

STUDIO IMPATTO AMBIENTALE

AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA

LOCALITA' MARZAGLIA – COMUNE DI MODENA

*Redatto in conformità all'art.14 della LEGGE REGIONALE 20 APRILE 2018, N. 4
"Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"*



COMPARTO: AUTODROMO DI MODENA

PROPRIETA': COMUNE DI MODENA

CONCESSIONARIA: AERAUTODROMO DI MODENA SPA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

- **ARCHILINEA** Srl
- **ATEAM** Arch. Lucia Bursi Arch. Francesco Bursi
- **BLUEWORKS** – Ing. Yos Zorzi
- **GEOGROUP** Srl
- **PRAXIS AMBIENTE** Srl
- **STUDIO TECNICO CAPELLARI**
- **STIEM** – Ing. Paolo Scuderi e Ing. Luca Buzzoni
- **Studio Geco** srl dott. Ambrogio Lanzi
- **dott. Agr. Giovanni Mondani**

ALL.12_{rev1}

**RELAZIONE OTTEMPERANZA
PRESCRIZIONI DELIBERA 15 DI
VIA 15-1-2008**

PROPRIETA': COMUNE DI MODENA

CONCESSIONARIA: AERAUTODROMO DI MODENA SPA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

- **ARCHILINEA SRL** = coordinamento e architettura
 - arch. Giuseppe Gervasi
 - ing. Giulio Rimini : giulior@archilinea.com – cell. 3355343456
- **ATEAM SRL** = Urbanistica - VALSAT
 - arch. Lucia Bursi – arch. Francesco Bursi
- **BLUEWORKS** – Ing. Yos Zorzi = progettazione stradale, idraulica e vigili del fuoco
 - ing. Yos Zorzi
- **GEOGROUP Srl** = progettazione aspetti geologici, geotecnici, ambientali e vegetazionali
 - dott. Gigi Dallari
 - dott.ssa Arianna Casarini
 - dott.ssa Nunzia Castronuovo
- **PRAXIS AMBIENTE Srl** = progettazione acustica, emissioni in atmosfera e sanitari
 - dott. Carlo Odorici
 - dott. Roberto Odorici
- **STUDIO TECNICO CAPELLARI** = progettazione strutturale
 - ing. Luca Capellari
- **STIEM** = progettazione Impiantistica elettrica e meccanica
 - Ing. Paolo Scuderi
 - Ing. Luca Buzzoni
- **STUDIO GECO**= progettazione flora e Fauna
 - Dott. Ambrogio Lanzi
 - Dott. Agr. Giovanni Mondani

STUDIO IMPATTO AMBIENTALE
(contenuti conformi all'allegato VII del D. Lgs. 152/06)

I presenti documenti integrano e sostituiscono completamente i precedenti

- ✓ **SIA ALLEGATO 0 REV1** ELENCO ELABORATI
- ✓ **SIA ALLEGATO 1 REV1** RELAZIONE ILLUSTRATIVA GENERALE
- ✓ **SIA ALLEGATO 2a** VALSAT VARIANTE PTCP2009
- ✓ **SIA ALLEGATO 2a.1** SINTESI NON TECNICA VARIANTE PTCP2009
- ✓ **SIA ALLEGATO 2b** VALSAT VARIANTE PSC POC RUE
- ✓ **SIA ALLEGATO 2b.1** SINTESI NON TECNICA VARIANTE PSC POC RUE
- ✓ **SIA ALLEGATO 2c** VALSAT VARIANTE PUA
- ✓ **SIA ALLEGATO 2c.1** SINTESI NON TECNICA VARIANTE PUA
- ✓ **SIA ALLEGATO 3 REV1** IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO
- ✓ **SIA ALLEGATO 4a REV1** ANALISI GEOLOGICA, GEOMORFOLOGICA, IDROGEOLOGICA
- ✓ **SIA ALLEGATO 4b REV1** MICROZONAZIONE SISMICA (DGR 630/2019 R. ER)
- ✓ **SIA ALLEGATO 5a REV1** IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO
- ✓ **SIA ALLEGATO 5b REV1** CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)
- ✓ **SIA ALLEGATO 6a REV1** BIODIVERSITA_ VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA, ECOSISTEMI
- ✓ **SIA ALLEGATO 6b REV1** OPERE A VERDE DI MITIGAZIONE
- ✓ **SIA ALLEGATO 7 REV1** IL SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE E L'UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI ED IDRICHE
- ✓ **SIA ALLEGATO 8a REV1** PIANO DELLA SICUREZZA, ANALISI RISCHI, GANTT
- ✓ **SIA ALLEGATO 8b REV1** AZIONI DI CANTIERE
- ✓ **SIA ALLEGATO 8c REV1** PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI
- ✓ **SIA ALLEGATO 9a REV1** SCENARI E MOBILITÀ
- ✓ **SIA ALLEGATO 9b REV1** NUOVA ACCESIBILITA' DIRETTA AL COMPARTO
- ✓ **SIA ALLEGATO 10 REV1** IMPIANTI E FABBISOGNO ENERGETICO
- ✓ **SIA ALLEGATO 11 REV1** RELAZIONE FINANZIARIA E ILLUSTRAZIONE DI SPESA
- ✓ **SIA ALLEGATO 12 REV1** VERIFICA DI OTTEMPERANZA VIA 2008
- ✓ **SIA ALLEGATO 13 REV1** GESTIONE DEI RIFIUTI
- ✓ **SIA ALLEGATO 14 REV1** PIANO UTILIZZO TERRE DA SCAVO

ELABORATI GRAFICI STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE

| | |
|--------------|---------------------------------------------------------------------------------|
| 2 | QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE |
| | STATO DI FATTO |
| 2.1 | COMPARTO AUTODROMO DI MODENA: UBICAZIONE INTERVENTO |
| 2.2 | COMPARTO AUTODROMO DI MODENA: PREVISIONI E VINCOLI |
| 2.3 | STATO DI FATTO – PLANIMETRIA GENERALE |
| 2.4 | STATO DI FATTO – EDIFICI REALIZZATI |
| 2.5 | STATO DI FATTO – FLORA E FAUNA: VERIFICA DI OTTEMPREANZA VIA 2008 |
| 2.6 | INQUADRAMENTO FOTOGRAFICO |
| | STATO DI PROGETTO |
| 2.7 | STATO DI PROGETTO – INQUADRAMENTO INTERVENTI PAUR |
| 2.8 | STATO DI PROGETTO - INQUADRAMENTO CATASTALE E DIRITTO DI SUPERFICIE |
| 2.9 | STATO DI PROGETTO – PLANIMETRIA GENERALE |
| 2.9 A | STATO DI PROGETTO – PLANIMETRIA GENERALE - STRALCIO 1 (interventi PAUR) |
| 2.9 B | STATO DI PROGETTO – PLANIMETRIA GENERALE - STRALCIO 2 (fine programma edilizio) |
| 2.10 | STATO DI PROGETTO – PLANIMETRIA OPERE URBANIZZAZIONE |
| 2.11 | STATO DI PROGETTO – INTERVENTI DI AMPLIAMENTO DELL'AUTODROMO |
| 2.12 | STATO DI PROGETTO – AMPLIAMENTO DELL'AUTODROMO : SEZIONI PISTA |
| 2.13 | STATO DI PROGETTO – ACCESSIBILITA' IN PISTA: PONTE PEDONALE E CARRABILE |
| 2.14 | STATO DI PROGETTO – IL NUOVO CENTRO SERVIZI / TRIBUNA |
| 2.15 | STATO DI PROGETTO – ATTIVITA' DI GUIDA CONNESSA: MASA = MODENA SMART AREA |
| 2.16 | STATO DI PROGETTO – NUOVO ACCESSO AL COMPARTO |
| 2.17 | STATO DI PROGETTO: REGIME DELLE ACQUE SUPERFICIALI |
| 2.18 | STATO DI PROGETTO: OPERE A VERDE |
| 2.19 | STATO DI PROGETTO: FAUNA: IMPATTI E MITIGAZIONI |
| 2.20 | STATO DI PROGETTO: GLI IMPIANTI |
| 2.21 | STATO DI PROGETTO: RENDERIZZAZIONI E FOTOINSERIMENTI |
| 2.22 | STATO DI PROGETTO: LE FASI DI CANTIERE |
| 2.23 | STATO DI PROGETTO: REGIME DELLE ACQUE SOTTERRANEE |

VARIANTE AL PTCP

- *Relazione illustrativa PTCP*
- *Elaborato Grafico Tav 4.2*
- *SIA ALLEGATO 2a VALSAT VARIANTE PTCP2009*

VARIANTE AL PSC / POC / RUE

- *Relazione variante al PSC RUE / POC / PUA*
- *Elaborato Grafico PSC_Tavola-2-s2A*
- *Elaborato Grafico POC_Tavola-3-2A_Approvazione_47-2018*
- *Elaborato Grafico RUE_Tavola-4-17*
- *Elaborato Grafico RUE_ZE-1740*
- *VI - AMBITO POLIFUNZIONALE NORME RUE*
- *SIA ALLEGATO 2a VALSAT VARIANTE PTCP2009*

VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO

- A) Schema di Convenzione contenente le modalità e i programmi d'intervento oltre agli obblighi da assumersi da parte dei soggetti attuatori
- B) Stralcio dello strumento urbanistico vigente e in variante, PSC-POC-RUE approvato con Delibera di C.C. n. 4 del 5/03/2020 e della relativa Normativa delle Zone Elementari
- B1) Tavola dei Vincoli scala: varie
- C) Estratto catastale in scala 1:2000 con l'indicazione delle proprietà e delle relative superfici
- D-E) Stato di fatto planimetrico ed altimetrico in scala 1:2000 della zona contenente le costruzioni ed i manufatti di qualsiasi genere esistenti e rilievo del verde
- F) Documentazione fotografica dell'area oggetto di trasformazione e del suo immediato intorno
- G1) Planimetria generale in scala 1:1000
- G2.1) Planimetria di progetto-Stralci di Attuazione – Stralcio 1 in scala 1:2000 (cogente per lo sviluppo della progettazione esecutiva)
- G2.2) Planimetria di progetto-Stralci di Attuazione – Stralcio 2 in scala 1:2000
- H1.1) Tipologie edilizie - esistente in scala 1:250, 1:500
- H1.2) Tipologie edilizie - tribuna in scala 1:200
- H1.3) Tipologie edilizie - area MASA in scala 1:200
- H2.1) Tipologie edilizie - 2° STRALCIO (fine programma edilizio) in scala 1:500, 1:1000
- I) Planimetria del progetto del verde in scala grafica
- J-K) Schema degli impianti tecnici: rete elettrica, idrica e gas, rete fognaria e scheda Idraulica, illuminazione pubblica e raccolta RSU in scala 1:2000
- L) Norme urbanistiche ed edilizie
- M.1) Valutazione previsionale di clima acustico e atmosferico
- M.2) Variante alla classificazione acustica
- N) Relazione illustrativa e previsione di spesa
- O1) Analisi geologica geomorfologica e idrogeologica
- O2) Microzonazione sismica di III livello
- Q) Documento di VALSAT
- R) Verifica preventiva dell'interesse archeologico
- S) Relazione delle risorse energetiche dell'insediamento
- Z) Piano particellare di esproprio

PROGETTO ESECUTIVO con un livello informativo di dettaglio di cui all'articolo 5, comma 1, lettera g) del decreto legislativo n. 152 del 2006 tale da consentire la compiuta valutazione degli impatti ambientali e l'attuazione dei necessari provvedimenti predisposti in conformità alle disposizioni di cui all'articolo 22. *(per il dettaglio degli elaborati vedere l'allegato al presente documento)*

P.d.C. 1 AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA

- *Relazioni*
- *Elaborati Grafici*

P.d.C. 2 RISTRUTTURAZIONE EDIFICI "EX AUSL" PER INSERIMENTO LABORATORI, UFFICI E BOX

- *Relazioni*
- *Elaborati Grafici*

P.d.C. 3 REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA A SERVIZIO DI LABORATORI, UFFICI E BOX

- *Relazioni*
- *Elaborati Grafici*

P.d.C. 4 REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER

- *Relazioni*
- *Elaborati Grafici*

P.d.C. 5 REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE

- *Relazioni*
- *Elaborati Grafici*

P.d.C. 6 REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE

- *Relazioni*
- *Elaborati Grafici*

P.d.C. 7 REALIZZAZIONE DI OPERE DI URBANIZZAZIONE (PARCHEGGI AD USO PUBBLICO)

- *Relazione generali*
- *Elaborati Grafici*

STRADA REALIZZAZIONE NUOVA STRADA PUBBLICA DI ACCESSO AL POLO FUNZIONALE

- *Relazione generali*
- *Elaborati Grafici*

ELENCO DEGLI ATTI NECESSARI ALLA REALIZZAZIONE E ALL'ESERCIZIO DELL'OPERA

nonché relative autorità competenti al rilascio di tali atti;

LA DICHIARAZIONE SOSTITUTIVA DI ATTO DI NOTORIETÀ, ai sensi dell'articolo 47 del decreto del Presidente della Repubblica n. 445 del 2000, del costo di progettazione e realizzazione del progetto;

DICHIARAZIONE DI ASSOLVIMENTO PAGAMENTO IMPOSTA DI BOLLO della presente istanza presentata ;

LA RICEVUTA DI AVVENUTO PAGAMENTO DELLE SPESE ISTRUTTORIE di cui all'articolo 31 della L.R. 4/2018;

IL MODELLO DI AVVISO AL PUBBLICO

Elenco Elaborati dei permessi di costruire e della strada pubblica per suddivisione dei file all'interno delle cartelle presenti nel CD

| |
|--------------------------------------------------|
| 1. PDC |
| ELABORATI GRAFICI |
| ARCHITETTONICO |
| REV.1 - ARC-01.1 INQUADRAMENTO INTERVENTI PAUR |
| REV.1 - ARC-01.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO |
| REV.1 - ARC-01.3 VINCOLI URBANISTICI |
| REV.1 - ARC-01.4 INQUADRAMENTO CATASTALE |
| IDRAULICA |
| REV.1 - IDR-02 INQUADRAMENTO RETE IDRAULICA |
| REV.1 - IDR-03 PLANIMETRIA IDRAULICA |
| REV.1 - IDR-04 PLANIMETRIA IDRAULICA |
| REV.1 - IDR-05 PLANIMETRIA IDRAULICA |
| REV.1 - IDR-06 PLANIMETRIA IDRAULICA |
| REV.1 - IDR-07 PLANIMETRIA IDRAULICA |
| REV.1 - IDR-08 PROFILI RETI METEORICHE |
| REV.1 - IDR-09 PARTICOLARI VASCA E SOLLEVAMENTI |
| REV.1 - IDR-10 TOMBAMENTO RIO GHIAROLA |
| STRADALE |
| REV.1 - STD-02.1 INQUADRAMENTO PAUR |
| REV.1 - STD-02.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO |
| REV.1 - STD-02.3 INQUADRAMENTO CATASTALE |
| REV.1 - STD-03.1 PLAN. GENERALE DI PROGETTO |
| REV.1 - STD-03.2 PLAN.INQUADRAMENTO ASSI PROFILI |
| REV.1 - STD-04.1 PLAN.DI PROGETTO 1 |
| REV.1 - STD-04.2 PLAN.DI PROGETTO 2 |
| REV.1 - STD-05 PROFILO VARIANTE |
| REV.1 - STD-05.1 SEZIONI TRASVERSALI 1 |
| REV.1 - STD-05.2 SEZIONI TRASVERSALI 2 |
| REV.1 - STD-05.3 SEZIONI TRASVERSALI 3 |
| REV.1 - STD-05.4 SEZIONI TRASVERSALI 4 |
| REV.1 - STD-05.5 SEZIONI TRASVERSALI 5 |
| REV.1 - STD-05.6 SEZIONI TRASVERSALI 6 |
| REV.1 - STD-05.7 SEZIONI TRASVERSALI 7 |
| REV.1 - STD-05.8 SEZIONI TRASVERSALI 8 |
| REV.1 - STD-05.9 SEZIONI TRASVERSALI 9 |
| REV.1 - STD-05.10 SEZIONI TRASVERSALI 10 |
| REV.1 - STD-05.11 SEZIONI TRASVERSALI 11 |
| REV.1 - STD-05.12 SEZIONI TRASVERSALI 12 |
| REV.1 - STD-05.13 SEZIONI TRASVERSALI 13 |
| REV.1 - STD-05.14 SEZIONI TRASVERSALI 14 |
| REV.1 - STD-05.15 SEZIONI TRASVERSALI 15 |

| |
|-------------------------------------------------------------------------------|
| REV.1 - STD-05.16 SEZIONI TRASVERSALI 16 |
| REV.1 - STD-05.17 SEZIONI TRASVERSALI 17 |
| REV.1 - STD-06 PROFILO RACCORDO 1 |
| REV.1 - STD-06.1 SEZIONI TRASVERSALI 1 |
| REV.1 - STD-06.2 SEZIONI TRASVERSALI 2 |
| REV.1 - STD-07 PROFILO ESISTENTE 1 |
| REV.1 - STD-07.1 SEZIONI TRASVERSALI 1 |
| REV.1 - STD-07.2 SEZIONI TRASVERSALI 2 |
| REV.1 - STD-08 PROFILO RACCORDO 2 |
| REV.1 - STD-08.1 SEZIONI TRASVERSALI 1 |
| REV.1 - STD-08.2 SEZIONI TRASVERSALI 2 |
| REV.1 - STD-08.3 SEZIONI TRASVERSALI 3 |
| REV.1 - STD-08.4 SEZIONI TRASVERSALI 4 |
| REV.1 - STD-08.5 SEZIONI TRASVERSALI 5 |
| REV.1 - STD-08.6 SEZIONI TRASVERSALI 6 |
| REV.1 - STD-08.7 SEZIONI TRASVERSALI 7 |
| REV.1 - STD-08.8 SEZIONI TRASVERSALI 8 |
| REV.1 - STD-08.9 SEZIONI TRASVERSALI 9 |
| REV.1 - STD-09 PROFILO ESISTENTE 2 |
| REV.1 - STD-09.1 SEZIONI TRASVERSALI 1 |
| REV.1 - STD-09.2 SEZIONI TRASVERSALI 2 |
| REV.1 - STD-09.3 SEZIONI TRASVERSALI 3 |
| REV.1 - STD-10.1 ARRE STABILIZZAZIONE A CALCE P.d.C 1 |
| RELAZIONI TECNICHE |
| GEOLOGICA |
| REV.1 - RcR_PDC1_circuito_geologica |
| IDRAULICA |
| REV.1 - IDR-01-RELAZIONE TECNICA IDRAULICA |
| STRADALE |
| REV.1 - STD-01 RELAZIONE TECNICA TRACCIATO |
| ARCHITETTONICA |
| REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA - PDC1 |
| |
| 2. PDC2 |
| ELABORATI GRAFICI |
| ARCHITETTONICO |
| REV.1 - ARC-01.1 INQUADRAMENTO INTERVENTI PAUR |
| REV.1 - ARC-01.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO |
| REV.1 - ARC-01.3 VINCOLI URBANISTICI |
| REV.1 - ARC-01.4 INQUADRAMENTO CATASTALE |
| REV.1 - ARC-02.1 PLANIMETRIA STATO DI FATTO - AREA EX AUSL 2 |
| REV.1 - ARC-02.2 PLANIMETRIA STATO DI PROGETTO - AREA EX AUSL 2 |
| REV.1 - ARC-02.3 FABBRICATO 1 - INQUADRAMENTO FOTOGRAFICO-compressed |
| REV.1 - ARC-02.4 FABBRICATO 1 - PIANTE - AREA EX AUSL-compressed |
| REV.1 - ARC-02.5 FABBRICATO 1 - PROSPETTI E SEZIONI - AREA EX AUSL-compressed |

