) (4,0 p.a./100mq S.U.)	3314	135	/
D6 , Triuna / Visitor Center (*) (0,5 posti auto ogni spettatore suddivisi tra pubblici e pertinenziali) spettatori 2684	2746	671	671
B5 , Laboratori Scientifici (sviluppo e ricerca Modena Automotive Smart area) (4,0 p.a./100mq S.U.)	1227	49,08	
TOTALE POSTI AUTO RICHIESTI	7287	855	671
TOTALE POSTI AUTO CONSIDERATA LA NON CONTEMPORANEITA'		720	671
TOTALE POSTI AUTO FORNITI		720	671
vengono garantiti circa 1100 posti auto in area areoportuale per i grandi eventi			
DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI VERDE PUBBLICO			
STATO DI PROGETTO (Variante al Piano Particolareggiato 2020)		Superfici	
TOTALE VERDE PUBBLICO RICHIESTO		10200	
TOTALE VERDE PUBBLICO FORNITO		16500	

SECONDO STRALCIO ATTUATIVO - FINE PROGRAMMA EDILIZIO			
DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI POSTI AUTO	Superfici	Parcheggi Pubblici	Parcheggi Pertinenziali
STATO DI PROGETTO (Variante al Piano Particolareggiato 2020)			
C4 , scuola di guida sicura (*) (4,0 p.a./100mq S.U.)	3314	135	/
D6 , Triuna / Visitor Center (*) (0,5 posti auto ogni spettatore suddivisi tra pubblici e pertinenziali) spettatori 2684	2746	671	671
B5 , Laboratori Scientifici (sviluppo e ricerca Modena Automotive Smart area) (4,0 p.a./100mq S.U.)	1227	49,08	
D2 , strutture alberghiere 30 camere (1,5 p.a./camera)	2575	15	30
B6 , sedi espositive (2,0 p.a./100mq S.U.)	2457	49	/
C1 , funzioni commerciali (2p.a./100mq S.U. max 400 mq. S.V.)	3761	41	/
(1p.a./ 30mq S.U. max 400 mq. S.V.)		/	63
(2p.a./100mq S.U. max 800 mq. S.V.)		32	/

DOCUMENTO DI VALSAT E RAPPORTO PRELIMINARE DI ASSOGGETTABILITA' A VAS
VARIANTE SPECIFICA AL PSC ZONA ELEMENTARE 1740 – COMPARTO AUTODROMO DI MODENA

(1p.a./ 18mq S.U. max 800 mq. S.V.)		/	78
TOTALE POSTI AUTO RICHIESTI	16080	992	842
TOTALE POSTI AUTO CONSIDERATA LA NON CONTEMPORANEITA'		720	671
TOTALE POSTI AUTO FORNITI		720	671
vengono garantiti circa 1100 posti auto in area areoportuale per i grandi eventi			

DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI VERDE PUBBLICO			
STATO DI PROGETTO (Variante al Piano Particolareggiato 2020)		Superfici	
TOTALE VERDE PUBBLICO RICHIESTO		1020 0	
TOTALE VERDE PUBBLICO FORNITO		1650 0	



FATTORI DI PRESSIONE INTERNI - ANALISI DELLA PROPOSTA

La prima struttura di Aerautodromo a Modena era un impianto sportivo che si trovava lungo la via Emilia. In esso vi erano contemporaneamente sia le strutture tipiche di un aeroporto (pista in cemento, torre di controllo, aviorimesse) che quelle di un autodromo (direzione gara, box, tribune), da cui la particolare denominazione. Sull'area su cui sorgeva l'impianto, in principio periferica ma ormai inglobata dal tessuto urbano della città, sorge oggi il parco Enzo Ferrari (che ha completamente cancellato il tracciato della pista). Dopo lo smantellamento dell'Aerautodromo di Modena, avvenuto a partire dagli anni sessanta, la città emiliana si era ritrovata senza un circuito automobilistico. Iniziarono quindi i tentativi per ricrearne uno.

