

# 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

## **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

## **Sommario**

SERVIZIO PIANIFICAZIONE TERRITORIALE E PAESISTICA .....	2
PREMESSA.....	4
APPROCCIO METODOLOGICO .....	5
DEFINIZIONE DEGLI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO GLI OBIETTIVI.....	9
OBIETTIVI STRATEGICI .....	9
ULTERIORI OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' PER MACRO TEMI .....	9
FATTORI DI PRESSIONE ESTERNI - ANALISI DELLO STATO DI FATTO.....	11
STRUMENTI URBANISTICI IN VARIANTE.....	11
Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale .....	11
PIANO STRUTTURALE COMUNALE.....	15
REGOLAMENTO URBANISTICO EDILIZIO.....	16
PIANO OPERATIVO COMUNALE.....	19
1.1. PIANO PARTICOLAREGGIATO.....	20
LA PROPOSTA DI MODIFICA .....	22
FATTORI DI PRESSIONE INTERNI - ANALISI DELLA PROPOSTA .....	25
VIABILITA' DI ACCESSO AL COMPARTO .....	27
RACCORDO AUTOSTRADALE MODENA SASSUOLO .....	27
IL PROGETTO MODENA AUTOMOTIVE SMART AREA .....	28
GLI OBIETTIVI DEL PROGETTO DI AMPLIAMENTO DELL'AUTODROMO .....	29
FATTORI DI PRESSIONE AMBIENTALE .....	32
VERIFICA DI CONFORMITA' AI VINCOLI E PRESCRIZIONI .....	33
INDIVIDUAZIONE DEGLI EFFETTI - ANALISI DI COERENZA DEGLI OBIETTIVI .....	34

## PREMESSA

Il documento di Valsat si focalizza sull'analisi degli interventi in variante agli strumenti di pianificazione, così come meglio definiti nella **Relazione illustrativa all-01** e qui sintetizzati:

1. **l'intervento prevede la realizzazione di una nuova infrastruttura viaria volta principalmente allo sviluppo tecnico delle autovetture ad alimentazione elettrica e con tecnologia di guida autonoma, al collegamento del medesimo anello stradale al circuito esistente per l'uso sportivo dell'autodromo e alla ristrutturazione e alla nuova realizzazione di fabbricati che permettano l'utilizzo del Centro Guida Autodromo di Modena a fini di ricerca e sviluppo e di eventi principalmente Incentive e privati legati al tema della Guida elettrica, Autonoma, Sportiva e Ludica.**
2. **Tale ampliamento prevede l'estensione del diritto di superficie a favore del proponente di una fascia precedentemente in uso all'aeroporto di Modena.**
3. **L'intervento prevede le seguenti varianti urbanistiche :**
  - a. **VARIANTE AL PTCP = recepimento all'interno del PTCP del Polo Funzionale** che il PSC individua nella zona elementare 1740 di tipo "a": "aree per funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione".
  - b. **VARIANTE AL PSC-RUE = ridefinizione nel RUE delle aree 01-03-07 della Zona elementare 1740**, ridefinizione dell'ambito VI Zona Elementare N. 1740 Ex Zona Territoriale Omogenea: a - Aree con funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione. *Cartografia Zone Elementari 4.z*
  - c. **VARIANTE AL POC = recepimento nella cartografia del POC 2A 3 della variazione degli ambiti e nello specifico delle aree assoggettate a PUA in funzione della nuova definizione degli ambiti.**
  - d. **VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO = ridefinizione dei contenuti del PP Comparto Guida Sicura rispetto al nuovo progetto e all'ampliamento del Comparto.**

## **APPROCCIO METODOLOGICO**

La Valutazione di Sostenibilità Ambientale e Territoriale (di seguito Valsat) è lo strumento confermato dalla Regione Emilia-Romagna attraverso la Legge Regionale n. 24 del 2017 per promuovere lo sviluppo sostenibile in conformità alla Direttiva 2001/42/CE del Parlamento europeo e del Consiglio del 27 giugno 2001 (concernente la valutazione degli effetti di determinati piani e programmi sull'ambiente).

La Valsat prevede l'analisi degli effetti significativi sull'ambiente e sul territorio legati all'attuazione del Piano o delle sue varianti, la verifica degli impatti, le misure per impedirli, mitigarli o compensarli, alla luce delle possibili alternative senza prescindere dalle caratteristiche del territorio e dagli scenari di riferimento descritti dal Quadro Conoscitivo comunale. A livello nazionale la Direttiva 2001/42/CE è stata recepita nel Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152 (in seguito rettificato e modificato con diversi provvedimenti, in particolare dal Decreto Legislativo 16 gennaio 2008, n. 4) che introduce la Valutazione Ambientale Strategica (di seguito VAS) per la valutazione ambientale dei piani. Ai sensi dell'art. 11 del D.lgs. n. 4 del 2008 la fase di valutazione (VAS) è preordinata a garantire che gli impatti significativi sull'ambiente derivanti dall'attuazione di piani e programmi siano presi in considerazione durante la loro elaborazione e prima della loro approvazione. La Valsat prevede i seguenti contenuti:

- Acquisisce, attraverso il quadro conoscitivo, lo stato e le tendenze evolutive dei sistemi naturali e antropici e le loro interazioni (analisi dello stato di fatto, Delibera CR 173/2001, punto 3.2).
- Assume gli obiettivi di sostenibilità ambientale, territoriale e sociale, di salubrità e sicurezza, di qualificazione paesaggistica e di protezione ambientale stabiliti dalla normativa e dalla pianificazione sovraordinata, nonché gli obiettivi e le scelte strategiche fondamentali che l'Amministrazione procedente intende perseguire con il piano (definizione degli obiettivi, Delibera CR 173/2001, punto 3.2).
- Valuta gli effetti, anche attraverso modelli di simulazione, delle politiche di salvaguardia e degli interventi significativi di trasformazione del territorio previsti dal piano, tenendo conto delle possibili alternative (individuazione degli effetti del piano, Delibera CR 173/2001, punto 3.2).

3 • Individua le ragionevoli alternative idonee a realizzare gli obiettivi perseguiti e i relativi effetti sull'ambiente e sul territorio. Nell'individuazione e valutazione delle soluzioni alternative, il documento di Valsat tiene conto delle caratteristiche dell'ambiente e del territorio e degli scenari di riferimento descritti dal quadro conoscitivo (articolo 22, L.R. n.24 del 2017), delle eventuali informazioni ambientali e territoriali rese disponibili gratuitamente da ARPAE e dalle amministrazioni pubbliche di interesse regionale e locale (ai sensi dell'articolo 23, L.R. n. 24 del 2017), e per gli aspetti strettamente pertinenti, degli obiettivi generali di sviluppo sostenibile definiti dal piano e dalle altre pianificazioni generali e settoriali, in conformità alla strategia regionale di sviluppo sostenibile, di cui all'articolo 40, comma 8 della L.R. 24/2017 (analisi delle ragionevoli alternative, L.R. 24/2017 art. 18).

- Individua, descrive e valuta i potenziali impatti delle soluzioni prescelte con definizione delle eventuali misure idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli, adottate ai sensi degli articoli 20 e 21, L.R. 24/2017; nello specifico l'accordo operativo o il piano operativo di iniziativa pubblica individuano le modalità ed i tempi di attuazione delle misure di compensazione e di riequilibrio ambientale e territoriale, la cui realizzazione ed entrata in esercizio costituisce condizione al rilascio dell'agibilità del nuovo insediamento (misure idonee ad impedire, mitigare o compensare gli impatti, L.R. 24/2017 art. 18).

- Definisce gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio degli effetti attesi sui sistemi ambientali e territoriali, privilegiando quelli che utilizzino dati disponibili (L.R. 24/2017 art. 18), con riferimento agli obiettivi ivi definiti ed ai risultati prestazionali attesi (monitoraggio degli effetti, Delibera CR 173/2001, punto 3.2).
- Si conclude con un elaborato illustrativo, denominato "sintesi non tecnica", nel quale è descritto sinteticamente, in linguaggio non tecnico, il processo di valutazione svolto e gli esiti dello stesso, dando indicazione delle parti del documento di Valsat in cui gli elementi sintetizzati sono più analiticamente sviluppati (sintesi non tecnica, L.R. 24/2017 art. 18).

Per evitare duplicazioni delle valutazioni, la ValSAT (articolo 19 della L.R. n. 24 del 2017) "ha ad oggetto unicamente le prescrizioni e gli indirizzi del piano, recependo gli esiti della valutazione dei piani competenti e dei piani cui si porti variante, per le previsioni e gli aspetti rilevanti che sono stati oggetto di precedenti valutazioni. Ai fini della Valsat sono utilizzati,

se pertinenti, gli approfondimenti e le analisi già effettuati e le informazioni raccolte nell'ambito degli altri livelli di pianificazione o altrimenti acquisite.

**Nel presente caso, essendo lo strumento VALSAT parte del PAUR , delega agli approfondimenti definiti all'interno del contenuto dello STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE SIA le analisi e le conclusioni sui fattori ambientali del comparto, limitandosi nel presente documento a richiamarne le fattispecie e a esprimerne le conclusioni.**

L'amministrazione procedente nel predisporre il documento di Valsat del proprio piano può dar conto che talune previsioni e aspetti possono essere più adeguatamente decisi e valutati in altri successivi atti di pianificazione di propria competenza, di maggior dettaglio, rinviando agli stessi per i necessari approfondimenti.” **Nell'osservanza del principio di non duplicazione della normativa sovraordinata (articolo 48, L.R. n.24 del 2017), le norme tecniche di attuazione e la Valsat dei piani territoriali e urbanistici coordinano le previsioni di propria competenza alle disposizioni degli atti normativi sovraordinati (di cui al comma 1 dello stesso articolo) attraverso il rinvio alle prescrizioni delle stesse.**

