

# STUDIO DI 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 Ing. Francesco Bursi
- **BLUEWORKS** – Ing. Yos Zorzi
- **GEOGROUP Srl**
- **PRAXIS AMBIENTE Srl**
- **STUDIO TECNICO CAPELLARI**
- **STIEM** – Ing. Paolo Scuderi e Ing. Luca Buzzoni
- **Geko srl** dott. Ambrogio Lanzi – dott. Giovanni Mondani

# ALL.9B<sub>rev1</sub>

**NUOVA ACCESSIBILITA' DIRETTA AL  
COMPARTO**

**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](mailto: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 GEKO** = progettazione flora e Fauna
  - Dott. Ambrogio Lanzi
  - Dott. Giovanni Mondani

## SOMMARIO

1. LA NUOVA STRADA PUBBLICA DI ACCESSO AL POLO FUNZIONALE E LA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA' .....	5
2. LE ESIGENZE DELL'AMPLIAMENTO DELL'AUTODROMO .....	8
3. ANALISI CARTOGRAFICA : LE CARTE DELLA MOBILITÀ.....	14
4. STRATEGIE DEL PUG .....	17
5. IL PROGETTO DELLA NUOVA STRADA PUBBLICA DI ACCESSO AL POLO FUNZIONALE AUTODROMO DI MODENA .....	21
6. PROCEDURA DI APPROVAZIONE E REALIZZAZIONE DELLA STRADA DI ACCESSO .....	22
7. CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA STRADA.....	25



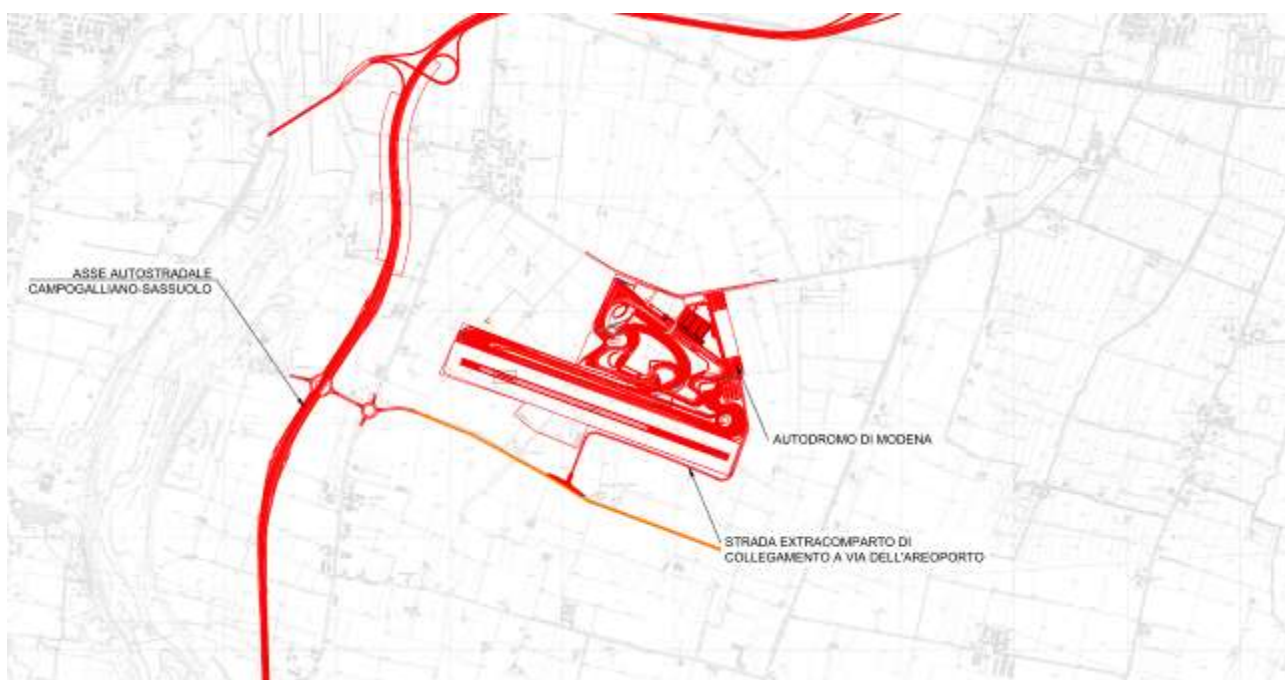
## 1. LA NUOVA STRADA PUBBLICA DI ACCESSO AL POLO FUNZIONALE E LA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'

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



In particolare a seguito dell'analisi dei flussi veicolari che hanno mostrato la criticità del flusso veicolare su Strada Pomposiana non tanto a causa dagli incrementi dovuti al traffico indotto delle varie attività legate all'impianto, ma dalla sezione stradale che anche in giornate di chiusura dell'autodromo mostravano criticità nel caso di transito contemporaneo di due mezzi pesanti, si è scelto di spostare l'intera accessibilità al comparto **da sud**, di fatto legando **l'accessibilità all'uscita della tangenziale Modena Sassuolo all'altezza di Baggiovara intercettando strada Pederzona che poi si trasforma in Via dell'aeroporto** fino all'ingresso alla nuova strada pubblica di accesso al

