

# 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 PTCP**

## **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

## STRUMENTI URBANISTICI IN VARIANTE

L'analisi svolta per la verifica degli obiettivi della Variante ha approfondito i contenuti del Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (Quadro conoscitivo ed elaborati cartografici di Piano) e i contenuti del Quadro Conoscitivo del Piano Strutturale Comunale.

### Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale

ELABORATO SINTESI ASPETTI DI RILIEVO PTCP
<i>PTCP – Carta A, Criticità e risorse ambientali e territoriali</i>
<i>PTCP – Carta B, Sistema insediativo, accessibilità e relazioni territoriali</i>
<i>PTCP - Carte 1, Carte delle Tutele - Tutela delle risorse paesaggistiche e storico-culturali</i>
<i>PTCP - Carta 2.3, Rischio idraulico: carta della pericolosità e della criticità idraulica</i>
<i>PTCP - Carta 3.1, Carte di vulnerabilità ambientale - Rischio inquinamento acque: vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale Grado di vulnerabilità "medio" su tutto il comparto tranne sul fronte ovest in cui il grado di vulnerabilità è "alto".</i>
<i>PTCP - Carta 3.5, Carte di vulnerabilità ambientale</i>
<i>PTCP - Tavola dell'assetto strutturale del sistema insediativo e del territorio rurale 4.2.</i>
<i>PTCP - Carta 5.2, Carte della mobilità – Rete del trasporto pubblico</i>

Il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale (P.T.C.P.) fa' rientrare l'area oggetto del SIA all'interno dell'Unità di Paesaggio n. 13 "paesaggio dell'alta pianura occidentale". Particolare considerazione viene assegnata, in questa unità alla tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei di cui all'art. 28 delle Norme di Attuazione del P.T.C.P.

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

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

In entrambe le zone A e B sono inoltre vietati:

- *la realizzazione di opere o interventi che possano essere causa di turbamento del regime delle acque sotterranee ovvero della rottura dell'equilibrio tra prelievo e capacità di ricarica naturale degli acquiferi, dell'intrusione di acque salate o inquinate;*

- *le attività estrattive non devono produrre modificazioni dei livelli di protezione naturali ed in particolare non devono portare a giorno l'acquifero principale.*

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 Nuova.**

Tale Polo Funzionale verrà denominato **POLO FUNZIONALE AUTODROMO DI MODENA.** Il nuovo polo Funzionale viene descritto e ricade all'interno dell' art.65<sup>1</sup> **Altre strutture e dotazioni di rilievo sovracomunale individuate dal PTCP.**

La Carta n. 4 del PTCP aggiornata individua dotazioni territoriali e altre sedi di strutture specializzate che, pur non avendo le caratteristiche di poli funzionali di cui all'art. 65 (poiché non corrispondono alle tipologie o non hanno le caratteristiche di cui ai commi 1 e 2 dell'art. A-15 della L.R. 20/2000), sono riconosciute dal PTCP di rilievo sovracomunale, in quanto sono sedi di dotazioni territoriali (art. A-24 L.R. 20/2000) o di altre funzioni che esercitano attrattività su un bacino di utenza significativo per l'assetto del territorio.

Tali insediamenti appartengono alle seguenti categorie:

- ✓ Edifici e complessi per l'istruzione superiore all'obbligo, sedi culturali, musei
- ✓ Attrezzature sanitarie e ospedaliere
- ✓ Sedi istituzionali
- ✓ Impianti sportivi e di spettacolo per manifestazioni a grande concorso di pubblico
- ✓ Ippodromo di Modena
- ✓ Multisale cinematografiche di grandi e medie dimensioni
- ✓ **AUTODROMO DI MODENA**
- ✓ Servizi trasporto pubblico