| |
|-------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| REV.1 - ARC-02.6 FABBRICATO 2 - INQUADRAMENTO FOTOGRAFICO-compressed |
| REV.1 - ARC-02.7 FABBRICATO 2 - PIANTE - AREA EX AUSL-compressed |
| REV.1 - ARC-02.8 FABBRICATO 2 - PROSPETTI E SEZIONI - AREA EX AUSL-compressed |
| REV.1 - ARC-02.9 NUOVO FABBRICATO 4 - AREA EX AUSL 2 |
| REV.1 - ARC-02.10 NUOVO FABBRICATO 4 - AREA EX AUSL |
| REV.1 - ARC-02.11 EDIFICI DEMOLITI - INQUADRAMENTO FOTOGRAFICO-compressed |
| REV.1 - ARC-02.12 EDIFICI DEMOLITI - AREA EX AUSL-compressed |
| REV.1 - ARC-02.13 LEGGE 13_'89 - F1 AREA EX AUSL-compressed |
| REV.1 - ARC-02.14 LEGGE 13_'89 - F2 AREA EX AUSL-compressed |
| REV.1 - ARC-02.15 LEGGE 13_'89 - F4 AREA EX AUSL-compressed |
| REV.1 - ARC-02.16 RENDER - AREA EX AUSL-compressed |
| IDRAULICO |
| REV.1 - IDR-01.1 - Planimetria di inquadrimento P.d.C.2 |
| REV.1 - IDR-02.1 - Planimetria reti acque meteoriche e pluviali |
| REV.1 - IDR-02.2 - Planimetria reti acque nere |
| REV.1 - IDR-02.3 - Planimetria reti acqua gas e particolari costruttivi |
| REV.1 - IDR-03.1 - Profili reti acque meteoriche |
| IMPIANTI ELETTRICI |
| REV.1 - ELE-02.1 |
| REV.1 - ELE-02.2 |
| IMPIANTI MECCANICI |
| REV.1 - MEC-02.1 |
| REV.1 - MEC-02.2 |
| REV.1 - MEC-02.3 |
| STRUTTURE |
| REV.1 - STR - 01.01 - RILIEVO GEOMETRICO STRUTTURALE FABBRICATO 1 |
| REV.1 - STR - 01.02 - INTERVENTI SULLE MURATURE FABBRICATO 1 |
| REV.1 - STR - 01.03 - INTERVENTI SUI SOLAI FABBRICATO 1 |
| REV.1 - STR - 02.01 - RILIEVO GEOMETRICO STRUTTURALE FABBRICATO 2 |
| REV.1 - STR - 02.02 - INTERVENTI FABBRICATO 2 |
| REV.1 - STR - 04-01 - NUOVO FABBRICATO 4 - AREA EX AUSL Pianta fondazioni, sezioni e 3D |
| REV.1 - STR - 04-02 - NUOVO FABBRICATO 4 - AREA EX AUSL Sviluppo armature plinti, travate di fondazione e pilastri |
| REV.1 - STR - 04-03 - NUOVO FABBRICATO 4 - AREA EX AUSL Pianta primo solaio, copertura e sviluppo elementi precompressi |
| REV.1 - PDC2_STR-05.01_Strutture Cabina Elettrica |
| RELAZIONI TECNICHE |
| EX LEGGE 10 |
| REV.1 - P.d.C. 02 - RELAZIONE TECNICA DI PRESTAZIONE ENERGETICA EX LEGGE 10 - FABBRICATO 1 |
| REV.1 - P.d.C. 02 - RELAZIONE TECNICA DI PRESTAZIONE ENERGETICA EX LEGGE 10 - FABBRICATO 2 |
| REV.1 - P.d.C. 02 - RELAZIONE TECNICA DI PRESTAZIONE ENERGETICA EX LEGGE 10 - FABBRICATO 4 |

| |
|-------------------------------------------------------------------------------|
| GEOLOGICA |
| REV.1 - RcR_PDC2_edifici ex ausl_geologica |
| IDRAULICA |
| REV.1 - IDR-00 - Relazione tecnica idraulica P.d.C. 2 |
| IMPIANTI ELETTRICI |
| REV.1 - P.d.C. 02 - RELAZIONE TECNICA_ELE |
| IMPAINTI MECCANICI |
| REV.1 - P.d.C. 02 - RELAZIONE TECNICA_MEC |
| STRUTTURE |
| REV.1 - PDC2_STR-05.R01 CABINE ELETTRICHE_Relazione illustrativa e di calcolo |
| REV.1 - STR - 01.R01 - VALUTAZIONE DELLA SICUREZZA - FABBRICATO 1 |
| REV.1 - STR - 01.R02 - RELAZIONE ILLUSTRATIVA E DI CALCOLO - FABBRICATO 1 |
| REV.1 - STR - 01.R03 - RELAZIONE MATERIALI - FABBRICATO 1 |
| REV.1 - STR - 01.R04 - RELAZIONE PIANO DI MANUTENZIONE - FABBRICATO 1 |
| REV.1 - STR - 02.R01 - VALUTAZIONE DELLA SICUREZZA - FABBRICATO 2 |
| REV.1 - STR - 02.R02 - RELAZIONE ILLUSTRATIVA E DI CALCOLO - FABBRICATO 2 |
| REV.1 - STR - 02.R03 - RELAZIONE MATERIALI - FABBRICATO 2 |
| REV.1 - STR - 02.R04 - RELAZIONE PIANO DI MANUTENZIONE - FABBRICATO 2 |
| REV.1 - STR - 04.R01 - RELAZIONE ILLUSTRATIVA E DI CALCOLO – MASA |
| REV.1 - STR - 04.R02 - RELAZIONE DI CALCOLO – MASA |
| REV.1 - STR - 04.R03 - RELAZIONE MATERIALI – MASA |
| REV.1 - STR - 04.R04 - RELAZIONE PIANO DI MANUTENZIONE – MASA |
| ARCHITETTONICA |
| REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – PDC2 |
| |
| 3. PDC3 |
| ELABORATI GRAFICI |
| ARCHITETTONICO |
| REV.1 - ARC-01.1 INQUADRAMENTO INTERVENTI PAUR |
| REV.1 - ARC-01.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO |
| REV.1 - ARC-01.3 VINCOLI URBANISTICI |
| REV.1 - ARC-01.4 INQUADRAMENTO CATASTALE |
| IMPIANTI ELETTRICI |
| REV.1 - ELE-03.1 |
| REV.1 - ELE-03.2 |
| STRUTTURE |
| REV.1 - PDC3_STR.01_Strutture Cabina Elettrica |
| RELAZIONI TECNICHE |
| GEOLOGICA |
| REV.1 - RcR_PDC3_cabina elettrica_geologica |
| IMPIANTI ELETTRICI |
| REV.1 - P.d.C. 03 - RELAZIONE TECNICA_ELE |
| STRUTTURE |
| REV.1 - PDC3_STR-01.R01 CABINE ELETTRICHE_Relazione illustrativa e di calcolo |
| ARCHITETTONICA |

| |
|------------------------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – PDC3 |
| 4. PDC4 |
| ELABORATI GRAFICI |
| ARCHITETTONICO |
| REV.1 - ARC-01.1 INQUADRAMENTO INTERVENTI PAUR |
| REV.1 - ARC-01.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO |
| REV.1 - ARC-01.3 VINCOLI URBANISTICI |
| REV.1 - ARC-01.4 INQUADRAMENTO CATASTALE |
| REV.1 - ARC-02.1 PLANIMETRIA STATO DI FATTO - TRIBUNA-compressed |
| REV.1 - ARC-02.2 PLANIMETRIA STATO DI PROGETTO - TRIBUNA-compressed |
| REV.1 - ARC-02.3 PIANO TERRA E PRIMO - TRIBUNA-compressed |
| REV.1 - ARC-02.4 PIANTA PIANO TERRAZZA E COPERTURA TERRAZZA - TRIBUNA-compressed |
| REV.1 - ARC-02.5 PROSPETTI E SEZIONI - TRIBUNA-compressed |
| REV.1 - ARC-02.6 LEGGE 13_'89 - TRIBUNA-compressed |
| REV.1 - ARC-02.7 RENDER - TRIBUNA-compressed |
| REV.1 - ARC-02.8 STRATIGRAFIE - TRIBUNA-compressed |
| IDRAULICO |
| REV.1 - IDR-01.1 - Planimetria di inquadramento P.d.C. 4 |
| REV.1 - IDR-02.1 - Planimetria reti acque meteoriche |
| REV.1 - IDR-02.2 - Planimetria reti acque pluviali |
| REV.1 - IDR-03.1 - Planimetria reti acque nere |
| REV.1 - IDR-04.1 - Particolari costruttivi |
| REV.1 - IDR-05.1 - Profili rete acque meteoriche |
| REV.1 - IDR-06.1 - Ubicazione P.d.C. 4 negli strumenti urbanistici |
| IMPIANTI ELETTRICI |
| REV.1 - ELE-04.1 |
| REV.1 - ELE-04.2 |
| IMPIANTI MECCANICI |
| REV.1 - MEC-04.1 |
| REV.1 - MEC-04.2 |
| REV.1 - MEC-04.3 |
| STRUTTURE |
| REV.1 - STR-01 - Tribune Pianta tracciamento pilastri |
| REV.1 - STR-02 - Tribune ALA A Pianta fondazioni e dettagli scale in acciaio |
| REV.1 - STR-03 - Tribune ALA A Armatura plinti e travate di fondazione |
| REV.1 - STR-04 - Tribune ALA A Armatura plinti |
| REV.1 - STR-05 - Tribune ALA A Sezioni generali e spaccato assonometrico |
| REV.1 - STR-06 - Tribune ALA A Sviluppo pilastrate |
| REV.1 - STR-07 - Tribune ALA A Pianta primo e secondo solaio |
| REV.1 - STR-08 - Tribune ALA A Sviluppo travate e tegoli primo solaio |
| REV.1 - STR-09 - Tribune ALA A _ Sviluppo tr- gradinata, tr- 2°solaio, L gradone e collegamenti elementi prefabbricati |
| REV.1 - STR-10 - Tribune ZONA CENTRALE Pianta fondazioni e dettagli scala in acciaio |

| |
|-----------------------------------------------------------------------------------------------------------|
| REV.1 - STR-11 - Tribune ZONA CENTRALE Platea A h-120 - Sviluppo armatura |
| REV.1 - STR-12 - Tribune ZONA CENTRALE Platea B h-120 - Sviluppo armatura |
| REV.1 - STR-13 - Tribune ZONA CENTRALE - Sviluppo armature Platea h-100 - Plinti - Travate – Scale |
| REV.1 - STR-14 - Tribune ZONA CENTRALE Sviluppo armature setti in c-a- piano terra |
| REV.1 - STR-15 - Tribune ZONA CENTRALE Sviluppo armature setti in c-a- piano primo |
| REV.1 - STR-16 - Tribune ZONA CENTRALE Sezioni |
| REV.1 - STR-17 - Tribune ZONA CENTRALE Sviluppo pilastrate |
| REV.1 - STR-18 - Tribune ZONA CENTRALE Pianta primo solaio e dettagli di fissaggio elementi prefabbricati |
| REV.1 - STR-19 - Tribune ZONA CENTRALE Sviluppo travate e soletta ascensore primo solaio |
| REV.1 - STR-20 - Tribune ZONA CENTRALE Pianta secondo solaio, armature soletta ascensore e dettagli |
| REV.1 - STR-21 - Tribune ZONA CENTRALE Pianta copertura, 3D elementi in acciaio e dettagli |
| REV.1 - STR-22 - Tribune ALA B Pianta fondazioni |
| REV.1 - STR-23 - Tribune ALA B Pianta primo e secondo solaio |
| VVF |
| REV.1 - VVF-01.2 Pianta TERRA E PRIMO |
| REV.1 - VVF-01.3 Pianta SECONDO E SEZIONE |
| REV.1 - VVF-01.4 PLANIMETRIA |
| |
| RELAZIONI TECNICHE |
| EX LEGGE 10 |
| REV.1 - P.d.C. 04 - RELAZIONE TECNICA DI PRESTAZIONE ENERGETICA EX LEGGE 10 – TRIBUNA |
| GEOLOGICA |
| REV.1 - RcR_PDC4_Tribuna_geologica |
| IDRAULICA |
| REV.1 - IDR-00 - Relazione tecnica idraulica P.d.C. 4 |
| IMPIANTI ELETTRICI |
| REV.1 - P.d.C. 04 - RELAZIONE TECNICA_ELE |
| IMPIANTI MECCANICI |
| REV.1 - P.d.C. 04 - RELAZIONE TECNICA IMPIANTI MECCANICI – TRIBUNA |
| STRUTTURE |
| REV.1 - STR - R01 - RELAZIONE ILLUSTRATIVA E DI CALCOLO – ALI |
| REV.1 - STR - R02 - RELAZIONE DI CALCOLO PLINTI ELEMENTI PRECOMPRESSI E PREFABBRICATI – ALI |
| REV.1 - STR - R03 - RELAZIONE DI CALCOLO SCALE IN ACCIAIO E COLLEGAMENTI – ALI |
| REV.1 - STR - R04 - RELAZIONE ILLUSTRATIVA E DI CALCOLO – OSPITALITY |
| REV.1 - STR - R05 - RELAZIONE DI CALCOLO PARTE 1 – OSPITALITY |
| REV.1 - STR - R06 - RELAZIONE DI CALCOLO PARTE 2 – OSPITALITY |
| REV.1 - STR - R07 - RELAZIONE DI CALCOLO PARTE 3 – OSPITALITY |

| |
|---------------------------------------------------------------------------------------|
| REV.1 - STR - R08 - RELAZIONE MATERIALI – TRIBUNE |
| REV.1 - STR - R09 - RELAZIONE PIANO MANUTENZIONE – TRIBUNE |
| VVF |
| REV.1 - VVF-01.1 RELAZIONE |
| ARCHITETTONICA |
| REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – PDC4 |
| |
| 5. PDC5 |
| ELABORATI GRAFICI |
| ARCHITETTONICO |
| REV.1 - ARC-01.1 INQUADRAMENTO INTERVENTI PAUR |
| REV.1 - ARC-01.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO |
| REV.1 - ARC-01.3 VINCOLI URBANISTICI |
| REV.1 - ARC-01.4 INQUADRAMENTO CATASTALE |
| REV.1 - ARC-02.1 – Stato di Fatto - Planimetria con posizionamento pile di progetto |
| REV.1 - ARC-03.1 - Stato di progetto - Pianta e sezione e del ponte carrabile |
| REV.1 - ARC-03.2 - Stato di progetto - Planimetria con individuazione dei percorsi |
| REV.1 - ARC-03.3 - Stato di progetto - Viste tridimensionali del ponte |
| STRUTTURE |
| REV.1 - STR-01.1 – Progetto Strutturale – Pianta, sezione e dettagli delle fondazioni |
| REV.1 - STR-01.2 – Progetto Strutturale – Pianta, sezione e particolari del ponte |
| RELAZIONI TECNICHE |
| GEOLOGICA |
| REV.1 - RcR_PDC5_ponte carrabile_geologica |
| ARCHITETTONICA |
| REV.1 - ARC -Relazione tecnica illustrativa |
| STRUTTURALE |
| REV.1 - STR - Relazione sismica preliminare |
| ARCHITETTONICA |
| REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – PDC5 |
| |
| 6. PDC6 |
| ELABORATI GRAFICI |
| ARCHITETTONICO |
| REV.1 - ARC-01.1 INQUADRAMENTO INTERVENTI PAUR |
| REV.1 - ARC-01.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO |
| REV.1 - ARC-01.3 VINCOLI URBANISTICI |
| REV.1 - ARC-01.4 INQUADRAMENTO CATASTALE |
| REV.1 - ARC-02.1 PLANIMETRIA STATO DI FATTO - PONTE PEDONALE |
| REV.1 - ARC-02.2 PLANIMETRIA STATO DI PROGETTO - PONTE PEDONALE |
| REV.1 - ARC-02.3 PIANTE - PONTE PEDONALE |
| REV.1 - ARC-02.4 PROSPETTI E SEZIONI - PONTE PEDONALE |
| REV.1 - ARC-02.5 RENDER - PONTE PEDONALE |
| STRUTTURE |
| REV.1 - STR - 01 - PONTE PEDONALE Pianta fondazioni e sviluppo pilastrate |

| |
|--------------------------------------------------------------------------------------------|
| REV.1 - STR - 02 - PONTE PEDONALE Sviluppo armature platee e plinti |
| REV.1 - STR - 03 - PONTE PEDONALE Armatura setti ascensori 1 e 2 |
| REV.1 - STR - 04 - PONTE PEDONALE Sezioni |
| REV.1 - STR - 05 - PONTE PEDONALE Sezioni |
| REV.1 - STR - 06 - PONTE PEDONALE Pianta primo solaio e dettagli costruttivi |
| REV.1 - STR - 07 - PONTE PEDONALE Pianta solaio di copertura e spaccato assonometrico |
| RELAZIONI TECNICHE |
| GEOLOGICA |
| REV.1 - RcR_PDC6 ponte pedonale_geologica |
| STRUTTURALE |
| REV.1 - STR - R01 - RELAZIONE ILLUSTRATIVA E DI CALCOLO PONTE PEDONALE |
| REV.1 - STR - R02 - RELAZIONE DI CALCOLO PARTE 1 -PONTE PEDONALE |
| REV.1 - STR - R03 - RELAZIONE DI CALCOLO PARTE 2 -PONTE PEDONALE |
| REV.1 - STR - R04 - RELAZIONE MATERIALI -PONTE PEDONALE |
| REV.1 - STR - R05 - RELAZIONE PIANO DI MANUTENZIONE -PONTE PEDONALE |
| ARCHITETTONICA |
| REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – PDC6 |
| |
| 7. PDC7 |
| ELABORATI GRAFICI |
| ARCHITETTONICO |
| REV.1 - ARC-01.1 INQUADRAMENTO INTERVENTI PAUR |
| REV.1 - ARC-01.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO |
| REV.1 - ARC-01.3 VINCOLI URBANISTICI |
| REV.1 - ARC-01.4 INQUADRAMENTO CATASTALE |
| REV.1 - ARC-02.1 - planimetria stato di fatto |
| REV.1 - ARC-02.2 - planimetria stato di progetto |
| REV.1 - ARC-02.3 - aree di cessione e dotazioni |
| REV.1 - ARC-03.1 - area P1 pianta e sezione |
| REV.1 - ARC-03.2 - area P2 pianta e sezione |
| REV.1 - ARC-03.3 - area P3 pianta e sezione |
| REV.1 - ARC-03.4 - area P.prato pianta |
| REV.1 - ARC-04.1 - area P1 segnaletica stradale |
| REV.1 - ARC-04.2 - area P2 segnaletica stradale |
| REV.1 - ARC-04.3 - area P3 segnaletica stradale |
| REV.1 - ARC-05.1 - area P1 opere a verde |
| REV.1 - ARC-05.2 - area P2 opere a verde |
| REV.1 - ARC-05.3 - area P3 opere a verde |
| IDRAULICO |
| REV.1 - IDR-01.1 - Planimetria di inquadramento P.d.C. 7 |
| REV.1 - IDR-02.1 - Planimetria reti di parcheggio - Quote e particolari costruttivi |
| REV.1 - IDR-02.2 - Planimetria reti di parcheggio - Caratteristiche condotte |
| REV.1 - IDR-02.3 - Planimetria reti di parcheggi P1 e P2 - Quote e particolari costruttivi |
| REV.1 - IDR-02.4 - Planimetria reti di parcheggi P1 e P2 - Caratteristiche condotte |

| |
|-------------------------------------------------------------------------------|
| REV.1 - IDR-03.1 - Profili reti meteoriche |
| REV.1 - IDR-03.2 - Profili reti meteoriche parcheggi P1 e P2 |
| IMPIANTI ELETTRICI |
| REV.1 - ELE-07.1 |
| REV.1 - ELE-07.2 |
| REV.1 - ELE-07.3 |
| REV.1 - ELE-07.4 |
| STRUTTURE |
| REV.1 - PDC7_STR-01_Strutture Cabina Elettrica |
| RELAZIONI TECNICHE |
| GEOLOGICA |
| REV.1 - RcR_PDC7_parcheggi_GEOLOGICA |
| IDRAULICA |
| REV.1 - IDR_00-Relazione tecnica idraulica P.d.C. 7 |
| IMPIANTI ELETTRICI |
| REV.1 - P.d.C. 07 - RELAZIONE TECNICA_ELE |
| STRUTTURALE |
| REV.1 - PDC7_STR-01.R01 CABINE ELETTRICHE_Relazione illustrativa e di calcolo |
| ARCHITETTONICA |
| REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – PDC7 |

| |
|--------------------------------------------------------------------------|
| REALIZZAZIONE NUOVA STRADA PUBBLICA DI ACCESSO AL POLO FUNZIONALE |
| ELABORATI GRAFICI |
| ARCHITETTONICO |
| REV.1 - STRADA - ARC-01.1 INQUADRAMENTO INTERVENTI PAUR |
| REV.1 - STRADA - ARC-01.2 INQUADRAMENTO URBANISTICO |
| REV.1 - STRADA - ARC-01.3 VINCOLI URBANISTICI |
| REV.1 - STRADA - ARC-01.4 INQUADRAMENTO CATASTALE |
| IMPIANTI ELETTRICI |
| REV.1 - STRADA - ELE-08.1 |
| STRADALE |
| REV.1 - STRADA - STD-01.1 VIABILITA' |
| REV.1 - STRADA - STD-01.2 RILIEVO_SDF |
| REV.1 - STRADA - STD-01.3 DOC. FOTO |
| REV.1 - STRADA - STD-02.1 PLAN.PROGETTO |
| REV.1 - STRADA - STD-02.2 PLAN.TRACIAMENTO |
| REV.1 - STRADA - STD-02.3 PROFILO |
| REV.1 - STRADA - STD-02.4 SEZIONI 1 |
| REV.1 - STRADA - STD-02.5 SEZIONI 2 |
| REV.1 - STRADA - STD-02.6 SEZIONI 3 |
| REV.1 - STRADA - STD-02.7 SEZIONI 4 |

| |
|----------------------------------------------------------------------|
| REV.1 - STRADA - STD-03.1 PLA.SOTTOSERVIZI |
| REV.1 - STRADA - STD-03.2 RETE ELETTRICA 1 |
| REV.1 - STRADA - STD-03.3 RETE ELETTRICA 2 |
| REV.1 - STRADA - STD-04.1 - ARRE STABILIZZAZIONE A CALCE P.d.C 8 |
| RELAZIONI TECNICHE |
| GEOLOGICA |
| REV.1 - STRADA - RcR_completamento opere di urbanizzazione_GEOLOGICA |
| IDRAULICA |
| REV.1 - IDR_00-Relazione tecnica idraulica P.d.C. 7 |
| IMPIANTI ELETTRICI |
| REV. 1 - STRADA - RELAZIONE TECNICA_ELE |
| STRADALE - IDRAULICA |
| REV. 1 - STRADA - STD-01_Relazione tecnica stradale |
| ARCHITETTONICA |
| REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – STRADA |

PROPRIETA': COMUNE DI MODENA

CONCESSIONARIA: AERAUTODROMO DI MODENA SPA

GRUPPO DI PROGETTAZIONE:

- **ARCHILINEA SRL** = coordinamento e architettura

Referenti :

- arch. Giuseppe Gervasi
- ing. Giulio Rimini : giulior@archilinea.com – cell. 3355343456

- **BLUEWORKS** – Ing. Yos Zorzi = progettazione stradale, idraulica e vigili del fuoco

Referente:

- ing. Yos Zorzi

- **GEOGROUP Srl** = progettazione aspetti geologici, geotecnici, ambientali e vegetazionali

Referenti:

- ing. Gigi Dallari

- **PRAXIS AMBIENTE Srl** = progettazione acustica, emissioni in atmosfera e sanitari

Referente:

- dott. Carlo odorici

- **STUDIO TECNICO CAPELLARI** = progettazione strutturale

Referente:

- ing. Luca Capellari

- **STIEM** = progettazione Impiantistica elettrica e meccanica

Referenti :

- Ing. Paolo Scuderi e Ing. Luca Buzzoni

- **Agronomo Giovanni Mondani** = aspetti vegetazionali

- **Dott. Ambrogio Lanzi** = Tecnico Avi Fauna

PREMESSA

La presente relazione attesta l'ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 15 del 15/01/2008 di Valutazione di Impatto Ambientale (dettagliare come è stata adempiuta ogni singola prescrizione) e lo stato di attuazione delle mitigazioni e dei monitoraggi previsti nel progetto originario o prescritti.