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



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

6



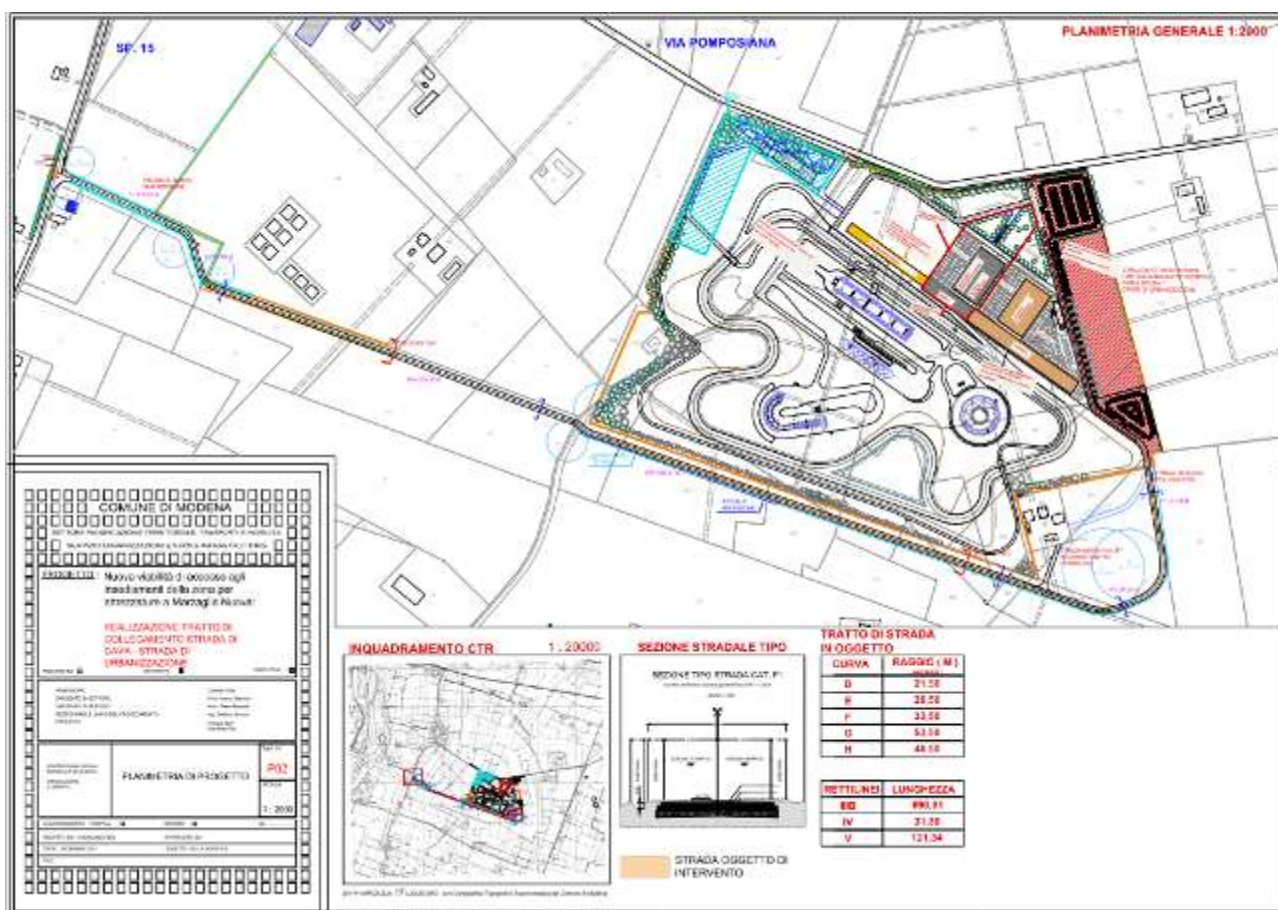
Tale viabilità pubblica di accesso al comparto prevede la dichiarazione di pubblica utilità e l'attivazione della procedura di esproprio delle aree di proprietà privata, con la possibilità nell'iter approvativo di definire eventuali accordi bonari tra le parti.



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

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

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





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

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



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

- **CENTRO GUIDA SICURA**

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

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

Fg. 132, mappali: 160

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

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

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

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

- **EX AEROPORTO ORA CIRCUITO GUIDA AUTONOMA**

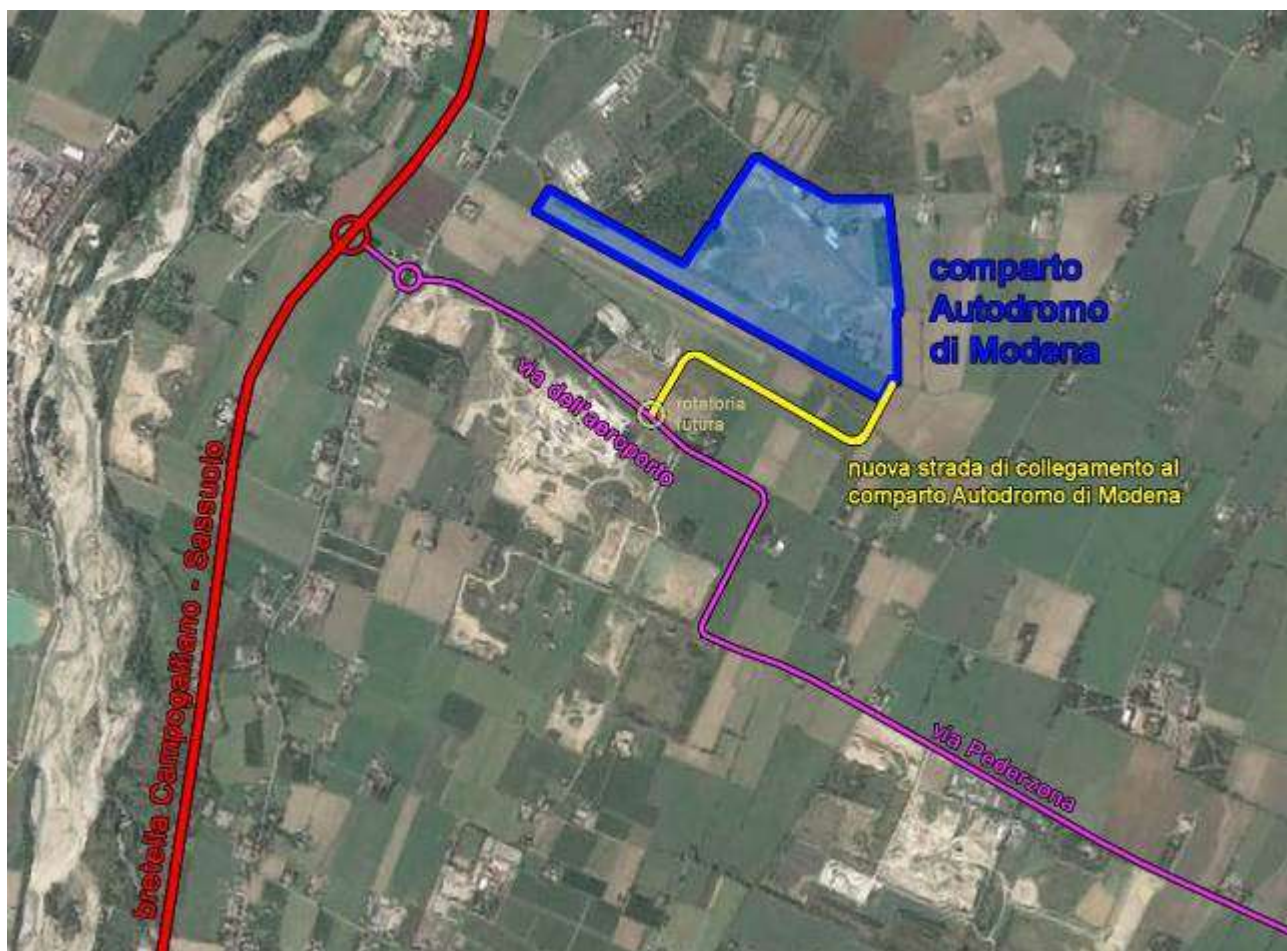
Z.E. 1740 ex area 01, Superficie Territoriale complessiva 111.019 mq.

Fg. 117, mappale 122

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

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

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



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

Come detto tali **esigenze di ampliamento convergono sull'esigenza di creare una nuova accessibilità pubblica al comparto** così come ridefinito dal progetto di ampliamento.

