

# 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

**RISPOSTA RICHIESTE INTEGRAZIONE PAUR ( 17-11-2020)**

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
NOTE	Arpae invia la presente richiesta di integrazioni il 17/11/2020 (tempo di risposta 30 giorni= 17/12/2020) Autodromo Modena Spa richiede una proroga con sospensione dei termini il 14/12/2020 Arpae concede una sospensione dei termini per 180 giorni <b>(proroga al 15/06/2021)</b> - l'invio dovrà essere completo (quindi non solo le risposte e gli allegati alle integrazioni)				
REGIONE EMILIA ROMAGNA					
A seguito dell'analisi della documentazione presentata per il Procedimento unico di VIA del progetto di ampliamento dell'Autodromo di Modena, ai fini dell'assenso della Regione Emilia - Romagna alla Variante del PTCP della provincia di Modena, che sarà espresso con delibera di Giunta regionale, si ritengono necessarie le seguenti integrazioni comprensive delle richieste del Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio.					
1	Gli elaborati relativi alle proposte di Variante (allegati da 8 a 11 e 23), per quanto riguarda la valutazione degli effetti ambientali indotti dalla Variante proposta sull'assetto della pianificazione, risultano scarni, privi dei contenuti necessari, di difficile lettura e riportano diverse inesattezze dovute, probabilmente, all'accorpamento della Variante al PTCP, ovvero variante allo strumento di pianificazione territoriale a livello provinciale, con le varianti agli strumenti urbanistici. Si ritiene pertanto opportuno rivedere tale documentazione, tenendo conto che i contenuti dell'elaborato di Val.S.A.T. devono fare riferimento a quanto indicato nell'allegato VI del D.Lgs. 152/2006.	Vedasi nuove relazioni completamente riscritte e sostituite, redatte secondo quanto indicato nell'allegato VI del D.Lgs. 152/2006.	• SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 • SIA ALLEGATO 2bVALSAT VARIANTE PSC POC RUE • SIA ALLEGATO 2cVALSAT VARIANTE PUA	ATEAM	ARCHILINEA
2	In riferimento all'elaborato di Val.S.A.T. relativo alla Variante al PTCP si chiede di esplicitare le seguenti informazioni riguardanti il progetto nel suo complesso comprese le opere connesse, come ad esempio la viabilità di accesso all'Autodromo:		• SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 • SIA ALLEGATO 2bVALSAT VARIANTE PSC POC RUE • SIA ALLEGATO 2cVALSAT VARIANTE PUA		
	• Copia analogica a stampa tratta da documento informatico identificato dal numero di protocollo indicato, sottoscritto con firma digitale predisposto e conservato presso l'Amministrazione in conformità al DLgs 82/2005 (CAD) e successive modificazioni	Viene prodotta e consegnata copia analogica a stampa tratta del documento: SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009	• SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 • SIA ALLEGATO 2bVALSAT VARIANTE PSC POC RUE • SIA ALLEGATO 2cVALSAT VARIANTE PUA	ARCHILINEA	ATEAM
	• previsione del vigente PTCP della Provincia di Modena relativamente all'area oggetto di variante;	Vedasi nuova relazione completamente riscritta e sostitutiva	• SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009	ARCHILINEA	ATEAM
	• qualità e natura della variante proposta; in particolare esplicitare se si tratta di una sola variante normativa, cartografica (ecc.) con particolare riferimento al rapporto tra variante e tutele provinciali;	Vedasi nuova relazione completamente riscritta e sostitutiva	• SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009	ARCHILINEA	ATEAM
	• devono essere individuate, con riferimento alla pianificazione vigente, le ragionevoli alternative localizzative idonee a realizzare gli obiettivi perseguiti valutandone gli effetti attesi sull'ambiente e sul territorio. Nell'individuazione e valutazione delle soluzioni alternative, compresa l'alternativa zero (ovvero assenza di variante al PTCP), il documento di Val.S.A.T. deve tenere conto delle caratteristiche dell'ambiente e del territorio delle informazioni ambientali e territoriali acquisite e, per gli aspetti strettamente pertinenti, degli obiettivi generali di sviluppo sostenibile definiti dal piano e dalle altre pianificazioni generali e settoriali, in conformità alla strategia regionale di sviluppo sostenibile e alla strategia di mitigazione e adattamento per i cambiamenti climatici della regione Emilia-Romagna (https://ambiente.regione.emilia-romagna.it/it/cambiamenti-climatici/temi/la-regione-per-il-clima/strategiaregionale-per-i-cambiamenti-climatici/strategia-regionale-per-i-cambiamenti-climatici);	Rispetto alla Variante al PTCP oggetto del presente documento si deve considerare come alternativa possibile l'ipotesi (opzione zero) di non riconoscere il ruolo sovracomunale delle funzioni specialistiche presenti nell'area e pertanto non introdurre il Polo Funzionale di Progetto "Autodromo di Modena" nella strumentazione provinciale di area vasta. Già l'attuale situazione della Pianificazione Comunale riconosce di fatto all'area il ruolo d Polo Funzionale e l'utilizzo oggi della struttura nonché l'utenza degli eventi, hanno sicuramente delle interferenze che gravitano su un bacino sicuramente sovracomunale, senza tuttavia che tali ricadute ed impatti siano valutati alla scala territoriale corretta. Il riconoscimento del livello provinciale consente al contrario di individuare e gestire alla scala provinciale il ruolo del Polo funzionale, di favorirne lo sviluppo e di individuarne gli impatti sul sistema territoriale ed ambientale garantendo, anche attraverso la sottoscrizione dell'accordo territoriale tra gli Enti Comune Provincia, l'attuazione delle mitigazioni necessarie a ridurli.	• SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 paragrafo 4.1	ATEAM	ARCHILINEA

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	• nel documento di Val.S.A.T. devono, inoltre, essere individuati, descritti e valutati i potenziali impatti della variante proposta e le eventuali misure, idonee ad impedirli, mitigarli o compensarli, e devono essere definiti gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio degli effetti attesi sui sistemi ambientali e territoriali, privilegiando quelli che utilizzino dati disponibili.	Vedasi nuova relazione completamente riscritta e sostitutiva	• SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 paragrafo 5.1 sintesi delle mitigazioni rispetto ai sistemi ambientali	ATEAM	PRAXIS AMBIENTE
Si ritiene inoltre, fin da ora, opportuno segnalare la necessità di integrare alcuni aspetti di merito e in particolare:					
3	con riferimento alle conclusioni e prescrizioni della precedente procedura di VIA (DGP 15 del 15/01/2008) relative alla realizzazione della nuova viabilità di accesso posta a sud del comparto, preso atto di quanto dichiarato in conferenza di servizi (sedute del 09/09/2020 e del 09/11/2020) e che nella documentazione presentata non è presente il progetto della strada, si ribadisce la necessità, per garantire la sostenibilità e permettere la qualificazione dell'ambito quale polo funzionale del PTCP, che il progetto comprenda la realizzazione dell'accessibilità diretta al comparto che permetta di non gravare sul sistema stradale urbano esistente;	Vedasi nuova relazione	• SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 paragrafo 3.9  • SIA ALLEGATO 9aNUOVA ACCESIBILITA' DIRETTA AL COMPARTO	ARCHILINEA	BLUEWORKS
4	la l.r. 24/2017 pone grande attenzione ai temi ambientali e paesaggistici e, in particolare, all'aspetto del consumo di suolo. A tal proposito il progetto presentato, che prevede un importante uso di suolo, dovrà dare esplicita evidenza al sistema delle dotazioni territoriali e alla loro quantificazione e valutare attentamente la progettazione e realizzazione dei parcheggi e della strada di accesso e più in generale il loro inserimento paesaggistico anche in considerazione del fatto che l'area coinvolta dall'ampliamento è classificata dal PTCP quale rete ecologica di livello provinciale punto "connettivo ecologico diffuso" (art.28, comma 2). Va quindi verificato che i nuovi suoli impermeabilizzati nella proposta presentata siano compensati da un progetto di ambientazione arboreo naturale tale da avere un bilancio ecosistemico sostenibile.	Vedasi nuova relazione completamente riscritta e sostitutiva. In particolare paragrafo relativo alle reti ecologiche	• SIA ALLEGATO 6RIQUALIFICAZIONE AMBIENTALE ED INTERAZIONE DEL PROGETTO NEL SUO COMPLESSO CON LA FAUNA E LA FLORA ESISTENTI	ARCHILINEA	MONDANI
5	Si ricorda inoltre che, ai sensi dell'art.21 della l.r. 4/2018 il provvedimento autorizzatorio unico costituisce variante agli strumenti di pianificazione territoriale, urbanistica e di settore a condizione che sia stata espressa la valutazione ambientale (Valsat), di cui agli articoli 18 e 19 della legge regionale 24/2017, positiva sulla variante stessa.	il nuovo documento allegato permetterà di esprimere parere adeguato		ATEAM	
Le proposte di variante possono riguardare unicamente specifiche modifiche attinenti alle previsioni cartografiche e normative relative alle aree interessate dal progetto assoggettato alla procedura di VIA. In tal senso va definito puntualmente quanto è oggetto di approvazione di questo procedimento di VIA e coordinati di conseguenza gli elaborati documentali mentre il resto della proposta dovrà trovare una sua definizione in eventuali altre procedure di legge.			- Tavola delle aree ininteressate dal progetto assoggettato a VIA - stralcio 1  '- Tavola delle aree assoggettate PUA - stralcio 2		
PROVINCIA DI MODENA					
6	Si ribadisce quanto già espresso in conferenza di servizi: se il progetto attuativo dell'autodromo non comprende la realizzazione dell'accessibilità dell'impianto, questo non è sostenibile in se stesso e rende insostenibile anche ogni ipotesi di variante al PTCP che riconosca a quell'impianto la qualificazione di polo funzionale.	Il progetto di ampliamento dell'Autodromo di Modena prevede la realizzazione dell'accessibilità al comparto da sud tramite la realizzazione di una nuova strada.	• SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 • SIA ALLEGATO 9aREV.1 SCENARI E MOBILITÀ • SIA ALLEGATO 9bREV.1 NUOVA ACCESIBILITA' DIRETTA AL COMPARTO	ARCHILINEA	BLUEWORKS
7	Si esprimono inoltre perplessità in ordine alle ipotesi di accessibilità di cantiere, con la realizzazione di nuovi accessi da via Pomposiana e dalla SP 15. E' noto fin dalla Via del 2008 che la Via Pomposiana, per le sue caratteristiche stradali non è in grado di supportare ipotesi di incremento di traffico e che per quanto inerente la SP 15 non vi è ragione di creare accessi provvisori in quando deve essere realizzato l'accesso strategico da via Aeroporto/Pederzona senza il quale l'impianto non sarebbe sostenibile.	Vedere piano di cantierizzazione. Non soi prevedono accessi da via Pomposiana	• SIA ALLEGATO 8aREV.1 PIANO DELLA SICUREZZA • SIA ALLEGATO 8bREV.1 AZIONI DI CANTIERE	ARCHILINEA	BLUEWORKS

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
8	Del pari si evidenzia che l'ipotesi di connessione via Aeroporto/Pederzona Via Pomposiana non potrà prescindere dal necessario adeguamento stradale della medesima via Pomposiana, fino all'esistente rotonda. Si dovranno inoltre valutare le possibili interferenze che tale realizzazione potrebbe portare alla funzionalità primaria del Centro di Protezione civile, le cui possibilità di attivazione non dovranno mai essere impattate.	<p>Il nuovo accesso da via dell'aeroporto tramite strada privata di nuova progettazione diverrà esclusivo, l'accessibilità da Via Pomposiana dunque sarà limitata ai soli mezzi di soccorso e al personale addetto della società Aerautodromo Modena Spa.</p> <p>Non si ritiene dunque necessario un adeguamento del tratto della via Pomposiana.</p>	· SIA ALLEGATO 9bREV.1 NUOVA ACCESIBILITA' DIRETTA AL COMPARTO	ARCHILINEA	
9	In considerazione del fatto che la proposta di Variante al PSC del Comune di Modena non ha dato compiuta attuazione alla direttiva del PTCP di cui all'art. 28 "La rete ecologica di livello provinciale", comma 2 punto "connettivo ecologico diffuso" che interessa la porzione di area in ampliamento, la proposta non pare raggiungere la necessaria conformità al PTCP sovraordinato.	L'area di sito è principalmente occupata da un vasto appezzamento seminato a frumento. E' presente una prateria fortemente artificializzata nei pressi dell'edificato. Sono presenti alcune siepi arboree e alcuni alberi isolati. La composizione faunistica dell'area di sito, in considerazione dell'utilizzo prevalente a seminativo non presenta caratteristiche di particolare rilievo. Il valore naturalistico complessivo dell'area di sito è basso. I monitoraggi relativi alle modificazioni ecologiche 2008-2012 effettuati attraverso l'analisi della comunità ornitica nidificante hanno evidenziato un leggera tendenza all'aumento dell'indice di diversità. L'opera non interviene sulle direzioni di collegamento delle	· SIA ALLEGATO 6a REV1BIODIVERSITA_VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA, ECOSISTEMI	LANZI	ATEAM
10	Si allega alla presente il parere del Servizio Pianificazione Urbanistica Territoriale e Cartografica – U.o. Difesa del suolo della Provincia di Modena in merito alla riduzione del rischio geologico e sismico, di cui si riportano le conclusioni: "Sulla base delle considerazioni precedentemente espresse, si ritiene necessario che la relazione sia integrata con i valori dei fattori di amplificazione richiesti dalla Delibera 630/2019 e, considerata l'ubicazione del lotto in aree "Zona di attenzione per instabilità – Cedimenti differenziali", si ritiene inoltre necessario che la documentazione geologica e sismica sia integrata eseguendo le verifiche dei cedimenti indotti dall'azione sismica con analisi della fattibilità degli interventi sulla base dei cedimenti rilevati. Considerata la previsione di realizzazione di un ponte pedonale (rif. P.d.c. 6) che sembra essere al margine tra il modello 1 e il modello 2, si consiglia di approfondire la tematica relativa a cedimenti differenziali e analisi sismica anche in tale settore al fine di individuare le azioni sismiche per tale intervento edilizio. Le analisi e considerazioni contenute nella relazione geologica, la cui data risulta successiva all'entrata in vigore della Deliberazione della Giunta della Regione Emilia-Romagna n. 630 del 29.04.2019, alle NTC 2018 e alla redazione degli Studi di Microzonazione sismica comunale, non documentano adeguatamente le caratteristiche geologiche e sismiche del sottosuolo del sito di intervento e non ottemperano a quanto previsto dalla normativa. Pertanto la documentazione geologica e sismica allegata al progetto di modifica e ampliamento del Comparto Autodromo di Modena in Loc. Marzaglia di Modena, non è assentibile. Si ritiene necessario che la relazione presentata sia integrata eseguendo tutte le verifiche riportate in precedenza, obbligatorie per l'approvazione della variante urbanistica, con particolare riguardo alla determinazione dei cedimenti indotti dall'azione sismica."	LA RICHIESTA E' STATA OTTEMPERATA PROCEDENDO CON LA VERIFICA DEI CEDIMENTI DIFFERENZIALI (SI VEDANO RELAZIONI GEOTECNICHE AGGIORNATE PER I VARI PDC).	SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)  RELAZIONI GEOTECNICHE PER I VARI PDC	STUDIO CAPELLARI	GEOGROUP
COMUNE DI MODENA					
SETTORE AMBIENTE, EDILIZIA PRIVATA E ATTIVITA' PRODUTTIVE - SERVIZIO AMBIENTE					
RIFIUTI					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	<p>Si richiedono integrazioni e rappresentazioni grafiche delle aree individuate per l'alloggiamento e lo stoccaggio dei rifiuti prodotti, nonché specifica relazione previsionale sulle tipologie e quantitativi dei materiali prodotti nelle varie fasi di gestione ed attività dell'impianto, con indicazione della provenienza dalle diverse attività (tribuna, ristorazione, laboratori, circuito e magazzini).</p> <p>Le aree individuate per lo stoccaggio dei materiali devono essere facilmente raggiungibili dai mezzi di vuotamento, accessibili e in grado di ospitare matrici per le diverse tipologie di rifiuto nell'ottica di attivazione/estendimento del sistema di raccolta Porta a Porta e di incentivazione della raccolta differenziata.</p> <p>Si richiedono inoltre chiarimenti relativamente a quanto citato nella relazione a pag. 11: "I rifiuti provenienti da attività ...per caratteristiche qualitative risulteranno del tutto simili ai rifiuti domestici ancorché prodotti fuori dall'area in cui è istituito il pubblico servizio di raccolta. " non trovando corrispondenza con il servizio di rifiuti attualmente presente e garantito mediante cassonetti stradali in strada Pomposiana4.</p>	Vedasi nuova relazione completamente riscritta e sostitutiva.	· SIA ALLEGATO 13 REV1GESTIONE DEI RIFIUTI	ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE
<b>ILLUMINAZIONE</b>					
	<p>Si richiede la redazione di un progetto illuminotecnico, comprensivo di specifiche tecniche e relazione (tavole con andamento impianti, configurazione/tipologia ottiche, calcolo illuminotecnico...), che attesti la conformità dell'intervento alla LR 19/2003 e alla terza direttiva applicativa DGR 1732/2015.</p> <p>Nel materiale depositato, manca infatti la documentazione illuminotecnica e la trattazione dell'eventuale impatto da inquinamento luminoso degli impianti di illuminazione esterni e le valutazioni circa le possibili modifiche/potenziamenti alla illuminazione pubblica già presente su strada Pomposiana. Si rileva che la località in oggetto ricade nella zona di protezione dell'osservatorio astronomico RE1.</p> <p>Si richiede inoltre una planimetria indicante la suddivisione delle proprietà per la gestione e la manutenzione degli impianti.</p>	VEDI NUOVI ALLEGATI PER IL PDC 7 E PER IL PROGETTO ESECUTIVO DELLA STRADA	<p>PDC 7</p> <p>REV.1 - ELE-07.1</p> <p>REV.1 - ELE-07.2</p> <p>REV.1 - ELE-07.3</p> <p>REV.1 - ELE-07.4</p> <p>STRADA</p> <p>REV.1 - STRADA - ELE-08.1</p>	STIEM	
<b>INQUINAMENTO ACUSTICO</b>					
	<p>Vista la sezione dello Studio di Impatto Ambientale relativa all'ampliamento del Comparto Autodromo di Modena , All.3 Impatto Acustico, si richiedono al proponente le seguenti integrazioni:</p> <p>al fine della verifica del rispetto dei limiti del rumore stradale all'interno delle fasce di pertinenza acustiche introdotte dal DPR 142/2004, in corrispondenza dei ricettori individuati che ricadono all'interno di dette fasce, occorre che venga prodotta anche la valutazione dell'impatto acustico generato dalla sola rumorosità del traffico veicolare, comprensiva dei transiti veicolari diretti e in uscita dall'impianto motoristico;</p> <p>al fine della corretta individuazione dei limiti inerenti la vigente Classificazione Acustica comunale da attribuire ai singoli ricettori individuati, si evidenzia che, come riportato nella Relazione Illustrativa del piano approvato, "...nel caso un fabbricato risulti intercettato dalla linea che delimita la fascia acustica assegnata ad un'infrastruttura di trasporto, stradale o ferroviaria, viene assegnata, all'intero fabbricato ed alle sue pertinenze, la stessa classe acustica assegnata alla fascia stradale o ferroviaria." Si invita pertanto a verificare la corretta attribuzione dei limiti inerenti la vigente Classificazione Acustica comunale ai singoli ricettori individuati;</p> <p>al fine di verificare le condizioni acustiche dell'areale durante le misurazioni fonometriche effettuate nelle date 26 e 27 settembre 2019, utili alla taratura del modello e, conseguentemente, alla definizione dello stato di fatto, si richiede di esplicitare se presso l'Autodromo erano in corso attività motoristiche e, in caso affermativo quali fossero. Nel caso in cui durante le giornate di misura fossero in corso attività motoristiche occorre che venga valutato quanto abbia inciso la rumorosità di queste sui dati rilevati e, nel caso, venga ridefinita la taratura del modello previsionale di calcolo.</p>	<p>Odorici: Ho inteso che non si tratta di dare le risposte in modo puntuale ma di tenere conto delle "prescrizioni" nella stesura della revisione, in realtà per buona parte sono già ottemperate anche nell precedente stesura dovranno essere quindi meglio esplicitate</p> <p>E' NECESSARIO INSERIRE I RIFERIMENTI ALL'ALLEGATO REVISIONATO CHE CONTERRA' LE RICHIESTE</p>	· SIA ALLEGATO 3 REV1IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO		PRAXIS AMBIENTE
<b>AMBIENTE FLORA FAUNA ECOSISTEMI - RAPPORTI CON LA PRECEDENTE VIA</b>					



