

# PROGETTO ESECUTIVO

## AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA

### LOCALITA' MARZAGLIA – COMUNE DI MODENA

Provvedimento Autorizzatorio Unico (PAUR) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), L.R. n. 4/2018, D.Lgs. 152/06  
Progetto di modifica e ampliamento del comparto "Autodromo di Modena", in località Marzaglia, Comune di Modena (MO)



**COMPARTO: AUTODROMO DI MODENA**  
**PROPONENTE: AERAUTODROMO 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
- ATEAM PROGETTI
- STUDIO GECO
- STUDIO TECNICO TADDIA
- Dott. Agr. Giovanni Mondani

## RELAZIONE TECNICA ILLUSTRATIVA

# STRADA

REALIZZAZIONE DI TRATTO STRADALE  
PER L'ACCESSO SECONDARIO AL  
COMPARTO

## AMBITO URBANISTICO

- **PTCP**: Aree per funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione – POLO FUNZIONALE AUTODROMO DI MODENA
- **PSC-POC-RUE**: ZONA ELEMENTARE 1740 (ex Zona Omogenea “F”)
- **PSC**: VI – POLI FUNZIONALI, b - Aree per attrezzature generali situate in territorio extraurbano
- **RUE**: VI – AMBITO POLIFUNZIONALE, a – Aree con funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione – Area 07

## LOCALIZZAZIONE

Tra Strada Pomposiana e via dell'Aeroporto in località Marzaglia

## DATI CATASTALI

Mappali interessati dal tracciato del nuovo accesso al comparto		
Foglio	Mapp.	Proprietà
167	55	Sghedoni Lorenzo
167	82	HOMBRE S.R.L. Società
167	121	HOMBRE S.R.L. Società
167	123	HOMBRE S.R.L. Società
167	125	HOMBRE S.R.L. Società
167	127	HOMBRE S.R.L. Società
167	129	HOMBRE S.R.L. Società
167	131	HOMBRE S.R.L. Società
167	133	HOMBRE S.R.L. Società
167	135	HOMBRE S.R.L. Società
167	176	HOMBRE S.R.L. Società
167	119	HOMBRE S.R.L. Società
167	134	Comune di Modena
167	136	Comune di Modena
167	177	Comune di Modena
167	179	Comune di Modena
TOTALE mq= 58 116		

---

## INQUADRAMENTO DELL'INTERVENTO

Il progetto che si vuole realizzare si colloca all'interno di un più vasto intervento per l'ampliamento dell'Autodromo di Modena – Centro di Guida Sicura.

Il presente Permesso di Costruire è contestuale al **Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR)** disciplinato agli articoli da 15 a 21 della LR n.4/2018, che costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale, e produce le seguenti varianti urbanistiche:

- **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".
- **VARIANTE AL PSC- POC-RUE**
- **VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO**

Con detta precisazione si elencano di seguito gli ulteriori Permessi di Costruire, che sono parte integrante del PAUR e che identificano gli ulteriori interventi necessari all'ampliamento e vengono contestualmente richiesti (verranno successivamente presi in considerazione per il calcolo degli standard urbanistici di comparto).

<b>P.d.C. 1</b>	AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA
<b>P.d.C. 2</b>	RISTRUTTURAZIONE DI 2 EDIFICI ESISTENTI E NUOVA COSTRUZIONE DI EDIFICIO - DEMOLIZIONE DI VOLUMI
<b>P.d.C. 3</b>	REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA
<b>P.d.C. 4</b>	REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER E REALIZZAZIONE DI POSTI AUTO
<b>P.d.C. 5</b>	REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE
<b>P.d.C. 6</b>	REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE
<b>P.d.C. 7</b>	REALIZZAZIONE DI URBANIZZAZIONI A SERVIZIO DEL COMPARTO (PARCHEGGI AD USO PUBBLICO) E COMPLETAMENTO DI AREE ADIBITE A PARCHEGGIO
<b>STRADA</b>	<u>REALIZZAZIONE DI TRATTO STRADALE PER L'ACCESSO SECONDARIO AL COMPARTO</u>

## 1. LA NUOVA STRADA PUBBLICA DI ACCESSO AL POLO FUNZIONALE E LA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'

Al fine di rendere l'accessibilità al Nuovo Polo funzionale Autodromo di Modena, nella sua configurazione finale di progetto, fruibile principalmente dalla viabilità di primo livello esistente ( **tangenziale Modena Sassuolo** ) ed in vista della nuova viabilità principale in previsione nel comparto ( **Campogalliano Sassuolo** ) che prevede uno svincolo in prossimità dell'intersezione tra Via dell'aeroporto e strada per Marzaglia, **si è scelto di realizzare una nuova strada di accesso pubblica, su aree messe a disposizione a seguito della dichiarazione di pubblica utilità da parte del Comune di Modena che procederà con l'esproprio delle aree private necessarie**, così come in parte indicato anche dalle riflessioni dello Studio di Impatto Ambientale 2008, ma rivista nel tracciato per recepire quanto nel frattempo sviluppato in termini di progettualità della viabilità al contorno del Comparto e in funzione del nuovo progetto di ampliamento dell'autodromo.

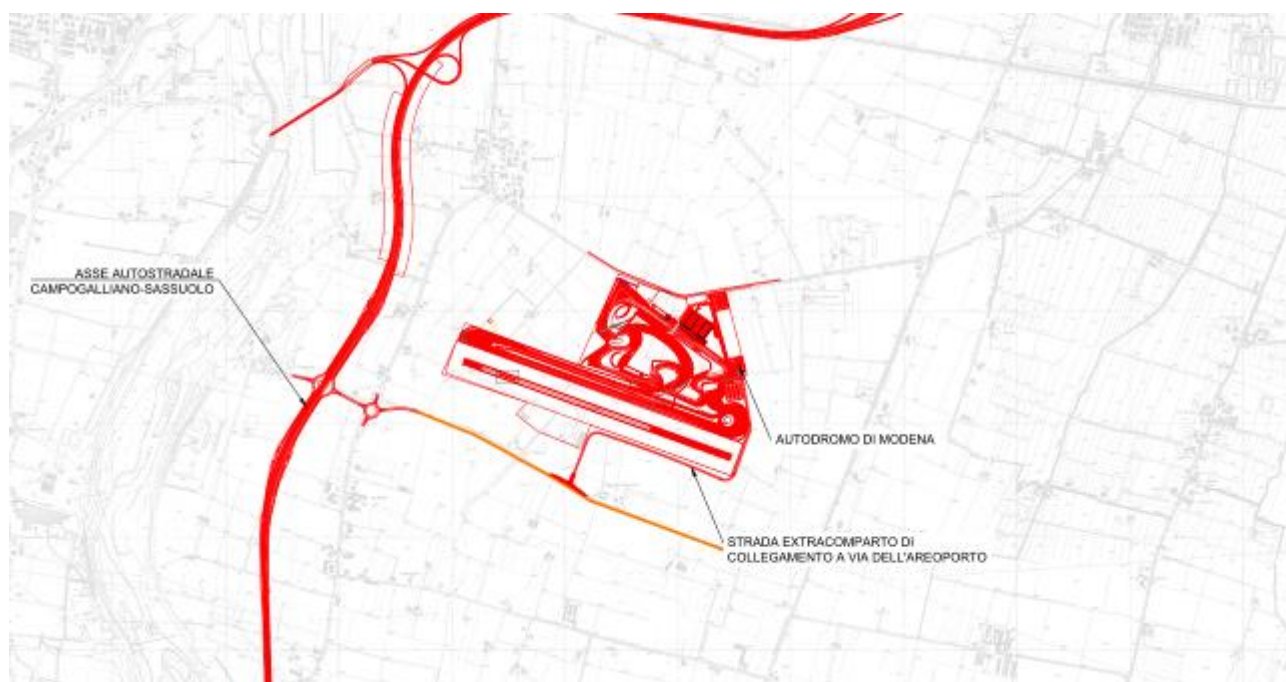


In particolare a seguito dell'analisi dei flussi veicolari che hanno mostrato la criticità del flusso veicolare su Strada Pomposiana non tanto a causa dagli incrementi dovuti al traffico indotto delle varie attività legate all'impianto, ma dalla sezione stradale che anche in giornate di chiusura dell'autodromo mostravano criticità nel caso di transito contemporaneo di due mezzi pesanti, si è scelto di spostare l'intera accessibilità al comparto **da sud**, di fatto legando



**l'accessibilità all'uscita della tangenziale Modena Sassuolo all'altezza di Baggiovara intercettando strada Pederzona che poi si trasforma in Via dell'aeroporto** fino all'ingresso alla nuova strada pubblica di accesso al polo funzionale: tale scelta parte anche da una completa analisi della documentazione su scala vasta **analizzata nel PUG** e i cui estratti riportiamo nelle slide a seguire come compendio dei dati di base e recepimento delle linee di indirizzo in esse contenuto in funzione della progettualità del comparto.