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

In particolare quindi, la **necessità** emersa in Conferenza dei Servizi **di garantire**

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

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



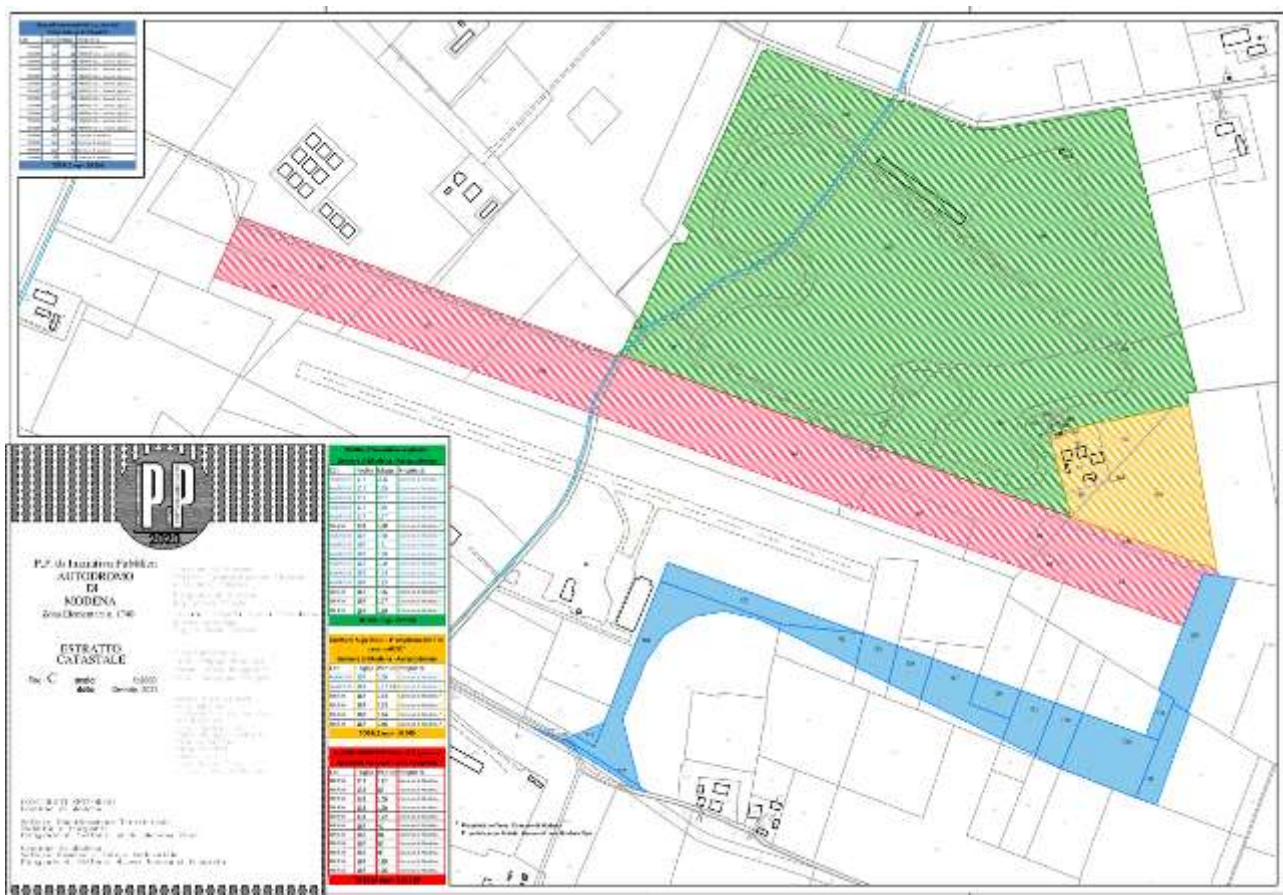
## AREE INTERESSATE DAL NUOVO TRACCIATO STRADALE DI ACCESSO AL COMPARTO PER LA REALIZZAZIONE DELLA STRADA PUBBLICA ATTRAVERSO LA DICHIARAZIONE DI PUBBLICA UTILITA'

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

### PIANO PARTICELLARE DI ESPROPRIO

Comune di Modena Ditte catastali censite al CATASTO TERRENI interessate dal tracciato della nuova viabilità di accesso agli insediamenti della zona per attrezzature a Marzaglia Nuova											
DITTE INTESTATE IN CATASTO O PROPRIETARI PRESUNTI	IDENTIFICAZIONE CATASTALE							SUPERFICIE INTERESSATA mq	INDENNIZZO V.A.M. 2021 €/mq	STIMA IMPORTO ACQUISIZIONE €	
	Foglio	Mapp	QUALITA'	CLASSE	SUPERFICIE		REDDITO (In €)				
					ha	a	ca	di mercato	agiano		
SGHEDONI LORENZO	167	55	SEMINATIVO	2	1	44	00	€ 133,87	€ 156,18	3 431,00	12 145,74 €
			PRATO IRR AR	2		12	80	€ 12,89	€ 11,24		
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	82	SEMIN IRRIG	2		59	31			2 771,00	9 809,34 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	121	SEMIN IRRIG	1		54	05			5 405,00	19 133,70 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	123	SEMIN IRRIG	1		32	13			2 214,00	7 837,56 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	125	SEMIN IRRIG	2		32	85			2 472,00	8 750,88 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	127	SEMIN IRRIG	2		64	41			5 115,00	18 107,10 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	129	SEMIN IRRIG	2		23	12			2 312,00	8 184,48 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	131	SEMIN ARB	2		36	35	€ 34,17	€ 41,30	3 342,00	11 830,68 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	133	SEMIN IRRIG	1		30	33	€ 33,21	€ 39,16	2 854,00	10 103,16 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	135	SEMIN IRRIG	1		84	30	€ 87,77	€ 108,84	8 430,00	29 842,20 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	176	SEMIN IRRIG	1	3	58	61			10 243,00	36 260,22 €
HOMBRE S.R.L. SOCIETA' AGRICOLA	167	119	SEMIN IRRIG	1		50	51			508,00	1 798,32 €
MAPPALI INTERESSATI DAL NUOVO TRACCIATO STRADALE DI PROPRIETA' NON COMUNALE									mq	49 097,00	€ 173 803,38
COMUNE DI MODENA	167	134	SEMIN IRRIG	1		69	40			1 069,00	
COMUNE DI MODENA	167	136	SEMIN IRRIG	1		72	81	€ 81,98	€ 94,01	7 281,00	
COMUNE DI MODENA	167	177	SEMIN IRRIG	1		10	30			629,00	
COMUNE DI MODENA	167	179	SEMIN IRRIG	1		1	11			40,00	
MAPPALI INTERESSATI DAL NUOVO TRACCIATO STRADALE DI PROPRIETA' COMUNALE									mq	9 019,00	