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
In riferimento al procedimento di VIA Autodromo di Marzaglia, esaminata la documentazione disponibile sul sito della Regione Emilia - Romagna <a href="https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas">https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas</a> , al fine della richiesta di integrazioni si esprime quanto segue:					
	<p>S.I.A. All. 6</p> <p><b>Quadro di riferimento programmatico e ambientale Flora fauna ecosistemi</b></p> <p>Si segnala che nell'elaborato non c'è riferimento all'area protetta Area di Riequilibrio Ecologico "Bosco di Marzaglia", istituita ai sensi dell'art. 53 della L.R. 6/2005 (Atto istitutivo Deliberazione del Consiglio Provinciale n. 178 del 15/06/2011) di cui il Comune di Modena è Ente gestore. Si rileva inoltre che non c'è riferimento all'area boscata (citata come rimboschimento di pino strobo) che è soggetta ai vincoli di cui all'art 21 del PTCP2009. Si ritiene necessario correggere ed integrare le parti relative all'analisi dei vincoli presenti (aree forestali di cui all'art. 21 del PTCP e aree protette ai sensi della L.R. 6/2005). Si ritiene che tale tema debba rientrare nell'analisi del SIA per l'analisi dello stato di fatto in relazione anche allo stato di attuazione degli interventi di mitigazione in corso relativi alla precedente VIA e sia per l'individuazione degli eventuali impatti e degli interventi di mitigazione del progetto presentato.</p>	<p>Nel documento è riportata l'analisi floristico-vegetazionale delle aree boscate (comprea ARE) che rientrano nell'area vasta di indagine</p>	<p>SIA All. 6 - Nuovo documento</p>	MONDANI	LANZI
	<p>S.I.A. All. 6</p> <p><b>Quadro di riferimento ambientale</b></p> <p>Si rileva che l'inquadramento riportato nell'all. 6 "Riqualificazione ambientale ed interazione del progetto nel suo complesso con la fauna e la flora esistenti" fa riferimento ad elementi territoriali estremamente generali non utili ai fini dell'analisi degli impatti. Si ritiene che il SIA debba analizzare come stato ante operam lo stato di fatto attuale riferito all'area di intervento e all'intorno, e che faccia riferimento anche ai monitoraggi previsti dalla precedente VIA, in modo anche da valutare le correlazioni con la VIA precedente. Inoltre si ritiene che tale analisi abbia come riferimento il SIA relativo alla precedente VIA (Integrazioni all'allegato 8 Fauna, flora e rete ecologica – 2007), focalizzando le informazioni sullo stato attuale di flora fauna ed ecosistemi anche in relazione agli interventi mitigativi previsti e prescritti dalla precedente VIA, per tutte le componenti.</p>	<p>L'area di sito è principalmente occupata da un vasto appezzamento seminato a frumento. E' presente una prateria fortemente artificializzata nei pressi dell'edificato. Sono presenti alcune siepi arboree e alcuni alberi isolati. La composizione faunistica dell'area di sito, in considerazione dell'utilizzo prevalente a seminativo non presenta caratteristiche di particolare rilievo. Il valore naturalistico complessivo dell'area di sito è basso. I monitoraggi relativi alle modificazioni ecologiche 2008-2012 effettuati attraverso l'analisi della comunità ornitica nidificante hanno evidenziato un leggera tendenza all'aumento dell'indice di diversità. L'opera non interessa nodi e direzioni di collegamento della rete ecologica</p>	<p>• SIA ALLEGATO 6a REV1BIODIVERSITA_VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA, ECOSISTEMI</p> <p>• SIA ALLEGATO 6b REV1OPERE A VERDE DI MITIGAZIONE</p>	MONDANI	LANZI
	<p>All. 17</p> <p>Relazione di ottemperanza</p> <p>Si rileva che nella Relazione ai fini della verifica di ottemperanza manca il quadro di riferimento in merito a quadro di riferimento ambientale "Flora Fauna ecosistemi" ed allo stato di attuazione degli interventi di mitigazione previsti. Si ritiene necessario integrare tali aspetti.</p>	<p>Il documento contiene le risultanze monitoraggi relativi alle modificazioni ecologiche 2008-2012 effettuati attraverso l'analisi della comunità ornitica nidificante. La nuova opera in progetto rende necessaria la ridefinizione dei passaggi per fauna e la presenza di mammiferi di medie dimensioni indirizza verso la predisposizione di un tratto stradale allestito</p>	<p>• SIA ALLEGATO 6a REV1BIODIVERSITA_VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA, ECOSISTEMI</p> <p>• SIA ALLEGATO 6b REV1OPERE A VERDE DI MITIGAZIONE</p>	MONDANI	LANZI
	<p>All. 15 Studio di incidenza</p> <p>Si rileva che l'allegato 15 Porta erroneamente il titolo Valutazione di incidenza, mentre dovrebbe essere correttamente Studio di incidenza. Si rileva che nella relazione sono presenti inquadramenti generali e non riportano la presenza dell'A.R.E. e dell'area boscata (soggetta all'art 21 del PTCP2009). Si ritiene che tale studio debba essere aggiornato rispetto al tema incidenza sulle connessioni ecologiche, che deve essere riferito oltre che allo stato di fatto allo stato di progetto.</p>	<p>Le connssioni ecologiche sono descritte e analizzate nel documento di SIA - Aggiornamento del All. 15 con i contenuti di All. 6 e cambio titolo</p>	<p>• SIA ALLEGATO 6a REV1BIODIVERSITA_VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA, ECOSISTEMI</p> <p>• SIA ALLEGATO 6b REV1OPERE A VERDE DI MITIGAZIONE</p>	MONDANI	LANZI

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	<p>Progetto</p> <p>Per quanto attiene agli interventi di mitigazione si ritiene che il progetto debba essere integrato con lo stato di fatto riportante gli interventi mitigativi prescritti dalla precedente VIA previsti e realizzati, uno stato di progetto in cui vengono individuati i nuovi interventi di mitigazione/compensazione, individuati in base alle analisi del SIA anche in relazione al rapporto con la VIA precedente e gli interventi non realizzati ed eventualmente ricalcolizzati in modo da poter individuare chiaramente i rapporti fra i due progetti.</p>	<p>Il documento contiene le risultanze monitoraggi relativi alle modificazioni ecologiche 2008-2012 effettuati attraverso l'analisi della comunità ornitica nidificante. La nuova opera in progetto rende necessaria la ridefinizione dei passaggi per fauna e la presenza di mammiferi di medie dimensioni indirizza verso la predisposizione di un tratto stradale allestito con marginatori anticollisione e idonea cartellonistica lungo via Pomposiana di circa 1 km (tutto il tratto stradale che divide l'ARE bosco di Marzaglia)</p>	<p>· SIA ALLEGATO 6a REV1BIODIVERSITA_VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA, ECOSISTEMI</p> <p>· SIA ALLEGATO 6b REV1OPERE A VERDE DI MITIGAZIONE</p>	MONDANI	LANZI
<b>ASPETTI GEOLOGICO-AMBIENTALI DI COMPETENZA COMUNALE</b>					
<p><b>PARTE PRIMA</b> – Vincolistica generale presente sul sito per gli aspetti geologico-ambientali SINTESI</p> <p>VINCOLI DI TUTELA GEOLOGICO-AMBIENTALE PRESENTI SULL'AREA</p> <p>Le problematiche principali affrontate nella presente istruttoria sono quelle emerse nella Tavola 4.17 di PSC, disciplinate dalle NTA comunali DCC N° 78/2019, ai Capi VI e VII (ed altri richiami). L'istruttoria entra nel merito degli aspetti geologico-ambientali, sia per quanto riguarda le procedure pianificatorie, che per gli effetti a ricaduta sui PdC edilizi, con la verifica della conformità' per entrambe (rispettivamente a NTA di PSC, ed effetti sulla legislazione di riferimento regionale per la pianificazione, statale per la progettazione):</p>				BLUEWORKS	GEOGROUP
	<p>Microzonazione sismica e Riduzione del rischio sismico, definiti al Capo VI delle NTA PSC:</p> <p>a) pianificazione: la problematica e' collegata in particolare alla presenza di una Zona 3080 MOPS, Microzone omogenee in prospettiva sismica (riporto di terreno sciolto nella ex-cava Aeroporto Polo 5.2: liquefazione e cedimenti differenziali), che comporta la necessita' della MS3;</p> <p>b) progettazione: la problematica deriva ancora indirettamente dalla presenza di una Zona 3080 MOPS sui PdC 1/8 coinvolti (occorre peraltro valutare, per ciascun PdC, se sia ritenuto idoneo l'approccio semplificato per lo studio sismico NTC 2018, oppure se sia opportuno procedere mediante RSL);</p>	<p>PER LA PRESENZA DELLA ZONA 3080 MOPS è STATA ESEGUITA OPPORTUNA RSL</p>	<p>REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA</p>	BLUEWORKS	GEOGROUP
	<p>Acque sotterranee, come normate al Capo VII - Protezione dei campi acquiferi (Applicazione e contenuto delle norme di protezione acquedottistiche e dei corpi idrici sotterranei– PSC):</p> <p>c) presenza di una zona di tutela acquedottistica PA2 (Zona di rispetto allargata 365 gg del pozzo acquedottistico C4 del Campo "C" Marzaglia, ubicato poco a monte della Strada Pomposiana, che dista 200 m a nord; il pozzo C4 e' identificato nel N.C.T. del Comune di Modena al Foglio n. 117, mappale n. 71);</p> <p>d) presenza di una (estesa) zona CIS Corpi Idrici Sotterranei: comporta la necessita' che gli interventi edilizi, mediante opportuni accorgimenti progettuali, non possano creare vie preferenziali di infiltrazione dell'acqua dal suolo all'acquifero sottostante.</p> <p>-Ulteriori problematiche collegate a vincoli di carattere geologico–ambientale presenti sull'area, da Nta vigenti di Psc-Poc-Rue ed altra normativa di settore vigente</p> <p>e) ulteriori tematiche da valutare sono collegate ad altri vincoli di carattere geologico–ambientale sull'area, per i quali il Comune ha competenze dirette/indirette (anche non articolate nelle Nta vigenti di Psc-Poc-Rue, ma richiamate in altra normativa di settore vigente, quali ad. es. Terre e rocce da scavo, o interventi di progetto con risulta di materiali inerti, ecc.).</p>	<p>· Ricollocazione di cappellaccio impermeabile (<math>K = 1.0 \cdot 10^{-8} \text{ m/s} = 1.0 \cdot 10^{-6} \text{ cm/s}</math>, per uno spessore di circa 1.00 m) a protezione delle ghiaie, provvedendo al miglioramento meccanico (rullatura e compattatura) del medesimo per strati successivi di 20/30cm; si procederà eventualmente, solo per l'ultimo strato, anche col miglioramento strutturale/chimico (trattamento a calce).</p> <p>· Premesso che l'insediamento in progetto, così come quello esistente, non produrrà acque reflue industriali, il sistema fognario di drenaggio/raccolta sarà a perfetta tenuta idraulica (saldate testa a testa e/o manicottate) e contro-tubate sino all'innesto nel pozzetto di monte e di valle.</p> <p>· Le strutture/infrastrutture in progetto non comporteranno alcuna connessione con la falda in quanto tutte le opere di fondazione saranno superficiali; non sono infatti previste strutture profonde (pali di fondazione berlinesi ecc..) e/o nemmeno infrastrutture profonde (tunnel, gallerie drenanti, sottopassi, ecc...) tali da determinare corsie preferenziali tra la corrivazione superficiale e il deflusso sotterraneo: il corpo CIS non risulta perturbato dall'intervento proposto e previsto in superficie.</p>	<p>Si veda Allegato:</p> <p><b>STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei</b></p> <p><b>REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO</b></p>	BLUEWORKS	GEOGROUP
ISTRUTTORIA GEOLOGICO-AMBIENTALE - ELEMENTI CONOSCITIVI					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	RIEPILOGO SINTETICO VINCOLI-PIANIFICAZIONE in Tav. 4.17 di PSC-POC-RUE Le Zone di attenzione per instabilità (nella fattispecie la Zona 3080 Cedimenti differenziali), necessitano di approfondimenti di III° Livello (NTA PSC - Capo VI A – art. 6A.3 – Pianificazione).	PER LA PRESENZA DELLA ZONA 3080 MOPS è STATA ESEGUITA OPPORTUNA RSL	REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA	BLUEWORKS	GEOGROUP
	RIEPILOGO SINTETICO VINCOLI-PROGETTUALITA' in Tav. 4.17 di PSC-POC-RUE  -PdC 1 AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA - Permitted di costruire (PDC), per intervento di nuova costruzione per infrastrutture e servizi (realizzati dal soggetto privato); Opera Classe II NTC 2018): Vincoli presenti: Acque sotterranee: CIS (Capo VII - art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC); MS: MOPS 2001-2002-2003-2004-3080 (Capo VI A – art. 6A.3 – Pianificazione; Art. 6A.4 Progettazione - Riduzione del Rischio Sismico);	<input type="checkbox"/> Ricollocazione di cappellaccio impermeabile ( $K = 1.0 \cdot 10^{-8}$ m/s = $1.0 \cdot 10^{-6}$ cm/s, per uno spessore di circa 1.00 m) a protezione delle ghiaie, provvedendo al miglioramento meccanico (rullatura e compattatura) del medesimo per strati successivi di 20/30cm; si procederà eventualmente, solo per l'ultimo strato, anche col miglioramento strutturale/chimico (trattamento a calce). <input type="checkbox"/> Premesso che l'insediamento in progetto, così come quello esistente, non produrrà acque reflue industriali, il sistema fognario di drenaggio/raccolta sarà a perfetta tenuta idraulica (saldate testa a testa e/o manicottate) e contro-tubate sino all'innesto nel pozzetto di monte e di valle. <input type="checkbox"/> Le strutture/infrastrutture in progetto non comporteranno alcuna connessione con la falda in quanto tutte le opere di fondazione saranno superficiali; non sono infatti previste strutture profonde (pali di fondazione berlinesi ecc..) e/o nemmeno infrastrutture profonde (tunnel, gallerie drenanti, sottopassi, ecc...) tali da determinare corsie preferenziali tra la corrivazione superficiale e il deflusso sotterraneo: il corpo CIS non risulta perturbato dall'intervento proposto e previsto in superficie. PER LA PRESENZA DELLA ZONA 3080 MOPS è STATA ESEGUITA OPPORTUNA RSL CU II	Si veda Allegato: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei	BLUEWORKS	GEOGROUP
	PdC 2 RISTRUTTURAZIONE EDIFICI "EX AUSL" PER INSERIMENTO LABORATORI, UFFICI E BOX - per la ristrutturazione di due fabbricati esistenti e un edificio di nuova costruzione (PdC per intervento unico di ristrutturazione e nuova costruzione; Opera Classe II NTC 2018): Vincoli presenti: Acque sotterranee: CIS (parte) (Capo VII - art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC); MS: MOPS 2003-2004 (Capo VI A – art. 6A.3 – Pianificazione);	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta. PER LA PRESENZA DELLA ZONA 3080 MOPS è STATA ESEGUITA OPPORTUNA RSL CU II	Si veda Allegato: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei	BLUEWORKS	GEOGROUP
	PdC 3 REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA A SERVIZIO DI LABORATORI, UFFICI E BOX – per infrastrutture e servizi realizzati dal soggetto privato; Opera senza documentazione sismica NTC 2018 (in quanto inferiore a 30 mq): Vincoli presenti: Acque sotterranee: CIS (Capo VII -art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC); MS: MOPS 2004 (Capo VI A – art. 6A.3 – Pianificazione);	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta. PER LA PRESENZA DELLA ZONA 3080 MOPS è STATA ESEGUITA OPPORTUNA RSL NO DOCUMENTAZIONE SISMICA	Si veda Allegato: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei	BLUEWORKS	GEOGROUP
	PdC 4 REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER – per intervento di nuova costruzione; Opera Classe III NTC 2018): Vincoli presenti: Acque sotterranee: PA2, CIS (Capo VII - art. 7.4, e sub-7.3 - Disciplina nei perimetri di protezione secondaria o allargata PA2 – PSC; art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC); MS: MOPS 2001-2003-2004-3080 (Capo VI A – art. 6A.3 – Pianificazione; Art. 6A.4 Progettazione - Riduzione del Rischio Sismico);	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta. PER LA PRESENZA DELLA ZONA 3080 MOPS è STATA ESEGUITA OPPORTUNA RSL CU III	Si veda Allegato: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei	BLUEWORKS	GEOGROUP



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	PdC 5 REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE – per intervento di nuova costruzione (infrastrutture e servizi realizzati dal soggetto privato); Opera Classe II, o III, NTC 2018); Vincoli presenti: Acque sotterranee: PA2, CIS (Capo VII - art. 7.4, e sub-7.3 - Disciplina nei perimetri di protezione secondaria o allargata PA2 – PSC; art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC); MS: MOPS 2001-3080 (Capo VI A – art. 6A.3 – Pianificazione; Art. 6A.4 Progettazione - Riduzione del Rischio Sismico);	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta. PER LA PRESENZA DELLA ZONA 3080 MOPS è STATA ESEGUITA OPPORTUNA RSL CU III	Si veda Allegato: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei	BLUEWORKS	GEOGROUP
	PdC 6 REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE (3° categoria) – per intervento di nuova costruzione (infrastrutture e servizi realizzati dal soggetto privato); Opera Classe II NTC 2018); Vincoli presenti: Acque sotterranee: PA2 (parte), CIS (Capo VII - art. 7.4, e sub-7.3 - Disciplina nei perimetri di protezione secondaria o allargata PA2 – PSC; art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC); MS: MOPS 2001-2002-2003-3080 (Capo VI A – art. 6A.3 – Pianificazione; Art. 6A.4 Progettazione - Riduzione del Rischio Sismico);	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta. PER LA PRESENZA DELLA ZONA 3080 MOPS è STATA ESEGUITA OPPORTUNA RSL CU II	Si veda Allegato: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei	BLUEWORKS	GEOGROUP
	PdC 7 REALIZZAZIONE DI OPERE DI URBANIZZAZIONE (PARCHEGGI AD USO PUBBLICO) – per opere di urbanizzazione o similari realizzati dal soggetto privato; Opera Classe II NTC 2018); Vincoli presenti: Acque sotterranee: CIS (Capo VII - art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC); MS: MOPS 2003-2004 (Capo VI A – art. 6A.3 – Pianificazione; Art. 6A.4 Progettazione - Riduzione del Rischio Sismico);	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta. NO PRESENZA DELLA ZONA 3080 MOPS NON è STATA ESEGUITA OPPORTUNA RSL	Si veda Allegato: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei	BLUEWORKS	GEOGROUP
	PdC 8 COMPLETAMENTO DI OPERE DI URBANIZZAZIONE PARZIALMENTE REALIZZATE – per opere di urbanizzazione o similari realizzati dal soggetto privato; Opera Classe II, NTC 2018); Vincoli presenti: Acque sotterranee: CIS (PA2, solo in parte, marginale) (Capo VII - art. 7.4, e sub-7.3 - Disciplina nei perimetri di protezione secondaria o allargata PA2 – PSC; art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC); MS: MOPS 2002-2003 (Capo VI A – art. 6A.3 – Pianificazione; Art. 6A.4 Progettazione - Riduzione del Rischio Sismico).	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta. NO PRESENZA DELLA ZONA 3080 MOPS NON è STATA ESEGUITA OPPORTUNA RSL	Si veda Allegato: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei	BLUEWORKS	GEOGROUP
ASPETTI GEOLOGICO-AMBIENTALI GENERALI - RICHIESTA INTEGRAZIONI					
	Al fine di portare la documentazione di progetto alla piena conformità con la normativa vigente e con gli artt. delle NTC di PSC-POC-RUE (Vincolistica generale di carattere geologico-ambientale): -si rammenta che le integrazioni relative alla Microzonazione sismica, vanno formalmente allegate alla VAS/VALSAT (DGR 630/2019). Lo Studio di MS di III° livello e' una componente della Valutazione Ambientale Strategica (VAS - Legge Regionale 20 Aprile 2018, N. 4, "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"). Deve figurare quindi formalmente allegata alla Valutazione Ambientale Strategica (VAS), in quanto nella funzionale a formazione ed approvazione di una Variante (DGR 630/2019); in Valsat attuale la Microzonazione sismica comunale e la MS3 vengono richiamate al punto 3.B.3 – Caratteristiche sismiche).	E' stato inserito all'interno della VALSAT il capitolo 4.3.4 Microzonazione sismica: Terzo livello di approfondimento Sismici	capitolo 4.3.4 Microzonazione sismica: Terzo livello di approfondimento Sismici - DOCUMENTO DI VALSAT	GEOGROUP	ATEAM
<b>PARTI SECONDA – ISTRUTTORIA ASPETTI MICROZONAZIONE SISMICA</b>					
2.A) PIANIFICAZIONE PAUR-VIA AUTODROMO MARZAGLIA - SINTESI DEI CONTENUTI DEGLI ELABORATI PAUR-VIA ASPETTI GEOLOGICO AMBIENTALI – RIDUZIONE DEL RISCHIO SISMICO – MICROZONAZIONE SISMICA III° LIVELLO RICHIESTA INTEGRAZIONI - VINCOLI DI MICROZONAZIONE SISMICA SULLA PIANIFICAZIONE Al fine di portare la documentazione di progetto alla piena conformità con l'art. 6A.3 delle NTC di PSC-POC-RUE (MS – Pianificazione) si richiedono le seguenti integrazioni:			REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA		