L'elaborato è accompagnato da una Dichiarazione sostitutiva di atto notorio ai sensi del DPR 445/2000 nella quale si attesti la veridicità delle informazioni fornite.

ITER PROCEDURALE E STATO DI FATTO AUTORIZZATO

L'iter di progettazione per la realizzazione dell'intervento "Centro Guida Sicura di Marzaglia" ha previsto originariamente la formazione di un Piano Urbanistico Attuativo in quanto l'area è destinata ad Attrezzature Generali (zona F).



Il progetto preliminare dell'intervento è stato sottoposto alla Provincia (autorità competente del procedimento) per la procedura di **Screening** (valutazione sul progetto preliminare) in data 21/06/2006, ai sensi del titolo II della L.R. n. 9/99 "Disciplina della procedura di Valutazione dell'Impatto Ambientale" e s. m., in quanto riguarda la categoria di cui all'allegato B.2: *Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore*.

La fase di Screening si è conclusa con la **Deliberazione della Giunta Provinciale n. 293 del 25/07/2006** nella quale **si è motivatamente deliberata la necessità di sottoporre il progetto alla procedura di Valutazione di Impatto Ambientale** (valutazione sul progetto definitivo).

Il **Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica denominato "Centro Guida Sicura di Marzaglia"**, è stato **adottato con delibera di Consiglio Comunale n. 81 in data 14/12/2006** con la clausola che lo stesso potrà essere approvato solo dopo l'ottenimento dell'esito favorevole della procedura di V.I.A.

Il **procedimento di V.I.A. è stato avviato, dal Comune di Modena, in data 23/05/2007** con la pubblicazione dell'avvenuto deposito dello Studio di Impatto Ambientale (S.I.A.) e del relativo progetto definitivo, secondo le indicazioni dell'art.14 della L.R. 9/99.

La riunione conclusiva della Conferenza dei Servizi, avvenuta il giorno 27/12/2007, ha avuto un **esito positivo a condizione** che fossero rispettate le condizioni contenute nel "Rapporto sull'Impatto ambientale" espresso dalla Conferenza stessa.

La delibera di della Giunta Provinciale n. 15 del 15/01/2008 di approvazione del citato "Rapporto sull'impatto ambientale" costituisce la conclusione della procedura di V.I.A.

Il Piano Particolareggiato d'iniziativa pubblica denominato "Centro Guida Sicura di Marzaglia", è stato approvato con delibera di Consiglio Comunale in data 26/05/2008 .



L'atto di indirizzo emanato dalla Provincia di Modena ha individuato alcuni punti sui quali Vintage (Autodromo di Modena) ha proposto un piano di monitoraggio che è stato presentato e successivamente approvato e quindi successivamente attuato. A posteriori si può sostenere che l'entità dei controlli previsti era probabilmente sovradimensionata in funzione dell'impatto che è stato prodotto dall'attività effettivamente fino ad ora svolta.

All'approvazione del Piano Particolareggiato sono seguiti gli iter approvativi dei titoli edilizi a costruire, ed in particolare sono stati ritirati e completati i seguenti stralci attuativi del progetto:

➤ **PdC urbanizzazioni (Prot. 1818-2008 del 30-5-08) ritirato il 27-08-2008**

Consegnato inizio lavori il 17-02-2009: dopo i 3 anni per l'esecuzione dei lavori è scaduto il 27-08-2011, ed è stato presentato il Nuovo Permesso di costruire in data 31-01-2012 (Prat. 194-2012). I lavori relativi al primo stralcio attuativo sono ad oggi completati.

➤ **PdC Piste di Guida Sicura (Prot. 1461-2008 del 9-7-08) ritirato il 6 ottobre 2008**

Inizio lavori presentato nell'ottobre 2009 con sostituzione dell'impresa esecutrice con REGGIANI COSTRUZIONI 17-03-2010. Variante minore N° 2233 del 12-09-2011; Conseguentemente alla comunicazione di fine lavori la soc. Vintage ha presentato la richiesta del rilascio del Certificato di conformità edilizia e agibilità – prot. N. 2284/2011 in data 16/09/2011.

➤ **PdC Centro Guida Sicura** (Permesso di costruire prot. N. 3154/2008 “Costruzione di edificio sportivo Centro Guida Sicura – 1° stralcio attuativo”: rilasciato il 4/8/2009), i lavori sono iniziati il 31/12/2010 e terminati il 8/10/2011. Conseguentemente alla comunicazione di fine lavori la soc. Vintage ha presentato la richiesta del rilascio del Certificato di conformità edilizia e agibilità – prot. N. 2774/2011 in data 8/10/2011

➤ **PdC Albergo e Aree Commerciali:** consegnato il 28-05-09 Prot.1168-09 in attesa di ritiro (lettera di proroga motivata dei termini di ritiro). L'iter istruttorio è attualmente sospeso.

➤ **PdC Museo / Aree Commerciali:** consegnato il 17-07-09 Prot. 95417-09 in attesa di ritiro (lettera di proroga motivata dei termini di ritiro). L'iter istruttorio è attualmente sospeso.

PREMESSA

- ✓ Il progetto Centro Guida Sicura di Marzaglia approvato a seguito dell'esito favorevole del procedimento con delibera della Giunta Provinciale n. 15 del 15/01/2008, è **STATO REALIZZATO SOLO IN PARTE**, conformemente a quanto autorizzato dalla procedura di V.I.A. ed in particolar modo si sono completati l'impianto sportivo a raso e il fabbricato ad uso sportivo e didattico oltre alle relative opere di urbanizzazione;
- ✓ Il progetto, vista la complessità, e come già indicato nelle relazioni a corredo del progetto consegnato alla Conferenza dei servizi prevedeva la realizzazione secondo stralci funzionali: il primo stralcio funzionale consisteva appunto nella realizzazione dell'impianto a raso e della palazzina a suo servizio (Centro Guida Sicura e Box) oltre che alle opere di urbanizzazione di cessione ed è l'unico ad oggi completato;
- ✓ Ad oggi è dunque presente solo il circuito esterno e ciò è dovuto ad alcune motivazioni che elenchiamo:
 - La definizione di protocolli d'intesa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle associazioni di categoria che eseguono le attività di guida sicura atte a chiarire e modificare la normativa di riferimento e il conseguente *“documento finale analitico che costituirà il riferimento unico per l'organizzazione dei corsi di guida sicura avanzata, per la definizione della metodologia di sperimentazione, per l'attività di verifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti”¹ alla base delle strategie aziendali del Centro Guida Sicura NON HA ANCORA A DISTANZA DI 10 ANNI CONCLUSO I SUOI LAVORI, smentendo quanto espresso in sede normativo e rendendo alcune delle premesse alla base dello sviluppo del Centro Guida non esecutive e di conseguenza modificando il quadro di sviluppo ed il Business Plan dell'Autodromo di Modena.*
 - La modifica dello sviluppo delle autovetture in questi anni ha portato in breve tempo alla centralità del TEMA DELLA GUIDA ELETTRICA E DELLA GUIDA AUTONOMA;
 - Lo sviluppo di tali tematiche si lega alle conseguenti modifiche delle infrastrutture , portando le scelte aziendali dell'autodromo a dirigere la propria attenzione principalmente a questi temi innovativi, che sono esplicitati dai PROTOCOLLI DI INTESA PER LA RICERCA DELLA MOBILITA' ALTERNATIVA CON UNIMORE ED IL COMUNE DI MODENA (MASA) , oltre a numerose collaborazioni con le maggiori società dell' automotive al fine di dotare l'autodromo di quelle strutture necessarie alle prove delle vetture autonome ed elettriche.

¹ vedi protocollo d'intesa in materia di formazione Avanzata dei conducenti del ministero delle infrastrutture e dei trasporti

VERIFICA DI OTTEMPERANZA AUTORIZZATA IN PROVINCIA 2011: ULTERIORI PRESCRIZIONI E MONITORAGGI

Partiamo definendo quanto variato conformemente a quanto previsto rispetto al progetto approvato in VIA, precisando che tali variazioni sono state attestate attraverso specifica procedura con **VERIFICA DI OTTEMPERANZA del 2011** presso la PROVINCIA DI MODENA, titolare del procedimento.

ANALISI DELLE PISTE DI GUIDA E DELLE RELATIVE LUNGHEZZE: OTTEMPERANZA DELLA MODIFICA DEL TRACCIATO

In relazione alla lunghezza del circuito, si deve precisare che in sede di VIA è stato lungamente esplicitata la funzione delle 5 piste guida sicura, in cui l'anello esterno risultava nel progetto preliminare di **1600 m**:

Pista 1 handling : percorso chiuso al traffico per effettuare una verifica dei concetti presi nelle singole piste di lavoro, rivolta a tutti i mezzi motorizzati e non.

Pista 2 dosso : esercizi di trazione e controllo, velocità ed evitamento ostacoli.

Pista 3 ABS : Esercizi di velocità, trazione e controllo, frenate differenziate su superfici diverse

Pista 4: ostacoli e velocità, forza centrifuga per vetture, moto e altri mezzi pesanti.

Pista 5 con piatto idraulico : per camion; evitamento ostacoli con tir, pulmann, autoarticolati e veicoli.

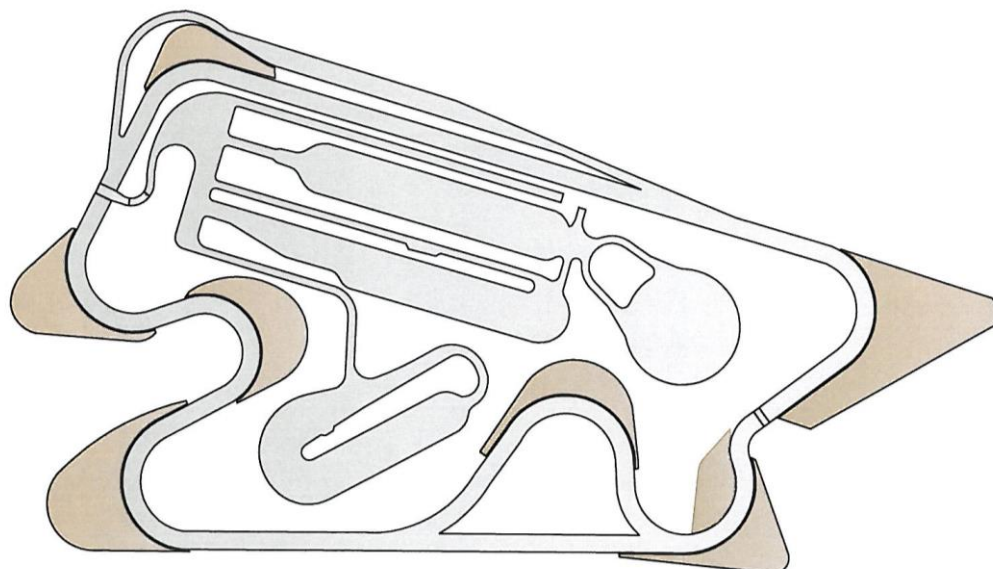


Figura 1 PISTA AUTORIZZATA IN FASE DI VIA

In fase esecutiva, a seguito dell'adeguamento esecutivo delle curve, dell'adeguamento normativo e sportivo, il circuito ha assunto due configurazioni, una con vocazione sportiva (rettilineo a SUD), di circa **1820 m (PISTA ROSSA IN FOTO)**, un'altra con una variante **PISTA AZZURRA IN FOTO** composta dalle curvet4-t5-t6) che si configura come la pista Guida Sicura (come nella VIA la pista 4) soluzione che permette di effettuare gli esercizi relativi a ostacoli e velocità, forza centrifuga per vetture, moto e altri mezzi pesanti (come appunto nella Pista n° 4 del progetto precedente) ed esercizi di trazione e controllo, velocità (dosso della Pista n° 2 del progetto precedente), in attesa di completare l'offerta delle piste di guida sicura non appena saranno chiare le linee guida.

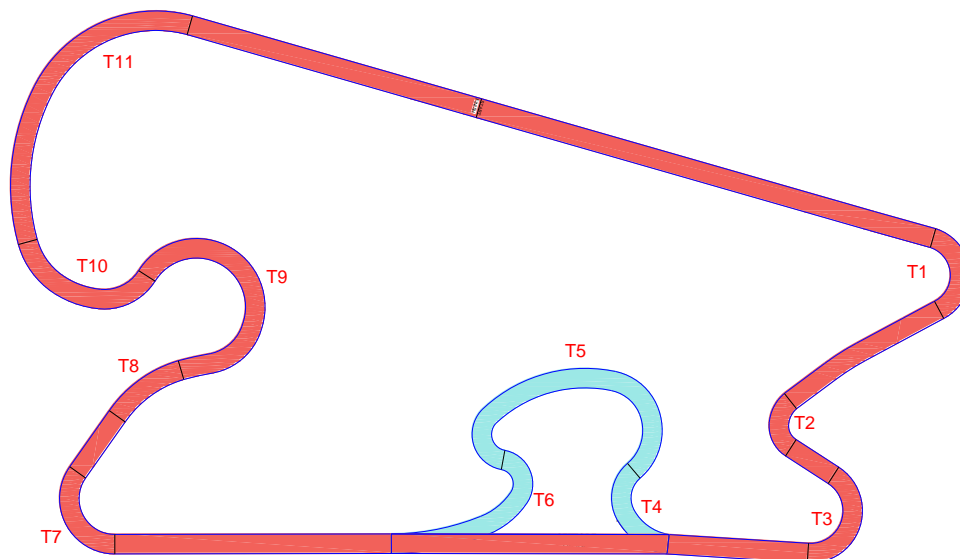


Figura 2 PISTA ATTUALE

Riportiamo comunque a chiarimento del fatto che non possa essere strumentalmente estratto un dato di lunghezza di una delle configurazioni possibili della pista per addurre problematiche di variazioni rispetto a quanto preventivamente valutato dalla Conferenza dei Servizi, una tabella che confronta le superfici asfaltate delle piste guida autorizzate in fase di VIA con quanto attualmente realizzato in questo stralcio attuativo.

Ad oggi, il fatto di non realizzare contestualmente all'anello esterno alcune piste asfaltate, non crediamo possa configurarsi come una possibile ripercussione negativa sull'ambiente;

TABELLA COMPARATIVA ESPLICATIVA DELL'INDICE DI IMPERMEABILITA' E DELLO SVILUPPO DEI TRACCIATI COMPLESSIVI DELLE PISTE DI GUIDA SICURA:

| CONFRONTO AREE ASFALTATE DELLE PISTE DI GUIDA SICURA | | | |
|-------------------------------------------------------------|----------------------------|--------------------------------|------------------|
| PISTE GUIDA VIA (2007) | 52.150 | piste guida stralcio 1 | 24000 |
| VIE DI FUGA VIA(2007) | 18.209 | vie di fuga stralcio 1 | 18000 |
| TOTALE VIA (2007) (MQ) | 70.314 mq | Totale stralcio 1 (MQ) | 42.000 mq |

- ✓ Il progetto autorizzato, relativamente alle prescrizioni sulle acque superficiali n° 15 e 16, in cui si chiedeva “al fine di conseguire la massima tutela nei confronti di rischi potenziali derivanti da dispersioni localizzate superficiali di inquinanti, **dovranno essere rese impermeabili le vie di fuga** della pista” e si chiedeva che “ Le pendenze morfologiche che verranno date al tracciato della pista non dovranno consentire l'afflusso di acque di ruscellamento all'interno dell'area di protezione PA2 del pozzo C4” hanno implicato la necessità di adeguare le soluzioni esecutive a queste richieste.
- Ciò ha comportato modifiche planialtimetriche del tracciato, senza alcuna implicazione negativa sull'ambiente, ed in particolare :
- Il tracciato a seguito dell'adeguamento alla conformazione morfologica esecutiva del progetto, sembra avvicinarsi al centro diurno Ausl in pianta , ma ad una quota sensibilmente più bassa,(circa 2 m sotto al livello del suolo dell'edificio) , quindi notevolmente a favore della mitigazione del rumore.
- Alleggeremo quanto prima (il tecnico incaricato sta terminando l'analisi esecutiva in questi giorni) la relazione acustica che riporta la valutazione della soluzione che si adotterà e che sarà ulteriormente a garanzia della tutela al rumore del centro Ausl rispetto alle mitigazioni richieste in fase di V.I.A..
- La necessità di impermeabilizzare le vie di fuga (prescrizione n° 15 del Rapporto Ambientale) ha implicato l'ampliamento dei bacini e delle vasche di accumulo,; tale soluzione non incide sulla possibilità di realizzare le piste ma dovranno eventualmente adeguare la configurazione.. Anche in questo caso, il fatto di ridurre eventualmente alcune piste asfaltate, non crediamo possa configurarsi come una possibile ripercussione negativa sull'ambiente;

- ✓ L'edificio in fase di realizzazione, Centro Guida Sicura e Box , l'unico tra l'altro ad avere un'autorizzazione edilizia, è assolutamente conforme a quanto previsto in Conferenza dei servizi, sia per destinazione che per struttura, sagoma e dimensioni. Come detto in precedenza, l'intervento per la sua complessità, è previsto a stralci. La planimetria generale consegnata ad ATO, conteneva erroneamente, nelle aree edificate non oggetto di valutazione, una delle ipotesi planimetriche di lavoro. Nel caso di modifiche alle sagome degli edifici non ancora in fase di realizzazione (e non ancora autorizzati con Permessi di costruire) procederemo anticipatamente a chiedere conformità alle variazioni che verranno eventualmente proposte.

A fronte di questi chiarimenti e della documentazione allegata la provincia di Modena ha ottemperato al fatto che il progetto realizzato sia conforme a quello a suo tempo illustrato nello Studio di Impatto ambientale e come alcune lievi differenze dovute alla necessità di ottemperare alle prescrizioni del Rapporto e a modifiche che comunque non incidono sugli esiti e sulle risultanze dei provvedimenti finali di V.I.A., non essendo modifiche sostanziali ma migliorative delle mitigazioni previste, non ne abbiano modificato la sostanza.

ANALISI DELLE MITIGAZIONI IN FASE DI PROTOCOLLO RELATIVE ALLA CONFORMITA' ALLA V.I.A. : ANALISI SINTETICA DELL'OTTEMPERANZA ALLE PRESCRIZIONI

Al fine di attestare l'ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 15 del 15/01/2008 di Valutazione di Impatto Ambientale si dettaglia a seguire come è stata adempiuta ogni singola prescrizione con l'evidenza dello stato di attuazione delle mitigazioni e dei monitoraggi previsti nel progetto originario o prescritti.