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



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

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



#### 4. ANALISI CARTOGRAFICA : LE CARTE DELLA MOBILITÀ

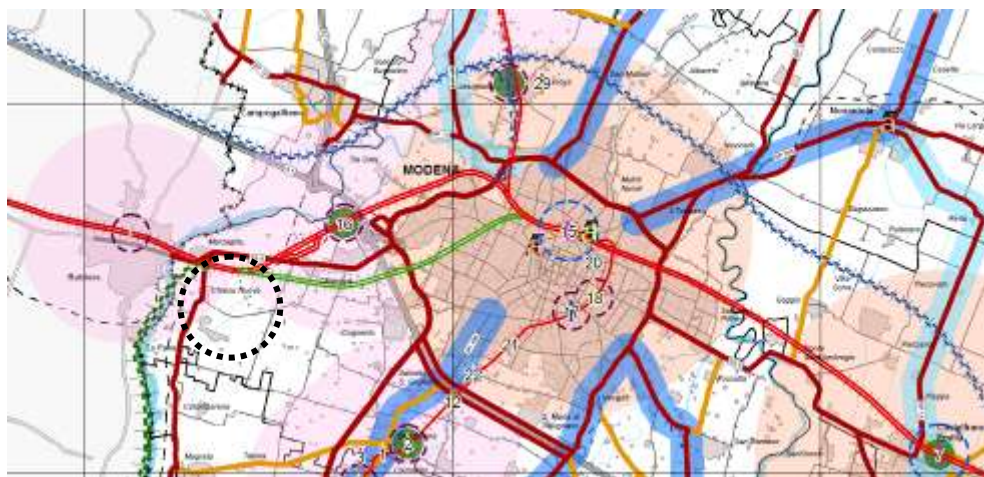
**Tavola 5.1**

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



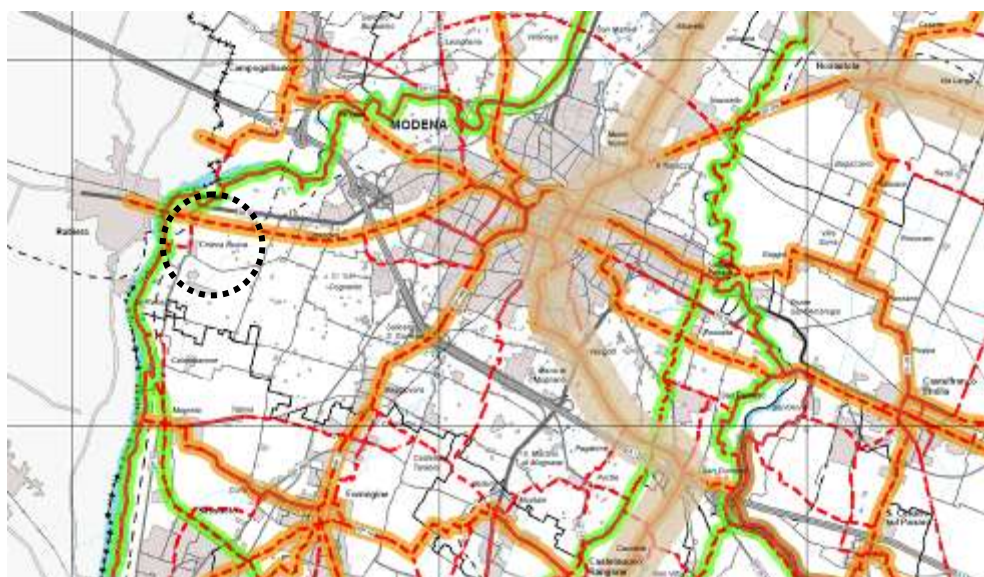
**Tavola 5.2**

Rete del trasporto  
pubblico

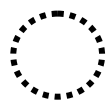


**Tavola 5.3**

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



AREA DI  
INTERVENTO



## VIABILITA'

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

## TRASPORTO PUBBLICO

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

## RETI CICLABILI

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

## VIABILITÀ

L'area di intervento si trova ad una distanza di circa 1km dalla strada provinciale

SP15 che collega, sulla parte est del Fiume Secchia, Sassuolo con la Via Emilia. La via Emilia (SS 9) si trova in linea d'aria a circa 2 km dall'Autodromo.