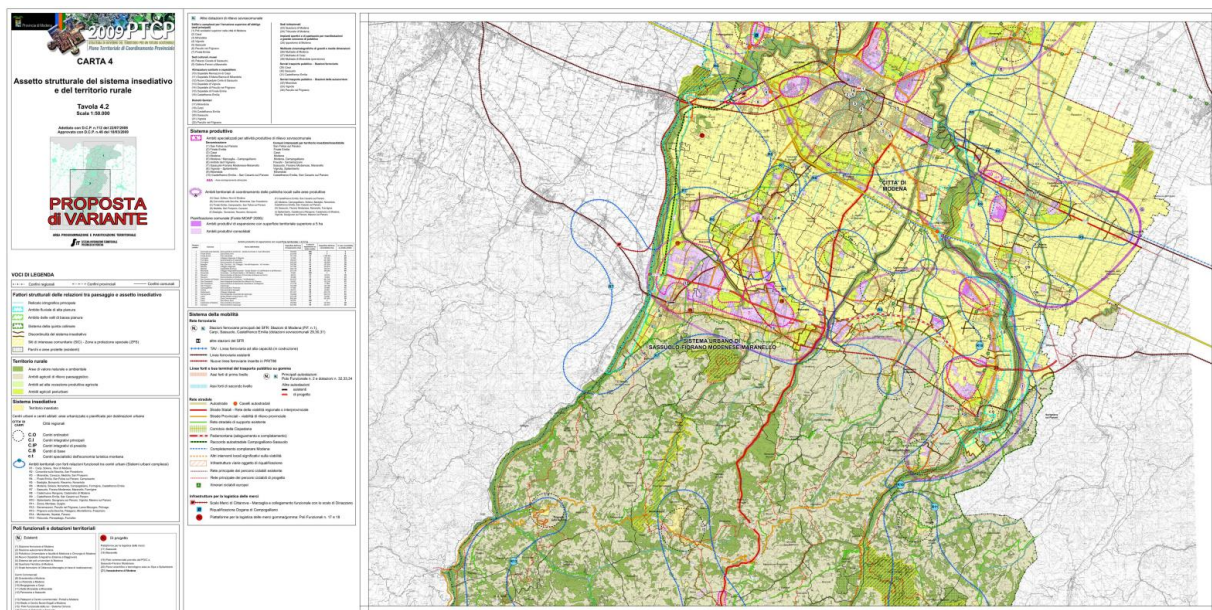
**Il Nuovo Polo funzionale rientra nella categoria sopra evidenziata degli Impianti sportivi, in analogia alle strutture dell'ippodromo.**

---

<sup>1</sup> GLI ARTICOLI DEL PTCP DA VARIARE SONO RELATIVI AI POLI FUNZIONALI E DOTAZIONI TERRITORIALI, ED IN PARTICOLARE SI INSERISCE IL NUOVO POLO AGLI ART. ART. 63 DEFINIZIONE E INDIVIDUAZIONE DEI POLI FUNZIONALI E ALL' ART. 65 ALTRE STRUTTURE E DOTAZIONI INSEDIAMENTI DI RILIEVO SOVRACOMUNALE INDIVIDUATE DAL PTCP.

Il PTCP, in applicazione dell'art. A-15 della L.R. 20/2000, e sulla base di criteri di definizione e di soglie quantitative di cui al Quadro Conoscitivo, **individua i poli funzionali esistenti da consolidare, sviluppare, riqualificare, nonché quelli già previsti con atti di pianificazione o programmazione precedenti.**

Tali poli, individuati sulla base di criteri e valutazioni espressi nella Relazione del PTCP sono inoltre individuati, con grafie puramente simboliche, nella tav. 4 del PTCP.

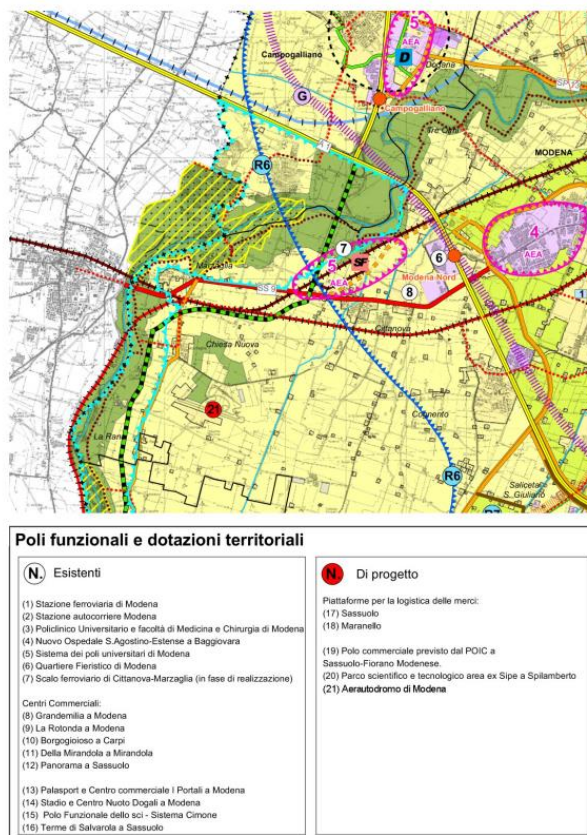


L'ipotesi progettuale alla base della richiesta prevede l'estensione delle aree oggetto della precedente VIA con la realizzazione nell'impianto esistente di un ampliamento consistente in una nuova infrastruttura stradale dedicata alla realizzazione di test e prove sui veicoli e sulla guida autonoma.