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	2.1.A - Si ritiene che vada prodotta documentazione integrativa, elaborata secondo quanto indicato a seguito degli incontri tecnici, con i chiarimenti richiesti (quale ad esempio, il "Progetto di modifica e ampliamento del comparto Autodromo di Modena sito in Strada Pomposiana 225/a in località Marzaglia nel Comune di Modena - Ottobre 2020 - "Relazione contenente lo studio di "Microzonazione sismica del sito" (ai sensi della DGR630/2019 RER) con verifica del coefficiente di amplificazione del moto sismico secondo approccio descritto nella normativa della Regione Emilia Romagna, verifica dei fenomeni di liquefazione").	QUANTO RICHIESTO è DISPONIBILE NELLA RELAZIONE DGR 630/19	REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA	GEOGROUP	STUDIO CAPELLARI
	2.2.A – I documenti dovranno essere coerenti, se del caso, con le eventuali integrazioni richieste della Provincia.			GEOGROUP	STUDIO CAPELLARI
NOTA: Per la piena conformita' dello Studio di MS di III° livello alla DGR 630-2019, che integra ed amplia le disposizioni della DGR 2193/2015, si rimanda anche alla istruttoria della Provincia, che entrerà nel merito tecnico-amministrativo.			REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA		
2.B) PROGETTAZIONE					
	2.1.B – Deve essere raggiunta la completezza formale, secondo quanto richiesto all'art. 6A.4 (ma anche per le NTC 2018), per ciascuno dei PdC per edifici ritenuti di rilievo nella progettazione (quali i PdC 2-4-5-6, ed in particolare quelli rientranti in Zona MOPS 3080);	COMPLETTEZZA FORMALE RAGGIUNTA	REV.1 - RcR_PDC1_circuito_geologica REV.1 - RcR_PDC2_edifici ex ausl_geologica REV.1 - RcR_PDC3_cabina elettrica_geologica REV.1 - RcR_PDC4_Tribuna_geologica REV.1 - RcR_PDC5_ponte carrabile_geologica REV.1 - RcR_PDC6 ponte pedonale_geologica REV.1 - RcR_PDC7_parcheggi_GEOLOGICA REV.1 - STRADA - RcR_completamento opere di urbanizzazione_GEOLOGICA	GEOGROUP	STUDIO CAPELLARI
	2.2.B - Al fine di raggiungere la conformita' al disposto delle NTA (Art. 6A.4, commi 1-2-3-4-5-6-7- 8, oltre alle Norme tecniche vigenti NTC 2018), vanno prodotte (anche con i dati delle Relazioni generali depositate, ed in accreditamento): estratti di Relazioni geologiche puntuali (coerenti le Relazioni sismiche preliminari, prodotte nel luglio 2020, aggiornate se oggetto di richiesta di integrazioni), in riferimento alla situazione geologica localizzata, rapportata alla singola opera in previsione (PdC 1-8);	RELAZIONI GEOLOGICHE PUNTUALI PER OGNI PDC REALIZZATE E CONFORMI	REV.1 - RcR_PDC1_circuito_geologica REV.1 - RcR_PDC2_edifici ex ausl_geologica REV.1 - RcR_PDC3_cabina elettrica_geologica REV.1 - RcR_PDC4_Tribuna_geologica REV.1 - RcR_PDC5_ponte carrabile_geologica REV.1 - RcR_PDC6 ponte pedonale_geologica REV.1 - RcR_PDC7_parcheggi_GEOLOGICA REV.1 - STRADA - RcR_completamento opere di urbanizzazione_GEOLOGICA	GEOGROUP	STUDIO CAPELLARI
	2.3.B) la Relazione geologica dovrà contenere le valutazioni richieste all'Art. 6A.4, commi 1-2-3-4- 5-6-7-8, in riferimento alla tipologia dell'edificio previsto (Classe, modello sottosuolo), ed indicazioni in merito alla scelta per le NTC 2018 dell'approccio semplificato o mediante RSL.	VALUTAZIONI RICHIESTE RISPETTATE CON RIFERIMENTO ALLA CLASSE D'USO, AL MODELLO DEL SOTTOSUOLO E ALLA RSL	REV.1 - RcR_PDC1_circuito_geologica REV.1 - RcR_PDC2_edifici ex ausl_geologica REV.1 - RcR_PDC3_cabina elettrica_geologica REV.1 - RcR_PDC4_Tribuna_geologica REV.1 - RcR_PDC5_ponte carrabile_geologica REV.1 - RcR_PDC6 ponte pedonale_geologica REV.1 - RcR_PDC7_parcheggi_GEOLOGICA REV.1 - STRADA - RcR_completamento opere di urbanizzazione_GEOLOGICA	GEOGROUP	STUDIO CAPELLARI

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	<p>NOTA: per quanto riguarda gli aspetti sismici della Progettazione (PdC 1-8)–Rapporti Microzonazione sismica/NTC 2018, si rimanda anche al parere dell'Ufficio Sismico Comunale sulla base delle NTC 2018, riferito ai singoli edifici in costruzione – normativa nazionale).</p> <p>Sugli aspetti sismici legati alla Progettazione (Rapporti sismici preliminari PdC 2-4-5-6), ai sensi delle NTC 2018, l'Ufficio comunale competente in materia Sismica e' l'Ufficio Edilizia e Sismica (Settore Ambiente, Edilizia Privata ed Attività Produttive del Comune di Modena, Servizio Trasformazioni Edilizie ed Attività Produttive, in data del 05.10.2020 ha prodotto una propria "Verifica documentazione pervenuta in merito a ARPAE Ampliamento del Comparto Autodromo di Modena localizzato a Marzaglia nel Comune di Modena (MO) proposto da Aerautodromo di Modena SPA – Documentazione attinente alla sismica").</p> <p>Pertanto, al fine di evitare sovrapposizioni o raddoppi di valutazione, il presente parere non entra nel merito della conformita' dei contenuti tecnici puntuali presenti negli elaborati progettuali alle NTC 2018, legati al combinato struttura dell'edificio-geosismica del terreno.</p> <p>Vengono sviluppate le sole considerazioni relative agli effetti generati dalla Microzonazione sismica comunale sulla progettazione free-field, oltre alle NTC 2018 (in merito alle disposizioni dell'Art. 6a.3, comma b, delle NTA di PSC per la variante urbanistica, e dall'art. 6a.4, per la progettazione dei PdC 1/8, rispettivamente al comma 6 per edifici in classe d'uso III NTC 2018, ed al comma 7, per classe d'uso II, preso atto che tale disciplina, a sua volta recepisce e rimanda, inoltre, alla legislazione regionale di settore pianificatorio sismico, ed alla normativa provinciale); in particolare le valutazioni in esame vertono sulle indicazioni della MS, per i singoli PdC 1/8, a produrre documentazione di progetto secondo l'approccio semplificato, oppure mediante Risposta Sismica Locale (NTC 2018).</p>		REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA		
<b>PARTE TERZA – ISTRUTTORIA TUTELA ACQUE SOTTERRANEE</b>					
	<p>3) Progettazione PAUR-VIA AUTODROMO MARZAGLIA (ACQUE SOTTERRANEE)</p> <p>SINTESI VINCOLI ACQUE SOTTERRANEE (PdC 1-8) di PSC-POC-RUE</p> <p>ISTRUTTORIA GEOLOGICO-AMBIENTALE - ELEMENTI CONOSCITIVI</p> <p>RIEPILOGO SINTETICO VINCOLI-PIANIFICAZIONE in Tav. 4.17 di PSC-POC-RUE (ACQUE SOTTERRANEE)</p> <p>La tutela territoriale delle acque sotterranee e' in maggior parte delegata agli strumenti di Pianificazione territoriale sovraordinati (PTA, PTCP, ecc.); agli strumenti urbanistici comunali spettano il recepimento delle Zone di protezione e prescrizioni puntuali, alla scala locale.</p> <p>Le NTA del PSC, al Capo VII, disciplinano l'attività edilizia all'interno delle specifiche zone di tutela delle acque sotterranee recepite nelle Tavole di PSC-POC-RUE (nella fattispecie la Disciplina nei perimetri di protezione e le Perimetrazioni di tutela dei corpi idrici sotterranei – artt. 7.0/7.6).</p>		REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO	GEOGROUP	BLUEWORKS
<b>RIEPILOGO SINTETICO VINCOLI-PROGETTUALITA' in Tav. 4.17 di PSC-POC-RUE (ACQUE SOTTERRANEE)</b>					
	<p>PdC 1 AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA - Permitted di costruire (PDC), per intervento di nuova costruzione per infrastrutture e servizi: Vincoli presenti: Acque sotterranee: CIS (Capo VII - art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC);</p>	<p>☐ Ricollocazione di cappellaccio impermeabile (<math>K = 1.0 \cdot 10^{-8} \text{ m/s} = 1.0 \cdot 10^{-6} \text{ cm/s}</math>, per uno spessore di circa 1.00 m) a protezione delle ghiaie, provvedendo al miglioramento meccanico (rullatura e compattatura) del medesimo per strati successivi di 20/30cm; si procederà eventualmente, solo per l'ultimo strato, anche col miglioramento strutturale/chimico (trattamento a calce).</p> <p>☐ Premesso che l'insediamento in progetto, così come quello esistente, non produrrà acque reflue industriali, il sistema fognario di drenaggio/raccolta sarà a perfetta tenuta idraulica (saldate testa a testa e/o manicottate) e contro-tubate sino all'innesto nel pozzetto di monte e di valle.</p> <p>☐ Le strutture/infrastrutture in progetto non comporteranno alcuna connessione con la falda in quanto tutte le opere di fondazione saranno superficiali; non sono infatti previste strutture profonde (pali di fondazione berlinesi ecc..) e/o nemmeno infrastrutture profonde (tunnel, gallerie drenanti, sottopassi, ecc...) tali da determinare corsie preferenziali tra la corrivazione superficiale e il deflusso sotterraneo: il corpo CIS non risulta perturbato dall'intervento proposto e previsto in superficie.</p>	<p>Si veda Allegato: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei</p>	GEOGROUP	BLUEWORKS
	<p>PdC 2 RISTRUTTURAZIONE EDIFICI "EX AUSL" PER INSERIMENTO LABORATORI, UFFICI E BOX - per la ristrutturazione di due fabbricati esistenti e un edificio di nuova costruzione (PdC per intervento unico di ristrutturazione e nuova costruzione): Vincoli presenti: Acque sotterranee: CIS (parte) (Capo VII - art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC);</p>	<p>Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta.</p>	<p>Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)</p>	GEOGROUP	BLUEWORKS
	<p>PdC 3 REALIZZAZIONE DI CABINA ELETTRICA A SERVIZIO DI LABORATORI, UFFICI E BOX – per infrastrutture e servizi realizzati dal soggetto privato: Vincoli presenti: Acque sotterranee: CIS (Capo VII -art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC);</p>	<p>Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta.</p>	<p>Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)</p>	GEOGROUP	BLUEWORKS

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	PdC 4 REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER – per intervento di nuova costruzione: Vincoli presenti: Acque sotterranee: PA2, CIS (Capo VII - art. 7.4, e sub-7.3 - Disciplina nei perimetri di protezione secondaria o allargata PA2 – PSC; art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC);	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta.	Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS
	PdC 5 REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE – per intervento di nuova costruzione (infrastrutture e servizi realizzati dal soggetto privato: Vincoli presenti: Acque sotterranee: PA2, CIS (Capo VII - art. 7.4, e sub-7.3 - Disciplina nei perimetri di protezione secondaria o allargata PA2 – PSC; art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC);	· Non ci sarà alcuna connessione con la falda in quanto in area PA2 le strutture saranno tutte superficiali. In area CIS, dal momento che si è in presenza di materiale di riporto (ex cava riempita), bisognerà ricorrere a fondazioni profonde per il ponte (per la precisione pali lunghi 12.00 m); tuttavia, al fine di evitare qualsiasi comunicazione tra la superficie e la falda acquifera, verranno impermeabilizzate le teste dei pali: in questo modo l'acqua non potrà infiltrarsi attraverso il giunto di costruzione e nemmeno spostarsi risalendo i ferri d'armatura. Non verranno utilizzati fanghi bentonitici, né altri additivanti fluidi. Le fognature inoltre saranno a perfetta tenuta.  La rete fognaria sarà a tenuta.	Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS
	PdC 6 REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE (3° categoria) – per intervento di nuova costruzione (infrastrutture e servizi realizzati dal soggetto privato): Vincoli presenti: Acque sotterranee: PA2 (parte), CIS (Capo VII - art. 7.4, e sub-7.3 - Disciplina nei perimetri di protezione secondaria o allargata PA2 – PSC; art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC);	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta.	Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS
	PdC 7 REALIZZAZIONE DI OPERE DI URBANIZZAZIONE (PARCHEGGI AD USO PUBBLICO) – per opere di urbanizzazione o similari realizzati dal soggetto privato: Vincoli presenti: Acque sotterranee: CIS (Capo VII - art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC);	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta.	Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS
	PdC 8 COMPLETAMENTO DI OPERE DI URBANIZZAZIONE PARZIALMENTE REALIZZATE – per opere di urbanizzazione o similari realizzati dal soggetto privato: Vincoli presenti: Acque sotterranee: CIS (PA2, solo in parte, marginale) (Capo VII - art. 7.4, e sub-7.3 - Disciplina nei perimetri di protezione secondaria o allargata PA2 – PSC; art. 7.6 Perimetri di tutela dei corpi idrici sotterranei - C.I.S. - PSC);	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta.	Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS
3) RICHIESTA INTEGRAZIONI - VINCOLI DI TUTELA DELLE ACQUE SOTTERRANEE SULLA PROGETTAZIONE					
	Le situazioni maggiormente problematiche per vulnerabilità sono ascrivibili ai singoli PdC: Le disposizioni da osservare ai sensi dell'art. 7.6 sono condizioni "non free field", ma strettamente legate comportamento del fabbricato di progetto, impostato sul proprio specifico suolo/sottosuolo. Le integrazioni richieste all'elaborato Acque sotterranee sono quelle legate all'art. 7.6 (ed in particolare al punto b del comma 3 ("dispositivi conseguentemente proposti per la riduzione dell'esposizione al rischio a carico dell'acquifero, in esito all'esecuzione degli interventi previsti"). Vanno pertanto prodotte singoli estratti dello Studio di impatto ambientale secondo termini generali (teorici), nella parte a, ma, nella parte b, vincolate agli specifici progetti dei manufatti edilizi PdC 1/8 in esame (pista, ponti pedonale/carrabile, albergo/aree commerciali, box, parcheggi, ecc.) ed a questi vanno correlati, per produrre effetti reali sul manufatto, in relazione alla tutela dei Corpi Idrici Sotterranei.		Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	<p>3A) Al fine di portare la documentazione di progetto alla piena conformita' con l'art. 7.4 (7.3) delle NTC di PSCPOC- RUE (PA2) si richiedono le seguenti integrazioni:</p> <p>3B) Al fine di portare la documentazione di progetto alla piena conformita' con l'art. 7.6 delle NTC di PSC-POCRUE (CIS) si richiedono le seguenti integrazioni:</p> <p>3.1.B - Art. 7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS Deve essere prodotto un elaborato denominato "Studio di impatto ambientale" (ex-Art. 7.6 delle NTA di PSCPOC-RUE vigente CIS – Corpi idrici sotterranei).</p>		<p>Si veda Allegato:</p> <p>· SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)</p>	GEOGROUP	BLUEWORKS
	<p>3.2.B - Comma 3.a</p> <p>Le indicazioni richieste dal comma 3.a, possono essere ricavate dai diversi elaborati prodotti per il PAUR: sono presenti valutazioni di carattere idrogeologico che, se opportunamente ed organicamente organizzate, possono costituire lo Studio di impatto ambientale (ex-Art. 7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS – Corpi idrici sotterranei, debitamente integrato con le indicazioni richieste dal comma 3.a).</p> <p>3. Ferme restando le prescrizioni dettate dal Regolamento di Igiene nei confronti dei potenziali Centri di Pericolo per l'integrità qualitativa delle acque sotterranee, ogni altro strumento urbanistico preventivo ed ogni progetto di opera infrastrutturale, di iniziativa pubblica o privata, od ogni iniziativa estrattiva che ricada all'interno di tale perimetrazione, e che sia esterna al territorio urbanizzato, dovranno essere corredati di un apposito studio di impatto ambientale, riguardante:</p> <p>a. la specificazione degli aspetti concernenti l'effettivo grado di potenziale esposizione dell'acquifero a fattori di inquinamento localmente in atto mediante un'apposita campagna di sondaggi e prove penetrometriche in grado di evidenziare litologia di superficie, altezza del tetto delle ghiaie, soggiacenza della falda e caratterizzazione dei litotipi, dalla superficie topografica al tetto delle ghiaie;</p>		<p>Si veda Allegato:</p> <p>· SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)</p>	GEOGROUP	BLUEWORKS
	<p>3.2.C - Comma 3.b</p> <p>Mentre gli studi prodotti corrispondono sostanzialmente a quanto richiesto nella prima parte dello Studio Ambientale dell'art. 7.6 (aspetti concernenti l'effettivo grado di potenziale esposizione dell'acquifero a fattori di inquinamento localmente in atto), lo Studio di impatto ambientale deve essere invece debitamente integrato, con le richieste dal comma 3.b, per ciascuno dei PdC 1/8:</p> <p>b la specificazione dei dispositivi conseguentemente proposti per la riduzione dell'esposizione al rischio a carico dell'acquifero, in esito all'esecuzione degli interventi previsti, tenuto conto degli esiti dell'indagine di dettaglio eseguita e delle potenzialità d'uso idropotabile dell'acquifero interessato e con particolare riferimento, per gli assi di viabilità di classe A e B, all'indicazione dei dispositivi finalizzati alla riduzione del rischio di contaminazione dell'acquifero derivante da sversamenti accidentali.</p>		<p>Si veda Allegato:</p> <p>· SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)</p>	GEOGROUP	BLUEWORKS
	<p>3.2.D - PIANO DI MONITORAGGIO 2020</p> <p>Si ritiene opportuno riproporre uno schema del monitoraggio quali-quantitativo delle acque sotterranee nell'area dell'intervento: individuazione e caratteristiche dei pozzi posti a monte (PM1, PM2, PM3, PM4) e dei pozzi/piezometri posti a valle dell'area in oggetto (PV1-A, PV1-B, PV2-A, PV2-B, PV3-A, PV3-B), se confermati, sostituiti con altri pozzi/piezometri; se i pozzi di valle abbiano caratteristiche strutturali tali da poter essere utilizzati anche come pozzi barriera in caso di sversamenti accidentali all'interno dell'area oggetto di studio; indicazioni sul del monitoraggio quali-quantitativo delle acque sotterranee nell'area dell'intervento parametri idrochimici delle acque sotterranee, modalità e temporalità di effettuazione ed invio delle analisi alla PA.</p>			GEOGROUP	BLUEWORKS



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
NOTA: Per la piena conformità del progetto Autodromo alla Pianificazione territoriale di tutela delle acque sotterranee, si rimanda anche alla istruttoria della Provincia, che entrerà nel merito del PTCP, e di ARPAE-ST.					
3.3 RICHIESTA DI PRECISAZIONI SULLE ACQUE SOTTERRANEE – APPENDICI 2-3 In generale si valuta opportuno:					
	a) riconfermare nella sostanza (in quanto ritenute ancora valide) le medesime prescrizioni della VIA del 2008 formulate per gli aspetti geologico-ambientali per il "Centro Guida Sicura di Marzaglia": (Delibera GP n. 15 del 15/01/2008 - Valutazione di Impatto Ambientale (L.R. N. 9/99, Titolo III) Centro di Guida Sicura - Marzaglia, Comune di Modena. Proponente: Vintage Srl, ed il "Rapporto sull'impatto ambientale", allegato alla delibera di G.P. n. 15 del 15/01/2008 del procedimento di V.I.A. Valutazione d'Impatto Ambientale, del progetto "Centro Guida Sicura di Marzaglia" (Prescrizioni); l'esito della VIA conteneva le prescrizioni, nell'elaborato A "Schema di convenzione", art. 11, che costituiva parte integrante del PPIIP (lo Schema con il testo della Convenzione precedeva il rilascio dei necessari permessi di costruire per l'attuazione delle opere previste nel Piano).		Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS
	b) tener conto degli effetti indiretti sul Progetto Autodromo 2020, della DGR 1015/2018, di rinnovo della concessione del prelievo acquedottistico del Campo C , Marzaglia, a valle del circuito. -diverse relazioni con l'esito del monitoraggio delle acque sotterranee: "Pista Guida Sicura - Monitoraggio piezometri di controllo - Analisi Chimiche e Piezometria, di Vintage S.p.A., a cura di Geodes S.R.L. (almeno fino alla sospensione per lockdown Covid 19, PG 86719 del 3/4/2020) (es. Gennaio 2017 – Giugno 2017).		Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS
3.3.A RICHIESTA DI PRECISAZIONI/INTEGRAZIONI: Appendice 3					
Si richiamano le prescrizioni (DGP 15/2008 - VIA Centro di Guida Sicura - Marzaglia, DCC DCC 81/2006, e DCC 34/2008, approvazione PPIIP "Centro Guida Sicura", in quanto ritenute ancora sostanzialmente valide per il Progetto Autodromo 2020, riguardo le Acque Sotterranee, cercando di evidenziare quelle per cui e' necessario acquisire precisazioni/integrazioni. 3.3.A.1 – Si chiedono precisazioni in merito ai seguenti punti delle medesime prescrizioni della VIA del 2008 formulate per gli aspetti geologico-ambientali per il "Centro Guida Sicura di Marzaglia":			REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO		
	Punti 2-4. -Precisazioni sull'eventuale utilizzo, nell'area di rispetto allargata dei pozzi ad uso idropotabile, individuata nello strumento urbanistico comunale (PA2), di fondazioni su pali.	Non ci saranno connessioni con la falda acquifera in quanto le fondazioni saranno superficiali. La rete fognaria sarà a tenuta.	Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Punti 13-14-15-16-17-18 - Precisazioni in merito alle corrispettive azioni adottate in Autodromo 2020 per la tutela delle acque sotterranee (riferite ai singoli progetti PdC 1/8).	<div><div><div>☐ Ricollocazione di cappellaccio impermeabile (<math>K = 1.0 \cdot 10^{-8} \text{ m/s} = 1.0 \cdot 10^{-6} \text{ cm/s}</math>, per uno spessore di circa 1.00 m) a protezione delle ghiaie, provvedendo al miglioramento meccanico (rullatura e compattatura) del medesimo per strati successivi di 20/30cm; si procederà eventualmente, solo per l'ultimo strato, anche col miglioramento strutturale/chimico (trattamento a calce).</div><div>☐ Premesso che l'insediamento in progetto, così come quello esistente, non produrrà acque reflue industriali, il sistema fognario di drenaggio/raccolta sarà a perfetta tenuta idraulica (saldate testa a testa e/o manicottate) e contro-tubate sino all'innesto nel pozzetto di monte e di valle.</div><div>☐ Non ci sarà alcuna connessione con la falda in quanto in area PA2 le strutture saranno tutte superficiali. In area CIS, dal momento che si è in presenza di materiale di riporto (ex cava riempita), bisognerà ricorrere a fondazioni profonde per il ponte (per la precisione pali lunghi 12.00 m); tuttavia, al fine di evitare qualsiasi comunicazione tra la superficie e la falda acquifera, verranno impermeabilizzate le teste dei pali: in questo modo l'acqua non potrà infiltrarsi attraverso il giunto di costruzione e nemmeno spostarsi risalendo i ferri d'armatura. Non verranno utilizzati fanghi bentonitici, né altri additivi fluidi. Le fognature inoltre saranno a perfetta tenuta. Il corpo CIS non risulta perturbato dall'intervento proposto e previsto in superficie</div></div></div>	Si veda Allegato: • SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS
	Punti 19-26 - Precisazioni in merito alle corrispettive azioni adottate in Autodromo 2020 per la tutela di suolo/sottosuolo (riferite ai singoli progetti PdC 1/8).	<div><div><div>• Ricollocazione di cappellaccio impermeabile (<math>K = 1.0 \cdot 10^{-8} \text{ m/s} = 1.0 \cdot 10^{-6} \text{ cm/s}</math>, per uno spessore di circa 1.00 m) a protezione delle ghiaie, provvedendo al miglioramento meccanico (rullatura e compattatura) del medesimo per strati successivi di 20/30cm; si procederà eventualmente, solo per l'ultimo strato, anche col miglioramento strutturale/chimico (trattamento a calce).</div><div>• Premesso che l'insediamento in progetto, così come quello esistente, non produrrà acque reflue industriali, il sistema fognario di drenaggio/raccolta sarà a perfetta tenuta idraulica (saldate testa a testa e/o manicottate) e contro-tubate sino all'innesto nel pozzetto di monte e di valle.</div><div>• Le strutture/infrastrutture in progetto non comporteranno alcuna connessione con la falda in quanto tutte le opere di fondazione saranno superficiali; non sono infatti previste strutture profonde (pali di fondazione berlinesi ecc..) e/o nemmeno infrastrutture profonde (tunnel, gallerie drenanti, sottopassi, ecc...) tali da determinare corsie preferenziali tra la corrvazione superficiale e il deflusso sotterraneo: il corpo CIS non risulta perturbato dall'intervento proposto e previsto in superficie.</div></div></div>	Si veda Allegato: • SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)		
3.3.B RICHIESTA DI PRECISAZIONI/INTEGRAZIONI: Appendice 2					