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

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

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

#### **TRASPORTO PUBBLICO**

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

#### **RETI CICLABILI**

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



## 5. STRATEGIE DEL PUG

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



**PUG**  
PIANO URBANISTICO GENERALE

**1**  
Prima fase

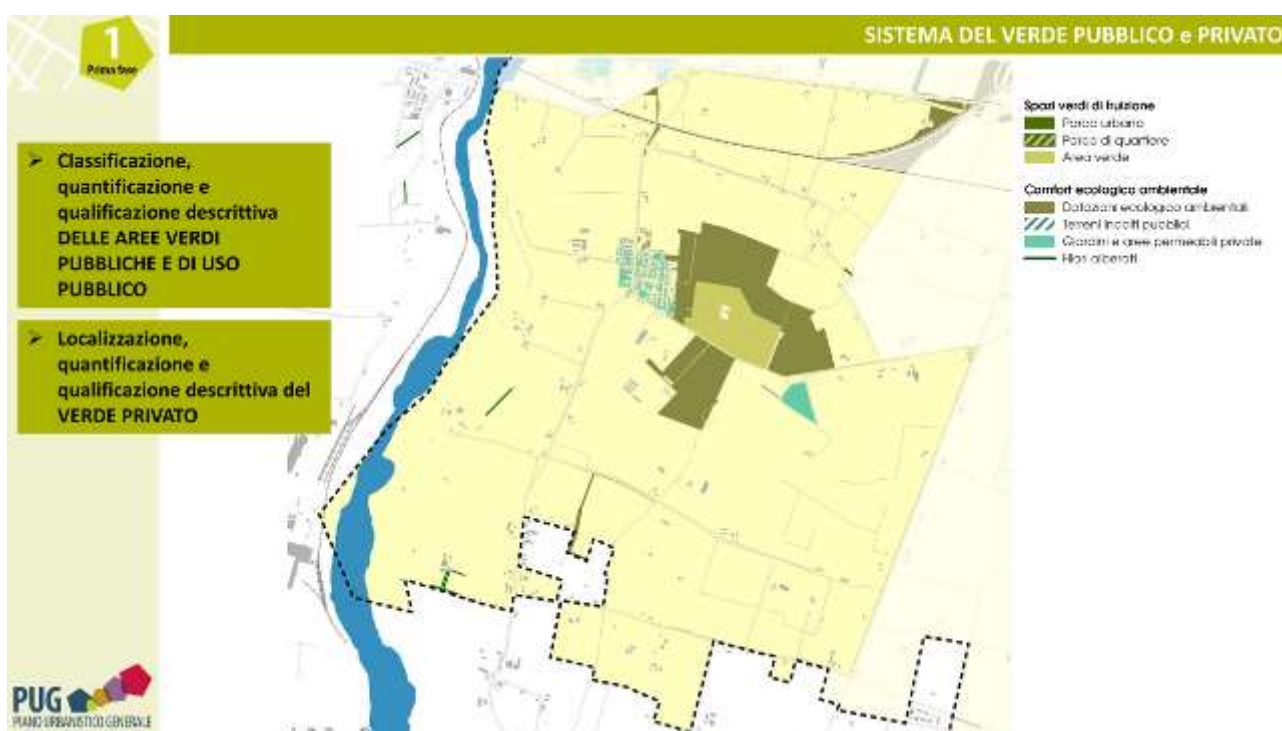
**ATTRAVERSARE I RIONI PER RIPENSARE LA CITTÀ**

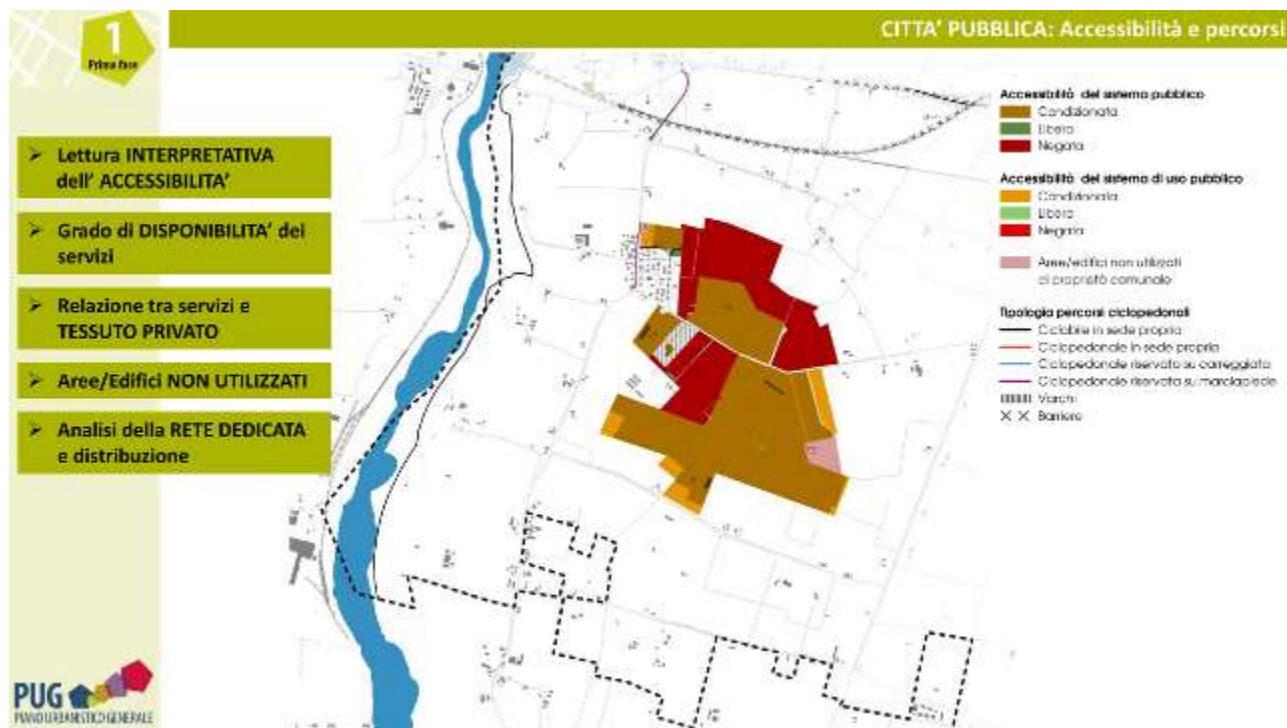
**Rioni CITTANOVA, MARZAGLIA VECCHIA, MARZAGLIA NUOVA**  
20 settembre, ore 21.00 – Circolo Ricreativo Culturale, Cittanova