**La struttura che ne deriva ampliando le possibilità tecniche di sviluppo in termini di innovazione ed inserendosi all'interno dell'ambito della Motor Valley che sta sviluppando tematiche legate allo sviluppo integrato di eccellenze nel campo storicamente preminente in Regione dello sviluppo delle attività Motoristiche comporta la creazione di un polo di ricerca, sviluppo, intrattenimento e sport che trova nelle infrastrutture dell'autodromo il luogo idoneo a sviluppare in sicurezza questi temi.**

Il recepimento del polo Funzionale già identificato nel PSC permette di delineare chiaramente l'area come il luogo idoneo per implementare la ricerca e l'organizzazione delle attività di ricerca, sportive e ricreative.





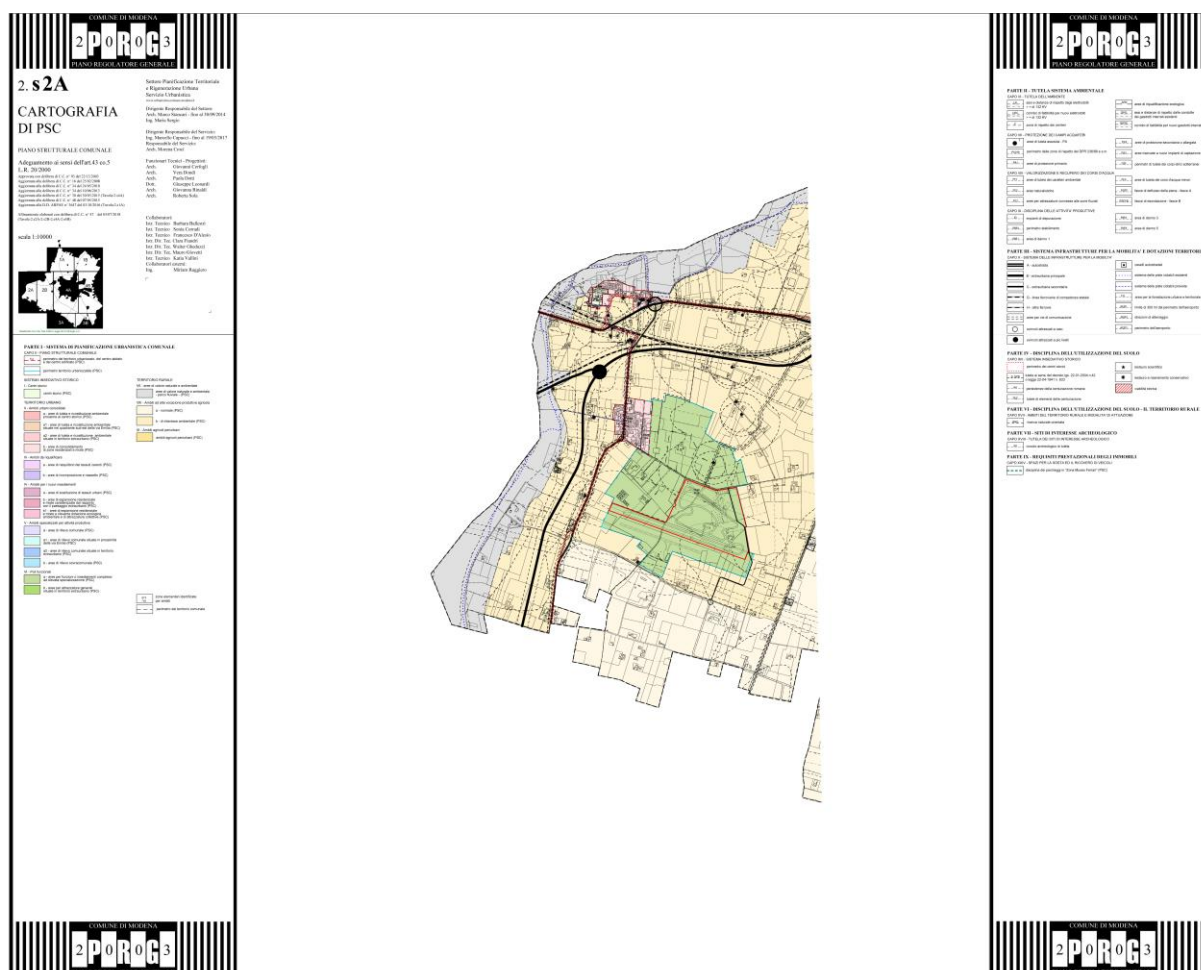
Il Polo Funzionale verrà denominato **POLO FUNZIONALE AUTODROMO DI MODENA**, identificato al n. 21 nella Tavola dell'assetto strutturale del sistema insediativo e del territorio rurale 4.2.