Nel documento di Valsat di ciascun strumento urbanistico o atto negoziale che stabilisca la localizzazione di opere o interventi in variante alla pianificazione (art. 37 della L.R. n. 24 del 2017) è contenuto un apposito capitolo, denominato "verifica di conformità ai vincoli e prescrizioni", nel quale si dà atto analiticamente che le previsioni del piano sono conformi ai vincoli e prescrizioni che gravano sull'ambito territoriale interessato. L'atto con il quale viene approvato il piano dà conto degli esiti della Valsat (art.18 della L.R. 24 del 2017), illustra come le considerazioni ambientali e territoriali sono state integrate nel piano e indica le misure adottate in merito al monitoraggio, attraverso un apposito elaborato denominato 4 “dichiarazione di sintesi” anche definito dal comma 1, art.17 del D.lgs. n.152 del 2006, secondo il quale tale documento illustra in che modo le considerazioni ambientali sono state integrate nel piano e come si è tenuto conto del rapporto ambientale e degli esiti delle consultazioni, nonché le ragioni per le quali è stato scelto il piano adottato, alla luce delle alternative possibili che erano state individuate. La Giunta regionale, con atto di coordinamento tecnico stabilisce le modalità di collaborazione di ARPAE alla predisposizione dei documenti di Valsat dei piani territoriali e urbanistici (articolo 23, L.R.

n.24 del 2017). Con apposito atto di coordinamento tecnico la Giunta regionale individua i contenuti del documento di Valsat e della dichiarazione di sintesi, in conformità per gli aspetti ambientali all'allegato VI del decreto legislativo n.152 del 2006, nonché detta disposizioni per semplificare e uniformare gli indicatori e le modalità di monitoraggio dei piani (articolo 18, L.R. n.24 del 2017). Gli adempimenti e le fasi procedurali previsti dal D.lgs. n. 152 del 2006, secondo le combinate disposizioni dell'art. 6, comma 3-bis del D.Lgs. 152/2006 legate al contesto specifico in cui ricade l'intervento oggetto di Valsat, prevedono la predisposizione di un Rapporto Preliminare, come da art. 12 del medesimo Decreto, comprendente una descrizione del Piano, le informazioni e i dati necessari alla verifica degli impatti significativi sull'ambiente legati all'attuazione del Piano. La predisposizione di tale Rapporto, finalizzato alla verifica di assoggettabilità a VAS, fa riferimento all'allegato I dello stesso Decreto e verrà inclusa all'interno del presente documento. Secondo la circolare RER 269360/2008 (punto 3.5.1) per la valutazione ambientale per i piani territoriali ed urbanistici previsti dalla L.R. 20/2000 è necessario e sufficiente integrare il documento di Valsat e le procedure di concertazione e verifica previste dalla stessa legge regionale con gli ulteriori adempimenti e fasi procedurali previste dal D.Lgs. 152/2006 previsti per la verifica di assoggettabilità, sempreché rientrino nei casi di cui all'art.6, commi 3 e 3-bis del D.Lgs. 152/2006. In sintesi, appare necessario integrare il documento di Valsat con i seguenti atti previsti dal D.Lgs. 152/2006 per la procedura di VAS. • Per il PSC: espressione del parere motivato da parte dell'autorità competente e la dichiarazione di sintesi.

• Per il POC, i PUA e le relative varianti: completa individuazione dei soggetti competenti in materia ambientale ed espressione formale della verifica di assoggettabilità, da parte dell'autorità competente. In questi casi si deve riconoscere al documento di Valsat del medesimo piano il valore e gli effetti del rapporto preliminare, ai fini della verifica di assoggettabilità. La Valsat, per altro, potrà richiamare i documenti di analisi e gli approfondimenti già effettuati in sede di valutazione degli altri piani gerarchicamente sovraordinati, potendosi così dichiarare che non sussistono ulteriori effetti ambientali del piano rispetto a quelli già considerati dai medesimi piani.



## 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

4. **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.

5. **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.

6. **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.

7. **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.

8. **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.
- 9. **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.
- 10. **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.
- 11. **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.