**PARTE 2**

 **Comune di Modena**

**SETTEMBRE 2018** - a cura del SETTORE PIANIFICAZIONE TERRITORIALE e RIGENERAZIONE URBANA Ufficio di Piano









#### Infrastrutture e attività antropiche

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

#### Paesaggio rurale

- Filari di alberi
- Vegetazione arbustiva e arborea in evoluzione

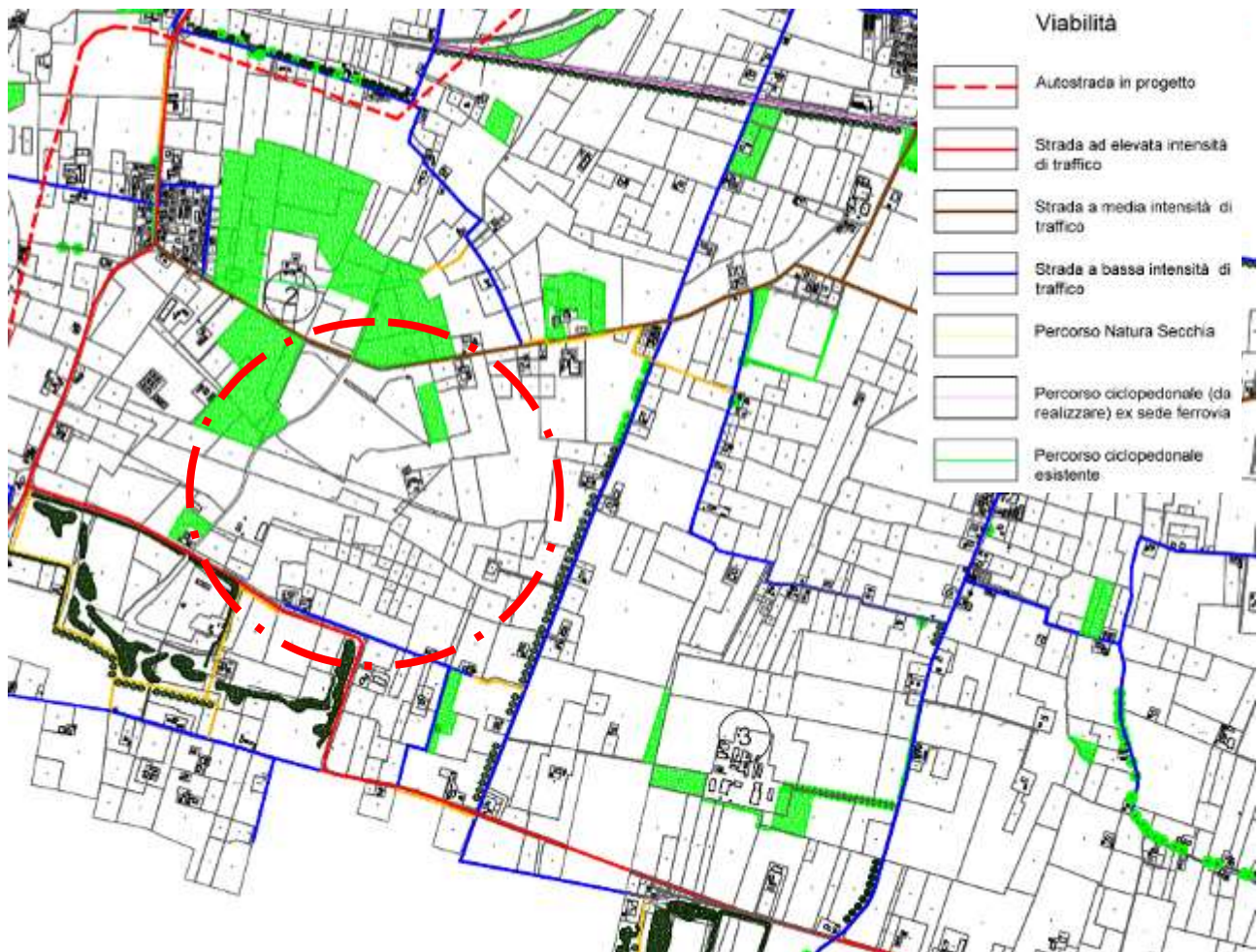
#### Coltivazioni arboree

- Vigneti
- Frutteti

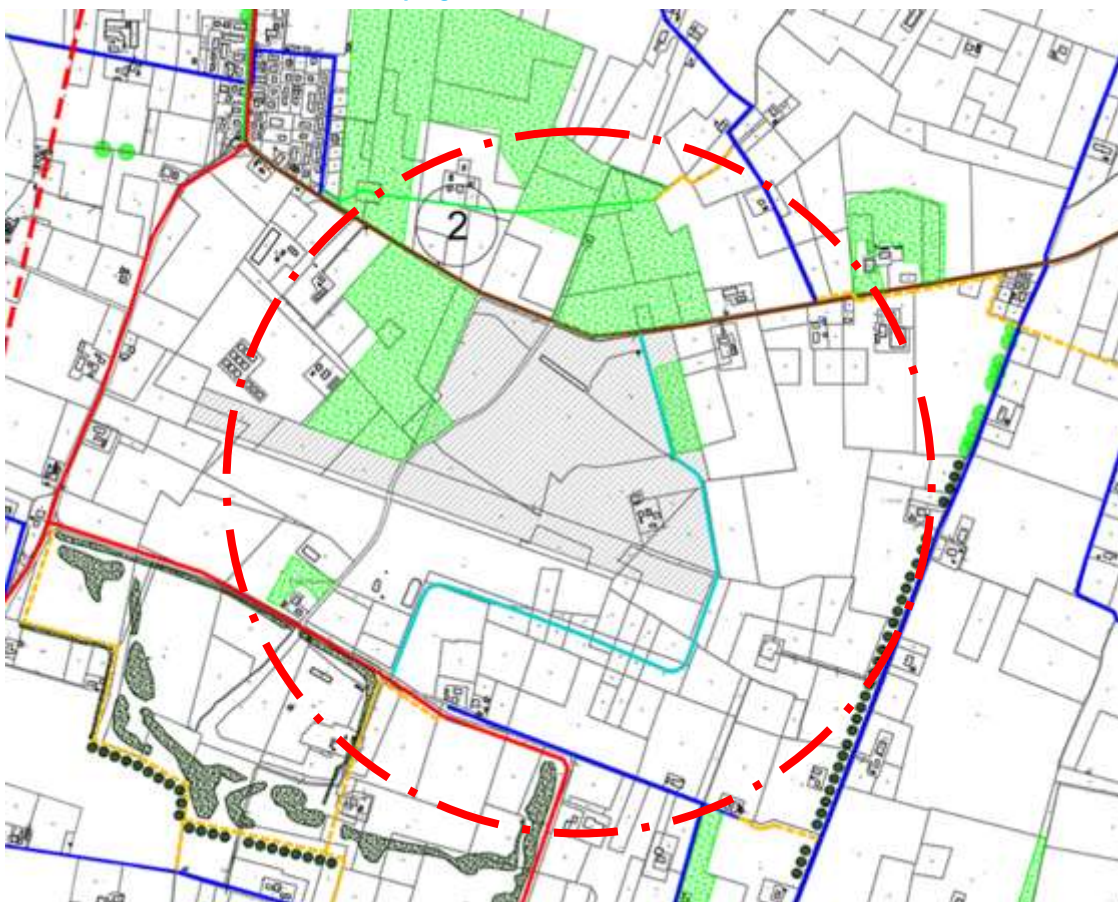
#### Aree boscate

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





PARCO RURALE PERIURBANO : dalle indicazioni si esplicita come la nuova viabilità pubblica di accesso al Polo funzionale si integri con quanto previsto al contorno ed identifichi un percorso di strada a bassa intensità di traffico che si innesta sui percorsi : sotto in **AZZURRO** l'inserimento della strada in progetto

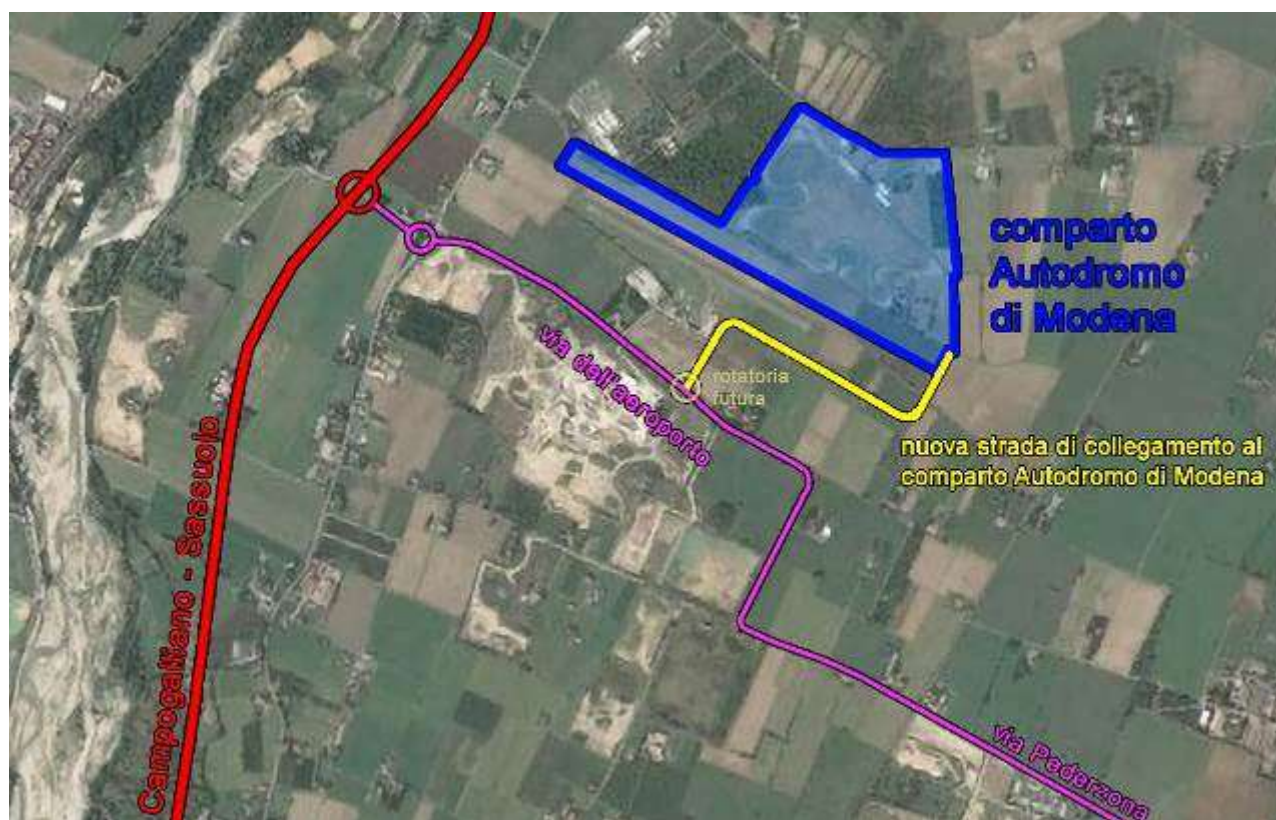




## 6. IL PROGETTO DELLA NUOVA STRADA PUBBLICA DI ACCESSO AL POLO FUNZIONALE AUTODROMO DI MODENA

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

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



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

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

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

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

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

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

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

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

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

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

Riportiamo brevemente una sintesi della procedura.