Nel contesto dei temi oggetto di valutazione evidenziati in premessa, l'inquadramento fornito dagli strumenti urbanistici non evidenzia la presenza di particolari fattori di pressione esterni.

## PIANO STRUTTURALE COMUNALE

Il PSC di Modena recepisce già l'attuale Autodromo all'interno del Polo funzionale nella PARTE I - SISTEMA DI PIANIFICAZIONE URBANISTICA COMUNALE al CAPO II - PIANO STRUTTURALE COMUNALE definendo all'interno del VI - Poli funzionali - b - aree per attrezzature generali situate in territorio extraurbano (PSC).

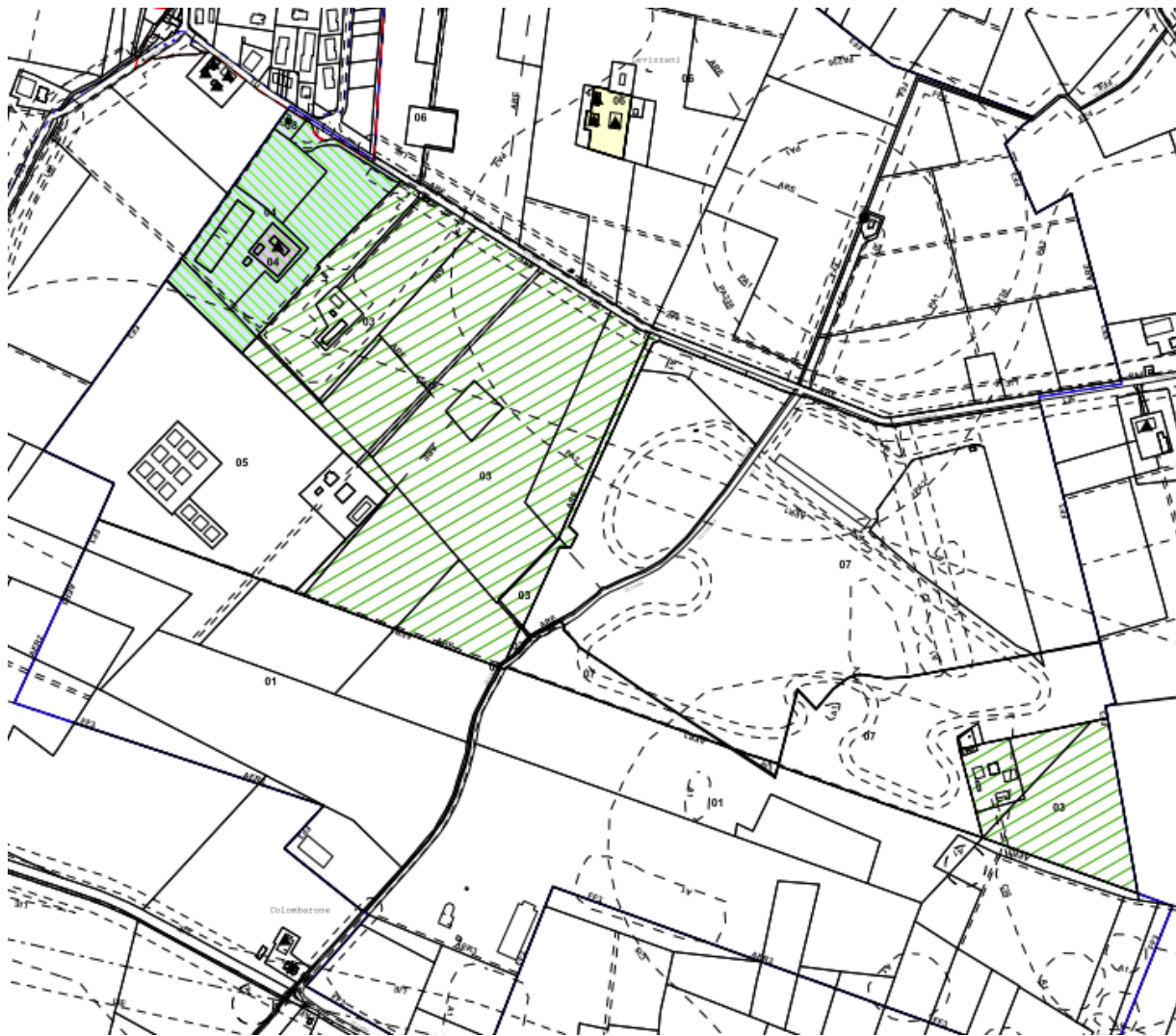
La modifica alla cartografia del PSC riguarda l'inserimento della nuova viabilità di accesso e l'aggiornamento cartografico con l'identificazione dell'impianto sportivo ( l'anello del circuito ), e riguarda LA CARTOGRAFIA DI Piano 2.S2a.