## FATTORI DI PRESSIONE ESTERNI - ANALISI DELLO STATO DI FATTO

### 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

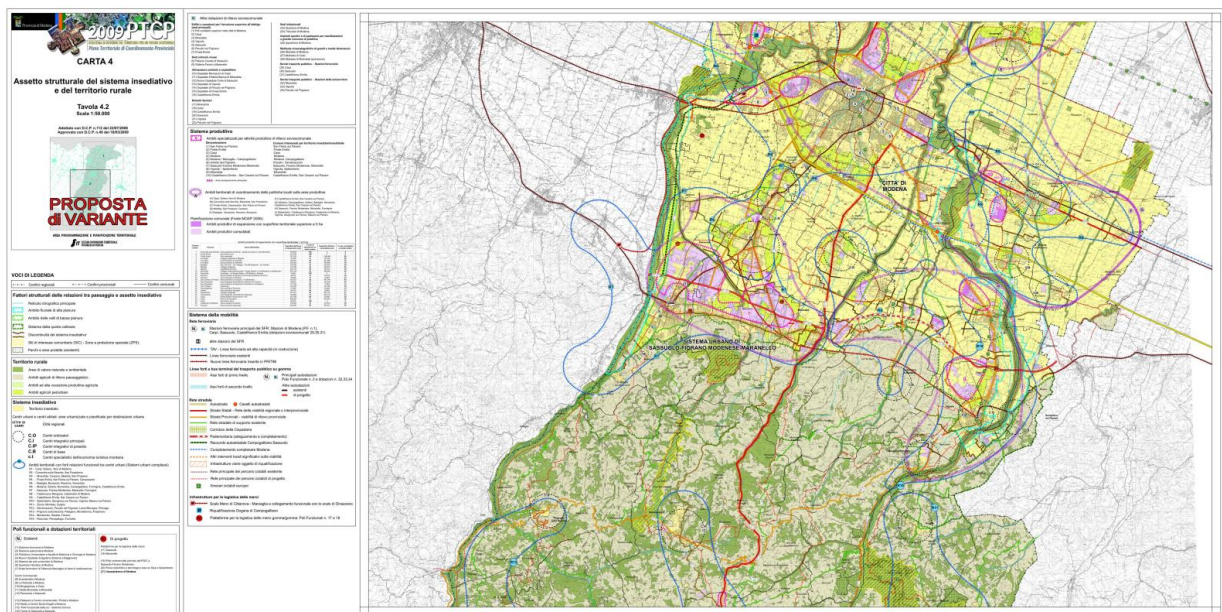
---

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

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.

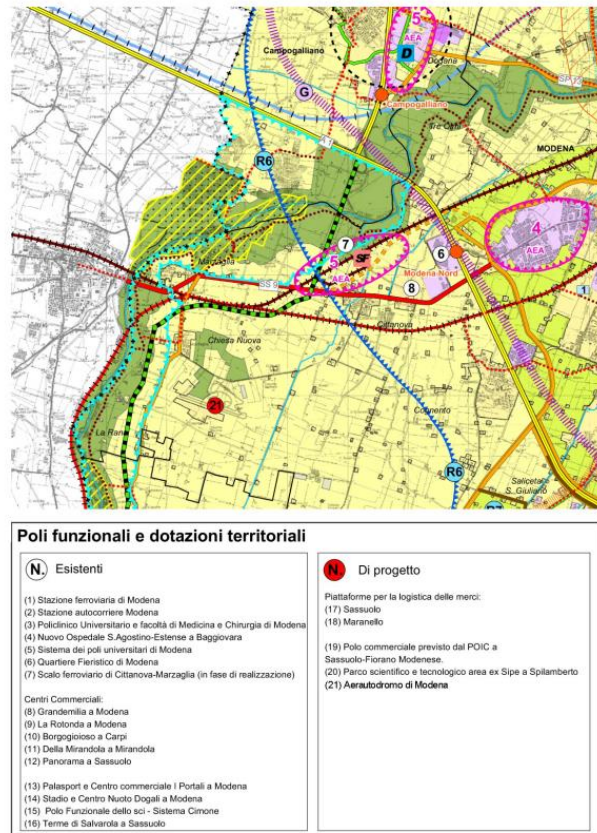


L'ipotesi progettuale alla base della richiesta prevede l'estensione delle aree oggetto della precedente VIA con la realizzazione nell'impianto esistente di un ampliamento consistente in una nuova infrastruttura stradale dedicata alla realizzazione di test e prove sui veicoli e sulla guida autonoma.