Nell'ambito del progetto che prevede l'ampliamento si è reso dunque necessario prevedere una nuova viabilità di accesso che consentisse di alleggerire il traffico diretto ed indiretto sulla via Pomposiana e di sponda quello in transito lungo Marzaglia Nuova in arrivo all'Autodromo di Modena tenendo conto della nuova Viabilità in previsione con la nuova autostrada.



Come è possibile intuire dall'immagine sopra riportata dunque una volta creato l'accesso da via per l'aeroporto si verificano condizioni di accesso preferenziale al sito:

- Sia da Est attraverso la **“bretellina” Modena Sassuolo** si potrà addurre all'autodromo defluendo lungo la via Pederzona ne poi Via dell'aeroporto
- Sia da Ovest attraverso la **nuova “bretella” Campogalliano Sassuolo** in corso di realizzazione sarà possibile usufruire della nuova uscita **“Marzaglia”** prevista in fregio all'omonima via direttamente interconnessa a via dell'Aeroporto.

In entrambi i casi la viabilità preferenziale che si andrà a definire non usufruirà della via Pomposiana che sarà **“riservata”** per l'accesso dei mezzi di soccorso e dei mezzi di servizio.

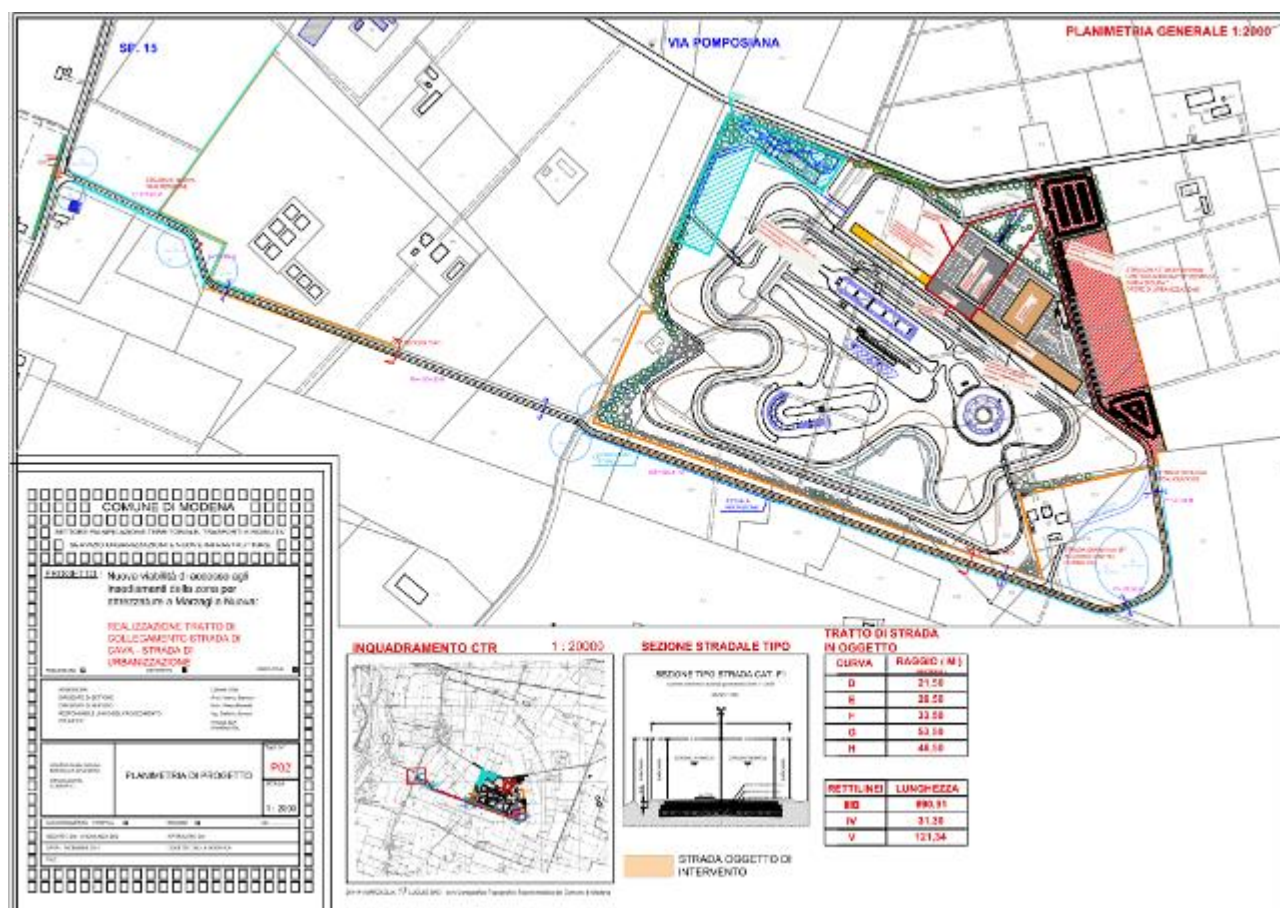
Tale viabilità pubblica di accesso al comparto prevede la dichiarazione di pubblica utilità e l'attivazione della procedura di esproprio delle aree di proprietà privata, con la possibilità nell'iter approvativo di definire eventuali accordi bonari tra le parti.



## 2. L'ACCESSIBILITA' AL COMPARTO PREVISTA NEL SIA 2008

Lo studio di impatto ambientale originale come DETTO Più VOLTE PREVEDEVA DA PARTE DEL Comune di Moedna a realizzazione di un accesso a partire da Strada per Marzaglia, con accessibilità di fronte al Frantoio Turchi, su aree in parte private ( da espropriarsi come da Piano Particellare di esproprio allegato al progetto ) ed in parte pubbliche, di proprietà del comune di Modena: la procedura nella sostanza non varia, ma diversamente dal progetto 2008 il PAUR riporta il progetto esecutivo all'interno della procedura, rendendo immediatamente attuabile da parte del proponente l'intervento, mentre nel 2008 il soggetto attuatore, il Comune di Modena, doveva affrontare l'iter approvativo successivamente alla VIA: la procedura attuale risulta dunque estremamente più certa.

Si riporta il tracciato del progetto approvato in linea tecnica dal comune di Modena nel 2008.





---

### 3. LE ESIGENZE DELL'AMPLIAMENTO DELL'AUTODROMO

Alla luce dell'esigenza di migliorare l'offerta ed adeguarsi alle mutate richieste del territorio in particolare la necessità di un polo per la ricerca e sperimentazione per la mobilità sostenibile la società Aerautodromo di Modena S.p.a. ha elaborato un programma di sviluppo e ampliamento della propria struttura e di adeguamento alle evolute esigenze, con specifico riferimento allo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità sostenibile, anche in collaborazione con le eccellenze produttive del distretto e con Uminore.



Allo scopo di creare le condizioni per detto adeguamento in data è stato stipulato, tra Comune di Modena e società Aereautodromo di Modena S.p.A, il contratto per la concessione del diritto di superficie di circa mq 145.000 ulteriori, alla società delle aree di cui sopra, relativa alle seguenti particelle:

- **CENTRO GUIDA SICURA**

Z.E- 1740 ex area 07, Superficie Territoriale complessiva 277.150 mq.

Fg. 117, mappali: 186, 187, 189, 207 e 208

Fg. 132, mappali: 160

Fg. 167, mappali: 156, 157, 159, 180, 181, 188, 190, 194 e 195

- **EX COMUNITÀ TERAPEUTICA DI MARZAGLIA ORA CENTRO MASA**

Z.E. 1740 ex area 03, Superficie Territoriale complessiva 26.549 mq.