A partire dal 2000 venne messo in piedi un progetto per la costruzione del nuovo autodromo a Marzaglia. Il progetto, presentato a dicembre 2007, prevedeva la costruzione di un tracciato di 1'600 m circa, dotato di un'ampia zona box, la cui inaugurazione era prevista nel 2011. Il circuito venne poi allungato a 2007 m, ingenerando tensioni, ma alla fine ebbe il via libera definitivo nella sua conformazione attuale. Ad oggi viene utilizzato per diversi tipi di eventi, dai test delle case automobilistiche e motociclistiche ai raduni storici e ai corsi di guida sicura.

Da allora molteplici sono state le attività svolte, dalle **competizioni sportive** alla **guida sicura**, dalla possibilità di vivere l'emozione di **guidare la tua automobile sui cordoli di un circuito** all'organizzazione di eventi aziendali, dai **corsi guida per ambulanze** e vetture di sicurezza allo **sviluppo di test motoristici per le aziende**, dalla **guida autonoma** all'accordo con il **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare** un accordo per la promozione di progetti comuni finalizzati all'analisi, riduzione e neutralizzazione dell'**impatto sul clima** derivante dalle procedure di gestione delle strutture. Il progetto Comparto Autodromo di Modena 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 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 Smart 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 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 2018.¹ Come previsto dalla Legge di Bilancio 2018 il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha infatti ufficialmente dato il via libera alle Smart Road e alla sperimentazione su strada dei veicoli a guida automatica con la pubblicazione in GU 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

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.

accolto con favore sia dal Consiglio Europeo per la Sicurezza dei Trasporti (Etsa) che dalla FIA, la Federazione Internazionale dell'Automobile.

VIABILITA' DI ACCESSO AL COMPARTO

Attualmente l'autodromo di Modena è accessibile unicamente da Via Pomposiana, raggiungibile attraverso lo svincolo sulla tangenziale percorrendo Via Pederzona e Via per Marzaglia. La pianificazione territoriale però, in accordo con il rapporto finale della VIA prevedeva il collegamento dell'autodromo attraverso la creazione di un nuovo accesso da Strada per Marzaglia. Il progetto in oggetto rivede in parte la definizione del tracciato della strada di accesso prevedendo un tracciato alternativo che a fronte di un minore impatto riesca a collegare la strada Pederzona con l'autodromo e Via Pomposiana.

Riportiamo una breve illustrazione dei percorsi di viabilità significativi per l'accessibilità all'autodromo.

RACCORDO AUTOSTRADALE MODENA SASSUOLO

Il progetto del raccordo di tipo autostradale che unirà Modena a Sassuolo, o meglio Campogalliano alla Pedemontana, già approvato dall'ANAS e attualmente in fase di approvazione del progetto esecutivo, modificherà in modo sostanziale l'accessibilità al comparto in oggetto. Il nuovo collegamento, lungo circa 15 chilometri esclusi gli svincoli, si sviluppa parallelamente al Fiume Secchia e si divide in quattro parti: dall'intersezione dell'A1 alla via Emilia, dalla via Emilia allo svincolo verso Rubiera, dallo svincolo di Rubiera a Magreta, da Magreta a Sassuolo (svincolo Pedemontana): tale sistema infrastrutturale prevede uno svincolo a Marzaglia e configura una rotatoria a ridosso del comparto oggetto di studio: ciò implica che a livello progettuale l'asse stradale a sud dell'area, per alleggerire il carico pesante sulla via Pomposiana, diventa nell'attuale proposta l'asse di ingresso primario a tutti i servizi previsti.

ACCESSIBILITA' DA VIA PEDERZONA

La nuova accessibilità al comparto prevede un nuovo asse stradale che colleghi Via Pederzona con Via Pomposiana, correndo in sostanza parallelamente a Via per Marzaglia. Tale tracciato sostituisce l'ipotesi di creare un accesso al comparto guida sicura con un'infrastruttura mediana tra l'autodromo e l'aeroporto, poiché si è sostanzialmente individuata una sinergia territoriale tra le due infrastrutture e una cesura tra le due piste è

parso inopportuno. L'accesso da Via Pederzona, strada di una sezione notevole perché progettata tenendo conto del traffico pesante indotto dalle aree di cava, permette di creare l'accesso da un'infrastruttura di secondo livello come è la Tangenziale Modena – Fiorano – Sassuolo e di spostare il traffico indotto su una strada attualmente sottoutilizzata in relazione alla sua capacità.