EMISSIONI IN ATMOSFERA

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto:

- ✓ *In concomitanza di ogni evento con auto non catalizzate, il gestore dell'impianto dovrà effettuare un monitoraggio dei valori orari di NO2 in corrispondenza dei ricettori R51R52. Il monitoraggio dovrà essere effettuato in continuo per tutta la durata della manifestazione, includendo anche le attività propedeutiche all'esibizione stessa (prove del circuito, ecc.).*
- ✓ *I risultati dei monitoraggi effettuati dal gestore dovranno essere inviati alla Provincia di Modena, al Comune di Modena, all'AUSL e all'ARPA entro 15 giorni dall'effettuazione delle misure.*
- ✓ *Dovrà essere data comunicazione dell'inizio delle manifestazioni e dei relativi monitoraggi alla Provincia di Modena, al Comune di Modena, all'AUSL e all'ARPA con adeguato anticipo, tale da consentire eventuali monitoraggi/controlli integrativi da parte dell'ente di controllo.*
- ✓ *Le modalità e le caratteristiche degli impianti necessari al monitoraggio dovranno essere preventivamente concordate con ARPA e Comune di Modena.*
- ✓ *I ricettori R51 e R52 dovranno essere adeguatamente protetti durante le fasi di cantiere che comporteranno un sollevamento di polveri, attraverso le seguenti misure gestionali:*
- ✓ *bagnatura periodica dell'area di cantiere e delle piste non asfaltate con frequenza congrua al periodo meteorologico;*
- ✓ *realizzazione di dispositivi per la pulizia delle ruote all'ingresso e all'uscita dal cantiere;*
- ✓ *utilizzo dei mezzi destinati al trasporto dei materiali di approvvigionamento e di risulta dotati di idonei teli di copertura;*
- ✓ *delimitazione o copertura delle aree destinate allo stoccaggio del materiale a possibile diffusione di polveri;*
- ✓ *utilizzo di camion e mezzi meccanici conformi alle ordinanze comunali e provinciali, nonché alle normative ambientali relative alle emissioni dei gas di scarico degli automezzi;*
- ✓ *obbligo di velocità ridotta sulla viabilità di servizio al fine di contenere il sollevamento delle polveri;*
- ✓ *utilizzo di recinzioni a maglia fitta per delimitare le zone di cantiere o di pannelli mobili che possono contribuire ad abbassare il livello di polverosità nei pressi dei ricettori.*
- ✓ *Entro la data di inizio dei lavori di sistemazione dell'area deve essere realizzata l'asfaltatura degli ultimi 200 metri di pista di accesso prima dell'immissione nella viabilità ordinaria.*

✓

✓ Per le emissioni convogliate, dovranno essere rispettati i seguenti limiti di emissione:

| <u>PUNTO DI EMISSIONE N. 1 – Turbina a gas (Potenza in ingresso 333 kWt – 100 kW_e)</u> | | |
|---------------------------------------------------------------------------------------------------|-------|--------|
| Portata massima | 2.245 | Nmc/h |
| Altezza minima | 7 | m |
| Durata | 24 | h/g |
| Concentrazione massima di inquinanti ⁵ : | | |
| NOx (come NO2) | 450 | mg/Nmc |
| Monossido di Carbonio | 100 | mg/Nmc |
| <u>PUNTO DI EMISSIONE N. 2 – Turbina a gas (Potenza in ingresso 333 kWt – 100 kW_e)</u> | | |
| Portata massima | 2.245 | Nmc/h |
| Altezza minima | 7 | m |
| Durata | 24 | h/g |
| Concentrazione massima di inquinanti ⁵ : | | |
| NOx (come NO2) | 450 | mg/Nmc |
| Monossido di Carbonio | 100 | mg/Nmc |
| <u>PUNTO DI EMISSIONE N. 3 – Caldaia a gas a condensazione (336 kWt)</u> | | |
| Portata massima | 678 | Nmc/h |
| Altezza minima | 7 | m |
| Durata | 24 | h/g |
| Concentrazione massima di inquinanti ⁶ : | | |
| Polveri | 5 | mg/Nmc |
| NOx (come NO2) | 350 | mg/Nmc |
| SOx (come SO2) | 35 | mg/Nmc |

⁵ Limiti riferiti ad un tenore di Ossigeno nei fumi anidri pari al 15% in volume

⁶ Limiti riferiti ad un tenore di Ossigeno nei fumi anidri pari al 3% in volume

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

In ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 15 del 15/01/2008 della Provincia di Modena per i punti riguardanti l'inquinamento atmosferico la proprietà ha predisposto **il piano di monitoraggio** che è stato successivamente approvato dalla Provincia di Modena.

Il piano approvato è stato ottemperato in conformità alle prescrizioni contenute, ciò ha comportato l'esecuzione di **quattro campagne di misura della qualità dell'aria eseguite con mezzo mobile**, eseguendo la determinazione dei valori orari di NO, NO₂, e parametri meteorologici oltre al valore medio giornaliero di PM₁₀. Il punto di campionamento dell'aria era a pochi metri dal bordo della pista nell'area cortiliva compresa tra i ricettori 51 e 52. La strumentazione utilizzata era conforme a quanto previsto dal D.Lgs. 155/2010 dello stesso tipo di quella utilizzata per la rilevazione della qualità dell'aria della RRQA. La proprietà ha affidato l'incarico ad HERA, le campagne di rilevamento sono avvenute: da lunedì 3 a lunedì 30 settembre e da venerdì 1 a sabato 30 novembre 2013; da giovedì 6 a venerdì 28 di marzo e da mercoledì 28 maggio a mercoledì 18 giugno 2014. Nelle settimane di monitoraggio è stata rilevata l'attività presente in pista, va ricordato che i mesi di settembre e giugno corrispondono al periodo in cui è massima l'attività in pista mentre, i mesi di dicembre gennaio e febbraio, che corrispondono a periodi stagionali nei quali le condizioni meteorologiche favoriscono l'accumulo degli inquinanti nell'atmosfera, l'attività in pista risulta molto ridotta. Anche nel mese di agosto l'attività in pista risulta ridotta, per metà mese la pista risulta chiusa. Sono state predisposte e trasmesse le relazioni tecnico/descrittive per ciascun ciclo di campionamenti.

Per quanto riguarda i valori limite per le emissioni in atmosfera E1, E2, E3, previste nella edificazione delle strutture commerciali ed alberghiere non sono per ora ancora state realizzate pertanto le prescrizioni debbono essere intese non cogenti. Per procedere alla realizzazione di tali impianti dovrà essere richiesta nuova autorizzazione.

I risultati delle indagini sono riassunti nel capitolo aria della relazione VAS/Valsat predisposta per il progetto di ampliamento di seguito si riassumono le conclusioni.

La concentrazione del biossido di azoto misurata a bordo pista risulta sempre considerevolmente inferiore a quella misurata nella stazione Giardini di Modena e inferiore o analoga a quella misurata nella stazione di fondo sub-urbano di Carpi; risulta invece significativamente superiore a quella misurata nella stazione di Gavello.

La concentrazione delle PM₁₀ rilevata a bordo pista e dalle tre stazioni della RRQA

presenta notevoli oscillazioni che appaiono tra loro correlati e quindi probabilmente governati dalle condizioni meteorologiche. I valori misurati a bordo pista si posizionano tra quelli misurati nella stazione sub/urbana e quelli misurati nella stazione rurale.

In generale dal monitoraggio eseguito non è emersa correlazione con l'attività svolta in pista, nelle giornate di massima attività e di massima emissione non sono stati misurati concentrazioni superiori di inquinanti; i valori più elevati per ogni periodo di misura sono stati registrati in giornate in cui l'attività in pista era ridotta o quasi nulla. Il piano approvato iò porta a concludere che l'emissione di inquinanti è contenuta rispetto altre sorgenti esterne, anche per le PM10 dove i valori misurati è qualche caso sono risultati elevati per i quali si deve presumere la presenza di sorgenti naturali o antropiche nella zona.

RUMORE

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto:

- ✓ *Lo schermo acustico previsto a protezione dei ricettori 51 e 52 dovrà essere realizzato prima dell'inizio della fase di cantiere. In alternativa, durante la fase di cantiere, potrà essere utilizzata una struttura schermante provvisoria, ma in ogni caso adeguata a proteggere i ricettori stessi dai livelli sonori determinati dalle macchine operatrici.*
- ✓ *Qualora sia necessario, durante le fasi di realizzazione del progetto, l'ottenimento dell'autorizzazione in deroga ai limiti di rumore, dovrà essere presentata al Comune di Modena la documentazione necessaria, ai sensi della DGR n. 673/2004 del 4 aprile*
- ✓ *2004, riportante i livelli sonori stimati ai ricettori nelle singole fasi di cantiere.*
- ✓ *Il progetto esecutivo dovrà pertanto contenere la proposta di una nuova schermatura idonea a garantire il rispetto dei limiti acustici nei confronti dei ricettori 51 e 52.*
- ✓ *Nel caso in cui si intendano effettuare attività di gara con caratteristiche (organizzative ed tipologia di veicoli) diverse dagli scenari valutati nello studio, dovrà essere prodotta ed inviata al Comune di Modena, per la preventiva approvazione, una nuova documentazione di impatto acustico, ai sensi del DPR n. 304 del 3 aprile 2001.*
- ✓ *Gli eventi di cui agli scenari 2 e 3 citati nello studio, con riferimento al superamento dei limiti fissati dal D.P.R. 304 del 3/4/2001, potranno essere autorizzati in deroga per un massimo di 30 gg/anno comprendendo prove e gare.*
- ✓ *Il programma di monitoraggio acustico dovrà essere integrato con misure effettuate anche presso il Ricettore n° 7 (PEEP 49 Marzaglia Nuova Est) e, in corrispondenza del Ricettore n° 16, dovrà essere eseguita anche la verifica nel periodo di riferimento notturno in relazione al funzionamento degli impianti tecnologici e al rispetto del limite di immissione assoluto e differenziale. Per tutti i punti di monitoraggio dovranno essere condotte campagne, relativamente a tutti gli scenari contemplati dalla relazione, mediante un protocollo da concordare preventivamente con ARPA e Comune di Modena.*

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

In ottemperanza alle prescrizioni della Delibera di approvazione della VIA per i punti dal n°31 al n°36 riguardanti l'inquinamento acustico la proprietà ha predisposto il piano di monitoraggio che è stato successivamente approvato dalla Provincia di Modena.

Il piano, successivamente approvato prevedeva tre diverse azioni:

- ✓ la realizzazione di una barriera acustica per la mitigazione dei ricettori 51 e 52 in cui era insediata la Comunità Terapeutica di Marzaglia;
- ✓ il monitoraggio in continuo in due punti posti al confine della recinzione dell'area della Pista;
- ✓ il provvedimento di approvazione del piano di monitoraggio predisposto prescriveva, ai punti 13 e 14, il monitoraggio, esteso all'intero periodo di riferimento, presso cinque diversi ricettori individuati, ovvero R7, R15, R16, R50 e R51/R52, in cinque giornate in cui si tenevano ciascuna di queste sette tipologie di eventi:
 - giornata con moto di privati durante la quale siano in pista 10 moto di grossa cilindrata;
 - giornata con auto di privati - possono essere sia auto storiche che elaborate;
 - giornata con corsi di guida sportiva con in pista Ferrari e KTM;
 - giornata con corsi di guida sicura di autisti di autobus e/o ambulanze;
 - giornata in cui si prevede attività di presentazione di nuovi modelli automobilistici.

Al punto 15, nella determina di approvazione, veniva inoltre prescritto che tale monitoraggio venisse eseguito anche in occasione dello svolgimento: del primo evento di attività motoristica in periodo notturno e di una gara automobilistica.

- ✓ La barriera acustica prescritta non è stata realizzata in quanto la Comunità terapeutica di Marzaglia ha lasciato liberi gli immobili ed il Comune di Modena ha ceduto in diritto di superficie immobili e le aree relative a Vintage SpA facendo venir meno l'esigenza di realizzare tale opera di mitigazione.
- ✓ La proprietà ha fatto eseguire un monitoraggio durante prove di guida sportiva ed ha individuato con il supporto di ARPA la collocazione dei due punti PF1 e PF2 sui quali installare la strumentazione per il monitoraggio in continuo. L'installazione è avvenuta nell'agosto 2013 ed avviata definitivamente l'1 settembre 2013 sui punti PF1 e PF2; sul solo punto PF1 le rilevazioni sono state

interrotte dal marzo 2015. Continuano tuttora sul solo punto PF2, ogni mese viene predisposto e trasmesso un report riguardante i risultati e l'attività svolta nel mese precedente.

- ✓ Il monitoraggio in occasione delle cinque tipologie di attività svolte in pista nei cinque ricettori appositamente individuati è stato svolto tra l'ottobre 2013 e l'ottobre 2014. Sui risultati delle misure sono stati trasmessi report specifici che oltre ai cinque punti di misura comprendevano anche i risultati delle misure nei punti PF1 e PF2.

Non sono invece mai stati eseguiti i monitoraggi previsti al punto 15 della determina di approvazione del piano di monitoraggio, in quanto non si sono mai tenute nella pista né attività motoristica in periodo notturno, né una gara automobilistica.

TRAFFICO

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto

- ✓ *Al momento dell'apertura dell'impianto, la nuova viabilità a sud del comparto dovrà essere realizzata ed effettivamente fruibile da parte degli utenti del centro.*
- ✓ *Il nuovo ingresso dovrà essere adeguatamente indicato mediante apposita segnaletica stradale, da concordare preventivamente con l'Amministrazione comunale.*

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

La società Vintage SpA in accordo con quanto sottoscritto all'interno della Convenzione con il Comune di Modena che stabiliva obblighi e doveri delle parti, ha progettato la strada definita dal rapporto Ambientale "Strada Extra Comparto ", approvata in linea tecnica dagli uffici competenti del Comune di Modena secondo quanto stabilito dalla Conferenza dei servizi.

In accordo infine con quanto definito dagli obblighi la società ha inoltre immediatamente attivato la garanzia fidejussoria pari a € 173.190 emessa il 25 agosto 2008, pari al contributo individuato dal Comune di Modena relativo alla realizzazione dell'infrastruttura, e pari al 30 %del valore dell'opera emerso dal computo metrico della strada.

In virtù degli sviluppi infrastrutturali che coinvolgevano la frazione di Marzaglia, relativi alla cosiddetta "bretellina" in progetto e allo sviluppo delle attività progettuali della Campogalliano Sassuolo, il Comune di modena non ha finalizzato ancora la

realizzazione dell'infrastruttura viaria. Le valutazioni inoltre del reale impatto dell'autodromo, che ad oggi non ha completato l'intervento fermo al primo stralcio attuativo, non hanno comunque evidenziato quelle criticità di traffico previste dalle valutazioni espresse in sede di Conferenza, permettendo lo svolgimento delle attività dell'autodromo senza problematiche di rilievo.

Le uniche criticità sono emerse durante i cosiddetti “ eventi speciali “, una decina in tutto in questi oltre 10 anni di attività, risolti attraverso lo sviluppo di protocolli specifici in accordo con le autorità competenti relativi al singolo evento, creando dunque soluzioni di viabilità alternativa (temporanei sensi unici sulla Strada Pomposiana , parcheggi e navette presso la Fiera di Modena, creazione di parcheggi temporanei)

Si è infine (punto 38) studiato di concerto con l'amministrazione idonea segnaletica che ha modificato il percorso preferito verso il Centro Guida evidenziando a partire dal Casello Autostradale di Modena Nord l'accessibilità attraverso l'imbocco della tangenziale Modena Sassuolo, con l'uscita a Baggiovara su Strada Pederzona, modificando dunque i flussi che portano l'accesso in Autodromo sul tratto della Via Pomposiana da Marzaglia in direzione Modena, scaricando il tratto più congestionato che procede in direzione opposta.

Si segnala che la modifica progettuale proposta implica come evidente dal Progetto sostanziali modifiche anche agli impegni relativi alla “strada extra Comparto “che, pur mantenendo gli stessi obiettivi, si sposta come tracciato: non mutando però in sostanza il contributo complessivo sui flussi esistenti, si ritiene di poter confermare la medesima struttura agli accordi, contribuendo alla realizzazione della strada per il medesimo 30 % previsto.

La conferenza sarà chiamata naturalmente ad esprimersi in proposito.

RIFIUTI

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto:

- ✓ *Durante l'attività di cantiere, i rifiuti prodotti dovranno essere stoccati in sicurezza ed inviati al recupero/smaltimento, ai sensi della vigente normativa.*
- ✓ *Durante la fase di esercizio, lo stoccaggio dei rifiuti non assimilabili agli urbani, dovrà essere effettuato in locali interni e al riparo dagli agenti atmosferici.*

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

Per quanto riguarda i punti n°39 e 40 riguardante la gestione dei rifiuti la proprietà ha sempre operato in conformità a quanto previsto dal quadro normativo vigente sia in fase di cantiere verificando che la ditta appaltatrice operasse correttamente, come esplicitato dai relativi Piani di Sicurezza in Cantiere, dai POS dell'impresa e dai protocolli interni in fase di esercizio.

Nella fase di gestione dell'impianto attuando adeguate procedure di gestione per il deposito temporaneo e conferendo i rifiuti diversi dagli urbani ad azienda autorizzate alla gestione.

Si conferma che durante la fase di esercizio, lo stoccaggio dei rifiuti non assimilabili agli urbani, dovrà essere effettuato in locali interni e al riparo dagli agenti atmosferici.

ASPETTI SANITARI

PRESCRIZIONI: cosa è stato richiesto:

- ✓ *Prima dell'inizio delle attività del Centro guida sicura, il gestore dell'impianto dovrà proporre all'amministrazione comunale un programma di attività finalizzate alla promozione delle tecniche di Guida Sicura e a basso impatto ambientale, (si citano ad esempio i corsi di Eco Driving Innovation, tenuti presso l'ACI di Bolzano), aventi come obiettivo la guida su strada in sicurezza, nel rispetto del Codice della Strada e nel contempo una riduzione del consumo di carburanti e della emissione di sostanze inquinanti.*
- ✓ *Non potranno essere svolte attività scolastiche o di baby parking, all'interno dell'area dell'impianto, durante le esibizioni con vetture sportive.*
- ✓ *I laghetti ed i bacini di laminazione dovranno essere sottoposti a periodiche operazioni gestionali tali da evitare l'impaludamento, la proliferazione di animali e di zanzare.*

OTTEMPERANZA : cosa è stato fatto

L'Autodromo di Modena ha sviluppato per primo in Italia procedure e protocolli di promozione delle tecniche di guida sicura e a basso impatto ambientale: a titolo esemplificativo si sottolinea come già ad un anno dall'inizio dell'attività, nel 2012, l'Autodromo di Modena avesse stipulato con il **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare** un accordo volontario per la promozione di progetti comuni finalizzati all'analisi, riduzione e neutralizzazione dell'**impatto sul clima** derivante dalle procedure di gestione delle strutture. Assieme a **Lamborghini** e **Dallara**, anch'esse firmatarie di un accordo con il dicastero, la struttura modenese si colloca in Italia come esempio di realtà sensibile alla necessità di una **riduzione**

dei gas serra, anche nel mondo dei motori. Ha inoltre stipulato con il ministero dell'ambiente un accordo volontario per la promozione di progetti comuni finalizzati all'analisi, riduzione e neutralizzazione dell'impatto sul clima derivante dalle procedure di gestione dell'Autodromo di Modena. Con questo accordo Autodromo di Modena ha saputo rafforzare la politica ambientale aderendo ad iniziative ed impegni volontari che si pongano in linea con le politiche governative nell'ambito del Protocollo di Kyoto e del Pacchetto Clima-Energia dell'Unione Europea.

L'interesse del soggetto gestore dell'Autodromo di Modena verso il tema della sostenibilità ambientale era già vivo dall'avvio delle sue attività. Parte importante della mission è l'apertura verso nuovi modi di intendere la mobilità, obiettivo che si concretizza nell'organizzazione di eventi sportivi non motoristici (di ciclismo, podismo, handbike, roller), eco maratone di veicoli ad emissioni zero e corsi di green drive per imparare a guidare ottenendo una riduzione nei consumi di carburante. La struttura nasce infatti come centro di guida sicura, con corsi anche di guida sportiva e daily drive, e soprattutto un'alta specializzazione nelle tecniche volte a migliorare la sicurezza e le performance attraverso il controllo dei movimenti oculari (detti movimenti "saccadici") ed un corretto puntamento visivo.

Il percorso ha l'obiettivo, condiviso da Ministero e Società, di favorire la sperimentazione e la messa a punto di metodologie ed esperienze replicabili, identificando le tecnologie e le best practices a basso contenuto di carbonio per la riduzione delle emissioni, e la realizzazione di progetti nell'ambito dei meccanismi del Protocollo di Kyoto per la compensazione delle emissioni residue.

A titolo di esempio si segnalano le attività che ogni anno a partire dal 2011 sono svolte, coinvolgendo oltre 500 volontari della croce Rossa, 100 addetti della polizia, addetti addestrati alla Scuola per guida ecologica, economica e sicura per autisti TPL e Waste, Scuola per educazione stradale "Under 14", Scuola per meccanici ed ingegneri racing, Eco-maratone per veicoli ad emissione zero, Eventi sportivi non motoristici: ciclistici, podistici, hand-bike, roller, ecc. tutti aventi come obiettivo la guida su strada in sicurezza, nel rispetto del Codice della Strada e nel contempo una riduzione del consumo di carburanti e della emissione di sostanze inquinanti.

Non sono state svolte attività scolastiche o di baby parking, all'interno dell'area dell'impianto, durante le esibizioni con vetture sportive. Sono stati eprò firmati diversi accordi con Provincia di Modena e Comune di Modena per lo sviluppo di corsi di guida sicura per minorenni, anche volti alla sensibilizzazione dei temi della Guida Moto Elettriche.

I laghetti ed i bacini di laminazione sono sottoposti a periodiche operazioni gestionali tali da evitare l'impaludamento, la proliferazione di animali e di zanzare, come da protocollo interno di sicurezza .

IDRAULICA

✓ **PRESCRIZIONI:** cosa è stato richiesto.

○ **OTTEMPERANZA :** cosa è stato fatto

ACQUE SOTTERRANEE

✓ *Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere effettuato un monitoraggio finalizzato all'individuazione di un bianco di riferimento per le acque sotterranee, le cui modalità dovranno essere preventivamente concordate con ARPA.*

✓ *Qualora durante la fase di costruzione o di esercizio i monitoraggi delle acquesotterranee evidenzino incrementi del parametro C.O.D., rispetto a quanto riscontrato nella fase ante operam, dovranno essere tempestivamente informati la Provincia di Modena, il Comune di Modena ed ARPA, per l'adozione delle necessarie misure di tutela.*

In ottemperanza alle prescrizioni precedentemente elencate, in accordo con ARPAE, è stato realizzato e messo in funzione da oltre 10 anni un monitoraggio costante delle acque di falda mediante piezometri il cui controllo è effettuato dalla ditta GEODES S.R.L. Via Michelangelo, 1 - 41051 Castelnovo Rangone (Mo)- Cod.Fisc. e Part. I.V.A. 02625920364 che provvede semestralmente all'invio dei dati alle autorità competenti: nei 10 anni di monitoraggio non si è ravvisato alcuna variazione significativa del chimismo delle falde oggetto del monitoraggio.