**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).

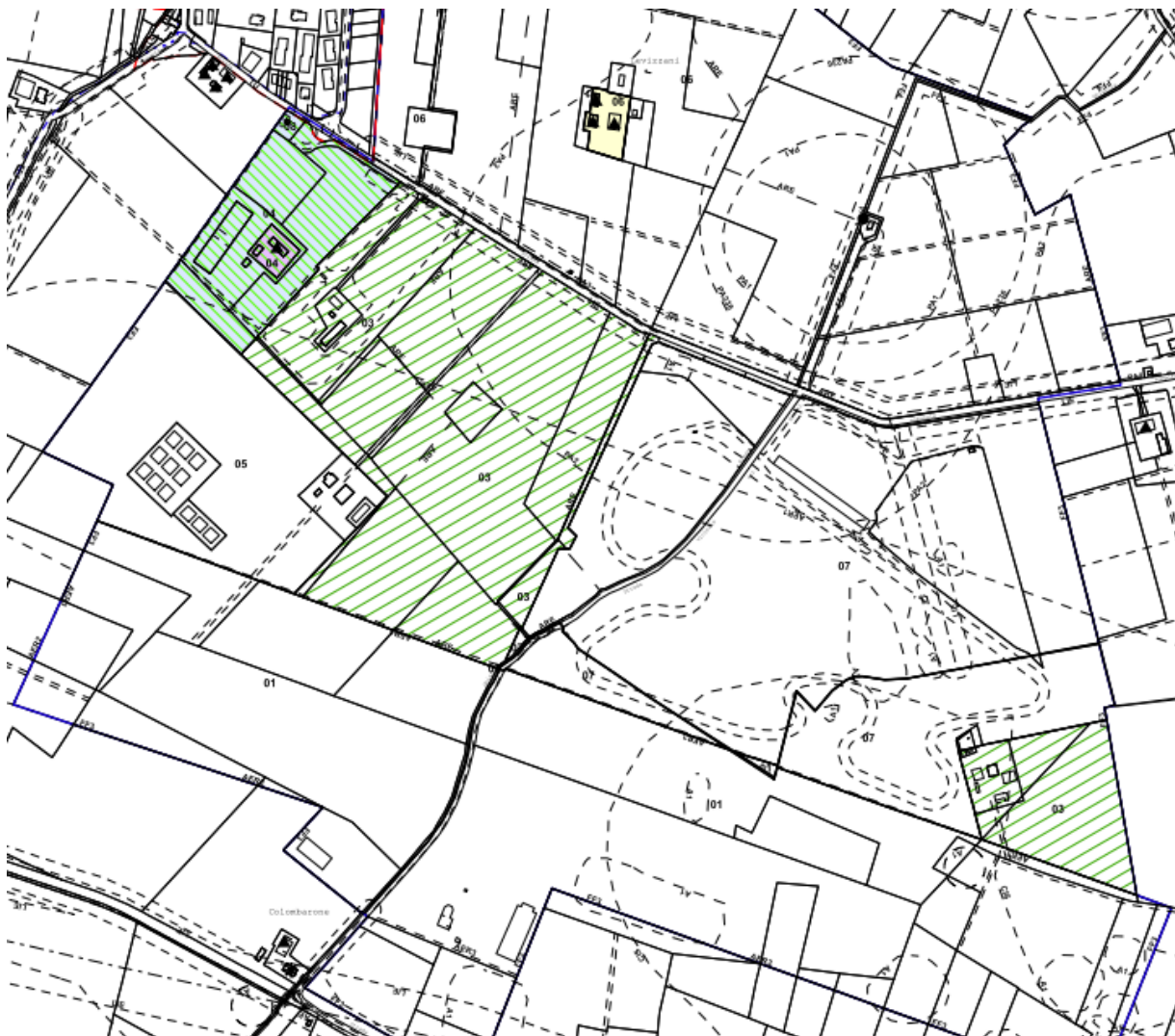
La modifica alla cartografia del PSC riguarda l'inserimento della nuova viabilità di accesso  
e l'aggiornamento cartografico con l'identificazione dell'impianto sportivo ( l'anello del  
circuit ), e riguarda LA CARTOGRAFIA DI Piano 2.S2a.



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

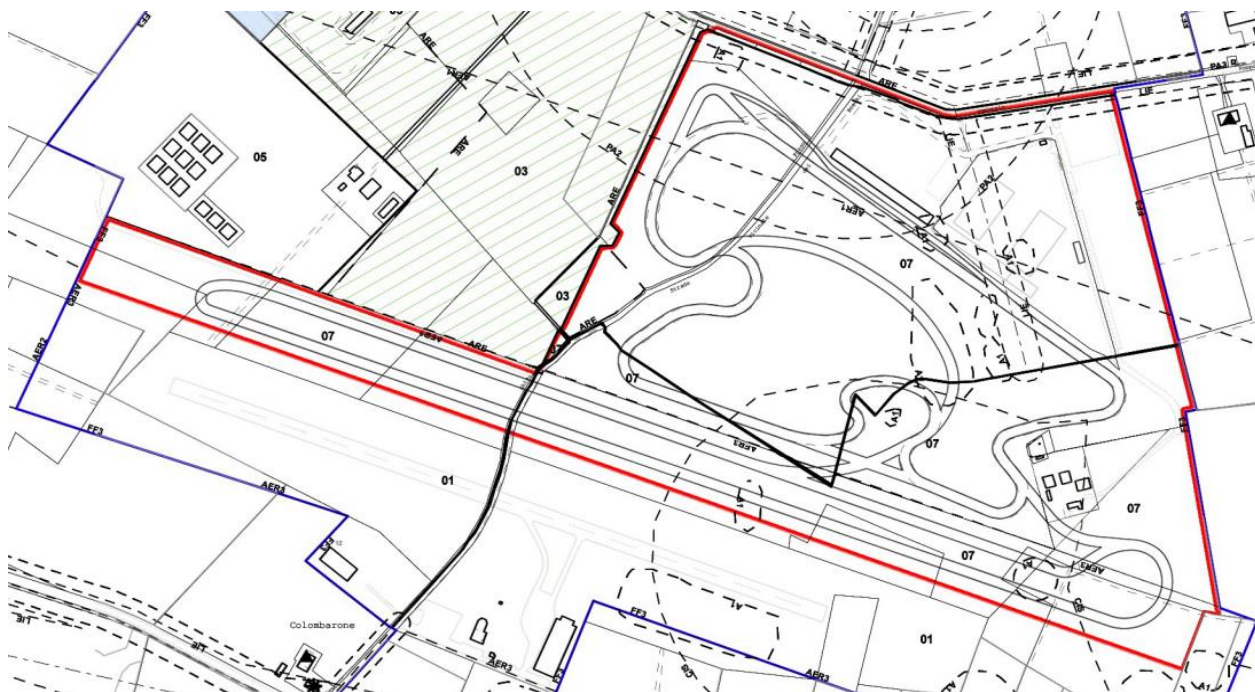
Disciplinata da Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica. Approvato con delibera di Consiglio Comunale n. 34 del 26/05/2008. Destinazioni ammesse : B/1 B/4 B/5 B/6 C/4 C/6 D/2 D/3 E/1 E/3 E/4 E/9 G/1 G/4 G/6 Altezza Massima per Attrezzature Generali :2 p+pt