Fg. 167, mappali: 17, 18, 154, 160,183, 184 e 186

- **EX AEROPORTO ORA CIRCUITO GUIDA AUTONOMA**

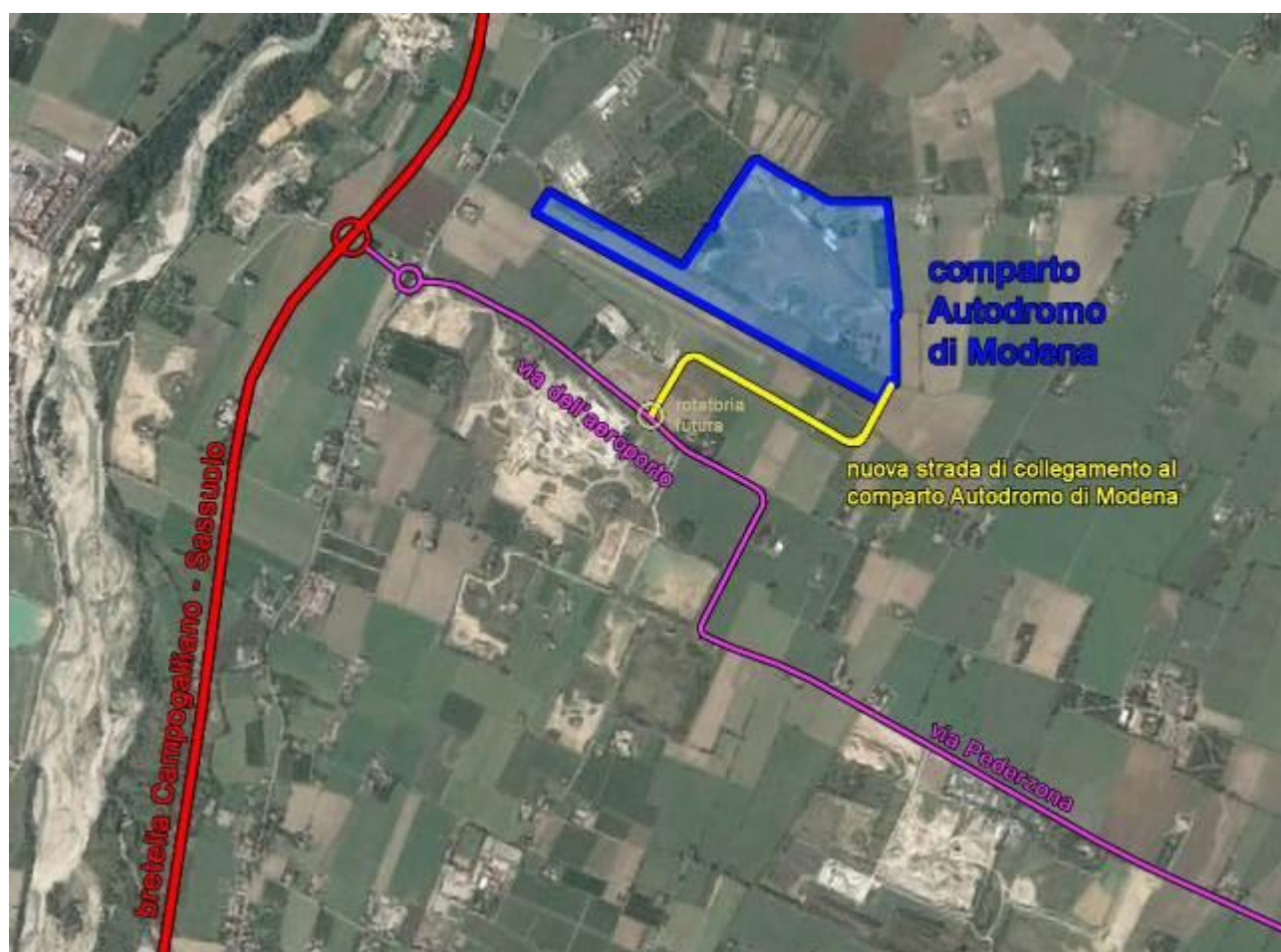
Z.E. 1740 ex area 01, Superficie Territoriale complessiva 111.019 mq.

Fg. 117, mappale 122

Fg. 132 mappali: 86/p, 109, 120, 122

Fg 167 mappali: 40/p, 81, 86/p, 88, 139 e 196

**La Superficie Territoriale (ST) complessiva del comparto oggetto della proposta risulta quindi essere pari a 414.718 mq.**



Tale ampliamento della superficie del polo Funzionale Autodromo permette la realizzazione di quelle infrastrutture, dotazioni ed edifici che attuano l'obiettivo dell'Autodromo di Modena di dare risposta ai temi innovativi dello sviluppo della Guida Elettrica in primo luogo sportiva e della **Guida Connessa ( MASA = MODENA SMART AREA )** indispensabili per la crescita dell'intero settore motoristico regionale, nonché cuore tecnologico della Motor Valley

Come detto tali **esigenze di ampliamento convergono sull'esigenza di creare una nuova**

---

**accessibilità pubblica al comparto** così come ridefinito dal progetto di ampliamento.

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

In particolare quindi, la **necessità** emersa in Conferenza dei Servizi **di garantire adeguata accessibilità al Nuovo Polo Funzionale Autodromo di Modena** individuato nella presente procedura di PAUR, oltre alla natura dell'intervento che lega **lo sviluppo di un comparto su aree di proprietà pubblica** date in diritto di superficie al fine di sviluppare tematiche di indubbia valenza strategica per la Provincia e l'intera regione come evidente dai Protocolli Pubblico Privati stipulati, **induce a determinare la pubblica utilità dell'intervento e quindi ad individuare la possibilità di esproprio delle aree private necessarie alla realizzazione della viabilità sopra descritta.**

**La dichiarazione di pubblica utilità individua dunque la procedura di messa a disposizione delle aree per la realizzazione del progetto di realizzazione di Nuova strada di accesso al polo Funzionale Autodromo di Modena.**

## AREE INTERESSATE DAL NUOVO TRACCIATO STRADALE DI ACCESSO AL COMPARTO PER LA REALIZZAZIONE DELLA STRADA PUBBLICA ATTRAVERSO LA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'