Il perimetro evidenziato in rosso esplicita l'area del nuovo comparto autodromo di Modena come ridefinito dal Diritto di superficie.

## REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO

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



a - Aree con funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione Zona Elementare N. 1740 Ex Zona Territoriale Omogenea: F Ubicazione : LOCALITA' MARZAGLIA (AEREOPORTO).  
Superficie Territoriale : mq 1.468.218



## STATO DI FATTO RUE

### **Area 01 ( aree ex AEREOPORTO ) Disciplinata dal RUE**

Disciplinata da Piano particolareggiato. Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 275 del 16/7/92. Aggiornata con delibera di Consiglio Comunale n. 275 dell'11/11/93.

**Area 03 ( aree ex Centro Ausl ) Disciplinata dal POC : L'area e' destinata ad Attrezzature Generali.** Destinazioni ammesse : B/1 B/4 B/5 B/6 C/4 C/6 D/2 D/3 E/1 E/3 E/4 E/9 G/1 G/4 G/6  
Altezza Massima per Attrezzature Generali :2 p+pt

### **Area 07 ( area Autodromo ) Disciplinata dal RUE**

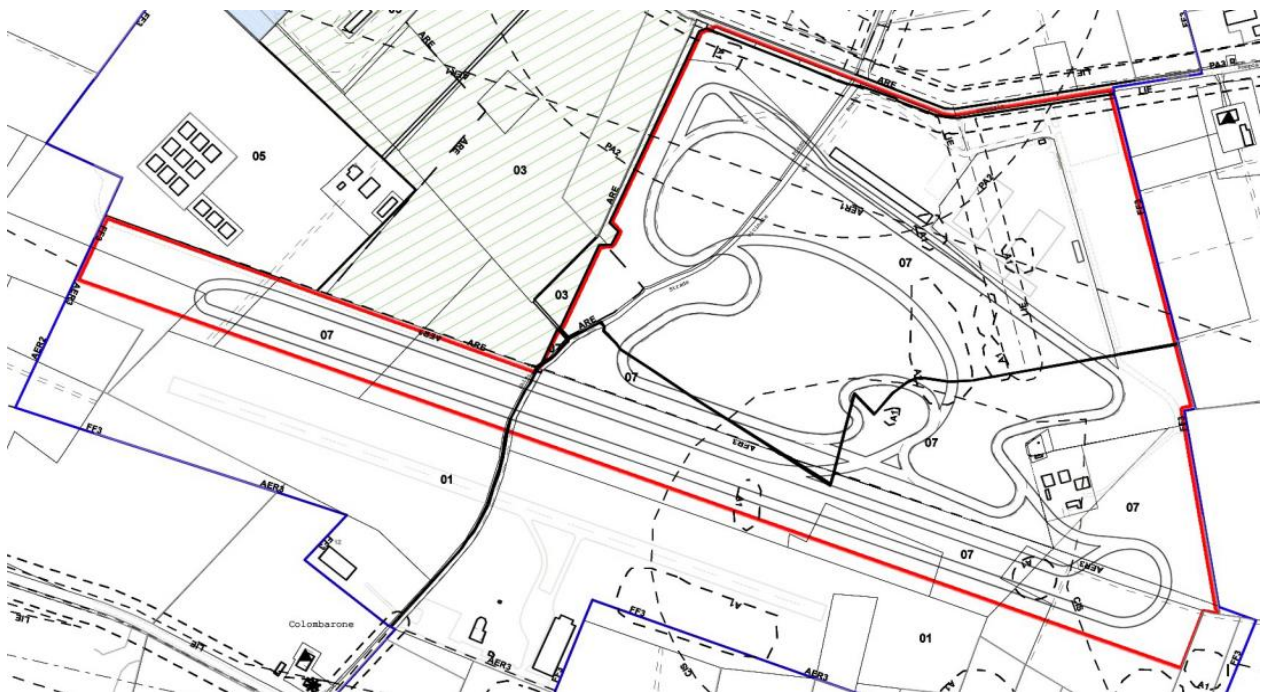
Disciplinata da Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica. Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008. Destinazioni ammesse : B/1 B/4 B/5 B/6 C/4 C/6 D/2 D/3 E/1 E/3 E/4 E/9 G/1 G/4 G/6 Altezza Massima per Attrezzature Generali :2 p+pt