N°		RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
		Si richiama la Appendice 2, in quanto si ritiene necessario tener conto degli effetti indiretti sul Progetto Autodromo 2020, della DGR 1015/2018, di rinnovo della concessione del prelievo acquedottistico del Campo C , Marzaglia, a valle del circuito, cercando di evidenziare quelle per cui e' necessario acquisire precisazioni/integrazioni. 3.3.B.1 – Si chiedono precisazioni in merito ai seguenti punti delle prescrizioni della VIA del 2018 formulate per gli aspetti geologico-ambientali per il “Campo acquifero C Marzaglia”:  -preso atto che nella DGR 1015/2018 l'autodromo è individuato come Centro di pericolo per il campo acquifero C di Marzaglia, ancorchè debitamente attrezzato per prevenire la contaminazione delle acque sotterranee, si chiede di formulare precisazioni in merito alle valutazioni contenute in: -DETERMINA AMBIENTALE 2018-2907 del 08/06/2018 (DGR 1015/2018); -art. 7.0, e Glossario delle NTA – PSC; -DLgs n. 258/2000		REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO	GEOGROUP	BLUEWORKS
		con indicazione se il Progetto in esame comporti traslazioni da Bassa, Media, Alta, Elevata, Estremamente Elevata nella Classi di vulnerabilità (Carta nel PTCP 3.1.02 Rischio inquinamento acque: vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale Scala 1:50.000; Carte di vulnerabilità ambientale Carta di Vulnerabilità naturale all'inquinamento degli acquiferi Scala 1:25000 n. 1a2.4, del Quadro Conoscitivo del Piano Regolatore Generale 2003 Comune di Modena; da Progetto Ambiente allegato al P.R.G. del 1989 approvato con Delibera di Giunta Regionale n. 5354 del 26/11/1991, Tav. n. 4 Carta di Vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento Scala 1:10000, Variante PRG 2000 Relazione geologica idromorfologica e ambientale).	<a href="#">GIUSTIFICARE PER CIASCUNO DEI PROGETTI EDILIZI PdC 1/8 2020, quanto gli interventi di scavo, fondazioni, posizionamento fognature, ecc., riducano la classe di vulnerabilità' PTCP circostante l'intervento in progetto</a>  <a href="#">Vale a dire: ricalcolare per ogni edificio Litologia superficie, Profondità' tetto ghiaie e sabbie; per le zone di 'media-alta pianura' si prende in considerazione il Tetto delle ghiaie, Caratteristiche acquifero, e Capacità' attenuazione suolo</a>	Si veda Allegato: · SIA ALLEGATO 5b REV1CIS – CORPI IDRICI SOTTERRANEI (Ex Art.7.6 NTA di PSC-POC-RUE)	GEOGROUP	BLUEWORKS
<b>PARTE QUARTA</b> RICHIAMI ISTRUTTORI AD ULTERIORI VINCOLI TERRITORIALI SU PIANIFICAZIONE E PROGETTI EDILIZI DI COMPETENZA COMUNALE DIRETTA/INDIRETTA						
4. ASPETTI GEOLOGICO-AMBIENTALI LEGATI A COMPETENZE INDIRETTE /DIRETTE DEL COMUNE Istruttoria - Parte Quarta - ULTERIORI VINCOLI TERRITORIALI Si tratta di una verifica finale di Conformità' ai vincoli normativi di PSC-POC–RUE vigenti, non disciplinati in modo diretto in rapporto a vincoli presenti sull'area nella Tavola 4-17 di RUE di PSC- POC-RUE, ulteriori rispetto a vincoli geologico-ambientali delle NTA di PSC-POC-RUE vigente Sono competenze legate a pareri di legislazione, che interessano il Comune quasi esclusivamente per conoscenza, che non comportano il rilascio di atti amministrativi comunali. 4) Al fine di portare la documentazione di progetto alla piena conformità' con le NTC di PSC-POC- RUE si richiedono le seguenti integrazioni:				REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA		
		4.1) La attestazione che il materiale di risulta dall'approfondimento della pista non rientri nel disposto della LR 17/91 (“Art. 3 - Ambito di applicazione - 1. Fermo quanto disposto dall'articolo 2 la presente legge disciplina le attività svolte in aree diverse dal demanio fluviale, lacuale, marittimo, che comportino modificazioni dello stato fisico del suolo e del sottosuolo, dirette alla estrazione, a fini di trasformazione, selezione o comunque utilizzazione e commercializzazione, dei materiali appartenenti alla categoria prevista dal terzo comma dell'art. 2 del R.D. 29 luglio 1927, n. 1443”). In caso contrario si configura come attività di cava e come tale va trattato, secondo la LR 17/91.	OK. Non si tratta di attività estrattiva. Nel piano di utilizzo richiederemo tale normativa.	· SIA ALLEGATO 14 REV1PIANO UTILIZZO TERRE DA SCAVO	GEOGROUP	
<b>COMUNE DI MODENA</b> <b>SETTORE AMBIENTE, EDILIZIA PRIVATA E ATTIVITA' PRODUTTIVE - UFFICIO SISMICA</b>						
Il progetto riporta la documentazione sismica di n.4 PdC, qui di seguito elencati: PdC 2 – Ristrutturazione edifici “Ex Ausl” per inserimento laboratori, uffici e box; PdC 4 – Realizzazione di tribuna e visitor center; PdC 5 – Realizzazione di ponte carrabile; PdC 6 – Realizzazione di ponte pedonale. Nel seguito si verifica la documentazione integrativa su portale regionale VIA e VAS “ARPAE AMPLIAMENTO DEL COMPARTO AUTODROMO DI MODENA LOCALIZZATO A MARZAGLIA NEL COMUNE DI MODENA (MO) PROPOSTO DA AERAUTODROMO DI MODENA SPA” presente nella cartella “27/07/2020 - PUNTO 34 SISMICA ALLEGATI_ZIP - - (ZIP)” del progetto sottoposto ad osservazioni.				REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA		

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Poiché gli edifici o le strutture sono state inquadrare in gran parte in "classe d'uso III" si rammenta che, ai sensi delle disposizioni di pianificazione territoriale (comma 6 dell'art.6A.4 "Disposizioni ai fini progettuali" della variante adottata con delibera di Consiglio Comunale n.43 del 04.04.2019) deve essere prodotta relazione geologica contenente la valutazione dell'effetto della risposta sismica locale ai sensi del Cap.3.2.2 delle NTC2018	RELAZIONI GEOLOGICHE CONTENENTI LA RSL ADEGUATA ALLA CLASSE D'USO PER OGNI PDC.	REV.1 - RcR_PDC1_circuito_geologica REV.1 - RcR_PDC2_edifici ex ausl_geologica REV.1 - RcR_PDC3_cabina elettrica_geologica REV.1 - RcR_PDC4_Tribuna_geologica REV.1 - RcR_PDC5_ponte carrabile_geologica REV.1 - RcR_PDC6_ponte pedonale_geologica REV.1 - RcR_PDC7_parcheggi_GEOLOGICA REV.1 - STRADA - RcR_completamento opere di urbanizzazione_GEOLOGICA	GEOGROUP	STUDIO CAPELLARI
	Tutti gli elaborati prodotti fanno riferimento ad un suolo di categoria C: occorre un confronto tra spettri (quello semplificato di normativa e quello ottenuto dalla risposta sismica locale): il progettista potrà continuare ad adottare quello semplificato di normativa solo se più gravoso.	Per la progettazione esecutiva è stata utilizzato lo spettro ottenuto dalla risposta sismica locale essendo il più gravoso. GLI ELABORATI NON FANNO TUTTI RIFERIMENTO AD UN SUOLO DI CATEGORIA C. PER MAGGIORI PRECISAZIONI VISUALIZZARE QUANTO RIPORTATO NELLE RELAZIONI GEOLOGICHE REDATTE PER OGNI PDC.	REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA	GEOGROUP	STUDIO CAPELLARI
	La relazione geologica (Elaborato "Studio di microzonazione sismica - Approfondimento di III livello") prodotta pare mostrare a pag.12/17 uno spettro di risposta sismica locale più gravoso: si chiede quindi di aggiornare progetti esecutivi e anticipazione sismiche.	Per la progettazione esecutiva è stata utilizzato lo spettro ottenuto dalla risposta sismica locale essendo il più gravoso.	REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA	GEOGROUP	STUDIO CAPELLARI
	Si fa presente che per l'anticipazione sismica, ovvero la documentazione preliminare, si è verificata la completezza formale ai sensi della DGR1373/11	La documentazione relativa all'anticipazione sismica viene sostituita per ciascun PDC dal deposito sismico e relativi elaborati grafici e di relazione allegati	REV. 1 - SIA - ALL4b - MICROZONAZIONE SISMICA	GEOGROUP	STUDIO CAPELLARI
	Si rammenta che, onde evitare di incorrere in violazioni sismiche, prima dell'inizio lavori dovrà essere presentato, dal denunciante, il deposito delle strutture ai sensi dell'art.13 della LR19/20087 (ovvero il progetto esecutivo delle strutture redatto da tecnico abilitato) comprensivo della denuncia lavori ai sensi dell'art.65 del DPR380/018 (a firma del Costruttore). Ovviamente per tutte le opere strutturali dovrà essere corrisposto adeguato rimborso forfettario.	Per ciascun PDC con la presente si procede al deposito sismico e relativi elaborati grafici e di relazione allegati. Viene allegata anche l'attestazione del pagamento del rimborso forfettario		GEOGROUP	STUDIO CAPELLARI
<b>PdC 2 – Ristrutturazione edifici "Ex Ausl" per inserimento laboratori, uffici e box</b> Questo PdC consiste in 4 fabbricati su cui si interviene con opere strutturali e opere prive di rilevanza.					
	Edificio 1- Edificio ex ausl Sono presenti: • S01-Fabbricato 1 _Interventi strutturali sulle murature; • S02-PdC2-Edificio 1-Relazione preliminare. Si tratta di un'anticipazione sismica, non completa in quanto, pur essendo presenti sull'elaborato grafico anche le indicazioni degli interventi privi di rilevanza di cui alla DGR2272/20169. La relazione anticipatoria non risulta completa in quanto, ad esempio, non individua il tipo di intervento, l'indicazione di classe d'uso ed il coefficiente d'uso sono discordanti. E' presente un intervento indicato come Cerchiatura 4 nei dettagli, non individuabile nelle planimetrie. Si richiede di attenersi alle prescrizioni della DG1373/11, in particolare relativamente alle indicazioni dei contenuti della relazione illustrativa sintetica.	La documentazione relativa all'anticipazione sismica viene sostituita per ciascun PDC dal deposito sismico e relativi elaborati grafici e di relazione allegati	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 - 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	STUDIO CAPELLARI	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	<p>Edificio 2- Edificio ex ausl Sono presenti: a. S01-Fabbricato 2 _Interventi strutturali sulle murature; b. S02-PdC2-Edificio 2-Relazione preliminare. Le osservazioni e le richieste sono analoghe a quelle riportate per l'edificio 1.</p>	<p>La documentazione relativa all'anticipazione sismica viene sostituita per ciascun PDC dal deposito sismico e relativi elaborati grafici e di relazione allegati</p>	<p>REV.1 - STR - 02.01 - RILIEVO GEOMETRICO STRUTTURALE FABBRICATO 2 REV.1 - STR - 02.02 - INTERVENTI FABBRICATO 2  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</p>	STUDIO CAPELLARI	
	<p>Edificio 4 – Nuova costruzione (autorimessa ed uffici) Sono presenti: a. S01-Fabbricato 4 _Pianta fondazioni; b. S02-Fabbricato 4 _Pianta primo solaio; c. S03-Fabbricato 4 _Pianta copertura; d. S04-PdC2-Edificio 2-Relazione preliminare. Per questo edificio, visti gli elaborati grafici degli ingombri delle strutture si ritiene possa trattarsi di una nuova costruzione, previa demolizione di manufatto esistente (la demolizione è possibile, senza ulteriore documentazione, se si tratta di demolizione completa di u.s. a sé stante). La relazione preliminare risponde solo in parte ai criteri necessari alla completezza e congruità alle indicazioni della DGR1373/11 relativi ad una relazione anticipatoria. Permangono refusi già rilevati nelle relazioni preliminari degli edifici n.1 e n.2 del medesimo PdC2, che si chiede di rettificare. Gli elaborati grafici di massima non contemplano alcuna indicazione sulle strutture verticali. Nel PdC n.2 (elaborato architettonico) sono presenti altri manufatti: su di essi non paiono previsti interventi.</p>	<p>La documentazione relativa all'anticipazione sismica viene sostituita per ciascun PDC dal deposito sismico e relativi elaborati grafici e di relazione allegati</p>	<p>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 - 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</p>		
PdC 4 – Realizzazione di tribuna e visitor center					



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	<p>Si tratta di anticipazione sismica, ovvero della documentazione preliminare, ai sensi dell'art. 10, comma 3, lettera b) della LR19/2008. La relazione preliminare risulta incompleta e riferita a normativa (NTC08) non più vigente.</p> <p>Nella descrizione preliminare della struttura si riferisce di un piano interrato, che non pare essere coerente con l'architettoneco. Anche per la determinazione dei sovraccarichi si deve fare riferimento alle NTC2018 che hanno modificato le categorie di carico, e in particolare i valori delle scale comuni che dipendono dalla categoria d'uso servita.</p> <p>Affinché l'anticipazione sismica possa ritenersi formalmente completa occorre rispettare le indicazioni dell'allegato A, punto A.1 della DGR1373/11: oltre a completare la relazione tecnica devono essere prodotti gli elaborati grafici di massima.</p>	<p>La documentazione relativa all'anticipazione sismica viene sostituita per ciascun PDC dal deposito sismico e relativi elaborati grafici e di relazione allegati</p>	<p>REV.1 - STR-01 - Tribune Pianta tracciamento pilastri</p> <p>REV.1 - STR-02 - Tribune ALA A Pianta fondazioni e dettagli scale in acciaio</p> <p>REV.1 - STR-03 - Tribune ALA A Armatura plinti e travate di fondazione</p> <p>REV.1 - STR-04 - Tribune ALA A Armatura plinti</p> <p>REV.1 - STR-05 - Tribune ALA A Sezioni generali e spaccato assonometrico</p> <p>REV.1 - STR-06 - Tribune ALA A Sviluppo pilastrate</p> <p>REV.1 - STR-07 - Tribune ALA A Pianta primo e secondo solaio</p> <p>REV.1 - STR-08 - Tribune ALA A Sviluppo travate e tegoli primo solaio</p> <p>REV.1 - STR-09 - Tribune ALA A _ Sviluppo tr- gradinata, tr- 2°solaio, L gradone e collegamenti elementi prefabbricati</p> <p>REV.1 - STR-10 - Tribune ZONA CENTRALE Pianta fondazioni e dettagli scala in acciaio</p> <p>REV.1 - STR-11 - Tribune ZONA CENTRALE Platea A h-120 - Sviluppo armatura</p> <p>REV.1 - STR-12 - Tribune ZONA CENTRALE Platea B h-120 - Sviluppo armatura</p> <p>REV.1 - STR-13 - Tribune ZONA CENTRALE - Sviluppo armature Platea h-100 - Plinti - Travate – Scale</p> <p>REV.1 - STR-14 - Tribune ZONA CENTRALE Sviluppo armature setti in c-a- piano terra</p> <p>REV.1 - STR-15 - Tribune ZONA CENTRALE Sviluppo armature setti in c-a- piano primo</p>	STUDIO CAPELLARI	
<b>Pdc 5 – Realizzazione di ponte carrabile</b>					
	<p>Sono presenti:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>□ MUR A.1/D.1 – Asseverazione da allegare al titolo edilizio;</li> <li>□ Elab. grafico “5-STR03-stato di fatto: planimetrie con posizionamento pile di progetto”(20.07.2020);</li> <li>□ Elab. grafico “5-STR04-stato di progetto: piante e sezioni ponte carrabile” (20.07.2020);</li> <li>□ Elab. grafico “5-STR05- stato di progetto: planimetrie con individuazione dei percorsi” (20.07.2020);</li> <li>□ Elab. grafico “5-STR06-stato di progetto: piante, sezioni e particolari costruttivi ponte carrabile” (20.07.2020);</li> <li>□ Elab. grafico “5-STR_07 – Stato di Progetto – Viste tridimensionali del ponte carrabile” (20.07.2020);</li> <li>□ Elab. grafico “5-STR_08 – Progetto Strutturale – Pianta, sezione e dettagli delle fondazioni” (20.07.2020).</li> <li>□ Relazione tecnica illustrativa “STR_01”</li> <li>□ Relazione sismica preliminare “STR_01Bis” (con progettista ing. G. Generali)</li> </ul> <p>Il ponte carrabile è stato inquadrato di classe d'uso II: va giustificato che il suo eventuale collasso non provochi situazioni di emergenza. Non è chiaro come sia stato inquadrato nella categoria di classe d'uso C, in quanto non si tratta di un edificio, ma di un ponte. A parte queste considerazioni, che sono aspetti da chiarire, nei contenuti l'anticipazione sismica si può ritenere formalmente completa.</p>	<p>Giustificato nell'elaborato: STR - Relazione sismica preliminare</p>	<p>REV.1 - STR - 01 - PONTE PEDONALE Pianta fondazioni e sviluppo pilastrate</p> <p>REV.1 - STR - 02 - PONTE PEDONALE Sviluppo armature platee e plinti</p> <p>REV.1 - STR - 03 - PONTE PEDONALE Armatura setti ascensori 1 e 2</p> <p>REV.1 - STR - 04 - PONTE PEDONALE Sezioni</p> <p>REV.1 - STR - 05 - PONTE PEDONALE Sezioni</p> <p>REV.1 - STR - 06 - PONTE PEDONALE Pianta primo solaio e dettagli costruttivi</p> <p>REV.1 - STR - 07 - PONTE PEDONALE Pianta solaio di copertura e spaccato assonometrico</p>	BLUEWORKS	
<b>Pdc 6 – Realizzazione di ponte pedonale</b>					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Come indicato si tratta di un ponte (o passerella) pedonale. Pertanto si ritiene che l'inquadramento tra le opere suscettibili di affollamento, nella generica Cat.C della Tab.3.1.II delle NTC2018, non sia corretta. Tale opera è inquadrabile (Cap.5, NTC2018) nella categoria ponte stradale per "il transito dei soli carichi associati allo Schema 5 (ponti pedonali)". Si fa presente inoltre che è stata riportata la tabella dei carichi di esercizio riferita alle NTC08, non più vigente, e che nel paragrafo 9 è stata indicata una struttura in muratura, in modo incongruo a quanto riportato nel paragrafo 10. Si richiede quindi di aggiornare la documentazione presentata. Affinché l'anticipazione sismica possa ritenersi formalmente completa occorre rispettare le indicazioni dell'allegato A, punto A.1 della DGR1373/11: oltre a completare la relazione tecnica devono essere prodotti gli elaborati grafici di massima, come da indicazioni della lettera c. dell'allegato sopracitato.	La documentazione relativa all'anticipazione sismica viene sostituita per ciascun PDC dal deposito sismico e relativi elaborati grafici e di relazione allegati, considerando correttamente i carichi ai sensi del cap. 5 delle NTC2008		STUDIO CAPELLARI	
In merito agli altri Pdc indicati nei cartigli:					
	PdC 1 – Ampliamento circuito di guida Si tratta della modifica del circuito stradale, non si ravvedono opere di rilevanza sismica, ma non risulta pervenuta alcuna documentazione in merito.	viene fornita la documentazione richiesta	01-2019_MUR_A.1-D.1_ASSEVERAZIONE_PDC1	BLUEWORKS	
	PdC 3 –Realizzazione di cabina elettrica a servizio di laboratori, uffici e box; Viene dichiarata come cabina privata [cfr. 27/07/2020 - PUNTO 37 CABINA PRIVATA - (PDF)]. Non risulta pervenuta alcuna documentazione in merito, che andrà comunque presentata.	viene fornita dichiarazione da parte della Società Auerautodromo Modena SPA	Dichiarazione cabina privata.pdf	STUDIO CAPELLARI	
	PdC n. 7 e PdC n.8 – Opere di urbanizzazione (da realizzare o da completare) Non risulta pervenuta alcuna documentazione in merito.	i PdC citati (7 e 8) in accordo con il Comune sono stati trasformati in unico PDC 7	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	BLUEWORKS	
<b>COMUNE DI MODENA</b> <b>SETTORE AMBIENTE, EDILIZIA PRIVATA E ATTIVITA' PRODUTTIVE - SERVIZIO EDILIZIA</b>					
Prot. N. 2843/2020 del 28/05/2020 COMPARTO AUTODROMO PDC 1 AMPLIMENTO DEL CIRCUITO DI GUIDA - VIA					
	Modulo di domanda : rettifica della tipologia del PDC	viene rettificata la tipologia del PDC	vedi PROGETTI ESECUTIVI PDC	ARCHILINEA	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Correzione del quadro n. 8 della Relazione asseverata	viene corretto quanto richiesto	vedi PROGETTI ESECUTIVI PDC	ARCHILINEA	
	Rettifica del quadro 9 della relazione asseverata.	viene corretto quanto richiesto	vedi PROGETTI ESECUTIVI PDC	ARCHILINEA	
	Progetto esecutivo che recepisca le prescrizioni dettate dagli enti preposti all'espressione del parere di competenza;	Viene redatto elaborato	vedi PROGETTI ESECUTIVI PDC	ARCHILINEA	
	Si richiede maggiore documentazione relativa alla realizzazione della componente impiantistica (illuminazione del circuito) eventuale impianto predisposto conformemente alle norme di prevenzione incendi – si richiede progetto esecutivo.	Vengono redatti elaborati	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	ARCHILINEA	STIEM
	Particolari esecutivi in riferimento a materiali, stratificazioni e pacchetti di pavimentazione, impianto di illuminazione, regolarità del tracciamento conformemente a quanto prescritto dagli enti e dai settori chiamati all'espressione del parere di competenza .	Vengono redatti elaborati	REV.1 - STD-03.1 PLAN. GENERALE DI PROGETTO  STRADALE REV.1 - STD-01 RELAZIONE TECNICA TRACCIATO	ARCHILINEA	
	Calcolo del contributo di costruzione relativamente agli oneri di urbanizzazione primaria, urbanizzazione secondaria e costo di costruzione, conformemente a quanto previsto dalla delibera di CC n. 69/2019	si allega il calcolo del contributo di costruzione e costo di costruzione	Contributo di Costruzione_PDC1_REV02	ARCHILINEA	
<b>Prot. N. 2843/2020 del 28/05/2020</b> <b>RISTRUTTURAZIONE DI 2 EDIFICI ESISTENTI E NUOVA COSTRUZIONE DI EDIFICIO - DEMOLIZIONE DI VOLUMI PDC 2 - VIA</b>					
	Relazione tecnica asseverata per ogni fabbricato oggetto d'intervento completa dei dati tecnici richiesti;	MODULISTICA		ARCHILINEA	
	Planimetria generale dell'intorno con indicazione degli accessi attuali, delle pavimentazione delle aree verdi e delle piantumazioni esistenti, debitamente quotata – si richiede elaborato grafico pulito della aerofotogrammetria.	Viene redatto elaborato	elaborato A-02.1	ARCHILINEA	
	Planimetria di progetto debitamente quotata con indicazione delle distanze tra fabbricati , indicazione dei nuovi accessi carrai e pedonali .	Viene redatto elaborato	elaborato A-02.2	ARCHILINEA	
	Indicazione delle recinzioni di progetto con particolare esecutivo debitamente quotato, del verde e delle eventuali nuove piantumazioni previste, indicazione delle parti pavimentate con indicazione dei materiali utilizzati.	Viene redatto elaborato	elaborato A-02.2	ARCHILINEA	
	Progetto dell'impianto di illuminazione dello spazio di pertinenza ai fabbricati.	Non previsto impianto di illuminazione esterno. L'utilizzo è privato e solo nelle ore diurne		ARCHILINEA	STIEM