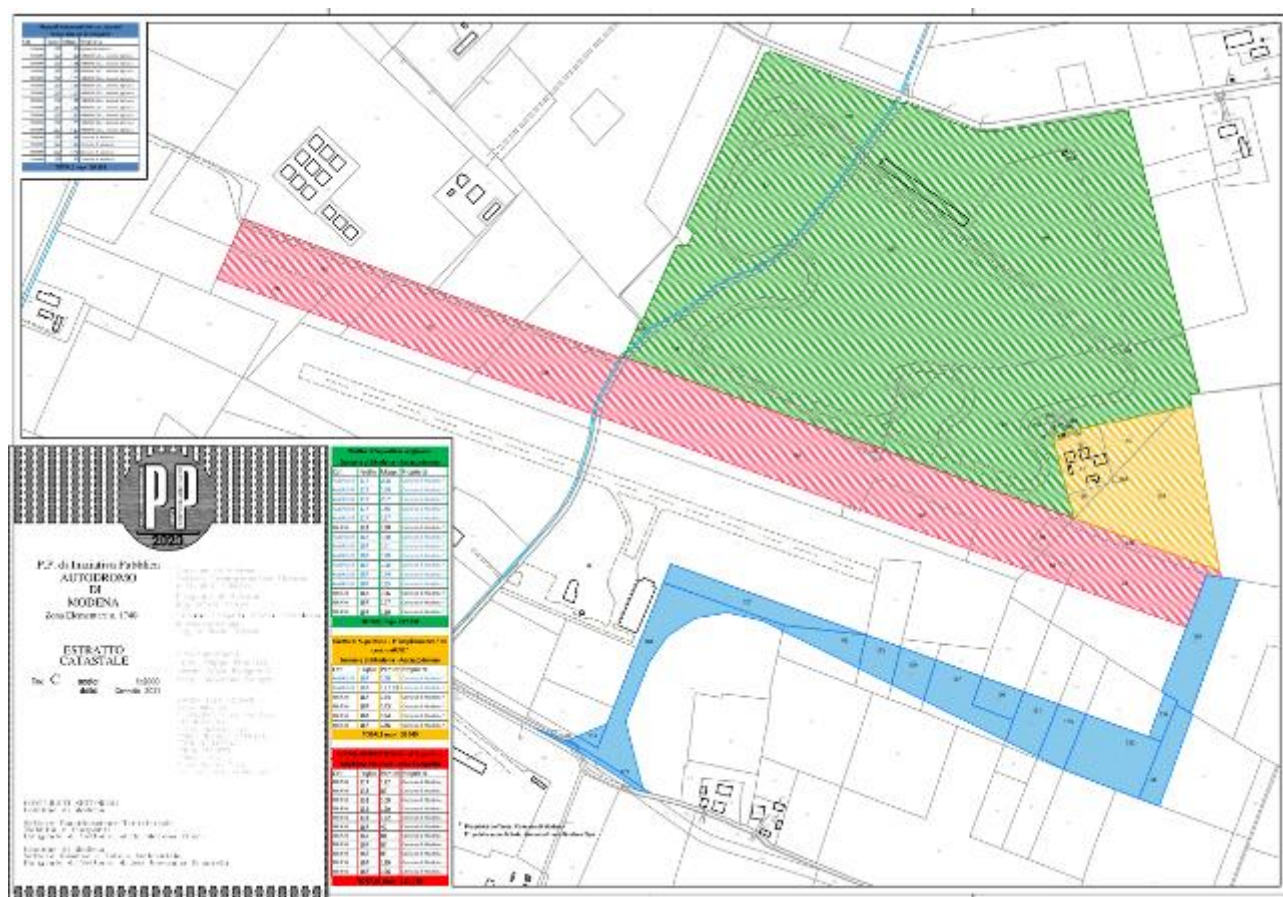
Le aree in parte di proprietà del Comune di Modena, in parte acquisite attraverso la dichiarazione di pubblica utilità portano alla redazione del sottoriportato Piano particellare di Esproprio, relativo a Quota parte della Z.E. 1740 ex area 01 per una superficie Territoriale complessiva mq 58.116, di cui 49097 mq ottenuti tramite la procedura espropriativa.

### PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO

Comune di Modena Ditte catastali censite al CATASTO TERRENI interessate dal tracciato della nuova viabilità di accesso agli insediamenti della zona per attrezzature a Marzaglia Nuova												
DITTE INTESTATE IN CATASTO O PROPRIETARI PRESUNTI	IDENTIFICAZIONE CATASTALE								SUPERFICIE INTERESSATA mq	INDENNIZZO V.A.M. 2021 €/mq	STIMA IMPORTO ACQUISIZIONE €	
	Foglio	Mapp	QUALITA'	CLASSE	SUPERFICIE			REDDITO (in €)				
					ha	a	ca	di mercato	agrario			
SGHEDONI LORENZO	167	55	SEMINATIVO PRATO IR AR	2	1	44	00	€ 133,87	€ 156,18	3 431,00	3,54	12 145,74 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	82	SEMIN IRRIG	2		12	80	€ 12,89	€ 11,24	2 771,00	3,54	9 809,34 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	121	SEMIN IRRIG	1		54	05			5 405,00	3,54	19 133,70 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	123	SEMIN IRRIG	1		32	13			2 214,00	3,54	7 837,56 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	125	SEMIN IRRIG	2		32	85			2 472,00	3,54	8 750,88 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	127	SEMIN IRRIG	2		64	41			5 115,00	3,54	18 107,10 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	129	SEMIN IRRIG	2		23	12			2 312,00	3,54	8 184,48 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	131	SEMIN ARB	2		36	35	€ 34,17	€ 41,30	3 342,00	3,54	11 830,68 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	133	SEMIN IRRIG	1		30	33	€ 33,21	€ 39,16	2 854,00	3,54	10 103,16 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	135	SEMIN IRRIG	1		84	30	€ 82,72	€ 108,84	8 430,00	3,54	29 842,20 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	176	SEMIN IRRIG	1	3	58	61			10 243,00	3,54	36 260,22 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	119	SEMIN IRRIG	1		50	51			508,00	3,54	1 798,32 €
MAPPALI INTERESSATI DAL NUOVO TRACCIATO STRADALE DI PROPRIETA' NON COMUNALE										mq	49 097,00	€ 173 803,38
COMUNE DI MODENA	167	134	SEMIN IRRIG	1		69	40			1 069,00		
COMUNE DI MODENA	167	136	SEMIN IRRIG	1		72	81	€ 81,98	€ 94,01	7 281,00		
COMUNE DI MODENA	167	177	SEMIN IRRIG	1		10	30			629,00		
COMUNE DI MODENA	167	179	SEMIN IRRIG	1		1	11			40,00		
MAPPALI INTERESSATI DAL NUOVO TRACCIATO STRADALE DI PROPRIETA' COMUNALE										mq	9 019,00	

Si fa notare che le aree ipotizzate per l'esproprio permettono la realizzazione delle mitigazioni paesaggistiche previste in coerenza ai piani e programmi comunali, provinciali e regionali oltre ad eventuali recepimenti di prescrizioni. Dal punto di vista della copertura economica degli espropri sempre cautelativamente si fa notare come tali valori sono già a disposizione del Comune di Modena come contributo garantito da apposita fidejussione di 174.360 € derivante dagli accordi convenzionali per la realizzazione della strada extra comparto all'interno del Procedimento di VIA del 2008.





***Il PAUR prevede tra l'altro le seguenti varianti urbanistiche che recepiscono il nuovo accesso:***

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



## 4. ANALISI CARTOGRAFICA : LE CARTE DELLA MOBILITÀ

**Tavola 5.1**

Rete della  
viabilità di rango  
provinciale e sue  
relazioni con le  
altre infrastrutture  
della mobilità  
viaria e ferroviaria



**Tavola 5.2**

Rete del trasporto  
pubblico











**Tavola 5.3**

Rete delle piste,  
dei percorsi  
ciclabili e dei  
percorsi natura di  
rango provinciale








AREA DI  
INTERVENTO











## VIABILITA'

	Autostrade, superstrade esistenti
	Autostrade, superstrade di progetto
	Casello autostradale esistente
	Casello autostradale di progetto
	Rete stradale primaria esistente
	Rete stradale primaria di progetto
	Rete stradale di supporto esistente
	Infrastruttura viaria oggetto di riqualificazione

## TRASPORTO PUBBLICO

	Assi forti della rete automobilistica del trasporto pubblico extraurbano di primo livello
	Assi forti della rete automobilistica del trasporto pubblico extraurbano di secondo livello
	Stazioni autocorriere esistenti e in progetto
	Rete stradale primaria
	Rete stradale di supporto

## RETI CICLABILI

Rete dei percorsi ciclabili e della mobilità dolce	
	Rete di primo livello in sede propria esistente
	Rete di primo livello in sede propria di progetto
	Rete di secondo livello in sede propria esistente
	Rete di secondo livello in sede propria di progetto
	Percorsi di primo livello su Percorso Natura (Greenway) esistenti
	Percorsi di primo livello su Percorso Natura (Greenway) di progetto
	Ippovia esistente
	Ippovia di progetto
	Itinerari Eurovelo
Percorsi escursionistici di lunga percorrenza su tracciati storici in area montana	
	Percorsi escursionistici di lunga percorrenza su tracciati storici

## VIABILITÀ

L'area di intervento si trova ad una distanza di circa 1km dalla strada provinciale SP15 che collega, sulla parte est del Fiume Secchia, Sassuolo con la Via Emilia. La via Emilia (SS 9) si trova in linea d'aria a circa 2 km dall'Autodromo.

Rispetto alle strade di maggiore gerarchia, strade di scorrimento veloce, l'autodromo di trova a circa 4 km (in line d'aria) dallo svincolo di accesso alla Modena Sassuolo (SS 724) e da qui, a circa 5 km dal casello di Modena nord dell'Autostrada A1. Ad eccezione dell'autostrada, le strade segnalate appartengono alla Rete stradale primaria esistente.

Si deve, inoltre, segnalare, nella tavola del PTCP, la presenza di una "autostrada, superstrada di progetto" a ovest dell'Autodromo, che comunque non interferisce direttamente con l'intervento e che sarebbe eventualmente accessibile dal casello della A22 di Campogalliano, ad un distanza di circa 5,5 km.