## STATO DI PROGETTO RUE

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

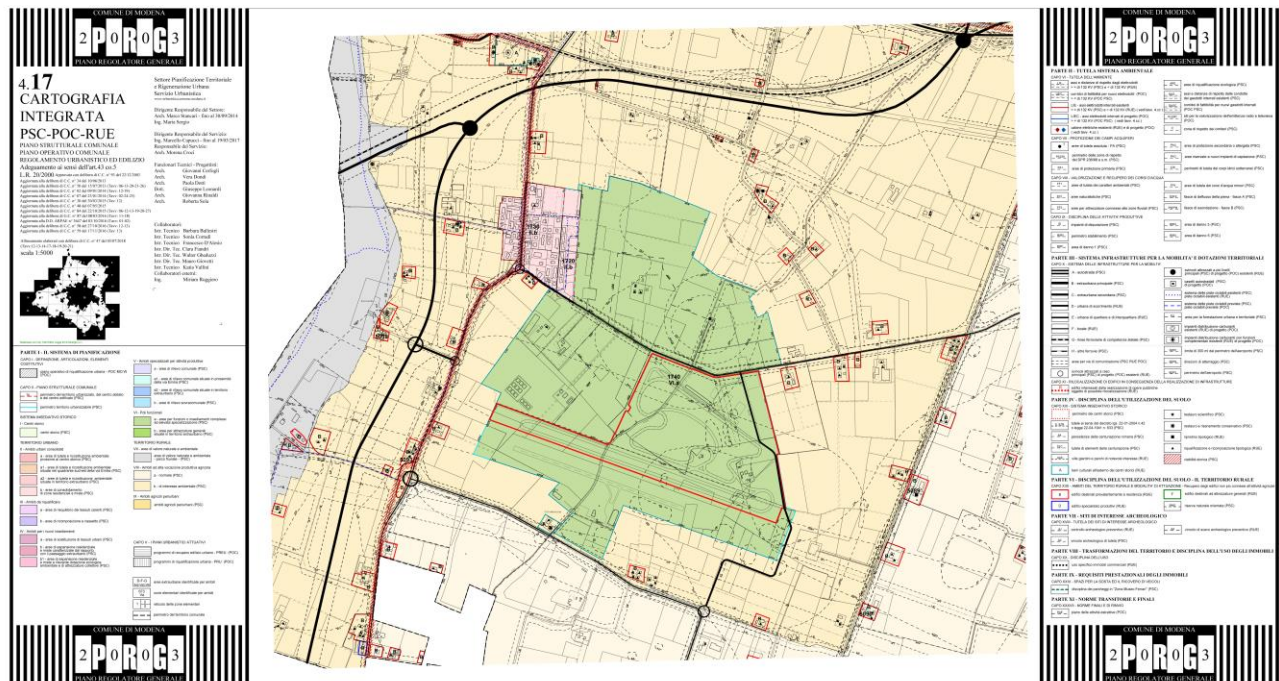
Disciplinata dal Nuovo Piano Particolareggiato di iniziativa pubblica, allegato al PAUR insieme alla presente Variante.