## STATO DI PROGETTO RUE

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

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

Destinazioni ammesse : B/1 B/4 B/5 B/6 C/4 C/6 D/2 D/3 E/1 E/3 E/4 E/9 G/1 G/4 G/6 **D/6**  
Altezza Massima per Attrezzature Generali :2 p+pt



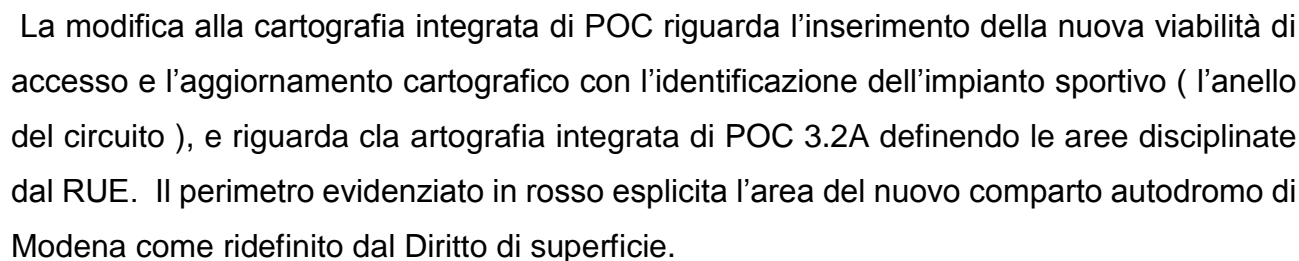
Si chiarisce che l'area 01 ridimensionata rimane a disciplinare l'aeroporto nel nuovo confine, così come l'area 03 rimane a disciplinare le aree Ex gattile come ridefinite.

La modifica alla cartografia integrata del PSC-POC-RUE riguarda l'inserimento della nuova viabilità di accesso e l'aggiornamento cartografico con l'identificazione dell'impianto sportivo ( l'anello del circuito ), e riguarda cartografia integrata del PSC-POC-RUE 4.17. Il perimetro evidenziato in rosso esplicita l'area del nuovo comparto autodromo di Modena come ridefinito dal Diritto di superficie.



Risulta dunque esplicito che l'area 07 risulta modificata e disciplina completamente il nuovo comparto così come ridefinito dal nuovo diritto di superficie governando gli interventi tramite RUE e attraverso il Piano Particolareggiato confermato contestualmente alla presente variante all'interno del PAUR.

Il POC che disciplinava le aree 03 Ex Ausl risulta dunque in variante esterno al comparto e relativo unicamente alla restante area ex gattile.