L'area risulta ricompresa tra due strade minori, via Pomposiana a nord e via dell'Aeroporto a Sud e alla struttura attualmente si accede da via Pomposiana

## TRASPORTO PUBBLICO

Rispetto al tema del Trasporto pubblico, si segnala il fatto che la strada provinciale SP 15 appartiene alla Rete stradale primaria

## RETI CICLABILI

La presenza nell'area di reti ciclabili è limitata alla individuazione del Percorso di primo livello su "Percorso natura (*Greenway*) esistenti". Si tratta del tratto di ciclabile che fiancheggia il fiume Secchia

## 5. STRATEGIE DEL PUG

Si riportano gli estratti dell'analisi di valutazione del contesto di intervento alla luce della Riflessione del PUG in termini di determinazione degli obiettivi e delle risorse del territorio in cui è inserito il Comparto Autodromo di Modena al fine di confermare la verifica delle scelte strategiche in termini principalmente di individuazione dei percorsi e della viabilità anche in funzione della nuova rete Principale della Autostrada Campogalliano Sassuolo ben chiarita nel documento programmatico che riportiamo nelle parti principali.



**PUG**  
PIANO URBANISTICO GENERALE

**1**  
Prima fase

**ATTRAVERSARE I RIONI PER RIPENSARE LA CITTÀ**

**Rioni CITTANOVA, MARZAGLIA VECCHIA, MARZAGLIA NUOVA**  
*20 settembre, ore 21.00 – Circolo Ricreativo Culturale, Cittanova*

**PARTE 2**



1

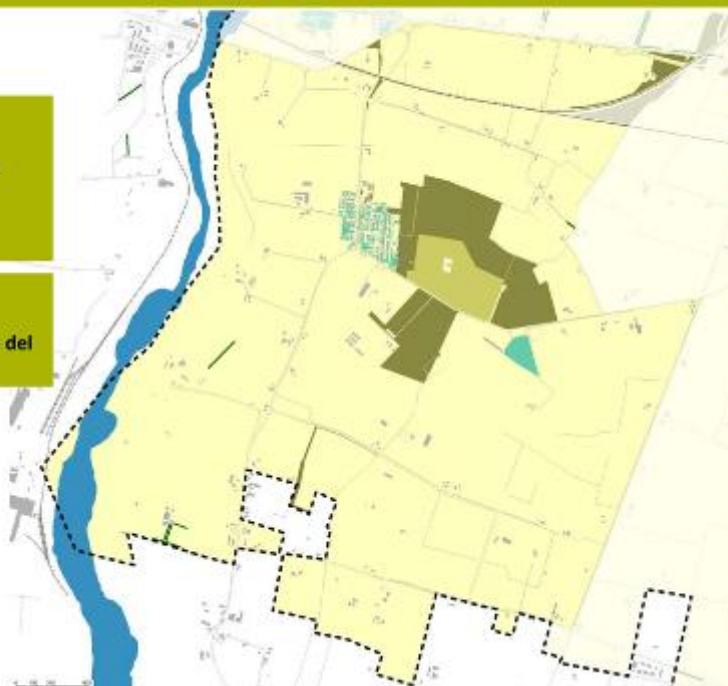
Prima fase

## SISTEMA DEL VERDE PUBBLICO e PRIVATO

➤ Classificazione, quantificazione e qualificazione descrittiva DELLE AREE VERDI PUBBLICHE E DI USO PUBBLICO

➤ Localizzazione, quantificazione e qualificazione descrittiva del VERDE PRIVATO

PUG  
PIANO URBANISTICO GENERALE



**Spazi verdi di fruizione**

- Parco urbano
- Parco di quartiere
- Area verde

**Contorni ecologico ambientale**

- Distanze ecologiche ambientali
- Terreni incolti pubblici
- Giardini e aree permeabili private
- Altri alberi

1

Prima fase

## CITTA' PUBBLICA: Accessibilità e percorsi

➤ Lettura INTERPRETATIVA dell' ACCESSIBILITA'

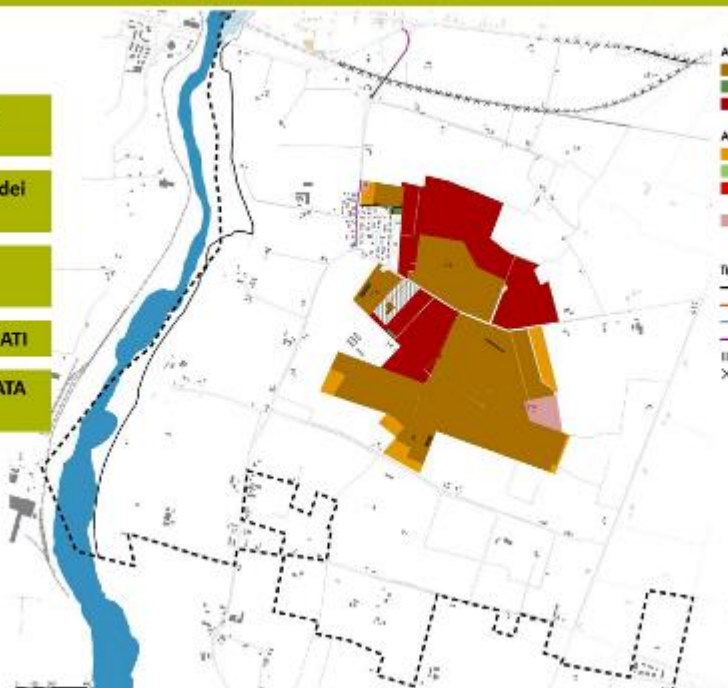
➤ Grado di DISPONIBILITA' dei servizi

➤ Relazione tra servizi e TESSUTO PRIVATO

➤ Aree/Edifici NON UTILIZZATI

➤ Analisi della RETE DEDICATA e distribuzione

PUG  
PIANO URBANISTICO GENERALE



**Accessibilità del sistema pubblico**

- Condizionata
- Libera
- Negativa

**Accessibilità del sistema di uso pubblico**

- Condizionata
- Libera
- Negativa

Aree/edifici non utilizzati di proprietà comunale

**Tipologia percorsi ciclopedonali**

- Ciclabile in sede propria
- Ciclopedonale in sede propria
- Ciclopedonale riservato su carreggiata
- Ciclopedonale riservato su marciapiede

----- Varchi

X X Barriere

### Caratterizzazione aggregazione:

MARZAGLIA VECCHIA | MARZAGLIA NUOVA | CITTANOVA

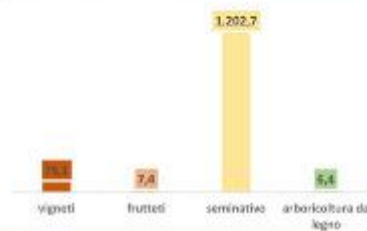
- Fiume Secchia;
- Reti e nodi ecologici: Cassa di espansione del Secchia - Bosco di Marzaglia;
- Bretella autostradale Campogalliano-Sassuolo e scalo merci;
- Attività estrattive.