✓ *Al fine di conseguire la massima tutela nei confronti di rischi potenziali derivanti da dispersioni localizzate superficiali di inquinanti, dovranno essere rese impermeabili le vie di fuga della pista.*

Le vie di fuga sono state impermeabilizzate con specifico trattamento della superficie di appoggio delle ghiaie previste per la dissipazione della quantità di moto di eventuali veicoli in difetto di traiettoria.

✓ *Le pendenze morfologiche che verranno date al tracciato della pista non dovranno consentire l'afflusso di acque di ruscellamento all'interno dell'area di protezione PA2 del pozzo C4.*

Le acque di ruscellamento generate dalle superfici impermeabile all'interno del PA2 vengono immediatamente intercettate dai sistemi di drenaggio e corrivazione delle acque meteoriche non consentendo di fatto possibili ruscellamenti all'interno dell'area di protezione e salvaguardia. Le acque esondate dai sistemi di drenaggio e corrivazione sono stoccate all'interno di vasche impermeabilizzate con guaine in HDPE.

-
- ✓ *Il sistema fognario dovrà essere realizzato utilizzando condotte a doppia camicia ispezionabili.*

Il sistema fognario di gestione delle acque nere è stato realizzato come prescritto; il sistema fognario delle acque meteorico è stato realizzato a perfetta tenuta idraulica così come certificato dalle prove di tenuta eseguito dall'Autodromo di Modena con cadenza triennale in ottemperanza alla diffida.

- ✓ *A seguito di un evento contaminante delle acque superficiali e/o sotterranee e del suolo dovrà essere data comunicazione immediata al Comune di Modena, alla Provincia di Modena, al gestore delle aree di salvaguardia e ad ARPA.*

Nel corso del primo decennio di esercizio non si è mai verificata circostanza di contaminazione di acque superficiali sotterranee e del suolo dovute ad attività dell'Autodromo

ACQUE SUPERFICIALI

- ✓ *gli scarichi provenienti dai servizi igienici dovranno essere sottoposti almeno ad un trattamento primario, prima dell'immissione nella pubblica fognatura;*

Per tutti gli scarichi provenienti dai servizi igienici è previsto il sistema di trattamento primario delle acque, anche in ottemperanza al regolamento del gestore del SII: nel caso specifico il sistema di trattamento è costituito da vasche monolitiche in HDPE saldate al sistema fognario doppia camicia

- ✓ *in sede di progettazione esecutiva delle strutture alberghiere e commerciali, dovranno essere previsti:*
- ✓ *la separazione delle acque bianche da quelle nere e dalle acque di piazzale;*
- ✓ *la costruzione di un sistema di trattamento (almeno primario) delle acque nere prima dell'immissione nella pubblica fognatura;*
- ✓ *un dispositivo di accumulo delle acque bianche che assicuri la laminazione degli eventi meteorici secondo il principio dell'invarianza idraulica.*

Le strutture alberghiere e commerciali non sono mai state costruite e/o progettate al livello esecutivo.

- ✓ *Al fine di limitare l'utilizzo di risorsa idrica pregiata, l'acqua da utilizzare per la bagnatura delle piste, per il sistema antincendio e per gli eventuali altri impieghi, dovrà provenire esclusivamente da risorse superficiali o dalla condotta ad uso plurimo.*

Essendo il volume antincendio obbligatoriamente previsto e da mantenersi in termini volumetrici sui valori prescritti la vasca di stoccaggio risulta allacciata sia al sistema di drenaggio delle acque meteoriche, sia al pozzo interpodereale (che capta a profondità non interferente con le finestrature del campo pozzi C) sia con il sistema acquedottistico: l'ordine di priorità del

riempimento è quello appena evinto in ottemperanza al principio di salvaguardia della risorsa pregiata

✓ *In sede di progettazione esecutiva dovrà essere verificato il dimensionamento delle condotte in relazione alla dotazione idrica giornaliera comunemente adottata.*

Il dimensionamento del sistema di drenaggio delle acque nere tiene conto delle dotazioni idriche tipiche per l'attività specifica e per la latitudine caratteristica in cui l'impianto si trova ad esercire: sono inoltre previste equalizzazioni che tengono conto della capacità ricettiva del depurato di Marzaglia.

✓ *Il progetto esecutivo dovrà altresì prevedere l'utilizzo delle tecnologie finalizzate allamassima riduzione dei consumi idrici, come da indicazioni riportate all'art.42C comma 2 lett.b.1.1 della Variante al PTCP in attuazione del PTA e coerentemente con le indicazioni dei "requisiti volontari delle opere edilizie – uso razionale delle risorse idriche", di cui all'allegato 1 punti 8.1, 8.2, 8.3 della D.G.R. 21/2001 e di cui all'art. 33 comma 2 della L.R. 31/02.*

Il consumo ridotto di risorsa idrica è stato ottenuto prevedendo riempimenti prioritari delle vasche di stoccaggio tecnologiche mediante acqua reflua di origine meteoriche e prevedendo l'irrigazione del verde con acqua non potabilizzata e non destinata al consumo umano

✓ *Prima dell'immissione nella fognatura, o al depuratore centralizzato, le acque contaminate, provenienti dalle vasche di prima pioggia, dovranno essere pretrattate con trattamento di disoleazione con filtri a coalescenza e sedimentatore.*

In ottemperanza agli accordi presi con l'amministrazione competente, anche in relazione alla mancata possibilità di recapitare acque di prima pioggia al depuratore di Marzaglia, per tutte le acque di origine meteorica dell'Autodromo (prime e seconde piogge) è previsto il trattamento "fisico" in continuo che prevede sedimentazione/defangazione e trattamento di disoleazione mediante pacchi lamellari e l'invio delle acque trattate al ricettore Rio Colombarone

SUOLO E SOTTOSUOLO

✓ *E' fatto divieto di interrare cisterne di qualsiasi dimensione per lo stoccaggio di idrocarburi o altre sostanze potenzialmente inquinanti per le acque sotterranee.*

Non sono mai stati realizzati volumi interrati di idrocarburi e tutti i sistemi di trattamento sono stati previsti esternamente al PA2

✓ *Per i riporti di terreno di cui alle aree relative alla zona di protezione PA2 del pozzo C4 dovrà essere*

impiegato materiale scavato da zone non oggetto di ripristini da attività estrattiva, preferibilmente di tessitura limoso-argillosa, con la stesura di un primo strato a coefficiente di permeabilità (K) non superiore a 10-8 cm/sec, di provenienza certificata qualora non reperibile tra gli scavi effettuati nell'area.

Non sono mai stati previsti movimenti di terreno all'interno del PA2 fatta salva la necessità di escavazione delle vasche di laminazione per le quali è stata realizzata una impermeabilizzazione mediante guaine e argille K 10-8 già presenti nel sito e facenti parte del "cappig" dell'areale di cava.

MITIGAZIONI PAESAGGISTICHE

In relazione alle tematiche in oggetto, come espresso dalla Conferenza Ambientale, specifichiamo che le prescrizioni riguardano il progetto nella sua completezza, mentre ad oggi sono state completate unicamente la struttura edilizia relativa al centro di guida sicura e alle attrezzature per la guida sportiva, oltre all'impianto a raso e a parte delle piste per la guida sicura (area Paddock) : non è stato dunque iniziato lo stralcio significativo delle aree ricettive, dei musei che impattano sul territorio per oltre 10mila mq di superfici utili.

Le mitigazioni e prescrizioni rientrano nel secondo stralcio attuativo in corso di definizione, mentre tutto ciò che è stato realizzato è conforme a quanto previsto.

Nello specifico per quanto riguarda i risultati dei **monitoraggi in merito a flora, fauna, rete ecologica** ed ecosistemi **sono stati trasmessi all'Area Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Provincia di Modena.**

Ogni altra attività di interventi di mitigazione e compensazione non può essere completata prima del completamento delle altre attività edilizie che comportano tra l'altro problematiche di logistica e cantiere non trascurabili.

Sarà nostra cura a questo punto definire come da indicazioni del Rapporto Ambientale il protocollo di monitoraggio acustico con Arpa e con il Comune di Modena.

PRESCRIZIONI: *cosa è stato richiesto.*

OTTEMPERANZA : *cosa è stato fatto*

27. Con la presentazione del progetto esecutivo dovranno essere fornite le autorizzazioni dei soggetti privati e pubblici proprietari delle aree interessate dagli interventi di mitigazione e compensazione previsti.

Con riferimento alla Convenzione di P.P.I.P. "Centro Giuda Sicura di Marzaglia" approvato con Delibera del C.C. n.34 del 26/05/2008.

Soggetti privati: gli interventi di mitigazione e compensazione previsti non interessano aree private.

Soggetti pubblici: gli interventi di mitigazione e compensazione previsti interessano una parte dell'area di bosco di Pino Strobo esistente in fregio al comparto in progetto, di proprietà del Comune di Modena. Il Comune di Modena ha espresso parere favorevole al progetto esecutivo delle piantumazioni e mitigazioni arboree, corredato dalle integrazioni richieste dal Servizio Tutela del Patrimonio Naturale in data 09/10/2013, e presentato in data 22/11/2013 con prot. 140440.

28. Ulteriori interventi di mitigazione e compensazione richiesti a seguito di V.I.A. (L.R. n.9/99 Titolo III):

29. Realizzazione di rimboschimenti e creazioni di siepi su una superficie di almeno 2 ha, da realizzare su terreni messi a disposizione da parte dell'amministrazione comunale, prossimi all'area di intervento e con gli stessi criteri progettuali già previsti nel SIA.

Il Settore Ambiente e Protezione Civile del Comune di Modena, a seguito di sopralluoghi e valutazioni tecniche, ha provveduto a fornire al progettista degli interventi di mitigazione e compensazione Dottore Agronomo Giovanni Mondani incaricato dal proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., le seguenti indicazioni:

- i conferma della progettazione esecutiva di tutte le opere di mitigazione previste in sede di autorizzazione di VIA, ad eccezione della realizzazione del bosco di 2 ettari che si doveva realizzare sull'area adiacente al gattile e la creazione di un boschetto nell'area interna all'autodromo;
- ii trasformazione in opere equivalenti, finalizzate ad un più ampio ed articolato intervento sui boschi di Pino Strobo, di entrambi gli interventi sopra citati e oggi non più attuabili (realizzazione di un boschetto interno all'autodromo e realizzazione di un bosco ex novo di 2 ettari).

In particolare il Comune di Modena ha chiesto di coniugare la necessità di operare con interventi più incisivi all'interno del bosco al fine di favorire la sua evoluzione in ambito naturalistico e nel contempo adottare tutte le modalità operative necessarie per:

- rispettare il contesto normativo dell'area;

-
- mantenere e valorizzare gli aspetti naturalistici già presenti nell'area;
 - adottare tecniche di intervento idonee alla compagine faunistica presente;
 - valutare negli interventi proposti la necessità di creare maggiori garanzie nei confronti di eventuali pericoli di incendio.

30. realizzazione di interventi di miglioramento della struttura e della composizione specifica del rimboschimento di pino strobo posto ad est dell'area di intervento, con l'obiettivo di trasformare il rimboschimento stesso in un bosco planiziale autoctono. I criteri di intervento dovranno essere quelli già previsti per il rimboschimento di pino strobo posto ad ovest e le modalità di intervento dovranno essere concordate con il Comune di Modena; gli interventi dovranno essere concordati e preventivamente autorizzati dall'amministrazione comunale.

I lavori di realizzazione del progetto esecutivo delle piantumazioni e mitigazioni arboree, avviati nel 2014 a seguito di approvazione del progetto esecutivo da parte del Comune di Modena, sono tutt'ora in corso e vengono condotti sotto la supervisione del Servizio Tutela del Patrimonio Naturale del Comune di Modena.

La Direzione Lavori è affidata dalla proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., al Dottore Agronomo Giovanni Mondani.

Al termine di ogni anno solare la Società proponente invia al Servizio Tutela del Patrimonio Naturale del Comune di Modena specifica relazione del Direttore dei Lavori, contenente la descrizione dei lavori eseguiti in rapporto al progetto delle mitigazioni approvato, le eventuali sospensioni e/o variazioni rispetto al cronoprogramma lavori preventivamente concordate con il Servizio Tutela del Patrimonio Naturale del Comune di Modena, attestazione di conformità e certificazione di Regolare Esecuzione dei Lavori.

In termini qualitativi, ad oggi i lavori di mitigazione risultano regolarmente eseguiti, in particolare:

- i lavori manutentivi sono stati eseguiti in conformità del Progetto, secondo le norme contrattuali, con buon magistero e secondo le disposizioni della Direzione Lavori;
- le opere realizzate sono tecnicamente ed economicamente valide, e si trovano in ottimo stato di funzionalità e conservazione;
- tutto quanto realizzato corrisponde per qualità e quantità a quanto esposto nei documenti contabili;
- i prezzi applicati ai lavori contabilizzati sono quelli previsti dal contratto;
- l'Impresa ha firmato i rispettivi registri di contabilità e stati finali senza apporre riserva alcuna;
- i lavori sono stati eseguiti regolarmente, con buon esito e senza dar luogo a vertenze e/o osservazioni/eccezioni da parte del Comune di Modena.

In termini quantitativi, ad oggi i lavori di mitigazione risultano realizzati come di seguito illustrato:

| Unità di mitigazione | Dimensioni (m.) | Proposta in sede di V.I.A. | Progetto esecutivo approvato | Opere realizzate al 31/12/2019 |
|----------------------------------------------------|-----------------|----------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| a) Aree a prato polifita intercalare | | 10.960 mq | 30.000 mq | 100 % |
| b) Aree bosco planiziale interne | | 12.800 mq | --- | N/A |
| c) Formazioni lineari: | | | | |
| Modulo 1 - siepe arboreo arbustiva a fila semplice | 840 x 2 m | 2.364 mq | 1.680 mq | 0 % |
| | 590 x 4 m | 2.488 mq | 2.360 mq | 0 % |
| Modulo 2 - siepe arboreo arbustiva a fila doppia | 360 x 3 m | 1.470 mq | 1.080 mq | 100 % |
| Modulo 3 - siepe alberata con arbusti | | | | |
| d) Miglioramento del bosco di Pino strobo | | 3.000 mq | 16.000 mq | 49 % |
| Superficie complessiva | | 33.082 mq | 63.120 mq | |

31. I risultati dei monitoraggi in merito a flora, fauna, rete ecologica ed ecosistemi dovranno essere trasmessi all'Area Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Provincia di Modena ed all'Area Ambiente del Comune di Modena.

I monitoraggi sono stati eseguiti da Studio Geco su incarico della proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., nel periodo 2008-2012 ed inviati ai competenti uffici.

32. La progettazione e la direzione lavori per gli interventi di mitigazione per la fauna dovranno essere affidati a figure professionali con particolare competenza in materia faunistica.

Analogamente per la progettazione e direzione lavori degli interventi di mitigazione/compensazione relativi alla vegetazione dovranno essere utilizzate figure professionali con specifiche competenze in materia.

La progettazione esecutiva e la Direzione Lavori degli interventi di mitigazione/compensazione per la fauna non è stata eseguita in quanto le opere previste (attraversamenti per animali) riguardavano la prevista nuova viabilità sul fronte sud – est del comparto, che doveva essere realizzata da parte del Comune di Modena, e che ad oggi non è ancora stata realizzata.

La progettazione esecutiva e la Direzione Lavori degli interventi di mitigazione/compensazione relativi alla vegetazione è stata affidata dalla proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., al Dottore Agronomo Giovanni Mondani.

VERIFICHE GEOLOGICHE RICHIESTE

SI VEDA ALLEGATO CARATTERIZZAZIONE TERRENO PUNTO 13 SISMICA - III LIVELLO

PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

OTTEMPERANZA : *cosa è stato fatto*

PRESCRIZIONI: *cosa è stato richiesto*

✓ *In occasione di eventi ad elevata affluenza di pubblico, il proponente è tenuto a darne comunicazione con adeguato preavviso all'Amministrazione comunale, al fine di provvedere all'individuazione delle misure necessarie alla ottimale regolazione del traffico, evitando in particolare l'attraversamento dell'abitato di Marzaglia.*

Autodromo di Modena e Comune di Modena hanno codificato opportuna procedura che segnala ogni evento di rilievo: ad oggi in quasi 10 anni di esercizio non si segnalano criticità in tale procedura, che ha visto la realizzazione di decine di eventi di carattere strettamente pubblico senza problematiche di rilievo.

✓ *Nell'area di rispetto allargata dei pozzi ad uso idropotabile, individuata nello strumento urbanistico comunale (PA2), è vietata la realizzazione di fondazioni su pali.*

Non sono state realizzate fondazioni su pali, ne sono in previsione dal progetto in oggetto.

PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

✓ *La manutenzione ed il rifornimento di carburanti agli automezzi ed alle macchine operatrici dovranno essere esclusivamente effettuati all'esterno dell'area di sedime.*

Il rifornimento avviene su sedime esterno.

✓ *Durante la eventuale realizzazione di pali di fondazione all'esterno dell'area di protezione allargata (PA2) è vietato l'utilizzo di fanghi bentonitici e/o simili oltre che l'utilizzo di qualsiasi tipo di additivo chimico.*

Non sono state realizzate fondazioni su pali, ne sono in previsione dal progetto in oggetto.

✓ *La nuova strada di accesso a sud, dovrà essere progettata a livello esecutivo, tenendo conto delle seguenti prescrizioni:*

✓ *vanno perfezionati i tratti di raccordo tra la viabilità principale esistente e la viabilità di progetto, i quali dovranno essere progettati in funzione dei flussi di traffico e della tipologia dei mezzi in transito;*

✓ *trattandosi di strada pubblica, la viabilità di progetto dovrà avere una distanza dalle recinzioni così come previsto dal Codice della Strada (art. 16, 17) e dal relativo Regolamento di esecuzione (art. 26, 27);*

✓ *gli accessi sulla nuova strada dovranno essere ortogonalizzati e individuati in posizione il più possibile distante dai tratti in curva;*

✓ *si dovranno prevedere i necessari aggiustamenti delle curve presenti nel tracciato di progetto.*

La strada extra comparto è stata progettata ed approvata dal Comune di Modena in linea tecnica secondo le indicazioni e prescrizioni sopra evidenziate, la società ha versato dal primo anno di esercizio garanzia fidejussoria come da convenzione per coprire parzialmente le spese per la realizzazione di tale infrastruttura che però il Comune di Modena, soggetto attuatore, non ha ad oggi realizzato. Il progetto presentato modifica i contenuti del progetto approvato, ma non le spettanze convenzionate, come esplicitato nel progetto preliminare della nuova strada extra comparto allegato.

✓ *Le imprecisioni rilevate relativamente alla definizione del piano quotato dovranno essere opportunamente corrette in sede di progettazione esecutiva.*

Il progetto esecutivo conteneva le correzioni in oggetto al piano quotato.