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

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





CAPO III - PIANO OPERATIVO COMUNALE  
 localizzazione delle opere e dei servizi pubblici e di interesse pubblico

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

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

## 8. CARATTERISTICHE TECNICHE DELLA STRADA

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

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

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



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

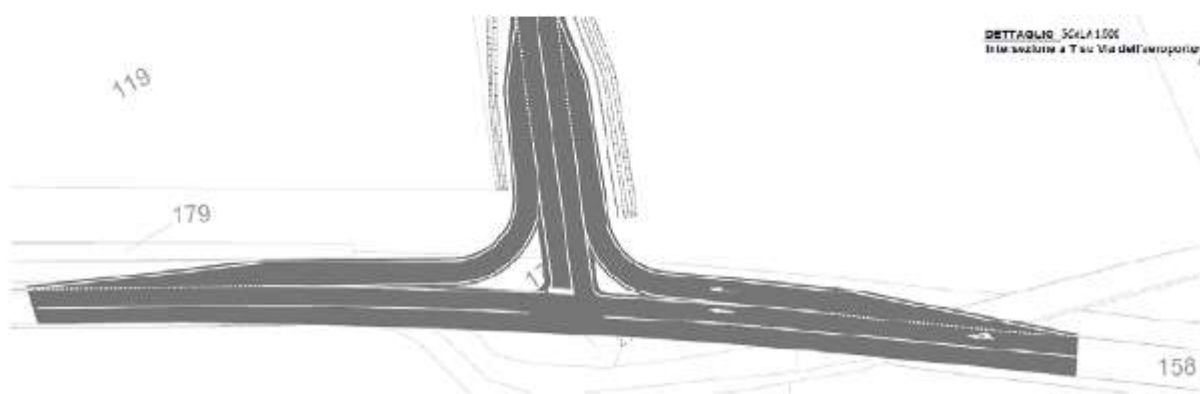


FIGURA 3 – IMMISSIONE A "T" NUOVA STRADA EXTRACOMPARTO DI ACCESSO ALL'AUTODROMO DI MODENA SULLA VIABILITA' PUBBLICA COMUNALE "STRADA DELL'AEROPORTO"

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

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

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

#### PARTICOLARE SEZIONE

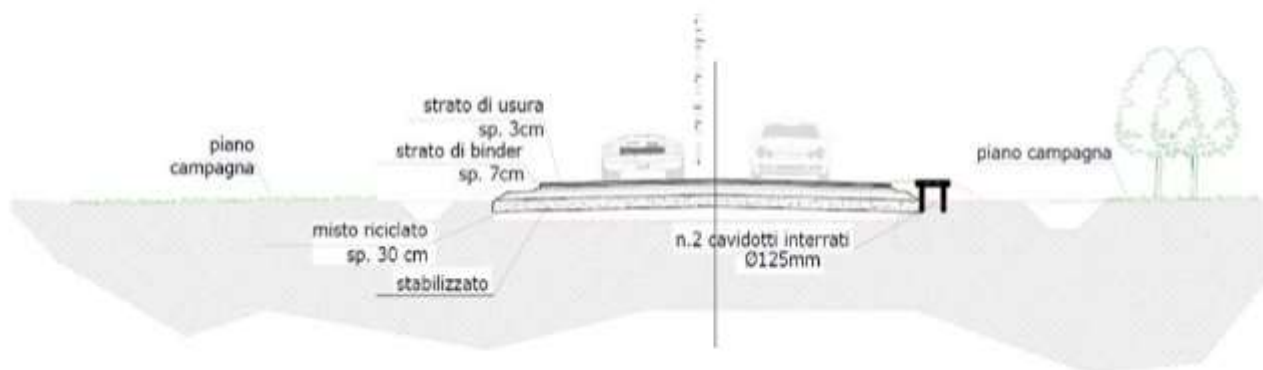


FIGURA 10—SEZIONE TIPOLOGICA NUOVA STRADA DI ACCESSO AUTODROMO DI MODENA

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

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

Reggio Emilia, 19 maggio 2021

Spett.le

AUTODROMO DI MODENA

Strada Pomposiana

Loc. Marzaglia (MO)

41123 MODENA

**Oggetto: Parere legale**

In riscontro al quesito posto, circa la percorribilità tecnico-giuridica dell'ipotesi di esproprio da parte del Comune di Modena delle aree necessarie alla realizzazione da parte di Aerautodromo Modena SpA di una strada di accesso all'autodromo, sono a precisare quanto segue.

Il quadro normativo in materia di espropri per pubblica utilità è costituito dal DPR n. 237/2001, cd. *Testo unico espropriazioni* (TUE), e dalla legge regionale n. 37/2002 "*Disposizioni regionali in materia di espropri*".

Senza qui pretesa di esaustività, per effetto dell'apposizione di un vincolo espropriativo nell'ambito degli strumenti di programmazione o di pianificazione, l'autorità competente (che, ai sensi degli artt. 3 e 6 comma primo del TUE, è qualificata come "autorità espropriante") ai sensi dell'art. 13 del TUE deve procedere alla dichiarazione di pubblica utilità ovvero all'adozione di atto avente la medesima funzione (ad esempio approvazione del progetto o del piano attuativo, accordo di programma o altri atti ex art. 10 TUE), quindi entro il successivo termine di cinque anni deve emettere il decreto di esproprio.

In materia di apposizione di vincoli preordinati all'esproprio, poi, osservo che il relativo oggetto materiale può essere costituito sia da opere pubbliche sia da opere private di interesse pubblico, per queste ultime intendendosi quegli impianti e attrezzature che, sebbene non destinati a scopi di stretta cura della Pubblica Amministrazione, sono idonee a soddisfare bisogni della collettività, ancorché vengano realizzati e gestiti da soggetti privati, purché contrassegnate da una generale fruibilità pubblica. La distinzione, pertanto, attiene al profilo soggettivo dell'ente che sarà proprietario delle aree e, quindi, dell'opera: opera pubblica laddove questa confluisca nel patrimonio di un ente pubblico, opera privata di interesse generale allorquando la titolarità sia ad origine di un privato ma soddisfi esigenze di pubblico interesse.

Indipendentemente, ad ogni modo, dalla natura giuridica dell'ente che sarà proprietario dell'opera, ciò che rileva ai fini della corretta e legittima attivazione della procedura di esproprio è il dato



teleologico, ovvero la soddisfazione di un interesse pubblico o generale, ben potendo questo essere perseguito sia *motu proprio* dagli enti pubblici sia da soggetti privati.