- Antropizzato
- Acque
- Boschi
- Sistema culturale

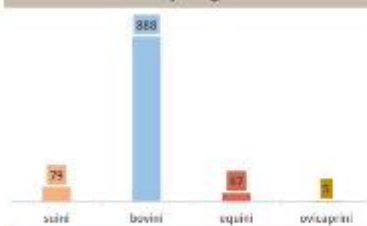


### 90 aziende agricole operanti nell'aggregazione

#### Colture: tipologie e estensione

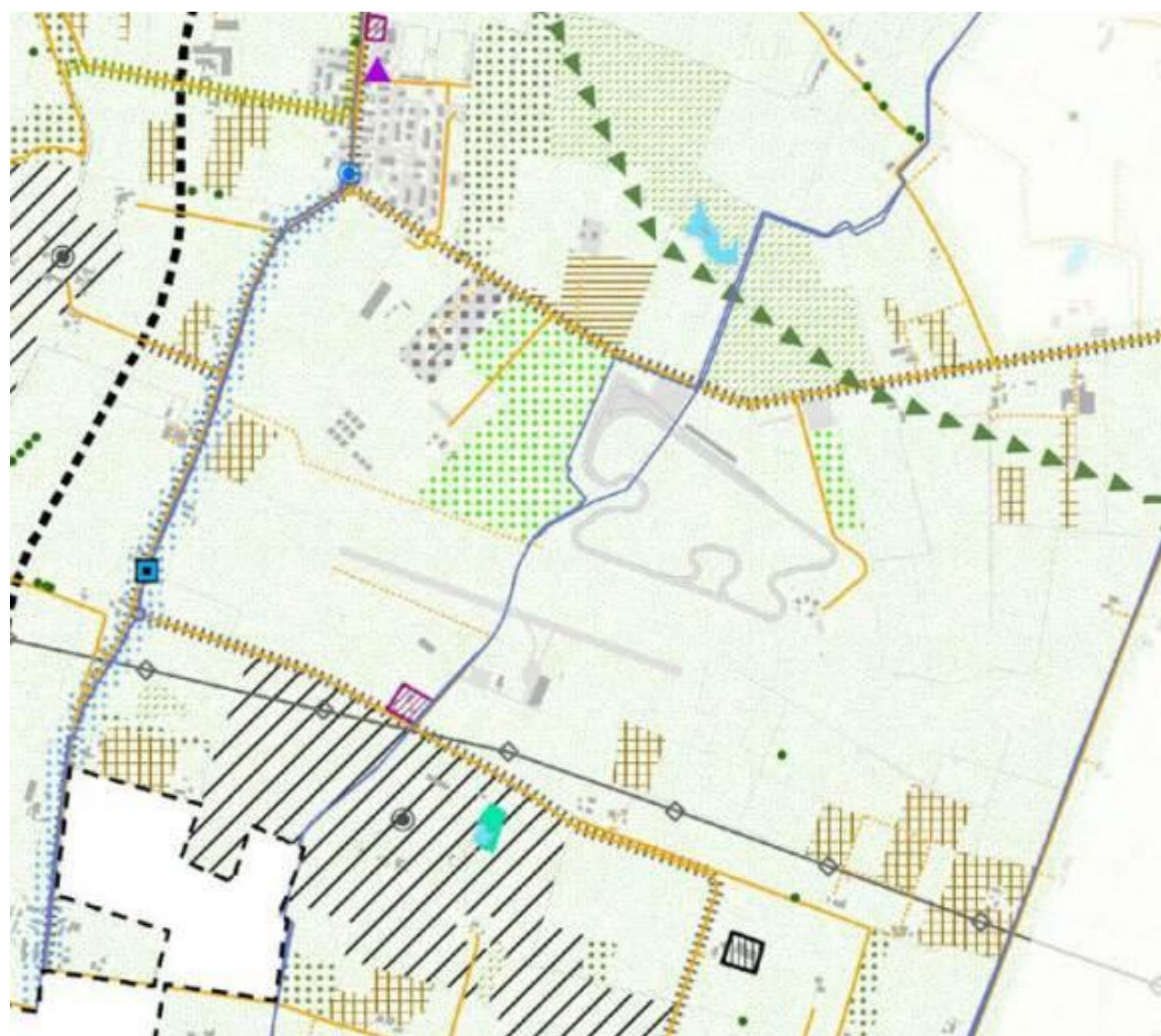


#### 17 Allevamenti: tipologia e consistenza



#### 30 Centri aziendali

PAESAGGIO SECCHIA SUD



#### Infrastrutture e attività antropiche

- Autostrada
- Autostrada di progetto
- Extraurbana principale
- Extraurbana principale di progetto
- Linea ferroviaria provinciale
- Linea ferroviaria nazionale a quota suolo
- Linea ferroviaria nazionale rialzata
- Asse stradali critici per la fruizione lenta
- Asse linee elettriche alta tensione
- Tralicci linee elettriche alta tensione
- Elementi conflittuali con il contesto
- Impianti di produzione energia fotovoltaica
- Aree connesse ad attività estrattive in esercizio