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.**





#### 1.1. 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*

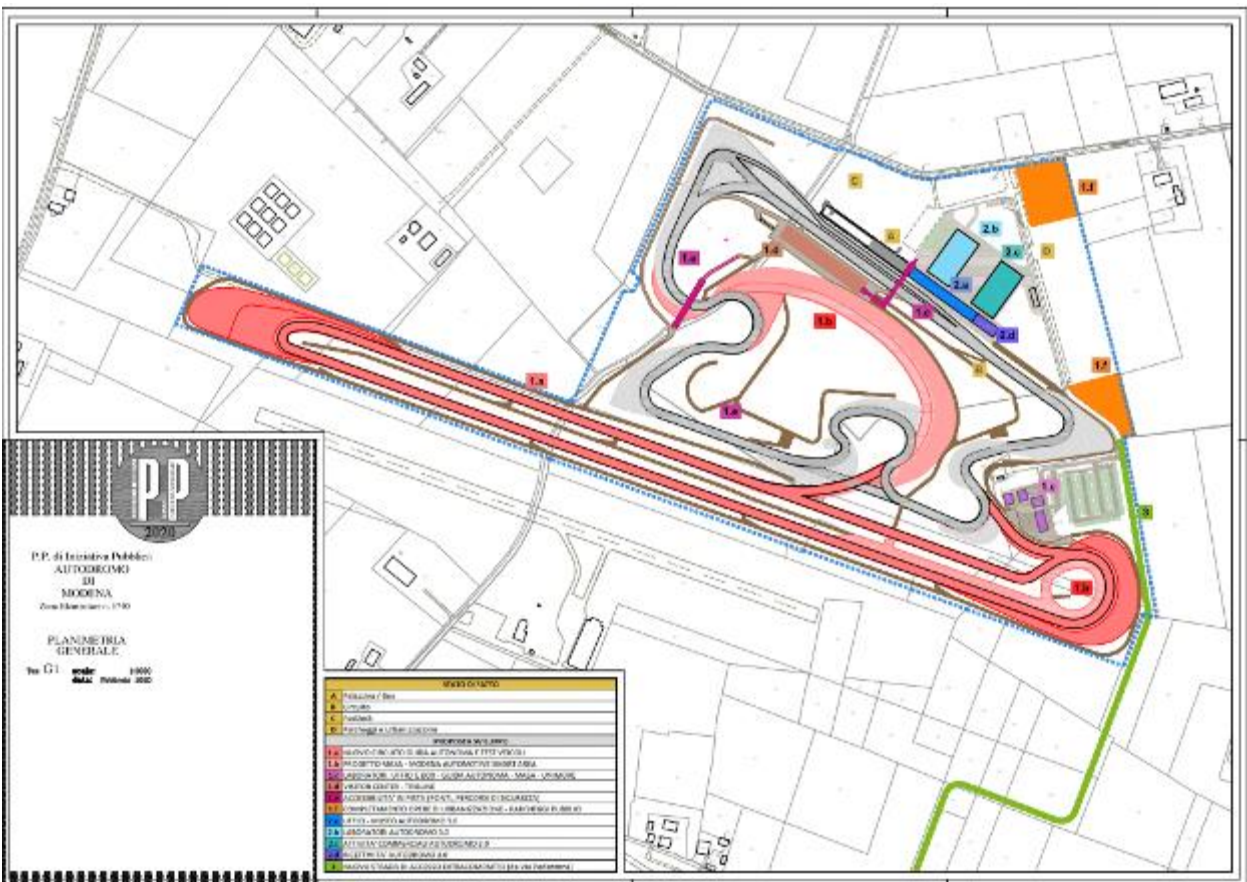
In merito all'attività di coltivazione della cava "Polo estrattivo 5.2", si prende atto che in data 30/06/2006, è stato redatto il "Certificato di Regolare Esecuzione" (prot. PG98063 AM5563 del 19/07/2006), nel quale i rappresentanti del Comune di Modena e della Società esecutrice dei lavori, Modena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

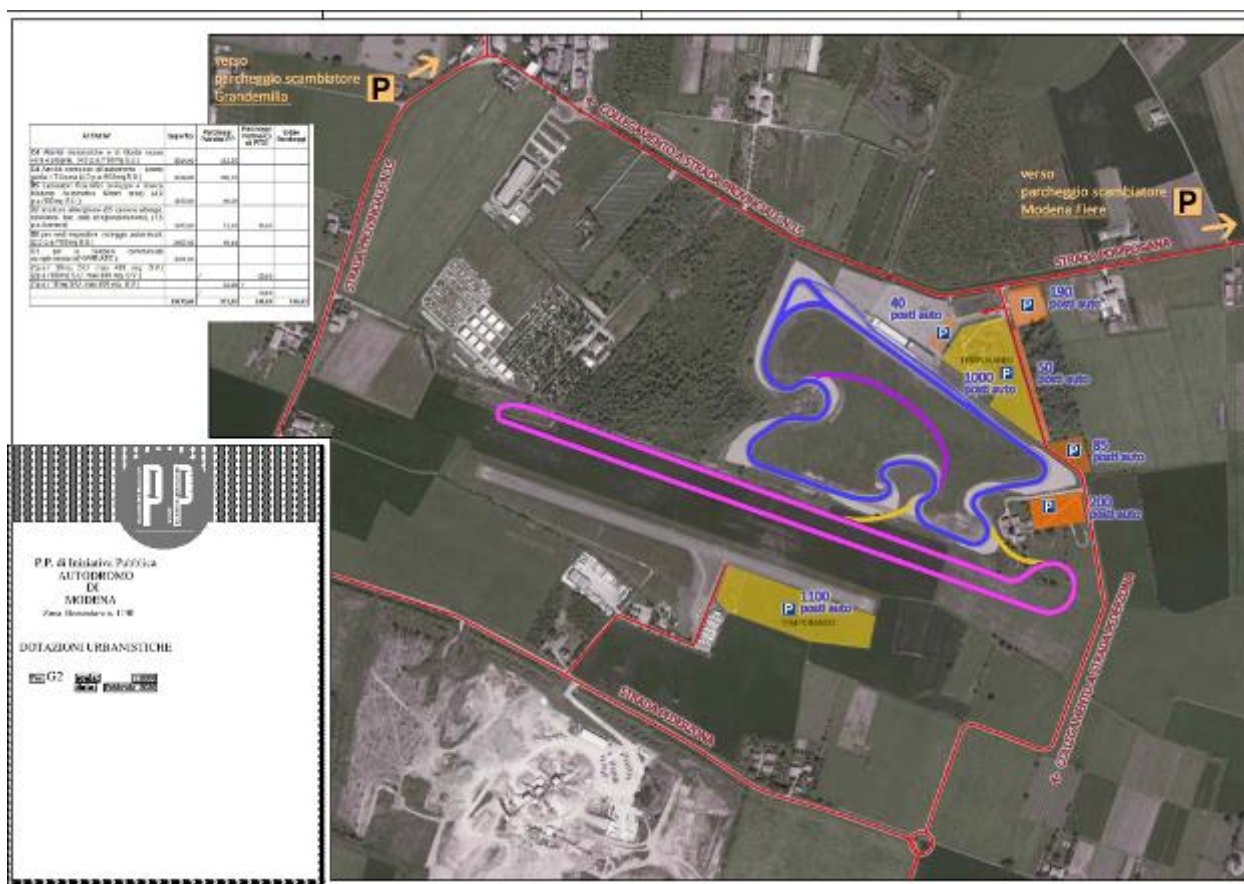
<b>PRIMO STRALCIO ATTUATIVO</b>			
<b>DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI POSTI AUTO</b>	Superfici	Parcheggi Pubblici	Parcheggi Pertinenziali
<b>STATO DI PROGETTO (Variante al Piano Particolareggiato 2020)</b>			
<b>C4</b> , scuola di guida sicura (*) (4,0 p.a./100mq S.U.)	3314	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	/