## **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*

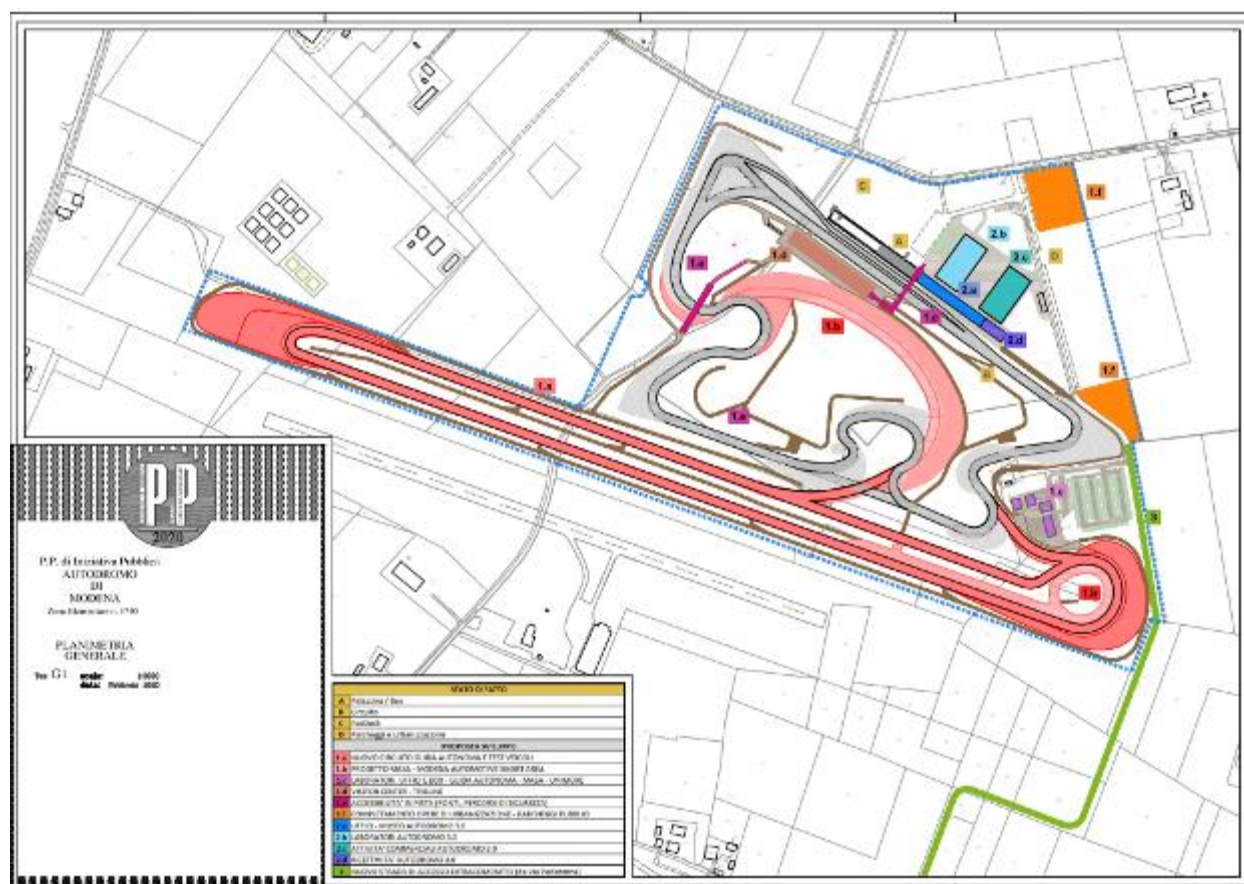
In merito all'attività di coltivazione della cava "Polo estrattivo 5.2", si prende atto che in data 30/06/2006, è stato redatto il "Certificato di Regolare Esecuzione" (prot. PG98063 AM5563 del 19/07/2006), nel quale i rappresentanti del Comune di Modena e della Società esecutrice dei lavori, Modena 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 richiede 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:

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

<b>SECONDO STRALCIO ATTUATIVO - FINE PROGRAMMA EDILIZIO</b>			
<b>DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI POSTI AUTO</b>	Superfici	Parcheggi Pubblici	Parcheggi Pertinenziali
<b>STATO DI PROGETTO (Variante al Piano Particolareggiato 2020)</b>			
<b>C4</b> , scuola di guida sicura (*) (4,0 p.a./100mq S.U.)	3314	135	/
<b>D6</b> , Triuna / Visitor Center (*) (0,5 posti auto ogni spettatore suddivisi tra pubblici e pertinenziali) spettatori 2684	2746	671	671
<b>B5</b> , Laboratori Scientifici (sviluppo e ricerca Modena Automotive Smart area) (4,0 p.a./100mq S.U.)	1227	49,08	
<b>D2</b> , strutture alberghiere <b>30</b> camere (1,5 p.a./camera)	2575	15	30
<b>B6</b> , sedi espositive (2,0 p.a./100mq S.U.)	2457	49	/
<b>C1</b> , 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	/
(1p.a./ 18mq S.U. max 800 mq. S.V.)		/	78





## **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