#### Paesaggio rurale

- Filari di alberi
- Vegetazione arbustiva e arborea in evoluzione

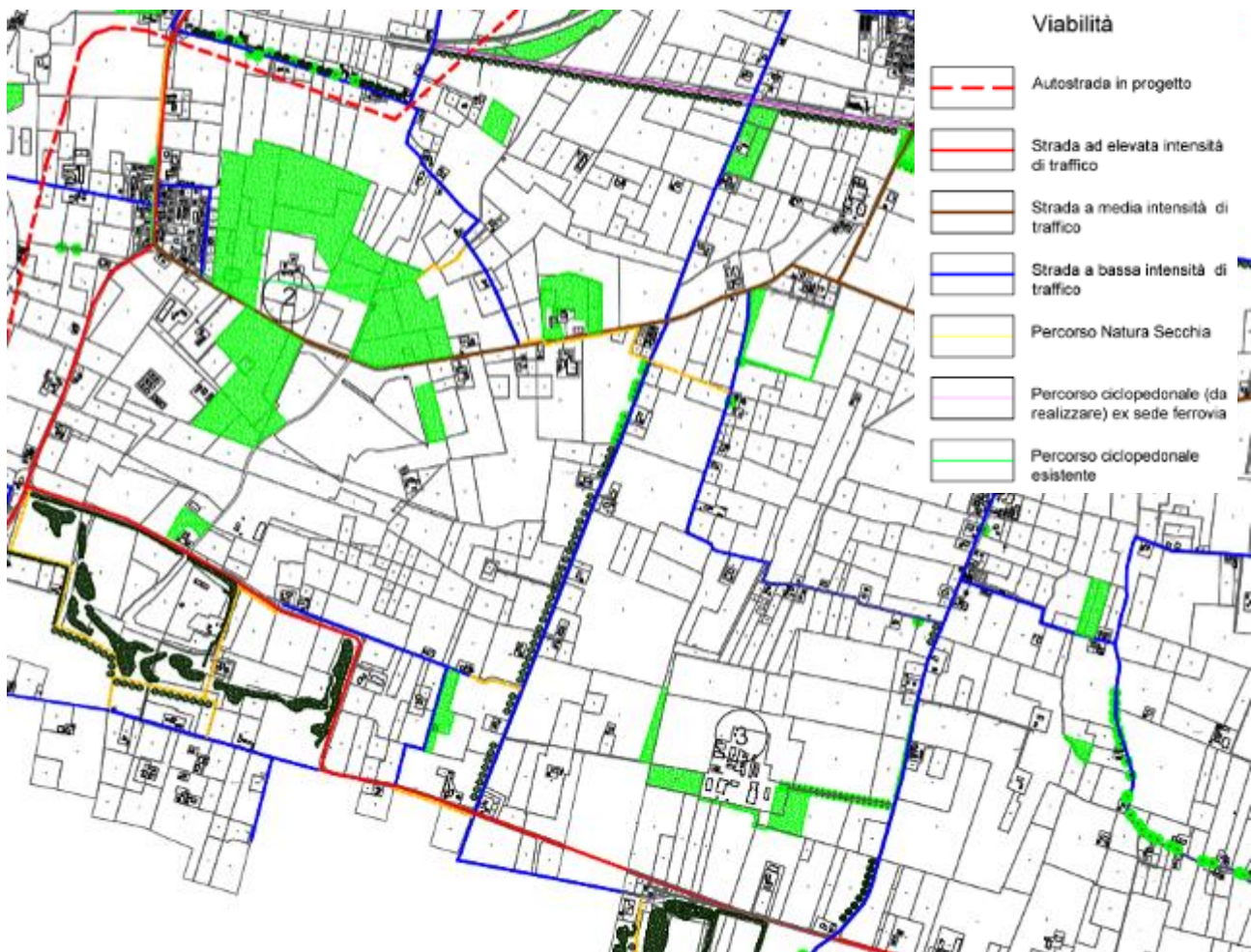
#### Coltivazioni arboree

- Vigneti
- Frutteti

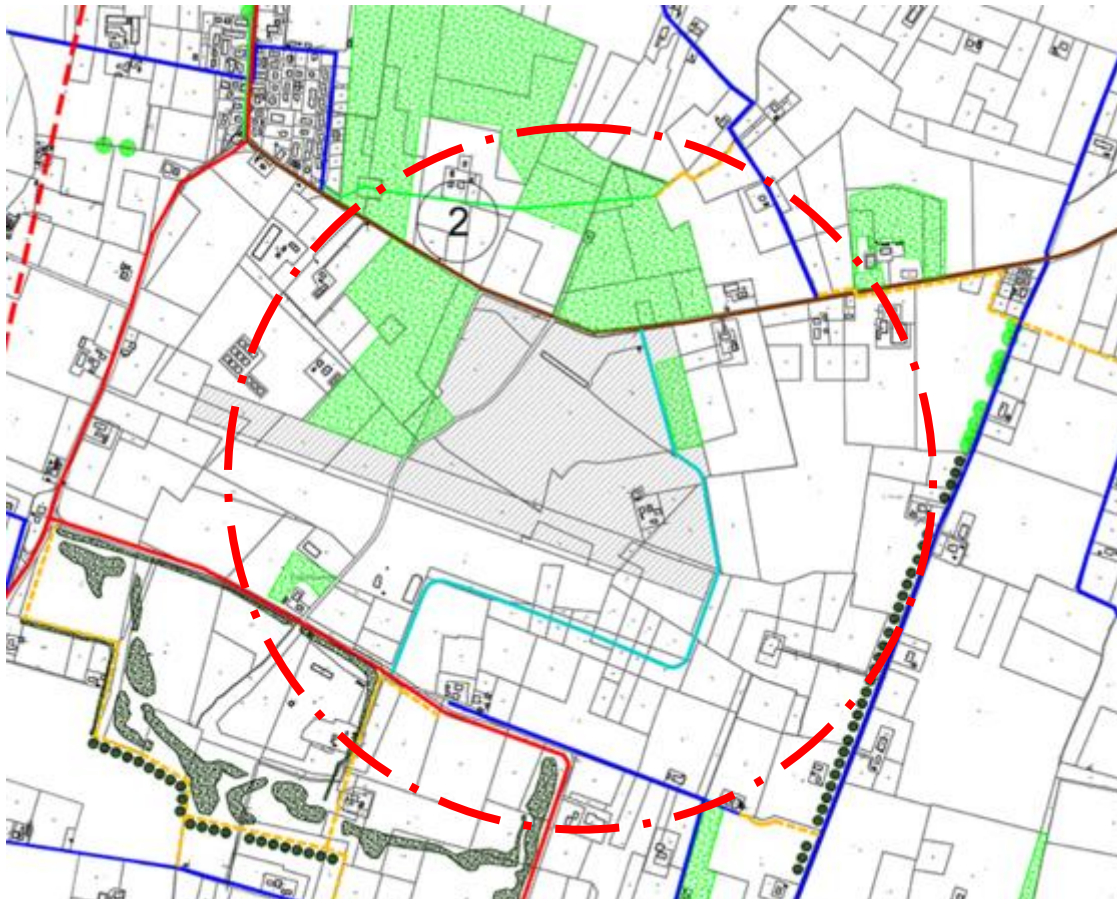
#### Aree boscate

- Arboricoltura da legno
- Boschi di latifoglie
- Boschi ripariali
- Impianto di conifere
- Altri suoli permeabili





intensità di traffico che si innesta sui percorsi : sotto in **AZZURRO** l'inserimento della strada in progetto





## 6. IL PROGETTO DELLA NUOVA STRADA PUBBLICA DI ACCESSO AL POLO FUNZIONALE AUTODROMO DI MODENA

Il nuovo progetto, attraverso le richieste emerse in Conferenza da parte della regione E.R, di ARPAE e della Provincia di Modena, al fine di adeguare gli accessi alla **nuova realtà ampliata dell'Autodromo e alla valenza di Polo Funzionale a livello regionale**, ha evidenziato la necessità di una nuova accessibilità al comparto che garantisca una più semplice logistica e una più corretta gestione dei flussi in ogni scenario alla base dell'ampliamento.

Al fine di garantire l'immediata eseguibilità della nuova strada di accesso, il progetto sviluppato a livello di Progetto esecutivo risponde alle esigenze strutturali, dimensionali e ottimizza i flussi veicolari nelle varie simulazioni svolte e risponde all'obiettivo di consentire di alleggerire il traffico diretto ed indiretto sulla via Pomposiana e di sponda quello in transito lungo Marzaglia Nuova in arrivo all'Autodromo di Modena.



### *Nuova viabilità di accesso all'Autodromo di Modena*

Come è possibile intuire dall'immagine sopra riportata una volta creato l'accesso da via per l'aeroporto si verificano condizioni di accesso preferenziale al sito:

- ✓ Sia da Est attraverso la "bretellina" Modena Sassuolo si potrà addurre all'autodromo defluendo lungo la via Pederzona ne poi Via dell'aeroporto

---

✓ Sia da Ovest attraverso la nuova “bretella” Campogalliano Sassuolo in corso di realizzazione sarà possibile usufruire della nuova uscita “Marzaglia” prevista in fregio all’omonima via direttamente interconnessa a via dell’Aeroporto

In entrambi i casi la viabilità preferenziale che si andrà a definire non usufruirà della via Pomposiana che sarà “riservata” per l’accesso dei mezzi di soccorso e dei mezzi di servizio.

## **7. PROCEDURA DI APPROVAZIONE E REALIZZAZIONE DELLA STRADA DI ACCESSO**

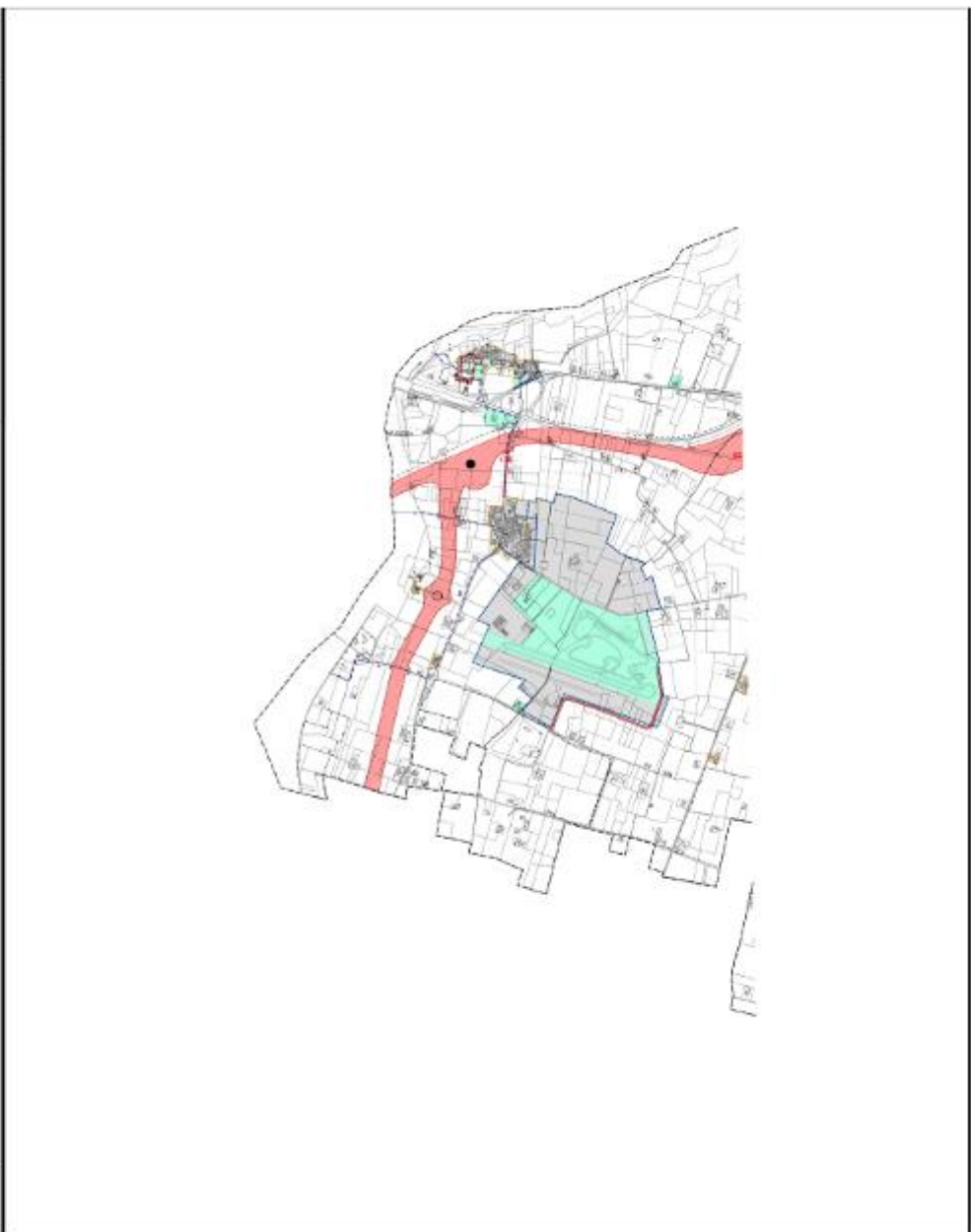
La strada in progetto **risulta dunque un accesso principale al Polo Funzionale di livello Provinciale Autodromo di Modena**, da realizzarsi previa procedura di **ridefinizione del diritto di superficie delle aree necessarie**, in parte a disposizione del **Comune di Modena**, in parte private della **società Hombre srl**.