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
<b>TOTALE POSTI AUTO RICHIESTI</b>	16080	<b>992</b>	<b>842</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			

DIMENSIONAMENTO DETTAGLIATO DELLA DOTAZIONE NECESSARIA DI VERDE PUBBLICO			
<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>	





## 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.<sup>2</sup> 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

---

<sup>2</sup> MINISTERO DELLE INFRASTRUTTURE E DEI TRASPORTI DECRETO  
28 FEBBRAIO 2018 . MODALITÀ ATTUATIVE E STRUMENTI OPERATIVI DELLA SPERIMENTAZIONE SU STRADA DELLE SOLUZIONI DI SMART ROAD E DI GUIDA CONNESSA E AUTOMATICA.

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 Aerautodromo 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



## **VERIFICA DI CONFORMITA' AI VINCOLI E PRESCRIZIONI**

Alla luce di quanto già approfondito nel contesto dell'analisi dei fattori di pressione esterni ed interni al comparto con il rimando a quanto espresso ed elaborato in tutti gli elaborati del sia, la variante non evidenzia difformità a vincoli e a prescrizioni contestuali ai temi oggetto di valutazione, che prevede la possibilità di ampliamento dell'infrastruttura stradale e della rimodulazione dei volumi edificatori al fine di raggiungere senza aumento della capacità edificatori gli obiettivi individuati dal Piano.

## INDIVIDUAZIONE DEGLI EFFETTI - ANALISI DI COERENZA DEGLI OBIETTIVI

La tabella elaborata per l'analisi di coerenza sintetizza gli obiettivi e gli effetti generati sul territorio dalle modifiche introdotte.

La tabella riporta un giudizio sintetico qualitativo, le caselle riportano una diversa colorazione per evidenziare l'effetto positivo, neutro o debolmente/potenzialmente negativo, come da legenda seguente.

**A EFFETTO POSITIVO**

**M EFFETTO NEUTRO**

**B EFFETTO DEBOLMENTE/POTENZIALMENTE NEGATIVO**

OBIETTIVI DI SOSTENIBILITA' AMBIENTALE E TERRITORIALE DI RIFERIMENTO	
1 MIGLIORAMENTO COMPETITIVITÀ DEL TERRITORIO	A
2 QUALIFICAZIONE DELL'AMBIENTE URBANO A	A
3 ARIA	M
4 ACQUA	M
5 SUOLO	M
6 ECOSISTEMA	M
7 RUMORE	M
8 ENERGIA	A
9 RISORSE E RIFIUTI	M
10 VIABILITA'	A

Si ricorda che in questo contesto i possibili impatti dell'ampliamento sono da argomentare in riferimento ai temi oggetto di variante.

In riferimento alla possibilità di ampliare il circuito esistente in particolare risulta esplicito che il carico ambientale del progetto risulta analizzato nel quadro dell'analisi dei fattori ambientali del SIA ,mentre dal punto di vista della coerenza con quanto pianificato l'inserimento del Polo funzionale motoristico di valenza provinciale esplicita una vocazione già definita dalla precedente struttura, andando incontro all'esigenza di specializzazione del territorio e centrando l'obiettivo di sinergia definito tra le priorità del Piano.