A questo proposito si sottolinea come i servizi offerti dal comparto non prevedono un afflusso di veicoli capace di mettere in crisi il sistema viario, poiché si tratta di normali attività lavorative e ricettive, completamente autonome dal punto di vista dei parcheggi e delle urbanizzazioni. La preoccupazione per l'afflusso di un pubblico in vista di manifestazioni motoristiche è fuori luogo, poiché l'eventuale manifestazione capace di attrarre un pubblico numeroso sarà un'eccezione isolata, quale può essere (ed è stata) sulla stessa area la presenza ad esempio delle frecce tricolori all'aeroporto: non si tratta di manifestazioni ripetute e consuete, ma di eventi straordinari.

IL PROGETTO MODENA AUTOMOTIVE SMART AREA

Il progetto si inserisce all'interno dello sviluppo del progetto Masa, Modena Automotive Smart Area, che attraverso il potenziamento infrastrutturale della "Model Area" deve portare alla definizione del primo laboratorio nazionale urbano a cielo aperto per la mobilità smart che nascerà in città, e della "Smart Dynamic Area", l'area dedicata alla sperimentazione di veicoli connessi e vetture a guida autonoma presso l'Autodromo di Modena: questi sono anche i punti centrali di un Protocollo d'intesa sottoscritto da Comune di Modena, Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia e Fondazione Democenter. Masa è promosso da Comune di Modena e Unimore e ha ottenuto la collaborazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e il supporto della Regione Emilia Romagna. Il progetto nasce in partnership pubblico-privata; Maserati S.p.a. è prima fra le imprese firmatarie e le attività si sono sviluppate con la collaborazione di Aerautrodomo di Modena.

GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DELL'AUTODROMO

1. **AMPLIAMENTO DEL CIRCUITO:** per andare incontro alle esigenze dei test sui nuovi veicoli, alle esigenze sportive e tecnologiche è necessario ampliare la pista creando un nuovo anello stradale che possa collegarsi a quello attuale ma anche sviluppare autonomamente un'attività di prova sulle autovetture e sulle sue componentistiche che prevede ad esempio la necessità di lunghi tratti rettilinei (maggiori di 1 Km), attualmente non presenti nella struttura in essere: ciò implica una nuova infrastruttura di circa 2,3 km di lunghezza per 12 m di larghezza (analoga a quella esistente) che verrà implementata da tutte le dotazioni di sicurezza e tecnologiche atte a dare seguito a quanto illustrato in termini di innovazione, permettendo al circuito di Modena di confermare il suo primato come infrastruttura di riferimento in Italia per lo sviluppo dei test di guida autonoma, di ampliare la sua offerta sportiva (nei fine settimana), di offrire alle case motoristiche del nostro territorio quella infrastruttura che permetta in totale sicurezza di provare vetture e componentistiche senza dover ricorrere a situazioni stradali più pericolose: la vocazione del circuito non muta, ma si adegua alle diverse istanze nate in questo ultimo decennio. Il primo intervento progettuale previsto riguarda dunque la necessità di realizzare un nuovo circuito con caratteristiche tecniche diverse da quello esistente e che possa avere una sua completa autonomia, in quanto fruibile in primo luogo dalle case costruttrici di autoveicoli per prove e test, e contemporaneamente per sviluppare le tecnologie della guida autonoma che consistono nel simulare su aree protette e tecnologicamente connesse e all'avanguardia, percorsi stradali ed autostradali.

Verrà inoltre realizzato oltre al nuovo circuito un centro studio relativo a queste attività ristrutturando i fabbricati Ex comunità terapeutica di Marzaglia, che consisteranno in uffici, aule, laboratori di ricerca per Università degli studi di Modena e Reggio Emilia – Dipartimento Ingegneria dei Motori e da altre strutture pubbliche e private che stanno implementando soluzioni alternative per la mobilità.