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Progetto della rete fognaria con particolari costruttivi per il fabbricato 1,2 e il fabbricato di nuova realizzazione, progetto esecutivo dell'impianto fognario previsto per il fabbricato esistente non oggetto di lavori	Vengono redatti specifici elaborati	IDRAULICO 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	ARCHILINEA	BLUEWORKS
	relazione tecnica ed elaborato grafico per la conformità alle norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche . Si richiede elaborato grafici e relazione tecnica per ogni fabbricato e per le aree esterne.	Vengono redatti specifici elaborati per ogni fabbricato coinvolto e viene inserito paragrafo all'interno della relazione generale illustrativa	elaborato A-02.13 elaborato A-02.14 elaborato A-02.15	ARCHILINEA	
Fabbricato 1 – ristrutturazione edilizia:					
	piante prospetti e sezioni debitamente quotate con indicazione della destinazione d'uso legittimata (destinazione catastale legittimata da precedenti titoli edilizi)	Vengono redatti specifici elaborati	elaborato A-02.4 elaborato A-02.5	ARCHILINEA	
	piante prospetti e sezioni di progetto debitamente quotate (quote delle bucatore, delle altezze interne, del fronte dell'edificio, delle altezze medie di ogni locale per il piano sottotetto)	Vengono redatti specifici elaborati	elaborato A-02.4 elaborato A-02.5	ARCHILINEA	
	Relazione tecnica descrittiva degli interventi previsti per il recupero del fabbricato n. 1	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – PDC2	ARCHILINEA	
	Documentazione fotografica dei prospetti esterni e degli ambienti interni.	Viene redatto elaborato	elaborato A-02.3	ARCHILINEA	
	Tabella UMA con indicazione delle superfici utili di progetto e indicazione delle modalità di conteggio	si allega alla prativa documento relativo	DUM	ARCHILINEA	
	Progetto degli impianti previsti come rifacimento o nuova realizzazione	Vengono redatti specifici elaborati	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	ARCHILINEA	STIEM
Fabbricato 2 – ristrutturazione edilizia:					
	piante prospetti e sezioni debitamente quotate con indicazione della destinazione d'uso legittimata (destinazione catastale legittimata da precedenti titoli edilizi)	Vengono redatti specifici elaborati	elaborato A-02.7 elaborato A-02.8	ARCHILINEA	
	piante prospetti e sezioni di progetto debitamente quotate (quote delle bucatore, delle altezze interne, del fronte dell'edificio, delle altezze medie di ogni locale per il piano sottotetto) .	Vengono redatti specifici elaborati	elaborato A-02.7 elaborato A-02.8	ARCHILINEA	
	Relazione tecnica descrittiva degli interventi previsti per il recupero del fabbricato n. 2	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – PDC2	ARCHILINEA	
	Documentazione fotografica dei prospetti esterni e degli ambienti interni.	Viene redatto elaborato	elaborato A-02.6	ARCHILINEA	
	Tabella UMA con indicazione delle superfici utili di progetto e indicazione delle modalità di conteggio	si allega alla prativa documento relativo	DUM	ARCHILINEA	
	progetto degli impianti previsti come rifacimento o nuova realizzazione	Vengono redatti specifici elaborati	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	ARCHILINEA	STIEM
Fabbricato 4- nuova costruzione :					
	piante prospetti e sezioni di progetto debitamente quotate (quote delle bucatore, del fronte dell'edificio)	Vengono redatti specifici elaborati	elaborato A-02.9 elaborato A-02.10	ARCHILINEA	
	Relazione tecnica descrittiva sulla nuova costruzione del fabbricato n. 4	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – PDC2	ARCHILINEA	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Documentazione fotografica dell'area oggetto di sedime .	Vengono redatti specifici elaborati	elaborato A-02.1 elaborato A-02.11	ARCHILINEA	
	Tabella UMA con indicazione delle superfici utili di progetto e indicazione delle modalità di conteggio	si allega alla prativa documento relativo	DUM	ARCHILINEA	
	Progetto degli impianti previsti di nuova realizzazione.		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	ARCHILINEA	STIEM
	Documentazione della stato legittimato dei fabbricati oggetto di demolizione	Viene redatto elaborato	elaborato A-02.11	ARCHILINEA	
	Verifica analitica delle dotazione territoriali spettanti per ciascun edificio i termini di P765 e di PP.	vedere PIANO PARTICOLAREGGIATO	PIANO PARTICOLAREGGIATO REV.1 - L - Norme urbanistiche ed edilizie	ARCHILINEA	
				ARCHILINEA	
	Planimetria generale di progetto con indicazione delle dotazioni spettanti per ogni fabbricato	Essendo all'interno di un piano particolareggiatoe vista la difficoltà degli spazi. Le dotazioni necessarie sono state distribuite all'interno del Comparto come da PIANO PARTICOLAREGGIATO	PIANO PARTICOLAREGGIATO REV.1 - G2.1 - Planimetria di progetto - Stralci di Attuazione – Stralcio 1	ARCHILINEA	
	Calcolo del contributo di costruzione relativamente agli oneri di urbanizzazione primaria, urbanizzazione secondaria e costo di costruzione, conformemente a quanto previsto dalla delibera di CC n. 69/2019;		pdc 2 Contributo di Costruzione .pdf	ARCHILINEA	
<b>Prot. N. 2845/2020 del 28/05/2020</b>					
<b>REALIZZAZIONE CABINA ELETTRICA A SERVIZIO DI LABORATORIO UFFICI E BOX PDC 3 - VIA</b>					
	Planimetria dello stato di fatto e di progetto con indicazione degli accessi pedonali, delle pavimentazioni, del verde esistente ed eventualmente di progetto ; la planimetria dovrà individuare le arre e le infrastrutture di collegamento al contesto esistente	Viene redatto elaborato	IMPIANTI ELETTRICI REV.1 - ELE-03.1 REV.1 - ELE-03.2	ARCHILINEA	
	Documentazione fotografica dell'area interessata	Viene redatto elaborato		ARCHILINEA	
<b>Prot. N. 2845/2020 del 28/05/2020</b>					
<b>REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER E REALIZZAZIONE DI POSTI AUTO PDC 4 - VIA</b>					
	Planimetria generale dell'intorno con indicazione degli accessi attuali, delle pavimentazione delle aree verdi e delle piantumazioni esistenti, debitamente quotata – si richiede elaborato grafico pulito della aerofotogrammetria	Viene redatto elaborato	elaborato A-02.1	ARCHILINEA	
	Planimetria di progetto debitamente quotata con indicazione delle distanze , indicazione dei nuovi accessi carrai e pedonali	Viene redatto elaborato	elaborato A-02.2	ARCHILINEA	
	Indicazione delle eventuali recinzioni di progetto con particolare esecutivo debitamente quotato, del verde e delle eventuali nuove piantumazioni previste, indicazione delle parti pavimentate con indicazione dei materiali utilizzati.	Viene redatto elaborato	elaborato A-02.2	ARCHILINEA	
	Progetto dell'impianto di illuminazione esterna previsto relativo all'area di pertinenza del fabbricato.	si allegano elaborati impiantistici	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	ARCHILINEA	STIEM
	progetto della rete fognaria con particolari costruttivi, progetto esecutivo dell'impianto fognario previsto		4-IDR_01-RELAZIONE TECNICA IDRAULICA IDR-01.1 - Planimetria di inquadramento P.d.C. 4 IDR-02.1 - Planimetria reti acque meteoriche IDR-02.2 - Planimetria reti acque pluviali IDR-03.1 - Planimetria reti acque nere IDR-04.1 - Particolari Costruttivi IDR-05.1 - Profili rete acque meteoriche	ARCHILINEA	BLUEWORKS