In tale senso depone, del resto, la chiara disposizione di cui all'art. 1, comma primo, TUE *“Il presente testo unico disciplina l'espropriazione, anche a favore di privati, dei beni immobili o di diritti relativi ad immobili per l'esecuzione di opere pubbliche o di pubblica utilità”*, nonché quanto previsto all'art. 2 della LR n. 37/2002: *“Le disposizioni della presente legge si applicano alle procedure espropriative, previste dalla legge, realizzate da qualsiasi soggetto pubblico o privato al fine di acquisire, anche a favore di privati, beni immobili o diritti relativi a beni immobili per l'esecuzione nel territorio regionale di opere e interventi pubblici o di pubblica utilità”* e la specifica previsione di cui all'art. 36 del TUE sull'indennità di esproprio per opere private.

Dunque è possibile che il procedimento di esproprio, quindi anche l'apposizione di vincolo espropriativo e la dichiarazione di pubblica utilità, sia dispiegato anche in favore di opere formalmente private, benché sostanzialmente di rilievo collettivo. Non solo. La stessa normativa, tanto nazionale quanto regionale, prevede – addirittura – la possibilità che sia lo stesso privato, seppur solo laddove concessionario di opera pubblica, a procedere all'esproprio, previo formale atto di delega da parte dell'autorità pubblica espropriante (art. 6, comma ottavo: *“Se l'opera pubblica o di pubblica utilità va realizzata da un concessionario o contraente generale, l'amministrazione titolare del potere espropriativo può delegare, in tutto o in parte, l'esercizio dei propri poteri espropriativi, determinando chiaramente l'ambito della delega nella concessione o nell'atto di affidamento, i cui estremi vanno specificati in ogni atto del procedimento espropriativo. A questo scopo i soggetti privati cui sono attribuiti per legge o per delega poteri espropriativi, possono avvalersi di società controllata. I soggetti privati possono altresì avvalersi di società di servizi ai fini delle attività preparatorie”*).

Venendo al caso di specie, da quanto si apprende, la società Aerautodromo Modena ha avviato nel mese di maggio 2020 il procedimento volto al rilascio di Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale, a norma della LR n. 4/2018, per l'ampliamento della pista dell'autodromo e la realizzazione di opere connesse. Dall'esame degli atti depositati nel suddetto procedimento, che allo stato risulta sospeso, si apprende che gli Enti territoriali competenti (ovvero, Regione Emilia-Romagna, Provincia di Modena e Comune di Modena) hanno precisato che rappresenta condizione necessaria, tra le altre, ai fini del rilascio degli assensi di propria competenza, la realizzazione di una nuova viabilità di accesso al comparto dell'autodromo, al fine di alleggerire il traffico sulla viabilità interna e residenziale della frazione di Marzaglia di Modena.

Tale previsione, si legge, era già contenuta, quale intervento necessario, nell'ambito del precedente rilascio di titolo autorizzatorio nell'anno 2008, ma rimasta mai attuata; di talchè, evidenzia la Provincia di Modena *“che se il progetto attuativo dell'autodromo non comprendesse anche l'accessibilità dell'impianto, questo non solo non sarebbe sostenibile in se stesso ma renderebbe insostenibile anche ogni ipotesi di variante al PTCP che riconosca a quell'impianto la qualificazione di polo funzionale”* (atto prot. 763098 del 17.11.2020). Analogamente il Comune ha rilasciato parere



istruttorio non definitivo non favorevole sul progetto anche con riguardo all'assenza nel progetto di ampliamento originario della realizzazione della nuova viabilità di accesso al comparto.

Alla luce dei rilievi mossi in sede di conferenza dei servizi, il proponente ha quindi inteso modificare il progetto, integrandolo con quanto richiesto e prevedendo la realizzazione della strada a sud del comparto, fornendo anche il piano particellare di esproprio, come puntualmente richiesto dal Comune ai sensi degli artt. 10 e 11 della LR n. 37/2002.

Lo stesso Comune ha precisato, al riguardo, che *“la nuova strada di accesso all'impianto dal lato Sud, se inquadrata come strada pubblica, dovrà essere configurata come strada Locale extraurbana (Tipo F extraurbana secondo il Codice della Strada) e il progetto dovrà essere conforme al quadro normativo vigente”* (atto prot. 763098 del 17.11.2020).

Da quanto si apprende, al fine della realizzazione e gestione della nuova strada di accesso all'autodromo, la Società proponente intende acquisire le aree necessarie dal Comune in diritto di superficie, quindi realizzare la strada di accesso che rimane privata per poi devolverla gratuitamente al Comune alla scadenza del diritto di superficie.

Come anticipato, da quanto emerge dagli atti visionati, l'autodromo di Modena è destinato ad essere individuato entro un polo funzionale di interesse pubblico di nuova definizione da parte del PTCP a seguito della variante che sarà approvata contestualmente all'adozione del PAUR: ciò determina, quindi, il rilevante interesse pubblico – quindi la pubblica utilità – delle opere tutte da realizzarsi contenute nel piano/progetto approvato con il PAUR, fermo restando quanto prescritto in merito dall'art. 21 comma primo della LR n. 4/2018. Inoltre, a mezzo del medesimo provvedimento unico, saranno approvate anche le modifiche agli strumenti urbanistici attuativi di comparto (il POC), prevedendo questi ultimi la localizzazione di tale opera. Ai sensi delle già richiamate disposizioni del TUE e, soprattutto, per effetto di quanto disposto dall'art. 10 della LR n. 37/2002, l'approvazione degli strumenti urbanistici attuativi costituisce non solo localizzazione dell'opera – pedissequa dei sovra ordinati piani – ma anche e soprattutto dichiarazione di pubblico interesse, idonea ad iniziare il procedimento di esproprio.

La particolarità del caso in esame deriva dal fatto che la Società non si configura come concessionario di opera pubblica (come individuato dalle disposizioni dell'art. 6 del TUE) ma come soggetto privato meramente concessionario del diritto di superficie. Tale circostanza, tuttavia, risulta irrilevante in quanto – come si è visto – il ricorso all'esproprio può essere attuato anche per opere private, laddove siano preordinate al pubblico interesse e all'interesse collettivo. A ciò depone quanto prescritto dall'art. 6, comma nono TUE: *“Per le espropriazioni finalizzate alla realizzazione di opere private, l'autorità espropriante è l'Ente che emana il provvedimento dal quale deriva la dichiarazione di pubblica utilità”*.

Nel caso di specie la pubblica utilità dell'intervento risulterà rappresentata da molteplici fattori: la qualificazione del comparto come polo funzionale da parte del PTCP, la specifica richiesta di tale intervento (la realizzazione della strada) da parte degli Enti pubblici territoriali, la definizione di tale opera già nei precedenti titoli autorizzatori, la qualificazione di tale opera come urbanizzazione

necessaria ai fini della viabilità del comparto e della frazione di Marzaglia e, da ultimo, anche la futura devoluzione dell'opera gratuitamente al Comune.

Il già richiamato art. 6 comma nono TUE individua, tra l'altro, anche l'autorità espropriante che, nel caso in esame, sarà il Comune di Modena, atteso che la dichiarazione di pubblica utilità deriverà da ultimo dalla variante al POC, che è di competenza comunale.

In conclusione, per le ragioni sopra esposte, il procedimento ipotizzato risulta legittimo ed assistito da plurime motivazioni.

Distinti saluti,

Avv. Elena Guiducci