2. NUOVA CONFIGURAZIONE DELLE STRUTTURE: il nuovo progetto non comporta nessun aumento in termini di capacità edificatorie del comparto, ma ne determina una nuova configurazione che declina le strutture previste e non ancora terminate attraverso la definizione di nuovi contenitori per lo sviluppo tecnologico, progettuale ed ingegneristico dei temi prima descritti in termini di innovazione tecnologica: a fianco delle attività confermate, quelle ricettive e commerciali, si consolidano quelle di sviluppo di ulteriori laboratori scientifici capaci di studiare direttamente a contatto con i test sulle vetture i risultati delle proprie invenzioni. In particolare verranno ridimensionati gli aspetti ricettivi (la previsione dell'albergo passa dal progetto attualmente autorizzato con 100 camere ad una soluzione più compatta per 30 utenti) a fronte di un consolidamento delle attività di ricerca e di sviluppo turistico del comparto (il centro servizi con la nuova tribuna)

3. NUOVE STRUTTURE PER IL PUBBLICO: Un tema che si sta consolidando su tutto il territorio modenese, è quello del turismo nella Motor Valley che ha portato ad esempio alla partnership tra Musei Ferrari e Autodromo di Modena e che prevede un ulteriore step nella proposta di alcuni eventi significativi che raccolgano presso le strutture di Marzaglia l'organizzazione di attrattore turistici di valenza internazionale: per far ciò si prevede la creazione di una struttura autonoma, una tribuna per il pubblico che consenta la fruizione degli eventi di maggior significato. Tale struttura non inciderà in aumento sulla capacità edificatoria dell'intervento che non varierà, andrà in sostituzione ad altre che non verranno realizzate in quanto non più in linea con lo sviluppo dell'attività dell'autodromo (in particolare sarà ridimensionato il progetto albergo).

4. ADEGUAMENTO DELLE OPERE DI URBANIZZAZIONE E DELLA VIABILITÀ A CONTORNO

L'impianto sportivo a raso è stato, completato dopo la realizzazione delle opportune opere di urbanizzazione a raso che garantiscono il comparto sul soddisfacimento degli standard urbanistici individuati dal Piano Particolareggiato e rispondono alle esigenze di accessibilità e fruibilità delle strutture stesse.

Le opere di urbanizzazione però, pur essendo dimensionate opportunamente ed in ampio eccesso rispetto alle strutture realizzate (circa un quinto della capacità edificatoria a fronte di circa il 60 % delle opere di urbanizzazione completate) non sono ad oggi completate nella sua interezza, così come ancora sono da realizzare oltre 12.000 mq di superfici complessive

coperte per completare le previsioni del piano Particolareggiato e degli scenari descritti dalla VIA del 2008. La riconfigurazione delle infrastrutture e delle strutture dell'autodromo di Modena comprenderanno dunque come primo step il completamento delle opere di urbanizzazione così come previste e che permetteranno di garantire che tutti gli scenari consueti a seguito descritti non comporteranno problematiche in termini di accessibilità e parcheggi.

5. CAPACITA' INSEDIATIVA

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.**

FATTORI DI PRESSIONE AMBIENTALE

In riferimento agli obiettivi di sostenibilità per macro temi si riportano di seguito gli eventuali fattori di pressione generati dalle scelte e gli aspetti progettuali che sono oggetto di specifici approfondimenti all'interno dello studio di impatto ambientale:

	AMBITO DI STUDIO
ALLEGATO 1	RELAZIONE ILLUSTRATIVA
ALLEGATO 2	SCENARI E MOBILITÀ
ALLEGATO 3	IMPATTO ACUSTICO
ALLEGATO 4	ANALISI GEOLOGICA, GEOMORFOLOGICA, IDROGEOLOGICA
ALLEGATO 5	IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO
ALLEGATO 6	RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE ED INTERAZIONE DEL PROGETTO NEL SUO COMPLESSO CON LA FAUNA E LA FLORA ESISTENTI
ALLEGATO 7	IL SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE E L'UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI ED IDRICHE
ALLEGATO 8	RELAZIONE TECNICA OPERE STRADALI
ALLEGATO 9	ANALISI TECNICA DEGLI IMPIANTI MECCANICI ED IDRAULICI
ALLEGATO 10	ANALISI TECNICA DEGLI IMPIANTI ELETTRICI