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	relazione tecnica ed elaborato grafico per la conformità alle norme in materia di abbattimento delle barriere architettoniche . Si richiede elaborato grafico e relazione tecnica per ogni fabbricato e per le aree esterne pertinenti.	<a href="#">Viene redatto elaborato</a>	<a href="#">elaborato A-02.6</a>	ARCHILINEA	
	piante prospetti e sezioni di progetto debitamente quotate (quote delle bucatore, del fronte dell'edificio delle altezze interne, delle scale esterne dei vani ascensori ) .	<a href="#">Vengono redatti specifici elaborati</a>	<a href="#">elaborato A-02.3</a> <a href="#">elaborato A-02.4</a> <a href="#">elaborato A-02.5</a>	ARCHILINEA	
	progetto degli impianti previsti di nuova realizzazione, delle reti fognarie .	<a href="#">Vengono redatti specifici elaborati</a>	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	ARCHILINEA	STIEM
	Revisione del quadro n. 8 della relazione asseverata in riferimento al rispetto delle norme sull'abbattimento delle barriere architettoniche, revisione del quadro n. 9 della relazione asseverata relativo alla realizzazione degli impianti, revisione del quadro 13 conformità norme prevenzione incendi, revisione del quadro 1 norme igienico-sanitaria.	<a href="#">Vengono revisionati i vari punti richiesti</a>		ARCHILINEA	
	Che nei servizi igienici privi di ricambio d' area naturale e diretto sia previsto l'impianto di aerazione forzata.	<a href="#">Vedasi specifico elaborato</a>	<a href="#">REV.1 - P.d.C. 04 - RELAZIONE TECNICA IMPIANTI MECCANICI – TRIBUNA</a>	ARCHILINEA	STIEM
	<b>Tabella UMA con indicazione delle superfici utili di progetto e indicazione delle modalità di conteggio</b>	<a href="#">si allega alla prativa documento relativo</a>	DUM	ARCHILINEA	
	Verifica analitica delle dotazioni territoriali spettanti per ciascun edificio i termini di P765 e di PP.	<a href="#">Essendo all'interno di un piano particolareggiatoe vista la difficoltà degli spazi. Le dotazioni necessarie sono state distribuite all'interno del Comparto come da PIANO PARTICOLAREGGIATO</a>	<a href="#">PIANO PARTICOLAREGGIATO</a> <a href="#">REV.1 - G2.1 - Planimetria di progetto - Stralci di Attuazione – Stralcio 1</a>	ARCHILINEA	
	Planimetria generale di progetto con indicazione delle dotazioni spettanti per la nuova costruzione .	<a href="#">Essendo all'interno di un piano particolareggiatoe vista la difficoltà degli spazi. Le dotazioni necessarie sono state distribuite all'interno del Comparto come da PIANO PARTICOLAREGGIATO</a>  <a href="#">Inoltre:</a> <a href="#">Si applica la complementarietà d'uso dei parcheggi pubblici tra la tribuna (n. 662 p.a.) e le altre destinazioni (n. 133+37+4+15+49+25+49= 312 p.a.) in quanto durante gli eventi che comportano l'uso di tale struttura non saranno in funzione le attività di guida sicura e del MASA e viceversa, inoltre è possibile sostenere che gli utenti delle altre attività (albergo, sedi espositive, funzioni fieristiche e commercio) siano gli stessi spettatori che usufruiscono della tribuna.</a>	<a href="#">PIANO PARTICOLAREGGIATO</a> <a href="#">REV.1 - G2.1 - Planimetria di progetto - Stralci di Attuazione – Stralcio 1</a>	ARCHILINEA	
	Planimetria generale con individuazione delle aree previste per la sistemazione dei posti auto “temporanei” di dotazione obbligatoria in attesa delle realizzazione del piano interrato ricompreso nel secondo stralcio – Progetto esecutivo dell'area adibita a parcheggio con indicazione delle viabilità per l'accesso alla stessa, sistemazione del suolo, materiali e particolari esecutivi, impianti di illuminazione e tutti gli elementi di progetto necessari per l'utilizzo della stessa, conformemente a quanto prescritto degli enti e dai servizi preposti all'espressione del parere di competenza.	<a href="#">Sono state riportate le dotazioni all'interno del PDC 7 relativo alle opere di urbanizzazione.</a>	<a href="#">PIANO PARTICOLAREGGIATO</a> <a href="#">REV.1 - G2.1 - Planimetria di progetto - Stralci di Attuazione – Stralcio 1</a>  <a href="#">PDC 7</a> <a href="#">REV.1 - ARC-02.3 - aree di cessione e dotazioni</a>	ARCHILINEA	
<b>Prot. N. 2848/2020 del 28/05/2020</b> <b>REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE PDC 5 - VIA</b>					
	Planimetria del sito oggetto d'intervento e rilievo piano altimetrico dello stato attuale;	<a href="#">Vedasi specifico elaborato</a>	<a href="#">REV.1 - ARC-02.1 – Stato di Fatto - Planimetria con posizionamento pile di progetto</a>	ARCHILINEA	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Planimetria di progetto con indicazione puntuale delle quote altimetriche e planimetriche .	Vedasi specifico elaborato	REV.1 - ARC-03.1 - Stato di progetto - Pianta e sezione e del ponte carrabile	BLUEWORKS	
	Indicazione delle zone di riporto e di scavo, indicazione dei materiali, della stratificazione in superficie e particolare degli elementi costruttivi necessari per la realizzazione del percorso.	Per quanto riguarda gli scavi e i riporti, non vi sono quantità da segnalare.	REV.1 - ARC-03.2 - Stato di progetto - Planimetria con individuazione dei percorsi	BLUEWORKS	
	documentazione fotografica dello stato dei luoghi	Viene allegato alla pratica edilizia		ARCHILINEA	
	progetto degli impianti previsti conformemente a quanto asseverato al quadro n. 9 della relazione asseverata;	Non sono previsti impianti		ARCHILINEA	STIEM
	la planimetria dovrà ricomprendere le zone di raccordo con la viabilità interna prevista e i particolari esecutivi.	Per quanto riguarda gli scavi e i riporti, non vi sono quantità da segnalare.	REV.1 - ARC-03.2 - Stato di progetto - Planimetria con individuazione dei percorsi	ARCHILINEA	
	Progetto conforme alle prescrizioni dettate dagli enti preposti all'espressione dei pareri di competenza		REV.1 - STR - Relazione sismica preliminare	ARCHILINEA	
<b>Prot. N. 2849/2020 del 28/05/2020</b> <b>REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE PDC 6 – VIA</b>					
	Revisione del quadro n. 8 della relazione asseverata in riferimento al rispetto delle norme sull'abbattimento delle barriere architettoniche	Viene revisionato quanto richiesto		ARCHILINEA	
	progetto degli impianti di progetto conformemente a quanto indicato nel quadro n. 9 della relazione asseverata			ARCHILINEA	STIEM
	relazione tecnica ed elaborato grafico sulla conformità del progetto alle norme vigenti in materia di abbattimento delle barriere architettoniche	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC-02.3 PIANTE - PONTE PEDONALE	ARCHILINEA	
	piante prospetti e sezioni debitamente quotati (altezza interna e complessiva del manufatto , dimensionamento corpi scale e vani ascensori )	Vengono redatti specifici elaborati	REV.1 - ARC-02.3 PIANTE - PONTE PEDONALE REV.1 - ARC-02.4 PROSPETTI E SEZIONI - PONTE PEDONALE	ARCHILINEA	
	planimetria con indicazione dei percorsi pedonali di raccordo tra le varie strutture, quella esistente e la tribuna di nuova realizzazione, definizione delle eventuali zone pavimentate, dei materiali utilizzati e degli eventuali elementi costruttivi	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC-02.2 PLANIMETRIA STATO DI PROGETTO - PONTE PEDONALE	ARCHILINEA	
	Progetto conforme alle prescrizioni dettate dagli enti preposti all'espressione dei pareri di competenza	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC-02.2 PLANIMETRIA STATO DI PROGETTO - PONTE PEDONALE	ARCHILINEA	
	Si richiede un maggior dettaglio sui collegamenti delle varie strutture interne, che vengano evidenziati i percorsi pedonali e carrai funzionali al collegamento delle varie zone (area parcheggi, tribune, edifici, strutture esistenti)	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC-02.3 PIANTE - PONTE PEDONALE	ARCHILINEA	
<b>Prot. N. 2850/2020 del 28/05/2020</b> <b>REALIZZAZIONE DI URBANIZZAZIONI A SERVIZIO DEL COMPARTO (PARCHEGGI AD USO PUBBLICO) E COMPLETAMENTO DI AREE ADIBITE A PARCHEGGIO PDC 7 -VIA</b>					
Area parcheggio n. 7					
	planimetria generale dello stato di fatto, rilievo puntuale delle aree interessate, quote altimetriche e planimetriche , rilievo delle alberature esistenti e di tutti gli elementi costruttivi presenti;	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC-02.1 - planimetria stato di fatto	ARCHILINEA	
	planimetria generale di progetto evidenziando l'area di raccordo con il nucleo di edifici oggetto d'intervento, sia in riferimento alla viabilità di progetto che alle aree verdi;	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC-02.2 - planimetria stato di progetto	ARCHILINEA	
	lo stato attuale delle aree rappresenta un nucleo di edificio collegati all'asse stradale confluyente in via Pomposiana, attualmente unico accesso al nucleo di fabbricati, si richiede di estendere la zona progettuale all'asse stradale di accesso al nucleo di fabbricati, all'area di sosta limitrofa ai fabbricati e di evidenziare negli elaborati esecutivi i tratti stradali di collegamenti e di accesso .	Vengono redatti specifici elaborati	REV.1 - ARC-02.2 - planimetria stato di progetto REV.1 - ARC-03.3 - area P3 pianta e sezione	ARCHILINEA	
	Piante di progetto con indicazione delle quote altimetriche oltre che planimetriche in relazione alle quote altimetriche delle aree limitrofe.	Vengono redatti specifici elaborati	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	ARCHILINEA	
	Stratigrafia di progetto con indicazione dei materiali utilizzati, particolari costruttivi dell'infrastruttura (filette, raccordi, aiuole, elementi di arredo urbano, pali dell' illuminazione ecc)	Vengono redatti specifici elaborati	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 - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – PDC7	ARCHILINEA	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	progetto esecutivo comprensivo dell'impianto di raccolta delle acque piovane, dell'impianto d'irrigazione delle zone verdi piantumate e non, esteso all'area a parcheggio limitrofa ai fabbricati	Vengono redatti specifici elaborati	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	ARCHILINEA	BLUEWORKS
	Progetto conforme alle prescrizioni dettate dagli enti e servizi preposti all'espressione dei pareri di competenza	Vengono redatti specifici elaborati	vedi sopra	ARCHILINEA	
	documentazione fotografica delle aree interessate			ARCHILINEA	
	Computo metrico estimativo delle opere di urbanizzazione previste in progetto comprensivo delle opere già realizzate in forza dei titoli abilitativi pregressi, asseverato sulla base del listino dei prezzi unitari della CCIAA di Modena	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC - COMPUTO METRICO ESTIMATIVO - PDC7	ARCHILINEA	
Area parcheggio n. 8					
	planimetria generale dello stato di fatto, rilievo puntuale delle aree interessate, quote altimetriche e planimetriche , rilievo delle alberature esistenti e di tutti gli elementi costruttivi presenti;	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC-02.1 - planimetria stato di fatto	ARCHILINEA	
	planimetria generale di progetto evidenziando l'area di raccordo con le infrastrutture esistenti sia in riferimento alla viabilità di progetto che alle aree verdi;	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC-02.2 - planimetria stato di progetto	ARCHILINEA	
	particolari di progetto dei tratti di raccordo con la viabilità esistente, indicazione degli eventuali interventi da realizzare sulle infrastrutture esistenti (tratto stradale esistente di accesso alle aree di sosta e al nucleo di fabbricati e a ridosso di via Pomposiana )	Vengono redatti specifici elaborati	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	ARCHILINEA	
	sezioni trasversali con inclusione dei tratti di viabilità limitrofi e di accesso	Vengono redatti specifici elaborati	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	ARCHILINEA	
	Progetto conforme alle prescrizioni dettate dagli enti e servizi preposti all'espressione dei pareri di competenza	Vengono redatti specifici elaborati	vedi sopra	ARCHILINEA	
	documentazione fotografica delle aree interessate			ARCHILINEA	
	Computo metrico estimativo delle opere di urbanizzazione previste in progetto comprensivo delle opere già realizzate in forza dei titoli abilitativi pregressi, asseverato sulla base del listino dei prezzi unitari della CCIAA di Modena	Viene redatto elaborato	REV.1 - ARC - COMPUTO METRICO ESTIMATIVO - PDC7	ARCHILINEA	
Prot. N. 2851/2020 del 28/05/2020 REALIZZAZIONE DI TRATTO STRADALE PER L'ACCESSO SECONDARIO AL COMPARTO PDC 8 -VIA					
Tavola n. 27 del PAUR					
	planimetria generale dello stato di fatto, rilievo puntuale delle aree interessate, quote altimetriche e planimetriche , rilievo delle alberature esistenti e di tutti gli elementi costruttivi presenti;	Vengono redatti specifici elaborati non si tratta più di PDC in quanto strada pubblica	REV.1 - STRADA - STD-01.2 RILIEVO_SDF	BLUEWORKS	
	planimetria generale di progetto evidenziando l'area di raccordo con le infrastrutture esistenti oggetto d'intervento, sia in riferimento alla viabilità di progetto che alle aree verdi;	Vengono redatti specifici elaborati non si tratta più di PDC in quanto strada pubblica	REV.1 - STRADA - STD-02.1 PLAN.PROGETTO REV.1 - STRADA - STD-02.2 PLAN.TRACIAMENTO	BLUEWORKS	
	particolari costruttivi del tratto di raccordo con via dell'aeroporto;	Vengono redatti specifici elaborati non si tratta più di PDC in quanto strada pubblica	REV.1 - STRADA - STD-02.1 PLAN.PROGETTO REV.1 - STRADA - STD-02.2 PLAN.TRACIAMENTO	BLUEWORKS	
	profilo longitudinale del tratto di viabilità in progetto	Vengono redatti specifici elaborati non si tratta più di PDC in quanto strada pubblica	REV.1 - STRADA - STD-02.3 PROFILO	BLUEWORKS	
	sezioni trasversali con indicazione delle aree di riporto e di scavo	Vengono redatti specifici elaborati non si tratta più di PDC in quanto strada pubblica	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	BLUEWORKS	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	documentazione fotografica	Vengono redatti specifici elaborati non si tratta più di PDC in quanto strada pubblica	REV.1 - STRADA - STD-01.3 DOC. FOTO	BLUEWORKS	
	progetti di eventuali elementi di arredo urbano, del verde di nuova realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie	NON RICHIESTI		BLUEWORKS	
	piano particellare con verifica patrimoniale delle aree interessate	Vengono redatti specifici elaborati non si tratta più di PDC in quanto strada pubblica	PIANO PARTICOLAREGGIATO Z) Piano particellare di esproprio  STRADA REV.1 - ARC - RELAZIONE ILLUSTRATIVA – STRADA	ARCHILINEA	
	Il progetto dovrà rispettare tutte le prescrizioni dettate dagli enti e servizi preposti all'espressione del parere di competenza	Vengono redatti specifici elaborati non si tratta più di PDC in quanto strada pubblica	vedi sopra	BLUEWORKS	
	Computo metrico estimativo delle opere di urbanizzazione previste in progetto comprensivo delle opere già realizzate in forza dei titoli abilitativi pregressi, asseverato sulla base del listino dei prezzi unitari della CCIAA di Modena	Vengono redatti specifici elaborati non si tratta più di PDC in quanto strada pubblica	REV.1 - STRADA - computo metrico estimativo.pdf	BLUEWORKS	
<b>COMUNE DI MODENA</b> <b>SETTORE PIANIFICAZIONE E SOSTENIBILITA' URBANA - UFFICIO MOBILITA', TRAFFICO E URBANIZZAZIONI</b>					
In esito all'esame della documentazione presentata in sede di P.A.U.R., per quanto di competenza dell'Ufficio Mobilità, Traffico ed Urbanizzazioni, si esprime parere non favorevole rispetto allo schema progettuale allegato. Si riportano di seguito le considerazioni specifiche rispetto ai temi dell'accessibilità e dell'assetto delle aree pubbliche:					
	si segnala anzitutto che il toponimo corretto della strada indicata come Via Pederzona nel tratto riportato in planimetria è "Via dell'Aeroporto";	Viene corretto in tutti gli elaborati il toponimo della strada "Via dell'Aeroporto"		ARCHILINEA	
	si concorda con l'opportunità di dare accessibilità all'impianto anche dalla viabilità Sud, specie in considerazione dei previsti sviluppi infrastrutturali dell'area: la realizzazione della nuova bretella autostradale Campogalliano – Sassuolo avrà una riconnessione diretta alla viabilità ordinaria proprio in corrispondenza di Via dell'Aeroporto, poco ad Ovest dell'impianto in discorso, mediante la realizzazione di una nuova intersezione a rotatoria con la SP 15;	Vedasi nuova relazione	· SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 · SIA ALLEGATO 2a.1SINTESI NON TECNICA VARIANTE PTCP2009  · SIA ALLEGATO 9b REV1NUOVA ACCESIBILITA' DIRETTA AL COMPARTO  REV. 1 - STRADA - STD-01_Relazione tecnica stradale	BLUEWORKS	ARCHILINEA
	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: per quanto riguarda gli aspetti geometrico-funzionali del tracciato stradale (andamento planimetrico, altimetrico, organizzazione della piattaforma stradale etc.) si richiamano in particolare i Decreti ministeriali per la costruzione delle strade e delle intersezioni (2001 e 2006);	Vedasi nuova relazione	· SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 · SIA ALLEGATO 2a.1SINTESI NON TECNICA VARIANTE PTCP2009  · SIA ALLEGATO 9b REV1NUOVA ACCESIBILITA' DIRETTA AL COMPARTO  REV. 1 - STRADA - STD-01_Relazione tecnica stradale	BLUEWORKS	ARCHILINEA
	in relazione al tracciato della nuova strada, gli elaborati progettuali presentati hanno carattere puramente schematico e risultano pertanto carenti degli elementi tecnici necessari ad una valutazione esaustiva della rispondenza della progettazione alle norme vigenti; si rileva tuttavia che non è ritenuta ammissibile la configurazione proposta per la connessione tra la nuova strada e Via dell'Aeroporto, prevista presso una curva del tracciato della strada principale; da un'analisi degli elaborati presenti, inoltre, il tracciato non sembra essere sviluppato in coerenza con le norme relative alla progettazione delle strade;	Vedasi nuova relazione	· SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 · SIA ALLEGATO 2a.1SINTESI NON TECNICA VARIANTE PTCP2009  · SIA ALLEGATO 9b REV1NUOVA ACCESIBILITA' DIRETTA AL COMPARTO  REV. 1 - STRADA - STD-01_Relazione tecnica stradale	BLUEWORKS	ARCHILINEA
	si rileva, evidentemente, l'incompatibilità tra la pista aeroportuale e il parcheggio limitrofo qualora non sia prevista la dismissione delle attività aeroportuali;	IL PARCHEGGIO TEMPORANEO A CUI SI FA RIFERIMENTO ORA NON E' PIU' PREVISTO IN AREA INTERNA ALL'AEROPORTO	· SIA ALLEGATO 9a REV1SCENARI E MOBILITÀ	ARCHILINEA	

N°		RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
		sulla base di quanto sopra espresso, si richiede che la documentazione progettuale relativa al nuovo collegamento stradale (compresa intersezione di connessione alla strada pubblica esistente), della pista ciclabile in affiancamento alla strada, della aree a parcheggio e dei percorsi pedonali sia integrata, completata e adeguata secondo quanto previsto dalla vigente normativa, anche in relazione ai contenuti tecnici minimi dei livelli di progettazione previsti;	Vedasi nuova relazione. In accordo con il Comune la pista ciclabile è stata soppressa	· SIA ALLEGATO 9b REV1NUOVA ACCESIBILITA' DIRETTA AL COMPARTO	BLUEWORKS	ARCHILINEA
		nell'ambito di tale integrazione, si consiglia di valutare con attenzione (ed eventualmente rimodulare) l'ambito di riconnessione con la viabilità esistente, tenendo in primaria considerazione la necessità di assicurare la massima sicurezza delle manovre al nodo, con particolare riferimento alle manovre in sinistra interferenti con i flussi in transito sulla viabilità principale, anche in relazione alla componente del traffico pesante; nella definizione del tracciato della nuova infrastruttura si dovrà tener conto, altresì, della necessità di minimizzare gli impatti rispetto al territorio circostante.	Vedasi nuova relazione (inserire rif. PUMS)	· SIA ALLEGATO 9b REV1NUOVA ACCESIBILITA' DIRETTA AL COMPARTO  documentazione STRADA	BLUEWORKS	ARCHILINEA
COMUNE DI MODENA						
SETTORE PIANIFICAZIONE E SOSTENIBILITA' URBANA - SERVIZIO PROGETTI URBANI COMPLESSI E POLITICHE ABITATIVE						
Relativamente agli elaborati e ai contenuti del Piano Urbanistico attuativo (PUA) e delle Varianti agli strumenti urbanistici comunali (PSC/POC/RUE), presentati dal proponente nell'ambito del procedimento in oggetto, si elencano di seguito le tematiche che determinano una richiesta di revisione/integrazione degli elaborati stessi.						
PARCHEGGI						
		Per il calcolo dei parcheggi pubblici del comparto, si è stabilita la possibilità di applicare il criterio della complementarietà d'uso tra le dotazioni richieste dalla nuova Tribuna e quelle associate alle altre destinazioni presenti. Tale scelta discende dalla ragionevole considerazione che i fruitori delle funzioni complementari siano gli stessi spettatori che affolleranno le tribune durante gli eventi speciali, inoltre ai sensi dell'art. 24.4 delle norme del PSC/POC/RUE è stata richiesta una considerevole dotazione di parcheggi solo per la tribuna, pari ad 1 posto auto ogni 2 spettatori.	E' stato recepito quanto stabilito e la dotazione di un posto auto ogni due spettatori viene rispettata applicando il criterio della complementarietà d'uso. Viene fatta un'ulteriore distinzione indicando il rispetto delle dotazioni nel primo stralcio delle opere di ampliamento (ovvero quelle per le quali vengono presentati i Permessi di Costruire oggetto di PAUR) e il rispetto delle dotazioni a fine programma edilizio (oggetto unicamente di Piano Particolareggiato)	Piano Particolareggiato: G2.1) Planimetria di progetto-Stralci di Attuazione – Stralcio 1 G2.2) Planimetria di progetto-Stralci di Attuazione – Stralcio 2 elaborato L - norme urbanistiche ed edilizie	ARCHILINEA	
		Le aree destinate ai parcheggi pubblici non dovranno essere recintate e saranno accessibili dalla strada pubblica. Si chiede quindi che i parcheggi pubblici di urbanizzazione primaria vengano interamente realizzati con soluzioni costruttive tradizionali, mentre una quota dei parcheggi pertinenziali potranno essere previsti anche su aree non pavimentate, ma prevedendo in ogni caso opere di sistemazione "leggere" al fine di garantirne l'uso in sicurezza e la circolazione ordinata dei mezzi.	Tutte le aree destinate a parcheggi pubblici si trovano su aree di cessione o comunque in aree non recintate con accesso dalla pubblica via. I parcheggi pubblici verranno realizzati con soluzioni costruttive tradizionali. Quota parte dei parcheggi pubblici necessari viene inserita su area pertinenziale ad uso pubblico su prato		ARCHILINEA	
		Si ritiene ammissibile, nella fase transitoria di attuazione tra il 1° ed il 2° Stralcio del PUA, utilizzare l'area di sedime del 2° stralcio per la collocazione temporanea di una quota dei parcheggi necessari alle funzioni insediate con il 1° Stralcio. Resta inteso che con la realizzazione del 2° Stralcio, tutti i parcheggi richiesti dovranno essere interamente reperiti. A tal fine dovranno essere prodotte specifiche planimetrie che definiscano chiaramente - anche dal punto di vista numerico /dimensionale - l'assetto del sistema parcheggi sia nella fase di attuazione del solo 1° stralcio sia con l'attuazione completa delle previsioni del PUA.	Al fine di limitare l'impermeabilizzazione delle aree laddove è prevista in futuro la possibilità di realizzazione delle opere riguardanti il secondo stralcio verrà collocata su quell'area di sedime una quota dei parcheggi necessari.	Piano Particolareggiato: G2.1) Planimetria di progetto-Stralci di Attuazione – Stralcio 1 G2.2) Planimetria di progetto-Stralci di Attuazione – Stralcio 2	ARCHILINEA	