P.A.U.R.

arpae
emilia-romagna

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"



SAC Modena

U.O. VIA ed Energia

Regione Emilia Romagna

Servizio VIPSA

Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della montagna

Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica,
dei Trasporti e del Paesaggio

Comune di Modena

Servizi Urbanistica, Edilizia, Sismica, Ambiente

Provincia di Modena

Servizio Pianificazione Urbanistica, Territoriale e Cartografica

A.U.S.L. Modena - Dipartimento Sanità Pubblica

Soprintendenza Archeologia, belle arti e paesaggio
per la città metropolitana di Bologna
e le province di Modena, Reggio Emilia e Ferrara

Comando provinciale dei Vigili del Fuoco di Modena

ATERSIR

Hera Spa – Direzione Acqua

ENAC

A.R.P.A.E. Modena

Distretto Territoriale Area Centro

Servizio Sistemi Ambientali Area Centro

SAC Modena – AUA



**VERIFICA DI OTTEMPERANZA PRESCRIZIONI DELIBERA 15 DI
VIA 15-1-2008**

STUDI DI IMPATTO AMBIENTALE

AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA

LOCALITA' MARZAGLIA – COMUNE DI MODENA

GRUPPO DI LAVORO:

ARCHILINEA SRL coordinamento e architettura

Referenti: arch. Giuseppe Gervasi, ing. Giulio Rimini

BLUEWORKS progettazione stradale, idraulica e vigili del fuoco

Referente: ing. Yos Zorzi

GEOGROUP Srl progettazione aspetti geologici, geotecnici, ambientali e vegetazionali

Referente: dott. geol. Pierluigi Dallari

PRAXIS AMBIENTE Srl progettazione acustica, emissioni in atmosfera e sanitari

Referente: dott. Carlo Odorici

STUDIO TECNICO CAPELLARI progettazione strutturali

Referente: ing. Luca Capellari

STIEM progettazione Impiantistica elettrica e meccanica

Referenti: ing. Paolo Scuderi e ing. Luca Buzzoni

ARCHEOMODENA progettazione aspetti archeologici

Referente: dott.ssa Simona Scaruffi

GIOVANNI MONDANI progettazione mitigazioni ambientali

Referente: dott. agr. Giovanni Mondani

STATO LEGITTIMATO

PIANO PARTICOLAREGGIATO

"Centro Guida Sicura di Marzaglia" zona elementare n. 1740 area 07

APPROVAZIONE - Delibera di Consiglio Comunale n° 34 del 26 maggio 2008

Superficie Territoriale

mq. 277.694

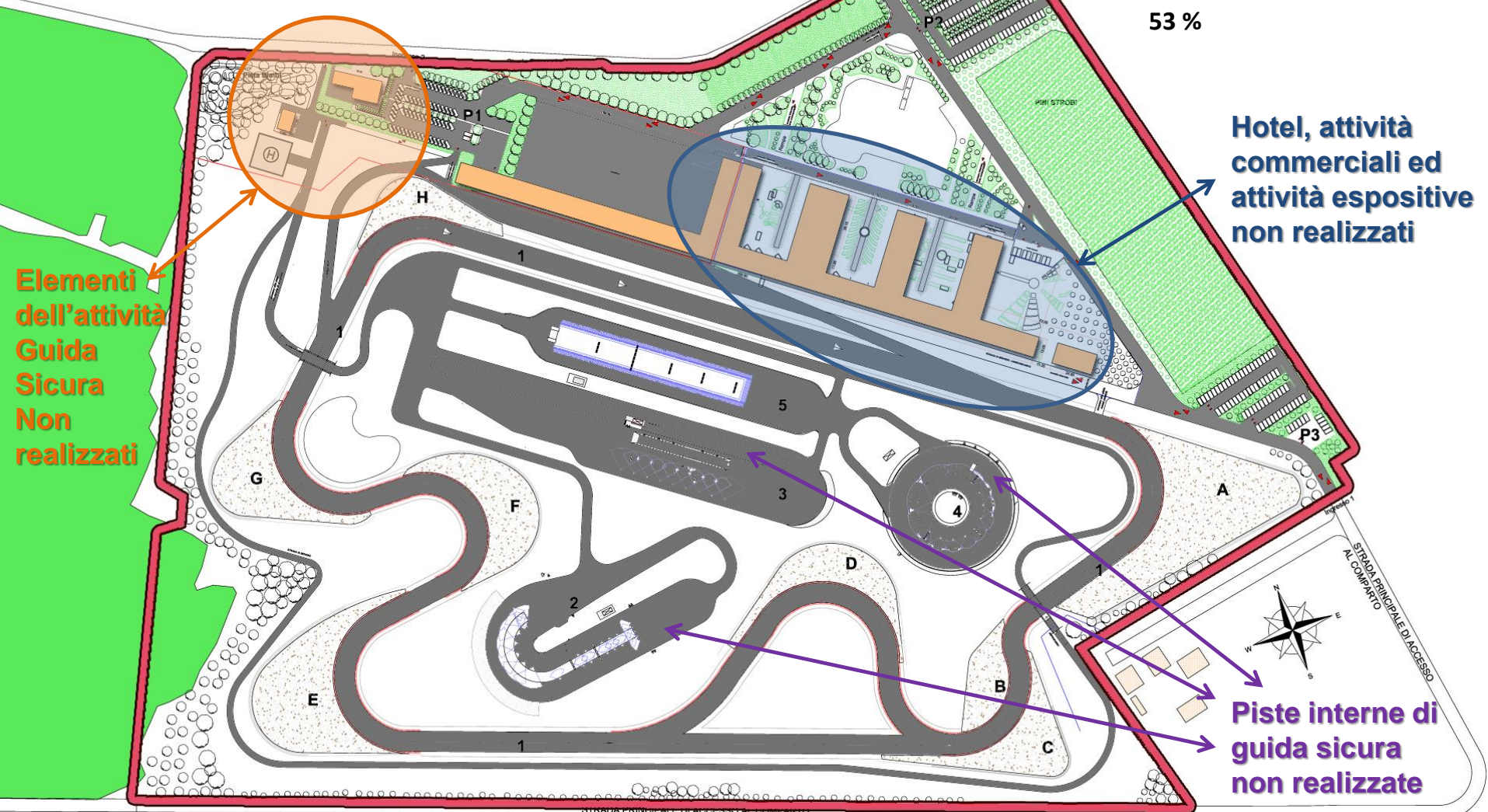
Permeabilità

53 %

Hotel, attività commerciali ed attività espositive non realizzati

Piste interne di guida sicura non realizzate

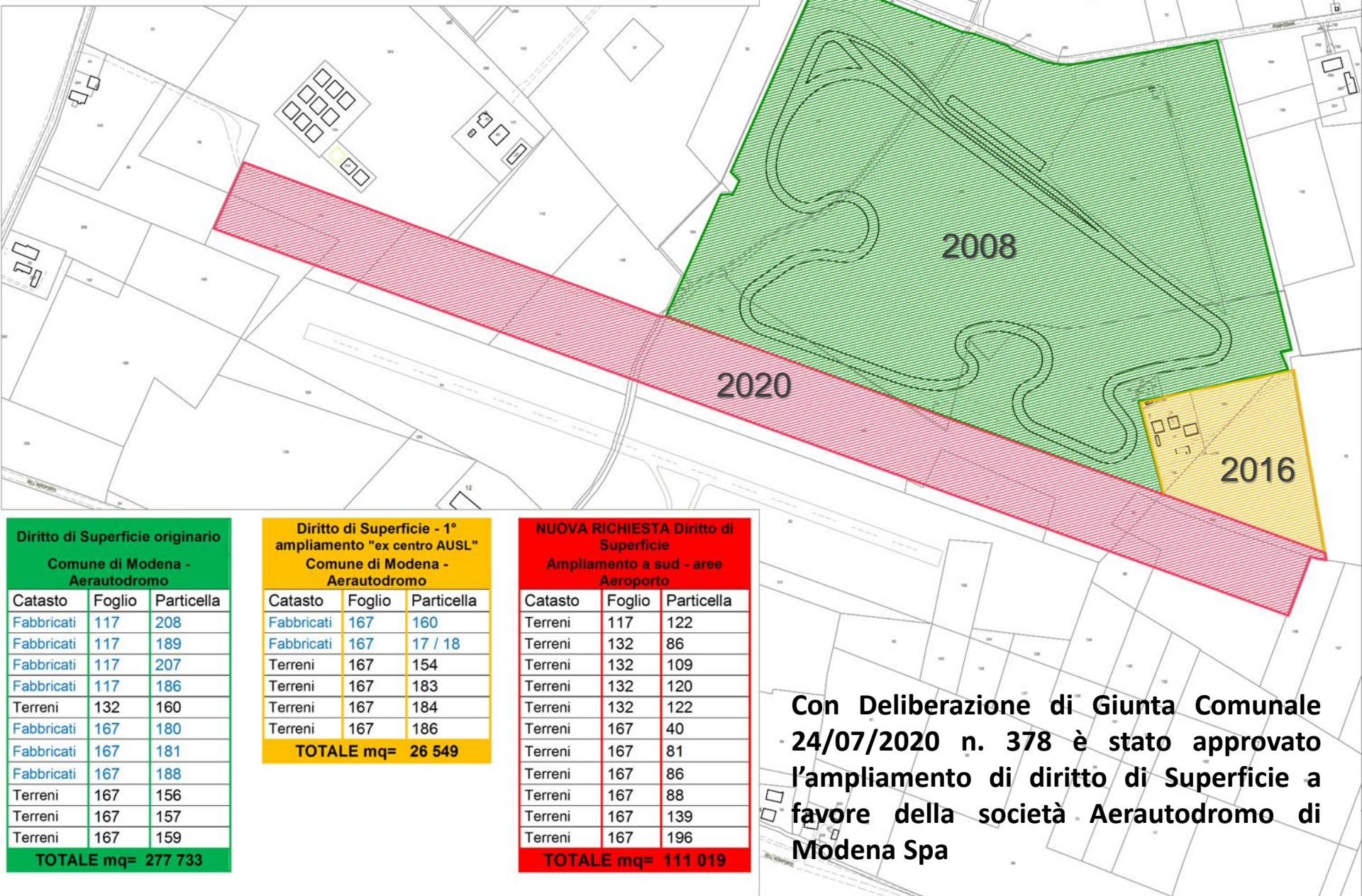
Elementi dell'attività Guida Sicura Non realizzati



STRADA PRINCIPALE DI ACCESSO AL COMPARTO

RIMANGONO ANCORA DA REALIZZARSI LE PISTE INTERNE DI GUIDA SICURA, SOSTITuite DALLE ATTIVITÀ IN PISTA E DA QUELLE NEL Paddock A SEGUITO DELLE VARIATE INDICAZIONI NORMATIVE ESPRESSE DALLE LINEE GUIDA SUCCESSIVE ALL'AUTORIZZAZIONE DEL COMPARTO E GLI SVILUPPI IMMOBILIARI LEGATI ALLA REALIZZAZIONE DI HOTEL, ATTIVITÀ COMMERCIALI ED ESPOSITIVE.

DIRITTO DI SUPERFICIE – evoluzione 2008 / 2020



L'AUTODROMO OGGI

A palazzina uffici, direzione autodromo, aule corsi guida sicura, sala conferenza, tribuna

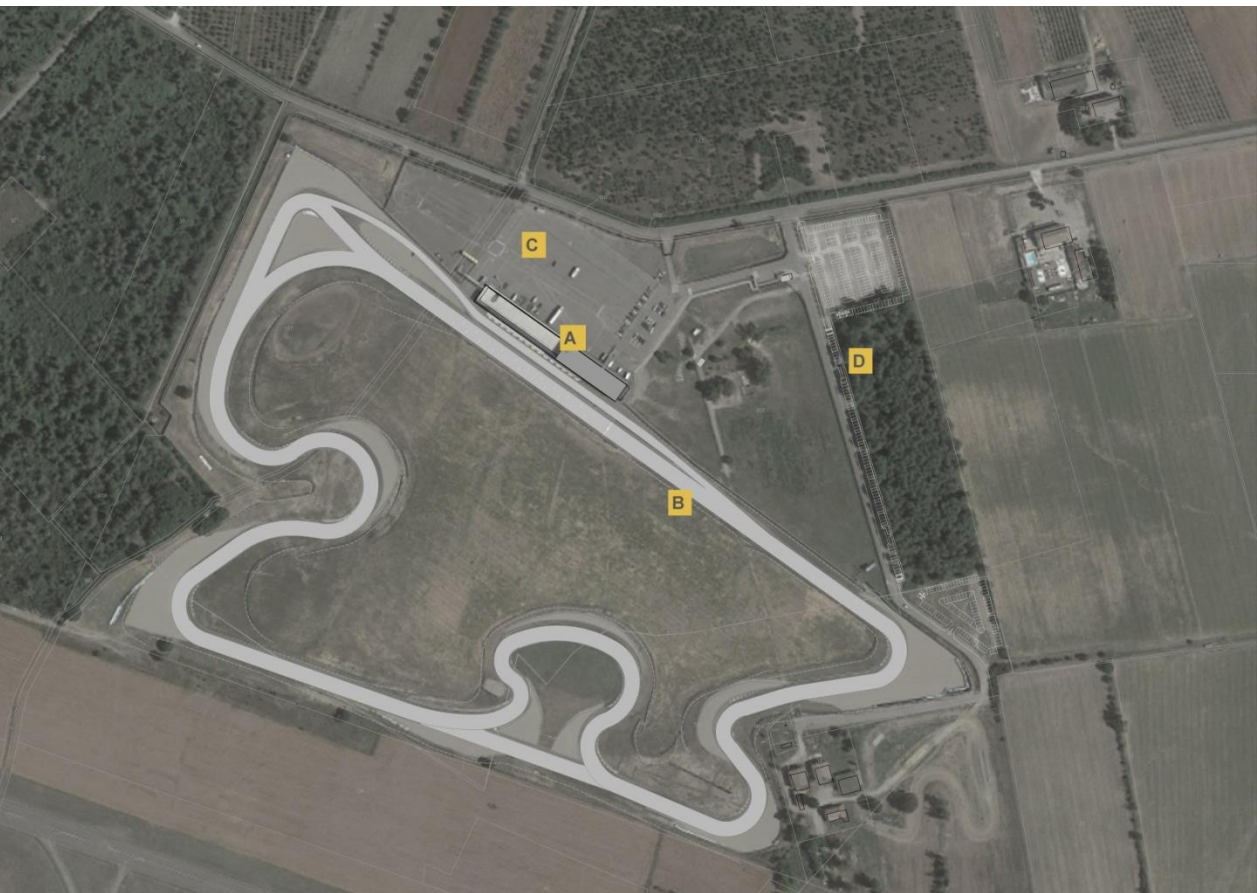
B tracciato sportivo, guida sicura

C area corsi guida sicura, paddock attività sportive, area eventi esterna

D parcheggi pubblici di Urbanizzazione

Il progetto autorizzato con il rapporto ambientale 2008 e i successivi atti autorizzativi ha portato alla realizzazione dei primi stralci attuativi del progetto. Ad oggi sono stati realizzati l'anello di circuito esterno, il paddock con le aree per la guida sicura, la palazzina Uffici Autodromo - Box Auto - Aule Guida Sicura – Sala Stampa - Area Eventi – Terrazza.

Non sono state realizzate le piste interne di Guida sicura, sostituite dalle attività in pista e da quelle nel Paddock a seguito delle variate indicazioni normative espresse dalle linee guida successive all'autorizzazione del comparto e gli sviluppi immobiliari legati alla realizzazione di Hotel, attività commerciali ed espositive.



STATO DI FATTO

A palazzina uffici, direzione autodromo, aule corsi guida sicura, sala conferenza, tribuna

B tracciato sportivo, guida sicura

C area corsi guida sicura, paddock attività sportive, area eventi esterna

D parcheggi pubblici di Urbanizzazione

Il progetto autorizzato con il rapporto ambientale 2008 prevedeva la realizzazione di un Centro di Guida Sicura con una pista di circa 2 Km (realizzata) oltre a una serie di piste interne all'anello principale necessarie alle prove di simulazione previste dalle indicazioni europee per la guida sicura obbligatoria (mai divenute legge nello Stato Italiano) per cui, la Società ha deciso di non realizzarle in quanto sarebbe stato un investimento sproporzionato rispetto alla realtà di mercato.

Si è dovuto ridimensionare e rivisitare quella che era l'attività principale prevista sviluppando proposte diverse come test di guida sportiva, attività post-vendita delle case costruttrici di vetture, importanti eventi sul tema automotive garantendo comunque agli appassionati giornate specifiche connesse al mondo dei motori e della guida in pista.



Rispetto al Progetto Legittimato, oltre alle piste interne, non sono stati ancora realizzati l'hotel, gli spazi museali, gli spazi commerciali e relative opere pertinenziali (previsti dal Piano Particolareggiato approvato)

PRESCRIZIONI VIA 2008 : PREMESSA

- ✓ Il progetto Centro Guida Sicura di Marzaglia approvato a seguito dell'esito favorevole del procedimento con delibera della Giunta Provinciale n. 15 del 15/01/2008, è **STATO REALIZZATO SOLO IN PARTE**, conformemente a quanto autorizzato dalla procedura di V.I.A. ed in particolar modo si sono completati l'impianto sportivo a raso e il fabbricato ad uso sportivo e didattico oltre alle relative opere di urbanizzazione;
 - ✓ Il progetto, vista la complessità, e come già indicato nelle relazioni a corredo del progetto consegnato alla Conferenza dei servizi prevedeva la realizzazione secondo stralci funzionali: il primo stralcio funzionale consisteva appunto nella realizzazione dell'impianto a raso e della palazzina a suo servizio (Centro Guida Sicura e Box) oltre che alle opere di urbanizzazione di cessione ed è l'unico ad oggi completato;
 - ✓ Ad oggi è dunque presente solo il circuito esterno e ciò è dovuto ad alcune motivazioni che elenchiamo:
 - La definizione di protocolli d'intesa da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e delle associazioni di categoria che eseguono le attività di guida sicura atte a chiarire e modificare la normativa di riferimento e il conseguente *“documento finale analitico che costituirà il riferimento unico per l'organizzazione dei corsi di guida sicura avanzata, per la definizione della metodologia di sperimentazione, per l'attività di verifica da parte del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti” alla base delle strategie aziendali del Centro Guida Sicura NON HA ANCORA A DISTANZA DI 10 ANNI CONCLUSO I SUOI LAVORI, smentendo quanto espresso in sede normativo e rendendo alcune delle premesse alla base dello sviluppo del Centro Guida non esecutive e di conseguenza modificando il quadro di sviluppo ed il Business Plan dell'Autodromo di Modena.*
 - La modifica dello sviluppo delle autovetture in questi anni ha portato in breve tempo alla centralità del TEMA DELLA GUIDA ELETTRICA E DELLA GUIDA AUTONOMA;
 - Lo sviluppo di tali tematiche si lega alle conseguenti modifiche delle infrastrutture , portando le scelte aziendali dell'autodromo a dirigere la propria attenzione principalmente a questi temi innovativi, che sono esplicitati dai PROTOCOLLI DI INTESA PER LA RICERCA DELLA MOBILITA' ALTERNATIVA CON UNIMORE ED IL COMUNE DI MODENA (MASA) , oltre a numerose collaborazioni con le maggiori società dell' automotive al fine di dotare l'autodromo di quelle strutture necessarie alle prove delle vetture autonome ed elettriche.
- vedi protocollo d'intesa in materia di formazione Avanzata dei conducenti del ministero delle infrastrutture e dei trasporti*

PRESCRIZIONI VIA 2008

L.R. 18 maggio 1999, n.9 – Rapporto sull'impatto ambientale del progetto di un centro di guida sicura in strada Pomposiana, località Marzaglia, Comune di Modena, presentato da Vintage S.r.l.

CONFERENZA DI SERVIZI

ai sensi del titolo III della L.R. 18 maggio 1999, n. 9 e degli artt. 14 e segg. della L. 7 agosto 1990, n. 241

Progetto:

Centro di guida sicura in strada Pomposiana,
località Marzaglia, Comune di Modena

Proponente:

Vintage S.r.l., Via Emilia Est, 75, 41100 Modena

RAPPORTO

SULL'IMPATTO AMBIENTALE

La VIA 2008 si conclude positivamente con un rapporto favorevole condizionato da 43 prescrizioni, rimandate alla fase attuativa.

Il PP Centro Guida Sicura recepisce le prescrizioni da attuarsi nei singoli PDC che renderanno esecutivo il Piano.

PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

1. In occasione di eventi ad elevata affluenza di pubblico, il proponente è tenuto a darne comunicazione con adeguato preavviso all'Amministrazione comunale, al fine di provvedere all'individuazione delle misure necessarie alla ottimale regolazione del traffico, evitando in particolare l'attraversamento dell'abitato di Marzaglia.

LE PRESCRIZIONI

- ☐ Prescrizioni in merito al quadro di riferimento programmatico
- ☐ Prescrizioni in merito al quadro di riferimento progettuale
- ☐ Prescrizioni in merito al quadro di riferimento ambientale

PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGRAMMATICO

1 In occasione di eventi ad elevata affluenza di pubblico, il proponente è tenuto a darne comunicazione con adeguato preavviso all'Amministrazione comunale

Si è creato un procedimento di comunicazione di ogni evento sensibile con trasmissioni puntuali all'amministrazione comunale come da richiesta = **PRESCRIZIONE OTTEMPERATA**

2 Nell'area di rispetto allargata dei pozzi ad uso idropotabile, individuata nello strumento urbanistico comunale (PA2), è vietata la realizzazione di fondazioni su pali: non sono stati realizzate fondazioni su Pali = **PRESCRIZIONE OTTEMPERATA**

PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO PROGETTUALE

3 La manutenzione ed il rifornimento di carburanti agli automezzi ed alle macchine operatrici dovranno essere esclusivamente effettuati all'esterno dell'area di sedime = Si effettua rifornimento solo all'esterno dell'area di sedime = **PRESCRIZIONE OTTEMPERATA**

4 Durante la eventuale realizzazione di pali di fondazione all'esterno dell'area di protezione allargata (PA2) è vietato l'utilizzo di fanghi bentonitici e/o simili oltre che l'utilizzo di qualsiasi tipo di additivo chimico : non sono stati realizzate fondazioni su Pali = **PRESCRIZIONE OTTEMPERATA**

5 La nuova strada di accesso a sud, dovrà essere progettata a livello esecutivo, tenendo conto delle seguenti prescrizioni

La convenzione ha previsto la realizzazione della strada da parte del Comune di Modena, il progetto esecutivo approvato dal Comune solo in linea tecnica conteneva la risposta alle prescrizioni, ma il Comune di Modena NON HA MAI DATO SEGUITO ALLA REALIZZAZIONE DELLA STRADA = **PRESCRIZIONE NON OTTEMPERATA A PIENO DA COMUNE** : in realtà però il tema principale è legato al fatto che non si è arrivati a realizzare completamente il PP, mancando anzi tutte le strutture (albergo – Museo – Aree Commerciali) da cui derivava la prescrizione e la necessità della strada (vedi slide successiva)

PRESCRIZIONI IN MERITO AL QUADRO DI RIFERIMENTO AMBIENTALE:

- EMISSIONI IN ATMOSFERA
- ACQUE SOTTERRANEE
- SUOLO E SOTTOSUOLO
- FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA ED ECOSISTEMI
- RUMORE E VIBRAZIONI
- TRAFFICO
- RIFIUTI
- ASPETTI SANITARI

EMISSIONI IN ATMOSFERA

Il piano di monitoraggio prescritto in sede di realizzazione dell'impianto esistente ha previsto il monitoraggio in continuo per NO, NO₂, e PM₁₀ con la stessa accuratezza di misura prevista per la rete di monitoraggio dell'aria urbana. Le misure sono avvenute per cicli di 4 settimane ciascuno nei mesi di settembre e novembre 2013 e marzo e giugno 2014 e sono stati affidati ad HERA. **Dai report predisposti per ogni ciclo di misura è emerso che a pochi metri dalla pista, dove era posto il punto di misura, la concentrazione del biossido di azoto misurata risulta sempre considerevolmente inferiore non solo a quella misurata in città ma anche inferiore o analoga a quella misurata nella stazione di fondo sub-urbano di Carpi, l'unica stazione della provincia che rileva valori significativamente inferiori è quella di Gavello (Mirandola).**

La concentrazione delle PM₁₀ rilevata a bordo pista è risultata significativamente inferiore a quella misurata in città e intermedia a quella misurata nelle periferie urbane e quella misurata nella stazione rurale di Gavello.