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

- **l’Autodromo di Modena definisce un comparto di interesse pubblico**, su area di proprietà del comune di Modena in concessione al soggetto proponente AERAUTODROMO MODENA S.p.A. (P.Iva 01890090366 - REA MO-250566 - Cap. Soc. € 4.759.896,40 i.v.)
- La **presente procedura di PAUR riconosce all’Autodromo di Modena la valenza di polo Funzionale di livello Provinciale** e impone la realizzazione di una viabilità alternativa al fine di ottemperare alle richieste emerse in fase di Conferenza dei servizi.
- La proprietà delle aree necessarie per la realizzazione della viabilità saranno oggetto di ampliamento di diritto di superficie strettamente correlato a quello dell’autodromo e a fine concessione **torneranno a disposizione dell’amministrazione comunale**.

Si ricorda che **l’espropriazione per pubblica utilità può essere definita, in via generale, come quell’ istituto giuridico italiano in virtù del quale la pubblica amministrazione può, con un provvedimento, acquisire per sé o fare acquisire a un altro soggetto, per esigenze di interesse pubblico**, la proprietà o altro diritto reale su di un bene, indipendentemente dalla volontà del suo proprietario, previo pagamento di un indennizzo.

Riportiamo brevemente una sintesi della procedura.



La prima fase è quella nella quale un determinato bene è sottoposto al c.d. vincolo preordinato all'esproprio, vengono cioè individuate nel piano urbanistico generale, una sua variante oppure un atto diverso, le aree occorrenti per la realizzazione di un'opera pubblica o di pubblica utilità: in particolare si allega la variante di POC che evidenzia tale modifica urbanistica.

**In particolare verrà variata la Cartografia di POC inserendo la nuova viabilità in progetto.**





Segue l'emanazione della dichiarazione di pubblica utilità la quale può derivare dall'approvazione del progetto definitivo di un'opera pubblica, dall'approvazione del piano particolareggiato, del piano di lottizzazione, del piano di recupero, del piano di ricostruzione, del piano della zona: **nel presente progetto il PAUR definirà tutte le varianti urbanistiche necessarie e rilascerà il titolo edilizio con la prescrizione a carico del Comune di Modena di completare l'esproprio.**

A questo punto si apre la fase relativa alla determinazione dell'indennità di esproprio con la notificazione della somma offerta e con l'eventuale dichiarazione irrevocabile d'accettazione di tale somma; questa fase può alternativamente concludere il procedimento con l'accordo di cessione del bene (ed in tal caso l'indennità determinata è definitiva) ovvero con la determinazione provvisoria dell'indennità e con il suo deposito nella Cassa depositi e prestiti.

---

## **8. CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA STRADA**

**La strada sarà dunque una nuova viabilità pubblica, attuata dal comune di Modena su aree di proprietà pubblica in parte già proprie in parte acquisite tramite esproprio a seguito della dichiarazione di pubblica utilità.**

La strada in progetto ha uno sviluppo complessivo di 1373 metri e congiunge la viabilità pubblica in via dell'aeroporto (strada Comunale) posta ad una quota di 56.06 m. slm e la viabilità di accesso agli ex edifici AUSL posti ad una quota di 51.05 m.slm con una pendenza media calcolata sull'intero sviluppo di pressappoco 0.003 (tre per mille).

Dopo l'immissione dalla viabilità pubblica sono previsti quattro rettifili e tre curve; i raggi di curvatura minimi si verificano sui raccordi C1 e C3 che per l'appunto hanno raggi di curvatura di 45 metri che limitano la velocità di progetto a 40 km/h.



**FIGURA 2 – SVILUPPO PLANIMETRICO NUOVA STRADA EXTRACOMPARTO DI ACCESSO ALL'AUTODROMO DI MODENA**



**FIGURA 3 – IMMISSIONE A "T" NUOVA STRADA EXTRACOMPARTO DI ACCESSO ALL'AUTODROMO DI MODENA SULLA VIABILITA' PUBBLICA COMUNALE "STRADA DELL'AEROPORTO"**

La velocità di percorrenza in sicurezza della strada dovrà essere dunque limitata a valori dell'ordine dei 30 km/h il che potrà avvenire mettendo in esercizio sui rettifili dissuasori a norma distanziati circa 50 metri l'uno dall'altro.

Sono previste corsie di accelerazione e decelerazione in fregio all'innesto della strada in progetto sulla viabilità pubblica della via dell'Aeroporto.

Sebbene il tratto stradale in questione si configuri come "privato" (ovvero privo di tutti i vincoli che caratterizzano una strada "pubblica") si è comunque ritenuto di progettare la strada con caratteristiche dimensionali e di portanza complessiva paritetiche a quelle previste per le strade extraurbane tipo F1; fa eccezione la velocità di percorrenza della nuova tratta stradale che dovrà essere limitata a valori inferiore ai 30 km/h in quanto le clotoidi caratteristiche nei singoli tratti e i raggi di curvatura sono stati progettati nell'ottica della conservazione della velocità di



progetto e in funzione delle aree disponibili a seguito di accordi bonari in corso di stipula e/o di procedura di esproprio.

#### PARTICOLARE SEZIONE

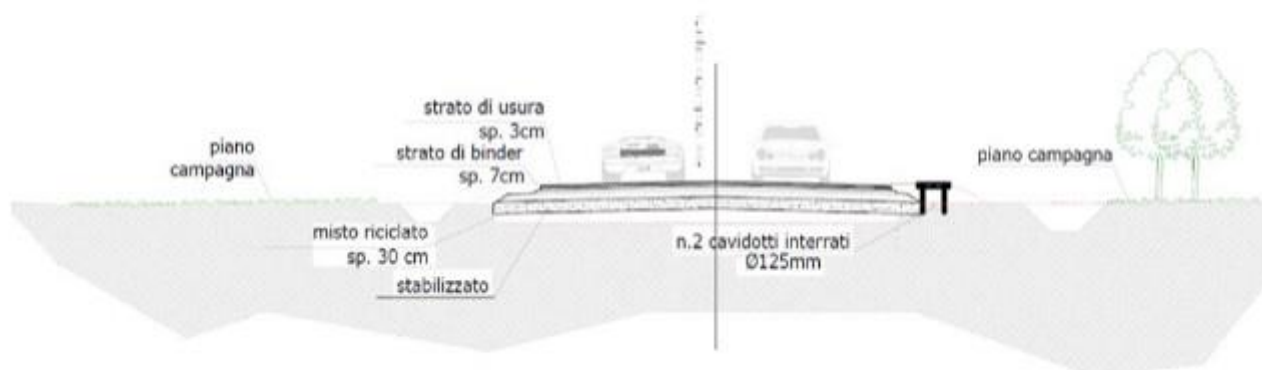


FIGURA 10—SEZIONE TIPOLOGICA NUOVA STRADA DI ACCESSO AUTODROMO DI MODENA

La viabilità di raccordo risulta dunque caratterizzata da una sezione trasversale tipo F1 con larghezza complessiva pari a 9.00m (corsie da 3.50 m di larghezza e banchine pari 1.00 m).

La sezione trasversale è rifinita mediante scarpate laterali con pendenza 2/3 che degradano verso i fossi di guardia all'uopo dimensionati per il drenaggio stradale e delle superfici delle campagne.