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Per gli eventi speciali, per i quali è previsto una grande affluenza di pubblico, dovrà essere previsto l'utilizzo di parcheggi satelliti scambiatori (principalmente presso il polo funzionale Fiera/Parco commerciale di Cittanova), collegati all'autodromo tramite un servizio di navette a basso impatto ambientale.  Tale obbligo, dovrà essere previsto e disciplinato nell'Accordo e nelle prescrizioni ambientali del PAUR e riportato nella Convenzione Urbanistica; inoltre dovrà essere attuato tramite protocolli/intese specifici, con gli altri soggetti coinvolti proprietari/gestori delle aree a parcheggio.	FORMALIZZARE SIA IN CONVENZIONE CHE NELLE RELAZIONI I PROTOCOLLI DI INTESA CON I PARCHEGGI SCAMBIATORI	Piano Particolareggiato: elaborato A - Schema di convenzione	ARCHILINEA	
	La relazione che stima i fruitori delle futuri eventi, dovrà essere integrata con una stima del numero massimo di fruitori che il comparto può assorbire e con una stima degli ulteriori posti auto necessari per garantire la fattibilità degli event i speciali.	Viene integrata la relazione con la stima del numero massimo di fruitori e degli ulteriori posti auto extra-comparto necessari		ARCHILINEA	
	La Convenzione urbanistica dovrà inoltre disciplinare anche eventuali modalità di messa a disposizione e di utilizzo dei parcheggi pertinenziali del comparto per le eventuali necessità pubbliche di natura eccezionale.	Viene esplicitata in Convenzione la modalità di messa a disposizione di parcheggi di comparto per eventuali necessità pubbliche	Piano Particolareggiato: elaborato A - Schema di convenzione	ARCHILINEA	TADDIA
<b>VIABILITA' DI ACCESSO EXTRACOMPARTO</b>					
	Si chiede di recepire in tutti gli elaborati del PUA il nuovo progetto del tracciato della viabilità di accesso al comparto dalla via Pederzona/via dell'Aeroporto, come da nuovi accordi intercorsi nel contesto della procedura in corso.	La nuova strada di accesso al comparto è inserita all'interno di tutti gli elaborati del Piano Particolareggiato	vedi PROGETTI ESECUTIVI STRADA PUBBLICA	ARCHILINEA	
	Il valore dell'opera, compreso il costo per la realizzazione della pista ciclo-pedonale in affiancamento, dovrà essere definito con apposito computo metrico estimativo e dovrà essere riportato nel calcolo sommario del costo delle opere di urbanizzazione allegato alla convenzione urbanistica.	La pista cilabile in accordo con il Comune di Modena è stata soppressa., E' stato redatto computo metrico estimativo ed è stato inserito il valore dell'opera all'interno della Convenzione	STRADAREALIZZAZIONE NUOVA STRADA PUBBLICA DI ACCESSO AL POLO FUNZIONALE -Relazione generali -Elaborati Grafici  Piano Particolareggiato: elaborato A - Schema di convenzione	ARCHILINEA	BLUEWORKS
	Per quanto riguarda la fruibilità del nuovo percorso ciclo-pedonale, si richiede un inquadramento generale dell'opera con gli itinerari e le dorsali ciclabili previste negli strumenti di pianificazione (in primis nel PUMS), valutando tecnicamente la fattibilità di un collegamento con l'argine fluviale del Secchia, dove è già presente un percorso naturalistico consolidato (Casse di espansione, Oasi del Colombarone), che permetterebbe di connettere il Polo di Marzaglia con zone ambientali di grande rilevanza per la conservazione degli habitat naturali.	NON PIU' COERENTE CON IL NUOVO PROGETTO DELLA STRADA - NON COERENTE CON QUANTO PREVISTO NEL PUMS - NON COERENTE CON QUANTO PROGRAMMATO NEL PUG	vedi PROGETTI ESECUTIVI STRADA PUBBLICA	ARCHILINEA	
<b>DESTINAZIONI D'USO, INDICI E SUPERFICI</b>					
	Le destinazioni d'uso complementari all'attività principale (area espositiva/fieristica, spazi museali e esercizi commerciali fissi e temporanei per la vendita di articoli attinenti al mondo dei motori e/o alla promozione di prodotti tipici locali), già previste nel Piano Particolareggiato approvato con Delibera di Consiglio n.34/2008, sono confermate solo in quanto complementari alle attività principali ammesse e non potranno essere considerate separatamente da esse.	Si conferma che le destinazioni d'uso relative al secondo stralcio dell'ampliamento (non oggetto di VIA) sono strettamente complementari alle attività principali ammesse dell'Autodromo.	VEDI VARIANTI URBANISTICHE PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	
	Lo schema progettuale dei fabbricati che ospiteranno le strutture commerciali/fieristiche dovrà garantire l'indipendenza delle singole unità immobiliari, senza quindi prefigurare la realizzazione di centri ed aggregazioni commerciali.	Si conferma l'indipendenza delle singole unità immobiliari relative al secondo stralcio dell'ampliamento (non oggetto di VIA) e la non realizzazione di centri commerciali	VEDI VARIANTI URBANISTICHE PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	
	Queste indicazioni e prescrizioni dovranno essere opportunamente riportate ed integrate nelle Norme tecniche di attuazione del PUA.		Piano Particolareggiato: elaborato L - Norme urbanistiche ed edilizie	ARCHILINEA	
	Si chiede inoltre di verificare/aggiornare il calcolo delle superfici utili e accessorie, previste nel comparto per le varie destinazioni d'uso e riportato nelle Norme tecniche e nelle tabelle, conformemente alle Definizioni tecniche uniformi (DTU) urbanistico/edilizie ai sensi della normativa regionale e comunale vigente.	Sono state aggiornate le superfici complessive sulla base di quanto convenzionato con il Piano Particolareggiato approvato	Piano Particolareggiato: elaborato L - Norme urbanistiche ed edilizie	ARCHILINEA	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	In base al conteggio definitivo delle superfici e del carico urbanistico, si potrà determinare/aggiornare il calcolo di tutti i contributi e oneri di natura urbanistico-edilizia, concernenti il progetto di ampliamento.		VEDI VARIANTI URBANISTICHE PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	
<b>INTEGRAZIONI DEGLI ELABORATI COSTITUTIVI DEL PUA</b>					
	Nei casi in cui tra gli elaborati del PUA siano presenti elaborati già predisposti ed allegati alla documentazione depositata, seppure in altre parti/sezioni (per esempio nello Studio d'impatto ambientale) e, qualora tali elaborati possano essere considerati identici in termini di contenuto e livello di approfondimento, si ritiene possibile evitare la duplicazione degli stessi.	per quanto possibile si è cercato di replicare anche per piccole modifiche gli elaborati	VEDI VARIANTI URBANISTICHE PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	
	Tali elaborati dovranno essere identificati mediante apposito cartiglio del Piano urbanistico attuativo e dovrà essere esplicitato il richiamo alla documentazione consegnata, in maniera chiara e non equivocabile.	come sopra	VEDI VARIANTI URBANISTICHE PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	
	Gli elaborati del PUA, dopo le integrazioni richieste in questa fase, dovranno essere allineati anche rispetto alle eventuali richieste avanzate da tutti gli enti ed uffici, chiamati ad esprimersi per competenza nell'ambito del procedimento.	gli elaborati sono stati redatti in maniera contestuale alla documentazione richiesta	VEDI VARIANTI URBANISTICHE PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	
	In generale, nelle intestazioni/cartigli degli elaborati aggiornati, sarà necessario modificare l'attribuzione dei ruoli/competenze e aggiornare alcuni referenti interni ed esterni di progetto.	Vengono aggiornati i referente di progetto	VEDI VARIANTI URBANISTICHE PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	
Si riportano di seguito le richieste in merito alle integrazioni ed implementazioni degli elaborati del PUA:					
<b>ELABORATO A – Schema di convenzione</b>					
	Il testo convenzionale, allineato con la versione base della convenzione urbanistica utilizzata dal Comune, dovrà essere aggiornato a seguito delle modifiche da apportare al progetto. Dovranno essere definite in sintesi: le dotazioni previste, l'esecuzione, la gestione e la manutenzione delle aree e delle opere pubbliche o di uso pubblico, i stralci attuativi e le relative tempistiche di realizzazione; i vincoli e i divieti correlati all'attuazione del comparto, in aderenza alle prescrizioni contenute nel PAUR; gli eventuali accordi tra Comune e società per corsi di formazione e/o utilizzo di impianti.	NUOVA FORMULAZIONE CONVENZIONE PROPOSTA	VEDI VARIANTI URBANISTICHE PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	TADDIA
	Al testo della convenzione potranno essere allegati i documenti specifici, funzionali all'esplicazione di tematiche specifiche, in particolare in riferimento alla quantificazione dei costi relativi alle opere di urbanizzazione, alle dotazioni ecologico ambientali e al correlato cronoprogramma di attuazione.	NUOVA FORMULAZIONE CONVENZIONE PROPOSTA	VEDI VARIANTI URBANISTICHE PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	TADDIA
<b>ELABORATO B – Stralcio strumento urbanistico vigente e proposta di variante</b>					
	Ad integrazione degli elaborati già presentati per la variante urbanistica ed il PUA, è necessario inserire uno o più elaborati denominati "Tavola dei vincoli", come da art. 37, LR 24/2017.	Viene redatto l'elaborato specifico riportante i vincoli della Pianificazione Urbanistica e riferimenti della tavola dei vincoli del quadro conoscitivo allegato all'apertura della Consultazione Preliminare del PUG.	B1) Tavola dei Vincoli scala: varie	ARCHILINEA	
	I riferimenti alle varianti urbanistiche necessarie all'approvazione del piano, ora sintetizzate all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione, andranno qui allegate.	Si allegano in coda le varianti agli strumenti urbanistici.	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	ARCHILINEA	
<b>ELABORATO C – Estratto catastale</b>					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Nell'elaborato è necessario aggiungere l'elenco dei proprietari delle aree e l'elenco delle proprietà interessate dalla nuova strada. Le diverse colorazioni adottate in legenda per i mappali dovranno essere meglio esplicitate. I numeri dei mappali devono essere resi più leggibili, anche in caso di stampa cartacea dell'elaborato. Inoltre, il comparto nel suo insieme, va delimitato con un perimetro unitario specificato in legenda.	Viene aggiornato l'elaborato con l'inserimento dei proprietari delle aree e con le modifiche grafiche richieste	C) Estratto catastale in scala 1:2000 con l'indicazione delle proprietà e delle relative superfici	ARCHILINEA	
	Inoltre il perimetro dell'intervento nel suo insieme va delimitato con un doppio contorno, specificando in legenda le aree proprie interne al comparto e le aree fuori comparto.	Vengono distinte le aree interne ed esterne al comparto esplicitando inoltre le aree con riferimento ai diversi Diritti di superficie concessi a favore di Aerautodromo Modena Spa	C) Estratto catastale in scala 1:2000 con l'indicazione delle proprietà e delle relative superfici	ARCHILINEA	
<b>ELABORATO D-E – Stato di fatto planimetrico e altimetrico</b>					
	Si ritiene necessario integrare l'elaborato con le quote altimetriche della strada Pomposiana e delle aree al contorno del comparto ad est e ovest.	Viene integrato l'elaborato con le quote altimetriche principali all'interno e all'esterno del comparto	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	ARCHILINEA	
<b>ELABORATO G – Tavole di Inquadramento</b>					
	Dovranno essere realizzate tavole di inquadramento dell'area di intervento comprensive di una porzione significativa dell'intorno, per evidenziare almeno le seguenti tematiche: il sistema viabilistico, il sistema dei servizi e il sistema del verde.	TAVOLA RIDEFINITA COMPLETAMENTE - VEDI REV.1 - G1 - Planimetria generale	ALTRE CONSIDERAZIONI AL CONTERNO SONO ESPLICITATE NELL'ALABORATO REV. 1 - SIA - ALL6A - BIODIVERSITA VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA, ECOSISTEMI	ARCHILINEA	
	Anche sulla scorta degli approfondimenti specifici svolti dal Comune nell'analisi dei Rioni (contestuale agli approfondimenti per la realizzazione del nuovo PUG), le tavole dovranno graficizzare in maniera distinta gli elementi esistenti e di progetto, evidenziando gli elementi di riconnessione funzionali al corretto inserimento dell'intervento nel contesto territoriale esistente.	TAVOLA RIDEFINITA COMPLETAMENTE - VEDI REV.1 - G1 - Planimetria generale	ALTRE CONSIDERAZIONI AL CONTERNO SONO ESPLICITATE NELL'ALABORATO REV. 1 - SIA - ALL6A - BIODIVERSITA VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA, ECOSISTEMI	ARCHILINEA	
	A completamento, dovranno essere realizzati uno o più foto-inserimenti per evidenziare gli aspetti più significativi del progetto dal punto di vista paesaggistico.	TAVOLA RIDEFINITA COMPLETAMENTE - VEDI REV.1 - G1 - Planimetria generale	ALTRE CONSIDERAZIONI AL CONTERNO SONO ESPLICITATE NELL'ALABORATO REV. 1 - SIA - ALL6A - BIODIVERSITA VEGETAZIONE, FLORA, FAUNA, RETE ECOLOGICA, ECOSISTEMI	ARCHILINEA	
<b>ELABORATO G1 – Planimetria generale</b>					
In sintesi si richiedono le seguenti modifiche/integrazioni:					
	integrare nella tavola la nuova viabilità di accesso;	viene integrata nell'elaborato la nuova strada di accesso	G1) Planimetria generale in scala 1:1000	ARCHILINEA	
	verificare la continuità dei percorsi pedonali in modo tale da garantirne la continuità;	viene garantita la continuità dei percorsi pedonali	G1) Planimetria generale in scala 1:1000	ARCHILINEA	
	aggiungere il dettaglio dei parcheggi interrati;	è stato aggiunto il dettaglio dei parcheggi interrati (non oggetto di VIA)	G1) Planimetria generale in scala 1:1000	ARCHILINEA	
	completare le dotazioni, in quanto manca l'indicazione dei parcheggi di ricarica per veicoli elettrici (RUE 26.10), manca il dettaglio relativo all'utilizzo dei parcheggi pertinenziali (RUE 101. 24.2 comma 7, disabili, quote rosa e specifiche categorie), manca l'indicazione delle aree per i parcheggi per i pullman, manca l'individuazione dei parcheggi per le biciclette (comprensivi di stalli per ricarica bici elettriche), degli stalli per ciclomotori (RUE 24.5 e 24.10) e di quelli per portatori di handicap (parcheggi pubblici).	vengono recepite nell'elaborato le indicazioni richieste per il completamento delle dotazioni	G1) Planimetria generale in scala 1:1000	ARCHILINEA	
<b>ELABORATO G2 – Planimetria generale – Stralci di attuazione</b>					
In sintesi si richiedono le seguenti modifiche/integrazioni:					
	integrare il perimetro delle superfici fondiarie e inserire una numerazione riconducibile alle tabelle;	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	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	ARCHILINEA	
	inserire una retinatura e quantificare le tipologie di aree a verde comprese nel piano, tipo: bosco, verde stradale, verde pubblico fruibile, verde non fruibile, verde temporaneo/parcheggio, verde non profondo;	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	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	ARCHILINEA	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	individuare e quantificare, dimensionalmente, le aree di U1, di U2, la superficie fondiaria, e il verde dei parcheggi (RUE 24.5);	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	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	ARCHILINEA	
	individuare e calcolare l'indice di permeabilità (RUE 26.4);	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	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	ARCHILINEA	
	individuare il dimensionamento delle dotazioni ecologico-ambientali (RUE 26.6);	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	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	ARCHILINEA	
	evidenziare, nel dettaglio, gli standard urbanistici relativi a ogni singolo stralcio con dati quantitativi; ogni stralcio dovrà essere dotato in maniera autonoma dei propri standard.	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	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 1:2001	ARCHILINEA	
<b>ELABORATI H – Tipologie edilizie</b>					
	Su ogni tavola è necessario indicare le consistenze delle tipologie graficizzate e le destinazioni d'uso previste.	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	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	ARCHILINEA	
<b>ELABORATO I – Planimetria del progetto del verde</b>					
	Manca dettaglio delle alberature da rimuovere.			ARCHILINEA	
	Devono essere graficizzate le dotazioni ecologico- ambientali dimensionate nell'elaborato G2 con indicazione della tipologia delle essenze (a tal proposito si consiglia la localizzazione di essenze che possano in parte assorbire le emissioni prodotte, in conseguenza di processi di rimozione diretti e indiretti).	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	I) Planimetria del progetto del verde in scala grafica	ARCHILINEA	MONDANI
	Devono essere graficizzate anche, in questa tavola, le diverse tipologie di aree a verde.	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	I) Planimetria del progetto del verde in scala grafica	ARCHILINEA	
	Infine, dovranno essere quantificate e indicate anche le quote di interventi mitigativi e forestali afferenti al precedente iter urbanistico autorizzativo e non ancora completati. Tali quote si sommano a quelle dimensionate sulla scorta degli standard urbanistici.	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	I) Planimetria del progetto del verde in scala grafica	ARCHILINEA	MONDANI
<b>ELABORATO J-K – Schema degli impianti tecnici</b>					
	Tutte le reti di comparto dovranno essere rappresentate in maniera leggibile, con opportuna legenda che consenta di evidenziare gli elementi esistenti, quelli di progetto e i relativi allacci.	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	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	BLUEWORKS	STIEM
	Tra gli elaborati del Piano manca la relazione idraulica, e la scheda idraulica, con i vincoli e le prescrizioni connessi alle condizioni di carico idraulico del bacino di scolo su cui insiste l'intervento (laminazione).	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	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	BLUEWORKS	
	Tra gli elaborati di Piano manca il dettaglio dell'impianto di illuminazione.	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	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	STIEM	
<b>ELABORATO L – Norme urbanistiche ed edilizie</b>					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Il testo dovrà essere aggiornato secondo quanto concordato con l'Amministrazione comunale in seguito all'analisi delle modifiche da apportare al progetto, dovrà allinearsi con lo standard vigente adottato dal Comune, definendo in sintesi: le destinazioni, il dimensionamento, i parametri urbanistico-edilizi, gli standard urbanistici (anche stralcio per stralcio), le prescrizioni urbanistiche, l'individuazione dei parcheggi extra comparto da prevedersi per particolari eventi, le prescrizioni particolari, gli indirizzi di progettazione, le modalità di attuazione.	viene recepita la richiesta all'interno dell'elaborato	L) Norme urbanistiche ed edilizie	ARCHILINEA	
<b>ELABORATO M – Valutazione previsionale di clima acustico</b>					
	Come già anticipato in linea generale, se questo elaborato fosse già presente in altre parti/sezioni del materiale consegnati e si possa ritenere equivalente in termini di contenuto e livello di approfondimento e possibile inserire semplicemente un cartiglio con l'indicazione del documento sostitutivo.	Viene redatto elaborato	M.1) Valutazione previsionale di clima acustico e atmosferico M.2) Variante alla classificazione acustica	ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE
<b>ELABORATO N – Relazione illustrativa e previsione di spesa</b>					
	Nell'elaborato è necessario inserire la previsione di spesa dei costi delle urbanizzazioni primarie e secondarie, differenziati per tipologia di intervento, secondo quanto concordato con l'amministrazione comunale in seguito alle modifiche da apportare al progetto.	SI VEDANO ANCHE LE NOTE ALL'ELABORATO REV. 1 - SIA - ALL11 - RELAZIONE FINANZIARIA E ILLUSTRAZIONE DI SPESA	N) Relazione illustrativa e previsione di spesa	ARCHILINEA	
	Devono essere quantificate economicamente le opere già eseguite previste dalla vecchia convenzione e atti rilasciati) nonché le pendenze, che vanno a fare parte delle opere da riconvenzionare.	SI VEDANO LE NOTE ALL'ELABORATO REV. 1 - SIA - ALL6B - OPERE A VERDE DI MITIGAZIONE	N) Relazione illustrativa e previsione di spesa	ARCHILINEA	
<b>ELABORATO Q – VAS – Valsat</b>					
	Il documento unico consegnato di VAS-VALSAT si riferisce sia alle varianti a livello di pianificazione territoriale ed urbanistica (varianti al PTCP e al PSC/POC/RUE), che a quella del Piano urbanistico attuativo.	Viene redatto elaborato	· SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 · SIA ALLEGATO 2bVALSAT VARIANTE PSC POC RUE · SIA ALLEGATO 2cVALSAT VARIANTE PUA	ATEAM	
	Si ritiene opportuno e si richiede invece, che il documento venga organizzato e ripartito appunto per livelli di pianificazione, focalizzando ogni singolo elaborato di VAS-VALSAT esclusivamente sugli aspetti e sui temi di competenza degli specifici strumenti urbanistici e sulle varianti agli stessi, proposte con il progetto di ampliamento.	Viene redatto elaborato	· SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 · SIA ALLEGATO 2bVALSAT VARIANTE PSC POC RUE · SIA ALLEGATO 2cVALSAT VARIANTE PUA	ATEAM	
	Entrando invece nel merito dei contenuti, la sintesi delle tematiche risultanti dalla Tavola dei vincoli, dovrà essere integrata nel documento di VAS-VALSAT, così come gli approfondimenti sulle tematiche di inserimento territoriale (ad esempio analisi e gestione dei flussi di traffico).	Viene redatto elaborato	· SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 · SIA ALLEGATO 2bVALSAT VARIANTE PSC POC RUE · SIA ALLEGATO 2cVALSAT VARIANTE PUA	ATEAM	
	Negli elaborati è inoltre necessario integrare tutti gli aspetti prescrittivi di cui alla LR 24/2017 e non ancora presenti, quali: le misure di mitigazione, gli indicatori pertinenti indispensabili per il monitoraggio degli effetti sui sistemi ambientali e territoriali, la "sintesi non tecnica" e la "dichiarazione di sintesi".	Viene redatto elaborato	· SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 · SIA ALLEGATO 2bVALSAT VARIANTE PSC POC RUE · SIA ALLEGATO 2cVALSAT VARIANTE PUA	ATEAM	
<b>ELABORATO R – Verifica preventiva dell'interesse archeologico</b>					
	Tra gli elaborati di Piano manca questo elaborato e dovrà essere opportunamente integrato.	Viene redatto elaborato	R) Verifica preventiva dell'interesse archeologico	ARCHILINEA	ARCHEOMODENA
<b>ELABORATO S – Relazione sulle esigenze energetiche dell'insediamento</b>					
	Manca il dettaglio delle esigenze energetiche previste e da prevedere per le destinazioni che verranno realizzate nel secondo stralcio.		S) Relazione delle risorse energetiche dell'insediamento	STIEM	
<b>ELABORATO Z – Piano particellare di esproprio</b>					
	Tra gli elaborati del Piano manca il Piano particellare di esproprio, ossia il censimento delle proprietà interessate dalla procedura di esproprio/accordo bonario per la realizzazione della nuova strada fuori comparto (vedi anche documento equivalente da allegare alla variante del POC).	Viene redatto elaborato	Z) Piano particellare di esproprio	ARCHILINEA	
<b>INTEGRAZIONI AGLI ELABORATI DELLE VARIANTI URBANISTICHE</b>					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	E' necessario aggiornare la cartografia della Variante al POC con l'individuazione del nuovo tracciato della strada di accesso extra comparto, inoltre, ad integrazione delle tavole di POC, dovrà essere predisposto un elaborato denominato "Piano particellare di esproprio", che renda conto delle proprietà interessate dall'attuazione della nuova strada di accesso.	cartografia della <b>VARIANTE AL POC AGGIORNATA</b>	<b>VARIANTE AL PSC / POC / RUE</b> -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 <b>VALSAT VARIANTE PTCP2009</b>	ARCHILINEA	
<b>ACCORDO TERRITORIALE</b>					
	Dovrà essere definito, in collaborazione con il Comune di Modena e la Provincia di Modena, il testo definitivo dell'Accordo Territoriale per l'attuazione del Polo funzionale.			ARCHILINEA	TADDIA
<b>ATERSIR</b>					
11	Formulare la richiesta di espressione del parere ATERSIR relativamente al processo di approvazione degli strumenti urbanistici, utilizzando il Modello di presentazione della domanda allegato alla Circolare ATERSIR PG.AT/2018/0001710 del 09/03/2018 (allegato).	Si è proceduto a contattare ATERSIR che ha confermato il fatto che il modulo citato andrà inviato dal <b>COMUNE DI MODENA</b> dopo la conferenza del PAUR allegando gli elaborati richiesti. Il modulo si riferisce ad una normativa sugli agglomerati che va prodotta dal comune di competenza. Si <b>VEDI NUOVA VALSAT</b>	<b>ESPRESSIONE PARERE ALL'INTERNO DELLA PROCEDURA PAUR</b>	BLUEWORKS	
12	Il percorso di formazione della VALSAT deve essere necessariamente condiviso dall'Ente procedente con il Gestore del SII al fine di determinare criticità ed eventuali nuove infrastrutture, ovvero interventi di adeguamento delle infrastrutture esistenti, nonché definire la stima sommaria dei relativi costi. Tra le tematiche che dovranno essere affrontate nella VALSAT, di concerto con il gestore, risultano inoltre di particolare interesse per ATERSIR quelle connesse alla tutela della risorsa idrica, considerato che gli studi idrogeologici del territorio comunale rilevano come il campo acquifero di Marzaglia, ubicato in prossimità dell'autodromo (cfr. PSC, TAV. 2. s2A), risulti molto vulnerabile oltre che per la vicinanza al fiume Secchia anche per le infiltrazioni dalla superficie (cfr. <a href="http://urbanistica.comune.modena.it/prg/qc/ambiente/Volume2/Studioldrog_eologico_7FasceProtezione.pdf">http://urbanistica.comune.modena.it/prg/qc/ambiente/Volume2/Studioldrog_eologico_7FasceProtezione.pdf</a> ) Sul punto ATERSIR evidenzia come tra le opere in progetto è prevista la realizzazione di una tribuna che potrà ospitare fino a 3000 spettatori ricadente per la quasi totalità in area di protezione PA2 del campo pozzi "C" di Marzaglia; se per il tema dei reflui legati a questa struttura gli elaborati progettuali forniscono già una serie di indicazioni che potranno essere valutate dal Gestore del S.I.I., non appaiono invece approfonditi gli aspetti legati alle soluzioni idonee per garantire che le strutture di fondazione non costituiscano un fattore di pericolo per la risorsa idrica del campo pozzi. Si chiede pertanto di affrontare nella VALSAT il tema del rapporto tra gli interventi in progetto e la presenza delle aree di salvaguardia dei pozzi ad uso acquedottistico in accordo con i rilievi sopra evidenziati.		· SIA ALLEGATO 2a <b>VALSAT VARIANTE PTCP2009</b> · SIA ALLEGATO 2b <b>VALSAT VARIANTE PSC POC RUE</b> · SIA ALLEGATO 2c <b>VALSAT VARIANTE PUA</b>	ATEAM	
<b>ENAC</b>					