Dal monitoraggio eseguito non è emersa correlazione con l'attività svolta in pista, nelle giornate di massima attività e di massima emissione non sono stati misurati concentrazioni superiori di inquinanti; i valori più elevati per ogni periodo di misura sono stati registrati in giornate in cui l'attività in pista era ridotta o quasi nulla. Sono stati analizzati i seguenti parametri:

- Monitoraggio della Qualità dell'aria RRQA
- Correlazione qualità dell'aria condizioni climatiche e geografiche
- Qualità dell'aria Rilevata fino al 2018 dalla Rete Provinciale ARPAE

Il piano di monitoraggio predisposto e successivamente approvato dalla Provincia di Modena ha comportato l'esecuzione di quattro campagne di misura della qualità dell'aria eseguite con mezzo mobile, eseguendo la determinazione dei valori orari di NO, NO₂, e parametri meteorologici oltre al valore medio giornaliero di PM₁₀.

In ottemperanza alle prescrizioni della Delibera n. 15 del 15/01/2008 della Provincia di Modena per i punti riguardanti l'inquinamento atmosferico la proprietà ha predisposto il piano di monitoraggio che è stato successivamente approvato dalla Provincia di Modena.

Il piano approvato è stato ottemperato in conformità alle prescrizioni contenute, ciò ha comportato l'esecuzione di quattro campagne di misura della qualità dell'aria eseguite con mezzo mobile, eseguendo la determinazione dei valori orari di NO, NO₂, e parametri meteorologici oltre al valore medio giornaliero di PM₁₀. Il punto di campionamento dell'aria era a pochi metri dal bordo della pista nell'area cortiliva compresa tra i ricettori 51 e 52. La strumentazione utilizzata era conforme a quanto previsto dal D.Lgs. 155/2010 dello stesso tipo di quella utilizzata per la rilevazione della qualità dell'aria della RRQA. La proprietà ha affidato l'incarico ad HERA, le campagne di rilevamento sono avvenute: da lunedì 3 a lunedì 30 settembre e da venerdì 1 a sabato 30 novembre 2013; da giovedì 6 a venerdì 28 di marzo e da mercoledì 28 maggio a mercoledì 18 giugno 2014. Nelle settimane di monitoraggio è stata rilevata l'attività presente in pista, va ricordato che i mesi di settembre e giugno corrispondono al periodo in cui è massima l'attività in pista mentre, i mesi di dicembre gennaio e febbraio, che corrispondono a periodi stagionali nei quali le condizioni meteorologiche favoriscono l'accumulo degli inquinanti nell'atmosfera, l'attività in pista risulta molto ridotta. Anche nel mese di agosto l'attività in pista risulta ridotta, per metà mese la pista risulta chiusa. Sono state predisposte e trasmesse le relazioni tecnico/descrittive per ciascun ciclo di campionamenti.

Per quanto riguarda i valori limite per le emissioni in atmosfera E1, E2, E3, previste nella edificazione delle strutture commerciali ed alberghiere non sono per ora ancora state realizzate pertanto le prescrizioni debbono essere intese non cogenti. Per procedere alla realizzazione di tali impianti dovrà essere richiesta nuova autorizzazione.

I risultati delle indagini sono riassunti nel capitolo aria della relazione VAS/Valsat predisposta per il progetto di ampliamento di seguito si riassumono le conclusioni.

La concentrazione del biossido di azoto misurata a bordo pista risulta sempre considerevolmente inferiore a quella misurata nella stazione Giardini di Modena e inferiore o analoga a quella misurata nella stazione di fondo sub-urbano di Carpi; risulta invece significativamente superiore a quella misurata nella stazione di Gavello.

La concentrazione delle PM₁₀ rilevata a bordo pista e dalle tre stazioni della RRQA presenta notevoli oscillazioni che appaiono tra loro correlati e quindi probabilmente governati dalle condizioni meteorologiche. I valori misurati a bordo pista si posizionano tra quelli misurati nella stazione sub/urbana e quelli misurati nella stazione rurale.

In generale dal monitoraggio eseguito non è emersa correlazione con l'attività svolta in pista, nelle giornate di massima attività e di massima emissione non sono stati misurati concentrazioni superiori di inquinanti; i valori più elevati per ogni periodo di misura sono stati registrati in giornate in cui l'attività in pista era ridotta o quasi nulla. Il piano approvato iò porta a concludere che l'emissione di inquinanti è contenuta rispetto altre sorgenti esterne, anche per le PM₁₀ dove i valori misurati è qualche caso sono risultati elevati per i quali si deve presumere la presenza di sorgenti naturali o antropiche nella zona.

Si faccia riferimento per ulteriori chiarimenti sulla verifica di Ottemperanza svolta dalla Provincia nel 2011 e riportata a seguire

Nell'ambito del progetto che prevede l'ampliamento del circuito di Marzaglia, anche per ciò che attiene il problema dello smaltimento delle acque reflue si è necessariamente dovuto riportare le strutture in previsione a quelle esistenti ed ai vincoli noti che da sempre contraddistinguono il sito specifico oggetto di attenzione.

In linea del tutto sintetica detti vincoli possono essere riassunti in riferimento alla tipologia di acque prodotta dall'attività:

• **Acque reflue di origine antropica:** il recettore ultimo di tale tipologia di acque risulta essere il sistema fognario di Marzaglia e il suo depuratore. Tale depuratore limitato in termini di capacità idraulica e depurativa risulta, nella pianificazione d'ambito, necessitoso di adeguamento o più propriamente di superamento, essendo possibile il collettamento a gravità dell'agglomerato di Marzaglia al depuratore del Capoluogo Modena.

• **Acque reflue di origine meteorica:** il recettore ultimo di tale tipologia di acque risulta essere il rio Colombarone essendo il più limitrofo Rio Ghiarola più "problematico" in quanto transitante all'interno dell'area di rispetto e protezione (PA2) dei pozzi del campo C.

E' opportuno sottolineare tuttavia come i sistemi fognari realizzati , si concretizzano in:

- Le fognature di collettamento delle acque reflue luride sono previste a perfetta tenuta idraulica in HDPE saldabile contro tubato.
- I sistemi di pretrattamento delle acque luride –fosse imhoff e condensagrassi- sono previsti monoblocco possibilmente in HDPE saldabile alle tubazioni di collettamento.
- Per l'equalizzazione delle acque reflue di origine antropica, visti i limiti imposti dal sistema depurativo di valle, è prevista una vasca di equalizzazione monoblocco a perfetta tenuta idraulica.
- Le fognature di collettamento delle acque reflue di origine meteorica (al servizio delle acque pluviali e delle acque di corrivazione di aree di transito e parcheggio) sono previste in PVC SM8 con le guarnizioni preinserite il che rende anche queste a perfetta tenuta idraulica.

Si faccia riferimento per ulteriori chiarimenti sulla verifica di Ottemperanza svolta dalla Provincia nel 2011 e riportata a seguire

- Prima dell'inizio dei lavori dovrà essere effettuato un monitoraggio finalizzato all'individuazione di un bianco di riferimento per le acque sotterranee, le cui modalità dovranno essere preventivamente concordate con ARPA.

- Qualora durante la fase di costruzione o di esercizio i monitoraggi delle acque sotterranee evidenzino incrementi del parametro C.O.D., rispetto a quanto riscontrato nella fase ante operam, dovranno essere tempestivamente informati la Provincia di Modena, il Comune di Modena ed ARPA, per l'adozione delle necessarie misure di tutela.

In ottemperanza alle prescrizioni precedentemente elencate, in accordo con ARPAE, è stato realizzato e messo in funzione da oltre 10 anni un monitoraggio costante delle acque di falda mediante piezometri il cui controllo è effettuato dalla ditta GEODES S.R.L. Via Michelangelo, 1 - 41051 Castelnovo Rangone (Mo) - Cod.Fisc. e Part. I.V.A. 02625920364 che provvede semestralmente all'invio dei dati alle autorità competenti: nei 10 anni di monitoraggio non si è ravvisato alcuna variazione significativa del chimismo delle falde oggetto del monitoraggio.

Al fine di conseguire la massima tutela nei confronti di rischi potenziali derivanti da dispersioni localizzate superficiali di inquinanti, dovranno essere rese impermeabili le vie di fuga della pista.

-Le vie di fuga sono state impermeabilizzate con specifico trattamento della superficie di appoggio delle ghiaie previste per la dissipazione della quantità di moto di eventuali veicoli in difetto di traiettoria.

-Le pendenze morfologiche che verranno date al tracciato della pista non dovranno consentire l'afflusso di acque di ruscellamento all'interno dell'area di protezione PA2 del pozzo C4.

Le acque di ruscellamento generate dalle superfici impermeabile all'interno del PA2 vengono immediatamente intercettate dai sistemi di drenaggio e corrivazione delle acque meteoriche non consentendo di fatto possibili ruscellamenti all'interno dell'area di protezione e salvaguardia. Le acque esondate dai sistemi di drenaggio e corrivazione sono stoccate all'interno di vasche impermeabilizzate con guaine in HDPE.

Il sistema fognario dovrà essere realizzato utilizzando condotte a doppia camicia ispezionabili.

- Il sistema fognario di gestione delle acque nere è stato realizzato come prescritto; il sistema fognario delle acque meteorico è stato realizzato a perfetta tenuta idraulica così come certificato dalle prove di tenuta eseguito dall'Autodromo di Modena con cadenza triennale in ottemperanza alla diffida.

A seguito di un evento contaminante delle acque superficiali e/o sotterranee e del suolo dovrà essere data comunicazione immediata al Comune di Modena, alla Provincia di Modena, al gestore delle aree di salvaguardia e ad ARPA.

Nel corso del primo decennio di esercizio non si è mai verificata circostanza di contaminazione di acque superficiali sotterranee e del suolo dovute ad attività dell'Autodromo

ACQUE SUPERFICIALI

- gli scarichi provenienti dai servizi igienici dovranno essere sottoposti almeno ad un trattamento primario, prima dell'immissione nella pubblica fognatura;
Per tutti gli scarichi provenienti dai servizi igienici è previsto il sistema di trattamento primario delle acque, anche in ottemperanza al regolamento del gestore del SII: nel caso specifico il sistema di trattamento è costituito da vasche monolitiche in HDPE saldate al sistema fognario doppia camicia

- in sede di progettazione esecutiva delle strutture alberghiere e commerciali, dovranno essere previsti: la separazione delle acque bianche da quelle nere e dalle acque di piazzale; la costruzione di un sistema di trattamento (almeno primario) delle acque nere prima dell'immissione nella pubblica fognatura; un dispositivo di accumulo delle acque bianche che assicuri la laminazione degli eventi meteorici secondo il principio dell'invarianza idraulica.

Le strutture alberghiere e commerciali non sono mai state costruite e/o progettate al livello esecutivo.

- Al fine di limitare l'utilizzo di risorsa idrica pregiata, l'acqua da utilizzare per la bagnatura delle piste, per il sistema antincendio e per gli eventuali altri impieghi, dovrà provenire esclusivamente da risorse superficiali o dalla condotta ad uso plurimo.

Essendo il volume antincendio obbligatoriamente previsto e da mantenersi in termini volumetrici sui valori prescritti la vasca di stoccaggio risulta allacciata sia al sistema di drenaggio delle acque meteoriche, sia al pozzo interpodereale (che capta a profondità non interferente con le finestrature del campo pozzi C) sia con il sistema acquedottistico: l'ordine di priorità del riempimento è quello appena evinto in ottemperanza al principio di salvaguardia della risorsa pregiata

- In sede di progettazione esecutiva dovrà essere verificato il dimensionamento delle condotte in relazione alla dotazione idrica giornaliera comunemente adottata.

Il dimensionamento del sistema di drenaggio delle acque nere tiene conto delle dotazioni idriche tipiche per l'attività specifica e per la latitudine caratteristica in cui l'impianto si trova ad esercire: sono inoltre previste equalizzazioni che tengono conto della capacità ricettiva del depurato di Marzaglia.

- Il progetto esecutivo dovrà altresì prevedere l'utilizzo delle tecnologie finalizzate alla massima riduzione dei consumi idrici, come da indicazioni riportate all'art.42C comma 2 lett.b.1.1 della Variante al PTCP in attuazione del PTA e coerentemente con le indicazioni dei "requisiti volontari delle opere edilizie – uso razionale delle risorse idriche", di cui all'allegato 1 punti 8.1, 8.2, 8.3 della D.G.R. 21/2001 e di cui all'art. 33 comma 2 della L.R. 31/02.

Il consumo ridotto di risorsa idrica è stato ottenuto prevedendo riempimenti prioritari delle vasche di stoccaggio tecnologiche mediante acqua reflua di origine meteoriche e prevedendo l'irrigazione del verde con acqua non potabilizzata e non destinata al consumo umano

-Prima dell'immissione nella fognatura, o al depuratore centralizzato, le acque contaminate, provenienti dalle vasche di prima pioggia, dovranno essere pretrattate con trattamento di disoleazione con filtri a coalescenza e sedimentatore.

In ottemperanza agli accordi presi con l'amministrazione competente, anche in relazione alla mancata possibilità di recapitare acque di prima pioggia al depuratore di Marzaglia, per tutte le acque di origine meteorica dell'Autodromo (prime e seconde piogge) è previsto il trattamento "fisico" in continuo che prevede sedimentazione/defangazione e trattamento di disoleazione mediante pacchi lamellari e l'invio delle acque trattate al ricettore Rio Colombarone

SUOLO E SOTTOSUOLO

- E' fatto divieto di interrare cisterne di qualsiasi dimensione per lo stoccaggio di idrocarburi o altre sostanze potenzialmente inquinanti per le acque sotterranee.

Non sono mai stati realizzati volumi interrati di idrocarburi e tutti i sistemi di trattamento sono stati previsti esternamente al PA2

- Per i riporti di terreno di cui alle aree relative alla zona di protezione PA2 del pozzo C4 dovrà essere impiegato materiale scavato da zone non oggetto di ripristini da attività estrattiva, preferibilmente di tessitura limoso-argillosa, con la stesura di un primo strato a coefficiente di permeabilità (K) non superiore a 10⁻⁸ cm/sec, di provenienza certificata qualora non reperibile tra gli scavi effettuati nell'area.

Non sono mai stati previsti movimenti di terreno all'interno del PA2 fatta salva la necessità di escavazione delle vasche di laminazione per le quali è stata realizzata una impermeabilizzazione mediante guaine e argille K 10⁻⁸ già presenti nel sito e facenti parte del "cappig" dell'areale di cava.

MITIGAZIONI PAESAGGISTICHE : FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA ED ECOSISTEMI

In relazione alle tematiche in oggetto, come espresso dalla Conferenza Ambientale, specifichiamo che le prescrizioni riguardano il progetto nella sua completezza, mentre ad oggi sono state completate unicamente la struttura edilizia relativa al centro di guida sicura e alle attrezzature per la guida sportiva, oltre all'impianto a raso e a parte delle piste per la guida sicura (area Paddock) : non è stato dunque iniziato lo stralcio significativo delle aree ricettive, dei musei che impattano sul territorio per oltre 10mila mq di superfici utili.

Le mitigazioni e prescrizioni rientrano nel secondo stralcio attuativo in corso di definizione, mentre tutto ciò che è stato realizzato è conforme a quanto previsto.

Nello specifico per quanto riguarda i risultati dei monitoraggi in merito a flora, fauna, rete ecologica ed ecosistemi sono stati trasmessi all'Area Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Provincia di Modena.

Ogni altra attività di interventi di mitigazione e compensazione non può essere completata prima del completamento delle altre attività edilizie che comportano tra l'altro problematiche di logistica e cantiere non trascurabili.

Sarà nostra cura a questo punto definire come da indicazioni del Rapporto Ambientale il protocollo di monitoraggio acustico con Arpa e con il Comune di Modena.

- *Con la presentazione del progetto esecutivo dovranno essere fornite le autorizzazioni dei soggetti privati e pubblici proprietari delle aree interessate dagli interventi di mitigazione e compensazione previsti.*

Con riferimento alla Convenzione di P.P.I.P. "Centro Giuda Sicura di Marzaglia" approvato con Delibera del C.C. n.34 del 26/05/2008.

Soggetti privati: gli interventi di mitigazione e compensazione previsti non interessano aree private.

Soggetti pubblici: gli interventi di mitigazione e compensazione previsti interessano una parte dell'area di bosco di Pino Strobo esistente in fregio al comparto in progetto, di proprietà del Comune di Modena. Il Comune di Modena ha espresso parere favorevole al progetto esecutivo delle piantumazioni e mitigazioni arboree, corredato dalle integrazioni richieste dal Servizio Tutela del Patrimonio Naturale in data 09/10/2013, e presentato in data 22/11/2013 con prot. 140440.

- *Ulteriori interventi di mitigazione e compensazione richiesti a seguito di V.I.A. (L.R. n.9/99 Titolo III):*
- *Realizzazione di rimboschimenti e creazioni di siepi su una superficie di almeno 2 ha, da realizzare su terreni messi a disposizione da parte dell'amministrazione comunale, prossimi all'area di intervento e con gli stessi criteri progettuali già previsti nel SIA.*

Il Settore Ambiente e Protezione Civile del Comune di Modena, a seguito di sopralluoghi e valutazioni tecniche, ha provveduto a fornire al progettista degli interventi di mitigazione e compensazione Dottore Agronomo Giovanni Mondani incaricato dal proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., le seguenti indicazioni:

a.conferma della progettazione esecutiva di tutte le opere di mitigazione previste in sede di autorizzazione di VIA, ad eccezione della realizzazione del bosco di 2 ettari che si doveva realizzare sull'area adiacente al gattile e la creazione di un boschetto nell'area interna all'autodromo;

b.trasformazione in opere equivalenti, finalizzate ad un più ampio ed articolato intervento sui boschi di Pino Strobo, di entrambi gli interventi sopra citati e oggi non più attuabili (realizzazione di un boschetto interno all'autodromo e realizzazione di un bosco ex novo di 2 ettari).

In particolare il Comune di Modena ha chiesto di coniugare la necessità di operare con interventi più incisivi all'interno del bosco al fine di favorire la sua evoluzione in ambito naturalistico e nel contempo adottare tutte le modalità operative necessarie per:

- rispettare il contesto normativo dell'area;
- mantenere e valorizzare gli aspetti naturalistici già presenti nell'area;
- adottare tecniche di intervento idonee alla compagine faunistica presente;
- valutare negli interventi proposti la necessità di creare maggiori garanzie nei confronti di eventuali pericoli di incendio.

• *realizzazione di interventi di miglioramento della struttura e della composizione specifica del rimboschimento di pino strobo posto ad est dell'area di intervento, con l'obiettivo di trasformare il rimboschimento stesso in un bosco planiziale autoctono. I criteri di intervento dovranno essere quelli già previsti per il rimboschimento di pino strobo posto ad ovest e le modalità di intervento dovranno essere concordate con il Comune di Modena; gli interventi dovranno essere concordati e preventivamente autorizzati dall'amministrazione comunale.*

I lavori di realizzazione del progetto esecutivo delle piantumazioni e mitigazioni arboree, avviati nel 2014 a seguito di approvazione del progetto esecutivo da parte del Comune di Modena, sono tutt'ora in corso e vengono condotti sotto la supervisione del Servizio Tutela del Patrimonio Naturale del Comune di Modena. La Direzione Lavori è affidata dalla proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., al Dottore Agronomo Giovanni Mondani. Al termine di ogni anno solare la Società proponente ha inviato al Servizio Tutela del Patrimonio Naturale del Comune di Modena specifica relazione del Direttore dei Lavori, contenente la descrizione dei lavori eseguiti in rapporto al progetto delle mitigazioni approvato, le eventuali sospensioni e/o variazioni rispetto al cronoprogramma lavori preventivamente concordate con il Servizio Tutela del Patrimonio Naturale del Comune di Modena, attestazione di conformità e certificazione di Regolare Esecuzione dei Lavori.

In termini qualitativi, ad oggi i lavori di mitigazione risultano regolarmente eseguiti, in particolare:

- i lavori manutentivi sono stati eseguiti in conformità del Progetto, secondo le norme contrattuali, con buon magistero e secondo le disposizioni della Direzione Lavori;
- le opere realizzate sono tecnicamente ed economicamente valide, e si trovano in ottimo stato di funzionalità e conservazione;
- tutto quanto realizzato corrisponde per qualità e quantità a quanto esposto nei documenti contabili;
- i prezzi applicati ai lavori contabilizzati sono quelli previsti dal contratto;
- l'Impresa ha firmato i rispettivi registri di contabilità e stati finali senza apporre riserva alcuna;
- i lavori sono stati eseguiti regolarmente, con buon esito e senza dar luogo a vertenze e/o osservazioni/eccezioni da parte del Comune di Modena.
- In termini quantitativi, ad oggi i lavori di mitigazione risultano realizzati come di seguito illustrato:

| Unità di mitigazione | Dimensioni (m.) | Proposta in sede di V.I.A. | Progetto esecutivo approvato | Opere realizzate al 31/12/2019 |
|-----------------------------------------------------------|-----------------|----------------------------|------------------------------|--------------------------------|
| a) Aree a prato polifita intercalare | | 10.960 mq | 30.000 mq | 100 % |
| b) Aree bosco planiziale interne | | 12.800 mq | --- | N/A |
| c) Formazioni lineari: | | | | |
| Modulo 1 - siepe arboreo arbustiva a fila semplice | 840 x 2 m | 2.364 mq | 1.680 mq | 0 % |
| Modulo 2 - siepe arboreo arbustiva a fila doppia | 590 x 4 m | 2.488 mq | 2.360 mq | 0 % |
| Modulo 3 - siepe alberata con arbusti | 360 x 3 m | 1.470 mq | 1.080 mq | 100 % |
| d) Miglioramento del bosco di Pino strobo | | 3.000 mq | 16.000 mq | 49 % |
| Superficie complessiva | | 33.082 mq | 63.120 mq | |

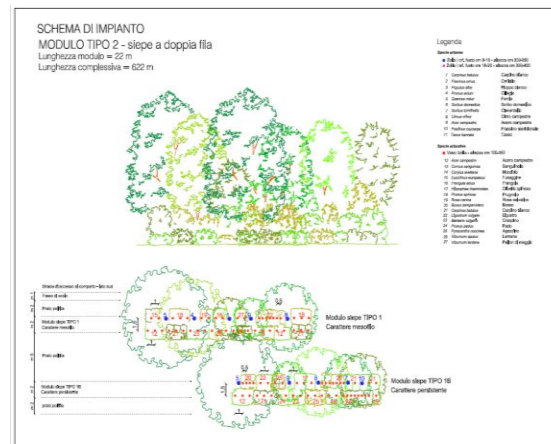
• I risultati dei monitoraggi in merito a flora, fauna, rete ecologica ed ecosistemi dovranno essere trasmessi all'Area Ambiente e Sviluppo Sostenibile della Provincia di Modena ed all'Area Ambiente del Comune di Modena.

I monitoraggi sono stati eseguiti da Studio Geco su incarico della proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., nel periodo 2008-2012 ed inviati ai competenti uffici.

• La progettazione e la direzione lavori per gli interventi di mitigazione per la fauna dovranno essere affidati a figure professionali con particolare competenza in materia faunistica. Analogamente per la progettazione e direzione lavori degli interventi di mitigazione/compensazione relativi alla vegetazione dovranno essere utilizzate figure professionali con specifiche competenze in materia.

La progettazione esecutiva e la Direzione Lavori degli interventi di mitigazione/compensazione per la fauna non è stata eseguita in quanto le opere previste (attraversamenti per animali) riguardavano la prevista nuova viabilità sul fronte sud – est del comparto, che doveva essere realizzata da parte del Comune di Modena, e che ad oggi non è ancora stata realizzata.

La progettazione esecutiva e la Direzione Lavori degli interventi di mitigazione/compensazione relativi alla vegetazione è stata affidata dalla proponente Società Aerautodromo di Modena S.p.A., già Vintage S.p.a., al Dottore Agronomo Giovanni Mondani.



- Lo schermo acustico previsto a protezione dei ricettori 51 e 52 dovrà essere realizzato prima dell'inizio della fase di cantiere. In alternativa, durante la fase di cantiere, potrà essere utilizzata una struttura schermante provvisoria, ma in ogni caso adeguata a proteggere i ricettori stessi dai livelli sonori determinati dalle macchine operatrici.

Lo schermo non è stato realizzato in quanto i ricettori 51 e 52 sono divenuti fabbricati in diritto di superficie dell'autodromo

Qualora sia necessario, durante le fasi di realizzazione del progetto, l'ottenimento dell'autorizzazione in deroga ai limiti di rumore, dovrà essere presentata al Comune di Modena la documentazione necessaria, ai sensi della DGR n. 673/2004 del 4 aprile 2004, riportante i livelli sonori stimati ai ricettori nelle singole fasi di cantiere.

Ogni deroga è stata presentata come richiesto in funzione delle attività ed entro i limiti di legge.

- Il progetto esecutivo dovrà pertanto contenere la proposta di una nuova schermatura idonea a garantire il rispetto dei limiti acustici nei confronti dei ricettori 51 e 52.

Lo schermo non è stato realizzato in quanto i ricettori 51 e 52 sono divenuti fabbricati in diritto di superficie dell'autodromo

- Nel caso in cui si intendano effettuare attività di gara con caratteristiche (organizzative ed tipologia di veicoli) diverse dagli scenari valutati nello studio, dovrà essere prodotta ed inviata al Comune di Modena, per la preventiva approvazione, una nuova documentazione di impatto acustico, ai sensi del DPR n. 304 del 3 aprile 2001.

Le attività svolte sono sempre state in analogia a quanto preventivamente illustrato in fase di VIA.

- Gli eventi di cui agli scenari 2 e 3 citati nello studio, con riferimento al superamento dei limiti fissati dal D.P.R. 304 del 3/4/2001, potranno essere autorizzati in deroga per un massimo di 30 gg/anno comprendendo prove e gare.

Le attività in deroga presentate ogni anno hanno rispettato come richiesto i limiti di legge e sono state inferiori ai 30 gg..

- Il programma di monitoraggio acustico dovrà essere integrato con misure effettuate anche presso il Ricettore n° 7 (PEEP 49 Marzaglia Nuova Est) e, in corrispondenza del Ricettore n° 16, dovrà essere eseguita anche la verifica nel periodo di riferimento notturno in relazione al funzionamento degli impianti tecnologici e al rispetto del limite di immissione assoluto e differenziale. Per tutti i punti di monitoraggio dovranno essere condotte campagne, relativamente a tutti gli scenari contemplati dalla relazione, mediante un protocollo da concordare preventivamente con ARPA e Comune di Modena.

Vedi monitoraggi inviati

In ottemperanza alle prescrizioni della Delibera di approvazione della VIA per i punti dal n°31 al n°36 riguardanti l'inquinamento acustico la proprietà ha predisposto il piano di monitoraggio che è stato successivamente approvato dalla Provincia di Modena. Il piano, successivamente approvato prevedeva tre diverse azioni:

la realizzazione di una barriera acustica per la mitigazione dei ricettori 51 e 52 in cui era insediata la Comunità Terapeutica di Marzaglia;

il monitoraggio in continuo in due punti posti al confine della recinzione dell'area della Pista;

il provvedimento di approvazione del piano di monitoraggio predisposto prescriveva, ai punti 13 e 14, il monitoraggio, esteso all'intero periodo di riferimento, presso cinque diversi ricettori individuati, ovvero R7, R15, R16, R50 e R51/R52, in cinque giornate in cui si tenevano ciascuna di queste sette tipologie di eventi:

- giornata con moto di privati durante la quale siano in pista 10 moto di grossa cilindrata;
- giornata con auto di privati - possono essere sia auto storiche che elaborate;
- giornata con corsi di guida sportiva con in pista Ferrari e KTM;
- giornata con corsi di guida sicura di autisti di autobus e/o ambulanze;
- giornata in cui si prevede attività di presentazione di nuovi modelli automobilistici.

Al punto 15, nella determina di approvazione, veniva inoltre prescritto che tale monitoraggio venisse eseguito anche in occasione dello svolgimento: del primo evento di attività motoristica in periodo notturno e di una gara automobilistica.

La barriera acustica prescritta non è stata realizzata in quanto la Comunità terapeutica di Marzaglia ha lasciato liberi gli immobili ed il Comune di Modena ha ceduto in diritto di superficie immobili e le aree relative a Vintage SpA facendo venir meno l'esigenza di realizzare tale opera di mitigazione.

La proprietà ha fatto eseguire un monitoraggio durante prove di guida sportiva ed ha individuato con il supporto di ARPA la collocazione dei due punti PF1 e PF2 sui quali installare la strumentazione per il monitoraggio in continuo. L'installazione è avvenuta nell'agosto 2013 ed avviata definitivamente l'1 settembre 2013 sui punti PF1 e PF2; sul solo punto PF1 le rilevazioni sono state interrotte dal marzo 2015. Continuano tuttora sul solo punto PF2, ogni mese viene predisposto e trasmesso un report riguardante i risultati e l'attività svolta nel mese precedente.

Il monitoraggio in occasione delle cinque tipologie di attività svolte in pista nei cinque ricettori appositamente individuati è stato svolto tra l'ottobre 2013 e l'ottobre 2014. Sui risultati delle misure sono stati trasmessi report specifici che oltre ai cinque punti di misura comprendevano anche i risultati delle misure nei punti PF1 e PF2.

Non sono invece mai stati eseguiti i monitoraggi previsti al punto 15 della determina di approvazione del piano di monitoraggio, in quanto non si sono mai tenute nella pista né attività motoristica in periodo notturno, né una gara automobilistica.

- Al momento dell'apertura dell'impianto, la nuova viabilità a sud del comparto dovrà essere realizzata ed effettivamente fruibile da parte degli utenti del centro.

La società Vintage SpA in accordo con quanto sottoscritto all'interno della Convenzione con il Comune di Modena che stabiliva obblighi e doveri delle parti, ha progettato la strada definita dal rapporto Ambientale "Strada Extra Comparto", approvata in linea tecnica dagli uffici competenti del Comune di Modena secondo quanto stabilito dalla Conferenza dei servizi. In accordo infine con quanto definito dagli obblighi la società ha inoltre immediatamente attivato la garanzia fidejussoria pari a € 173.190 emessa il 25 agosto 2008, pari al contributo individuato dal Comune di Modena relativo alla realizzazione dell'infrastruttura, e pari al 30 % del valore dell'opera emerso dal computo metrico della strada. In virtù degli sviluppi infrastrutturali che coinvolgevano la frazione di Marzaglia, relativi alla cosiddetta "bretellina" in progetto e allo sviluppo delle attività progettuali della Campogalliano Sassuolo, il Comune di Modena non ha finalizzato ancora la realizzazione dell'infrastruttura viaria. Le valutazioni inoltre del reale impatto dell'autodromo, che ad oggi non ha completato l'intervento fermo al primo stralcio attuativo, non hanno comunque evidenziato quelle criticità di traffico previste dalle valutazioni espresse in sede di Conferenza, permettendo lo svolgimento delle attività dell'autodromo senza problematiche di rilievo. Le uniche criticità sono emerse durante i cosiddetti "eventi speciali", una decina in tutto in questi oltre 10 anni di attività, risolti attraverso lo sviluppo di protocolli specifici in accordo con le autorità competenti relativi al singolo evento, creando dunque soluzioni di viabilità alternativa (temporanei sensi unici sulla Strada Pomposiana, parcheggi e navette presso la Fiera di Modena, creazione di parcheggi temporanei)

- Il nuovo ingresso dovrà essere adeguatamente indicato mediante apposita segnaletica stradale, da concordare preventivamente con l'Amministrazione comunale.

Si è infine (punto 38) studiato di concerto con l'amministrazione idonea segnaletica che ha modificato il percorso preferito verso il Centro Guida evidenziando a partire dal Casello Autostradale di Modena Nord l'accessibilità attraverso l'imbocco della tangenziale Modena Sassuolo, con l'uscita a Baggiovara su Strada Pederzona, modificando dunque i flussi che portano l'accesso in Autodromo sul tratto della Via Pomposiana da Marzaglia in direzione Modena, scaricando il tratto più congestionato che procede in direzione opposta.

RIFIUTI

Durante l'attività di cantiere, i rifiuti prodotti dovranno essere stoccati in sicurezza ed inviati al recupero/smaltimento, ai sensi della vigente normativa.

Per quanto riguarda i punti n°39 e 40 riguardante la gestione dei rifiuti la proprietà ha sempre operato in conformità a quanto previsto dal quadro normativo vigente sia in fase di cantiere verificando che la ditta appaltatrice operasse correttamente, come esplicitato dai relativi Piani di Sicurezza in Cantiere, dai POS dell'impresa e dai protocolli interni in fase di esercizio.

Nella fase di gestione dell'impianto attuando adeguate procedure di gestione per il deposito temporaneo e conferendo i rifiuti diversi dagli urbani ad azienda autorizzate alla gestione.

Durante la fase di esercizio, lo stoccaggio dei rifiuti non assimilabili agli urbani, dovrà essere effettuato in locali interni e al riparo dagli agenti atmosferici.

Si conferma che durante la fase di esercizio, lo stoccaggio dei rifiuti non assimilabili agli urbani, dovrà essere effettuato in locali interni e al riparo dagli agenti atmosferici.

ASPETTI SANITARI

Prima dell'inizio delle attività del Centro guida sicura, il gestore dell'impianto dovrà proporre all'amministrazione comunale un programma di attività finalizzate alla promozione delle tecniche di Guida Sicura e a basso impatto ambientale, (si citano ad esempio i corsi di Eco Driving Innovation, tenuti presso l'ACI di Bolzano), aventi come obiettivo la guida su strada in sicurezza, nel rispetto del Codice della Strada e nel contempo una riduzione del consumo di carburanti e della emissione di sostanze inquinanti.

L'Autodromo di Modena ha sviluppato per primo in Italia procedure e protocolli di promozione delle tecniche di guida sicura e a basso impatto ambientale: a titolo esemplificativo si sottolinea come già ad un anno dall'inizio dell'attività, nel 2012, l'Autodromo di Modena avesse stipulato con il **Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare** un accordo volontario per la promozione di progetti comuni finalizzati all'analisi, riduzione e neutralizzazione dell'**impatto sul clima** derivante dalle procedure di gestione delle strutture.. Sono stati firmati diversi accordi con Provincia di Modena e Comune di Modena per lo sviluppo di corsi di guida sicura per minorenni, anche volti alla sensibilizzazione dei temi della Guida Moto Elettriche.

Non potranno essere svolte attività scolastiche o di baby parking, all'interno dell'area dell'impianto, durante le esibizioni con vetture sportive.

Non sono state svolte attività scolastiche o di baby parking, all'interno dell'area dell'impianto, durante le esibizioni con vetture sportive

I laghetti ed i bacini di laminazione dovranno essere sottoposti a periodiche operazioni gestionali tali da evitare l'impaludamento, la proliferazione di animali e di zanzare.

I laghetti ed i bacini di laminazione sono sottoposti a periodiche operazioni gestionali tali da evitare l'impaludamento, la proliferazione di animali e di zanzare, come da protocollo interno di sicurezza .

PRESCRIZIONI VIA : VERIFICA DI OTTEMPERANZA 2013 – PROVINCIA DI MODENA



Provincia di Modena

Servizio Valutazioni, Autorizzazioni e Controlli ambientali integrati

telefono 059.209.423 fax 059.209.409

viale Jacopo Barozzi 340, 41124 Modena c.f. e p.i. 01375710363

centralino 059.209.111 www.provincia.modena.it provinciadimodena@cert.provincia.modena.it

Servizio Certificato UNI EN ISO 9001:2000 - Registrazione N. 3256 -A-

UFFICIO V.I.A. – gf
tel. 059.209.466 fax 059.209.492
E-mail – via@provincia.modena.it
VIA 02/2007

Classifica 09-06-03 fasc.106/2007.

Modena, 20/12/2012

Egr. Sig. **Angelo Borghi**
Legale Rappresentante
Vintage Spa
Via Pomposiana, 255/A
41123 Modena (Loc. Marzaglia)

Oggetto: VALUTAZIONE DI IMPATTO AMBIENTALE (VIA) (L.R. N. 9/99, TITOLO III) CENTRO DI GUIDA SICURA - MARZAGLIA, COMUNE DI MODENA - ATTIVITA' DI VIGILANZA E CONTROLLO - ART.24 L.R. 9/99 E ART. 29 DLGS. 152/06. ATTO DI DIFFIDA.

I L D I R I G E N T E,

visti:

la Legge 7 agosto 1990, n. 241 "Norme in materia di procedimento amministrativo e di diritto di accesso ai documenti amministrativi";

il D.lgs. 3 aprile 2006, n.152 "Norme in materia ambientale", Parte Seconda, ed in particolare l'art. 29 "controlli e sanzioni";

la Legge Regionale 18 maggio 1999, n.9 "Disciplina della procedura di valutazione dell'impatto ambientale", ed in particolare l'art.24 "Vigilanza e Sanzioni";

premesso che:

- in data 15/01/2008, con la Deliberazione n.15/2008, la Giunta provinciale ha concluso il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale del progetto denominato "Centro Guida Sicura" con la espressione del "giudizio positivo di compatibilità ambientale con prescrizioni";
- trattandosi di opera ricadente nella fattispecie di cui all'art.6 della L.R.9/99, la valutazione di impatto ambientale (V.I.A.) positiva ha compreso e sostituito tutte le autorizzazioni e gli atti di assenso comunque denominati in materia di tutela ambientale e paesaggistico-territoriale, di competenza della Regione, della Provincia e del Comune;
- in data 24/01/2012, a seguito di verifiche eseguite su documentazione progettuale ed a seguito di successiva segnalazione pervenuta alla scrivente, è stato avviato un procedimento finalizzato al controllo del rispetto delle prescrizioni impartite con l'atto conclusivo della valutazione di impatto ambientale;
- al termine dell'attività istruttoria la scrivente Autorità Competente ha predisposto il documento denominato "RELAZIONE DI ACCERTAMENTO DI DIFFORMITA'", allegato al presente atto a formarne

**Nel 2012 la Provincia di Modena apre un'attività di vigilanza sull'ottemperanza alle prescrizioni .
In particolare i temi di verifica sono stati :**

1. il tracciato del circuito esterno risulta avere una conformazione planaltimetrica differente rispetto a quanto riportato negli elaborati progettuali sottoposti a VIA, in particolare la sua lunghezza è stata portata da 1600 ml. a 2007 ml.;
2. la rete fognaria delle acque grigie è stata realizzata con modalità e materiali diversi rispetto a quanto indicato negli elaborati sottoposti a VIA;
3. è stata modificata la collocazione delle vasche di laminazione idraulica e sono state adottate soluzioni tecniche di realizzazione diverse;
4. le aree di parcheggio e le relative caratteristiche sono state modificate sia per quanto riguarda la collocazione che la loro dimensione;
5. le piantumazioni e le opere di mitigazione a verde previste in progetto sono state modificate, anche in adattamento alle nuove conformazioni delle aree;
6. non è stata realizzata, pur essendo prevista preliminarmente alla fase di cantiere la barriera acustica a protezione dei recettori R51 e R52, esterni all'area dell'impianto;

Nel 2013 a fronte dei chiarimenti e della documentazione allegata la provincia di Modena ha ottemperato al fatto che il progetto realizzato fosse conforme a quello a suo tempo illustrato nello Studio di Impatto ambientale e come alcune lievi differenze dovute alla necessità di ottemperare alle prescrizioni del Rapporto e a modifiche che comunque non incidono sugli esiti e sulle risultanze dei provvedimenti finali di V.I.A., non essendo modifiche sostanziali ma migliorative delle mitigazioni previste, non ne abbiano modificato la sostanza.

MATRICE AMBIENTALE DI PROGETTO : CONCLUSIONI IN FUNZIONE DELLE MITIGAZIONI

A seguito dell'esame delle singole componenti ambientali e del confronto tra la situazione ante operam e post operam, si ritiene che l'intervento, nella sua globalità, sia ambientalmente compatibile, in quanto:

- le valutazioni espresse nel quadro di riferimento ambientale, unitamente alle prescrizioni individuate, in merito alle emissioni in atmosfera, portano a ritenere soddisfatte le condizioni di tutela della componente aria;
- l'adozione delle opportune misure di mitigazione e di contenimento del rumore prodotto permetteranno di conseguire livelli acustici compatibili con la destinazione di zona e in prospettiva miglioreranno anche dal punto di vista della percezione i livelli acustici attuali;
- il sistema di raccolta e recupero delle acque superficiali e il loro reimpiego nelle attività del centro, consente di ottimizzarne l'uso e ridurre gli sprechi, permettendo di ridurre al minimo l'utilizzo di risorse idriche provenienti dall'esterno; mentre per le risorse idriche sotterranee è stato verificato il rispetto delle disposizioni normative vigenti;
- i disagi e gli impatti prodotti dall'incremento di traffico, in particolare in occasione delle gare sportive, saranno mitigati con la realizzazione della nuova via di accesso a sud del comparto, che permetterà di collegare la viabilità principale con le strutture dell'autodromo, superando anche criticità intrinseche al sistema viabilistico di Marzaglia;
- gli interventi di riqualificazione forestale e le nuove piantumazioni proposte per la salvaguardia della fauna consentono di ridurre in modo significativo gli impatti, nonché di mantenere il sistema della rete ecologica;
- le mitigazioni e il piano di monitoraggio presentati nel progetto, opportunamente integrati dalle prescrizioni contenute nel presente Rapporto, permetteranno di assicurare un sufficiente livello di attenuazione delle pressioni ambientali.