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
13	Al fine di poter esprimere il parere di competenza, ENAC necessita di altra documentazione rispetto a quella allegata, come previsto dalla procedura per la richiesta di valutazione di potenziali ostacoli e pericoli per la navigazione aerea pubblicata sul sito internet istituzionale dell'Ente <a href="http://www.enac.gov.it">www.enac.gov.it</a> , alla sottopagina <a href="https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-lanavigazione-aerea/procedura">https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-lanavigazione-aerea/procedura</a> . Tale procedura, in ottica di semplificazione, è telematica come previsto dall'articolo 3-bis della Legge 241/90. Alla luce di ciò, si rappresenta la necessità che il proponente sottoponga la richiesta attraverso la procedura di "Verifica Preliminare" prima richiamata, sia per l'opera sia per le attrezzature ed i mezzi di cantiere. La Direzione ENAC potrà esprimere il proprio parere nell'ambito della conferenza di servizi solo in seguito all'inserimento dell'istanza, da parte del proponente, in modo conforme a quanto indicato dalla procedura, ed alle successive analisi e verifiche. Qualora dalla "Verifica Preliminare" risultassero interferenze con aspetti aeronautici, il proponente dovrà porre in atto le azioni previste dalla procedura, inviando la documentazione richiesta. Nel caso in cui, invece, non dovesse emergere alcuna interferenza, il proponente dovrà predisporre e presentare all'amministrazione procedente un'apposita asseverazione, redatta da un tecnico abilitato ed iscritto al relativo albo, che attesti l'esclusione dall'iter valutativo allegando il report della procedura telematica. Nei casi dubbi, prospettati dalla procedura Enac prima citata si deve richiedere lo stesso la valutazione attraverso la procedura di "Verifica Preliminare" richiamando le previsioni di cui agli articoli 709, 711, 712 e 713 del Codice della Navigazione.	E' stata sottoposta richiesta attraverso la procedura telematica di verifica preliminare con richiesta di valutazione di potenziali ostacoli alla navigazione aerea  dettaglio pagamenti per valutazione ostacoli:  EDIFICI: Codice Banca 00144342445372954142  AUTOGRU: Codice Banca 00144354378372955190  PONTI: Codice Banca 00144778853372967766	FATTURE ENAC relativamente il pagamento per la procedura di valutazione ostacoli  fattura_BD3_2021_14412  fattura_BD3_2021_14413  fattura_BD3_2021_14417	ARCHILINEA	
HERA					
Servizio ACQUA					
14	Occorre che vengano indicati i consumi presunti di acqua in litri/sec., suddivisi per interventi, presenti all'interno di ogni stralcio attuativo del Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica "AUTODROMO DI MODENA" Z.E.1740 presentato, e non ancora attuati; lo stesso dicasi per gli 8 Permessi di Costruire (P.d.C.) presentati. Ciò per effettuare opportune verifiche e simulazioni sulla attuale rete di distribuzione che potrebbero portare a richiedere, in sede di emissione parere, potenziamenti di rete o impianti fuori comparto.		VEDI PROGETTI ESECUTIVI - PERMESSI DI COSTRUIRE - RELAZIONI TECNICHE DEGLI IMPIANTI VEDI VARIANTE URBANISTICHE - PIANO PARTICOLAREGGIATO	STIEM	
15	Occorre integrare il progetto della nuova viabilità fuori comparto, prevedendo la posa, all'interno del sedime della stessa oppure in affiancamento su area pubblica di cessione, di una nuova condotta acquedotto in P.V.C. De200 (UNI EN 1452) in prolungamento di quella esistente, per tutta la sua percorrenza fino a raggiungere la Strada Pederzona, con modalità da concordare con la scrivente.		VEDI PROGETTI ESECUTIVI - NUOVA STRADA PUBBLICA	STIEM	
16	Sia presentato un cronoprogramma temporale relativo ad ogni singolo intervento.		VEDI REV. 1 - SIA - ALL8A - PIANO DELLA SICUREZZA, ANALISI RISCHI, GANTT	STIEM	
Servizio FOGNATURA					
17	Occorre che vengano indicati gli incrementi aggiuntivi presunti delle portate di acque reflue "nere" da conferire al depuratore, suddivisi per interventi, presenti all'interno di ogni stralcio attuativo del Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica "AUTODROMO DI MODENA" Z.E.1740 presentato, e non ancora attuati; lo stesso dicasi per gli 8 Permessi di Costruire (P.d.C.) presentati; oppure in alternativa che sia dichiarato che l'attuale portata di scarico in fognatura "nera", pari a 1 litro/sec (1 l/sec.), inviata al depuratore civile di Hera non varia e non subisca incrementi futuri, in quanto gli incrementi verranno stoccati in vasche dedicate e scaricati con una pompa che ne controlla e limita la portata al valore sopracitato.		REV. 1 - SIA - ALL7 - SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE E UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI ED IDRICHE	BLUEWORKS	
18	Sia presentato un cronoprogramma temporale relativo ad ogni singolo intervento.		VEDI REV. 1 - SIA - ALL8A - PIANO DELLA SICUREZZA, ANALISI RISCHI, GANTT	BLUEWORKS	
(Servizio GAS - Non sono richieste pose di nuove reti in quanto già presenti nella viabilità limitrofa ai futuri interventi.)					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
Servizio ENERGIA ELETTRICA					
19	Occorre che vengano indicati i consumi presunti di energia elettrica, suddivisi per interventi, presenti all'interno di ogni stralcio attuativo del Piano Particolareggiato di Iniziativa Pubblica "AUTODROMO DI MODENA" Z.E.1740 avanzato, e non ancora attuati; lo stesso dicasi per gli 8 Permessi di Costruire (P.d.C.) presentati.		VEDI PROGETTI ESECUTIVI - PERMESSI DI COSTRUIRE - RELAZIONI TECNICHE DEGLI IMPIANTI VEDI VARIANTE URBANISTICHE - PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL10 - RELAZIONE IMPIANTI e FABBISOGNO ENERGETICO	STIEM	
20	Si vuol fa presente che ogni soggetto diverso dall'Autodromo dovrà essere dotato di punto di connessione distinto da quest'ultimo e che ogni utenza di potenza in prelievo o/e in immissione superiore a 100 kW dovrà essere alimentata in MT (ovvero realizzazione di idonea cabina di consegna e polifora di collegamento con la rete elettrica esistente).		VEDI PROGETTI ESECUTIVI - PERMESSI DI COSTRUIRE 3 - RELAZIONI TECNICHE DEGLI IMPIANTI VEDI VARIANTE URBANISTICHE - PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL10 - RELAZIONE IMPIANTI e FABBISOGNO ENERGETICO	STIEM	
21	Si sottolinea inoltre, che per quanto esposto nei progetti, devono essere meglio identificate le cabine di competenza del Distributore da quelle del soggetto attuatore. In particolare, deve essere prevista nella zona "Complessi Edifici M.A.S.A." una cabina di distribuzione e consegna di dimensioni minime 5x4 m utile interno (secondo standard INRETE) da posizionare nella zona di cessione pubblica e che l'attuale cabina presente su strada Pomposiana (codice 2591793) potrebbe non essere idonea per ospitare ulteriori apparecchiature, creando quindi la necessità di altra cabina in adiacenza.		VEDI PROGETTI ESECUTIVI - PERMESSI DI COSTRUIRE 2 - RELAZIONI TECNICHE DEGLI IMPIANTI VEDI VARIANTE URBANISTICHE - PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL10 - RELAZIONE IMPIANTI e FABBISOGNO ENERGETICO	STIEM	
22	Preme sottolineare che tutte le cabine elettriche del Distributore, dovranno avere accesso da strada pubblica h24 senza necessità di avviso per il loro accesso, come disciplinato dalla regolazione nazionale.		VEDI PROGETTI ESECUTIVI - NUOVA STRADA PUBBLICA	STIEM	
23	Occorre integrare il progetto della nuova viabilità fuori comparto, prevedendo la posa, all'interno del sedime della stessa oppure in affiancamento su area pubblica di cessione, di una nuova polifora elettrica (almeno4 fori in HDPE diametro esterno 160mm – classe 450N in bauletto di cls) e relative camerette di ispezione (ad esempio 3x1, 2x1 m utili interne), secondo le disposizioni e standard imposti da INRETE, inprolungamento di quella esistente, per tutta la sua percorrenza fino a raggiungere la via Pederzona.		VEDI PROGETTI ESECUTIVI - NUOVA STRADA PUBBLICA	STIEM	
24	Infine, dovranno essere presi idonei provvedimenti per il mantenimento delle distanze tra i vari sottoservizi pubblici e privati.		VEDI PROGETTI ESECUTIVI - NUOVA STRADA PUBBLICA	STIEM	
25	Sia presentato un cronoprogramma temporale relativo ad ogni singolo intervento		VEDI REV. 1 - SIA - ALL8A - PIANO DELLA SICUREZZA, ANALISI RISCHI, GANTT	STIEM	
Per qualsiasi informazione o chiarimento in merito alla presente potete contattare il nostro tecnico sig. Vincenzo Gualtieri ai seguenti recapiti: tel. 059 407765, e-mail vincenzo.gualtieri@gruppohera.it, pec: heraspaservizioteccnicoclienti@pec.gruppohera.it, avendo cura di citare l'oggetto e l'eventuale OdL indicato nonché la data e i numeri di protocollo della presente (Pratica 20410055 – Rif. Prot. 121956/2020).					
ARPAE					
La documentazione presentata è significativamente articolata anche se non sempre approfondita e spesso incongruente; emergono infatti diverse carenze informative che rendono difficoltosa la lettura e l'interpretazione delle informazioni, anche a causa delle incoerenze riscontrate tra le diverse documentazioni presentate. Le integrazioni dovranno essere riportate nei documenti di progetto oggetto di modifica come testo coordinato, evidenziando le modifiche apportate. Di seguito si riportano le richieste informative funzionali all'espressione di un contributo istruttorio compiuto.					
SIA – Progetto definitivo – Fase di Cantiere					
La realizzazione dell'opera prevede inizialmente l'approntamento del cantiere per costruire la nuova strada di collegamento tra Via per Marzaglia e il Centro diurno dell'AUSL (accesso sud all'area) che avrà una durata di circa 5-6 mesi; in seguito, verranno avviati i lavori per la realizzazione delle piste e degli edifici. I lavori per la realizzazione delle opere stradali e di urbanizzazione procederanno in buona parte contemporaneamente a quelle edili in modo da razionalizzare l'utilizzo dei materiali di scavo. Il cantiere edile avrà una durata di circa 16 mesi compresi l'installazione e lo smantellamento delle strutture. Si prevede una movimentazione di circa 20.000 mc di terra da sbancamento edile e 50.000 mc da sagomatura dell'area d'intervento. I calcoli relativi ai movimenti terra sono stati fatti tramite la creazione di un modello tridimensionale dello stato di fatto e di progetto. Il materiale di riporto da acquisire all'esterno del cantiere è previsto per 1.000 mc, ma si tratta di una quantità poco significativa, che non va ad impattare sulla gestione del cantiere.					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Per quanto riguarda il traffico indotto, la priorità a questo riguardo sarà quella di utilizzare l'ingresso alla cava a sud dell'area e di portare su tale accesso tutto il traffico dei mezzi di cantiere, ossia autobetoniere, camion, camioncini e similari, oltre che tutti i trasporti necessari alla logistica di cantiere e all'allestimento del medesimo. Per far ciò, la prima azione di cantiere sarà legata alla realizzazione della strada interna al comparto che collegherà l'attuale strada di cava con l'area adibita ai servizi di cantiere. Per quanto riguarda gli altri accessi da Via Pomposiana saranno utilizzati unicamente per gli accessi degli autoveicoli e non graveranno sulla viabilità attuale poiché si limiteranno ad un numero molto ridotto di accessi (10/20 autoveicoli al giorno legato ai lavoratori di cantiere).	RECEPITO NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA - ALL8B - ORGANIZZAZIONE DEL CANTIERE REV. 1 - SIA - ALL8C - PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI	ARCHILINEA	
	Per quanto riguarda il rumore, si osserva che nell'Allegato 1 - Relazione illustrativa SIA, a pag. 161, è presente un breve paragrafo che tratta l'impatto acustico del cantiere: esso risulta obsoleto, in quanto fa ancora riferimento al centro diurno USL, trattasi probabilmente di un refuso derivante da vecchia documentazione. Perciò si rileva che a tutti gli effetti non è stata presentata alcuna valutazione dei livelli di rumore generati dalle attività di cantiere, sia per la realizzazione dell'ampliamento del circuito della pista, sia relativamente alle nuove opere edilizie, che alla realizzazione della prevista viabilità tra via Pomposiana e via Pederzona.	RECEPITO NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	Per quanto riguarda le vibrazioni, nell'Allegato 1 - Relazione illustrativa SIA, a pag. 171, è riportato il paragrafo 'Produzione di vibrazioni in fase di cantiere', nel quale si rimanda all'Allegato 3 (Impatto acustico), ove non è presente alcuna valutazione riguardo le possibili vibrazioni generate dalle attività del cantiere.	le lavorazioni previste non possono determinare significativi effetti vibratorii presso i ricettori. Ritengo si tratti di un refuso della documentazione precedente. Non avevamo compreso che dovesse essere predisposto specifico allegato : l'impatto acustico di cantiere nella nuova versione contiene anche una valutazione delle vibrazioni attese.	REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	Per quanto riguarda le emissioni nell'atmosfera in fase di cantiere, nell'Allegato 1 - Relazione illustrativa SIA, a pag. 171, è riportato il paragrafo 'Emissioni nell'atmosfera in fase di cantiere', nel quale si rimanda al capitolo emissioni in atmosfera dello stesso elaborato, ove non è presente alcuna valutazione riguardo la qualità dell'aria.	RECEPITO NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	Nella descrizione della struttura della relazione illustrativa (pag. 14) e dei suoi allegati, oltre che nel capitolo relativo alle mitigazioni di cantiere (pag.163), viene menzionato l'allegato 11 come Piano della Sicurezza del cantiere e analisi dei rischi, che invece risulta essere l'allegato 8. L'allegato 11 a cui si fa riferimento riguarda la relazione finanziaria.	RECEPITO NELLO STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE	VEDI REV. 1 - SIA - ALL8A - PIANO DELLA SICUREZZA, ANALISI RISCHI, GANTT	ARCHILINEA	
	Nella documentazione progettuale si indica che "In fase di cantiere è praticamente impossibile ipotizzare in loco l'installazione di un impianto di trattamento a servizio di episodi di sversamento accidentali" e che "si ritiene ragionevole predisporre il cantiere di fossi di raccolta e di una zona depressa funzionale al recapito e all'accumulo di eventuali liquidi accidentalmente sversati". Inoltre viene affermato che "per maggior sicurezza la zona di raccolta realizzata in depressione potrà essere opportunamente impermeabilizzata con stesa di strato di argilla e/o telo facilmente rimovibile e riallocabile in altro punto" e che "L'area dedicata allo stoccaggio di materiale e al deposito mezzi, coincide con l'area del Paddock a fine cantiere. Si prevede che una parte dell'area verrà asfaltata ed impermeabilizzata al fine di evitare rischi di versamento liquidi o materiali inquinanti".		REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA - ALL8B - ORGANIZZAZIONE DEL CANTIERE REV. 1 - SIA - ALL8C - PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI	ARCHILINEA	GEOGROUP
	Nella relazione illustrativa (pag 163 e 172) nella parte relativa agli eventi accidentali, si ipotizza la realizzazione di uno o più pozzi di disinquinamento.	refuso corretto : si procederà bonifica locale	REV. 1 - SIA - ALL8C - PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI	ARCHILINEA	GEOGROUP
Si chiede di:					
26	meglio specificare la sequenza temporale e la durata delle attività in progetto, ad esempio mediante un diagramma di Gantt;		VEDI REV. 1 - SIA - ALL8A - PIANO DELLA SICUREZZA, ANALISI RISCHI, GANTT	ARCHILINEA	BLUEWORKS

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
27	quantificare il traffico pesante indotto dal cantiere;		REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	
28	valutare l'impatto sulla qualità dell'aria determinato dalle varie sorgenti polverose, identificando anche le misure idonee a mitigare o a compensare tale impatto. A tal riguardo, potrà essere utilizzata la metodologia proposta nelle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione, manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" redatte da ARPA Toscana		REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
29	valutare i livelli acustici generati delle varie attività di cantiere presso i ricettori abitativi più prossimi alle aree ove tali attività si svolgeranno e di prevedere, in caso di superamento dei limiti di legge, la richiesta di deroga ai limiti prevista ai sensi della DGR 1197/2020, comprensiva, se necessario, della valutazione di impatto acustico per il possibile superamento del limite di 70 dB(A) in facciata su 10 minuti; nel caso dovessero esserci ricettori abitativi particolarmente impattati, si dovranno prevedere delle mitigazioni acustiche;	Odorici: sulla base del piano di lavori e delle attrezzature previste penserei ad un unico documento separato però dagli impatti in fase di gestione per rumore polveri e vibrazioni	REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
30	valutare l'impatto vibrazionale delle attività di cantiere;			PRAXIS AMBIENTE	
31	meglio dettagliare il bilancio dei movimenti terra per ciascuno degli interventi previsti dalla procedura in esame per tipologia litoide (ghiaia, terra, ecc.), le aree di scavo ed i riempimenti, le modalità stoccaggio e di trasporto;		· SIA ALLEGATO 14 REV1PIANO UTILIZZO TERRE DA SCAVO	ARCHILINEA	BLUEWORKS
32	produrre una cartografia, in scala adeguata (1:100 o 1:200), riportante il reticolo dei fossi di raccolta delle acque meteoriche raccolte durante la fase di cantiere;		MAPPA 1 - Reticolo idrografico areale autodromo	BLUEWORKS	
33	predisporre un piano di emergenza da attuarsi in caso di sversamenti accidentali sul suolo o nelle acque che tenga anche conto di:		· SIA ALLEGATO 8cREV1 PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI	ARCHILINEA	GEOGROUP
	indicare come verranno realizzati i sistemi di rifornimento dei mezzi operanti in cantiere e quali tipologie di accorgimenti si intende adottare al fine di evitare sversamenti accidentali durante questa fase;		· SIA ALLEGATO 8cREV1 PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI	ARCHILINEA	GEOGROUP
	descrivere i sistemi di contenimento da predisporre al fine di evitare contaminazioni dovute all'accidentale sversamento di sostanze inquinanti nelle aree di stoccaggio dei materiali e dal deposito mezzi (es. solette rialzate, bacini di contenimento impermeabilizzati);	Odorici: Inizialmente era attribuita a noi possiamo contribuire anche se mi sfugge la logica della richiesta se si tratta di terre di scavo non vedo ragioni per farlo.		ARCHILINEA	GEOGROUP
34	rappresentare cartograficamente le aree che si ritiene di impermeabilizzare in fase di cantiere specificando la metodologia che si intende utilizzare (strato di argilla e/o telo) per ciascuna area;		REV. 1 - SIA - ALL8C - PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI	BLUEWORKS	GEOGROUP
35	meglio specificare la reale efficacia della realizzazione dei pozzi di disinquinamento tenendo conto che per la loro costruzione risultano necessari circa 10 giorni;	refuso corretto : si procederà bonifica locale	REV. 1 - SIA - ALL8C - PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI	BLUEWORKS	GEOGROUP
36	specificare se nelle strutture di progetto nel PdC4, PdC5 e PdC6 sono previste delle fondazioni profonde indicando fino a che profondità si attestano e come sono strutturate. Si ricorda che nell'area di rispetto allargata dei pozzi ad uso idropotabile, individuata nello strumento urbanistico comunale (PA2), è vietata la realizzazione di fondazioni su pali.	per quant concerne PDC 4, PDC 5 e PDC 6 non sono previste in progetto fondazioni profonde	vedi PROGETTI ESECUTIVI PERMESSI DI COSTRUIRE 4-5-6	BLUEWORKS	STUDIO CAPELLARI
37	Nella relazione di SIA relativa al sistema idrico superficiale, si parla di una interferenza del nuovo tracciato della pista con il rio Ghiarola (come da immagine sottostante). Il proponente afferma che il corso d'acqua sia stato stato deviato a monte della pista e che nelle sezioni di interesse non arrivi un contributo idrologico da diversi anni.  Viste le affermazioni ipotizzate dal proponente, rimane il fatto che ancora l'alveo del rio sia esistente. Nella documentazione esaminata non vengono però indicati gli interventi che saranno messi in atto per ovviare a questa interferenza.  Si chiede di specificare quale sistema di intervento si intende adottare per il passaggio della pista sul rio Ghiarola.		REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE REV. 1 - SIA - ALL7 - SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE E UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI ED IDRICHE	BLUEWORKS	
RELAZIONE IDRAULICA					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	L'intervento più consistente del progetto in esame prevede l'ampliamento di una nuova pista di circa 2,3 km di lunghezza per 12 m di larghezza (analoga a quella esistente), con l'occupazione di nuove aree per un totale 111.019 mq. Quasi tutte le aree di sedime dei nuovi tratti di circuito sono ad oggi permeabili (adibite a prato incolto ed altre colture), ad esclusione dei tratti di collegamento al circuito esistente ove anche le vie di fuga in ghiaia risultano impermeabilizzate.	Si precisa come indicato nella tavola "ARC-01.3 - Strumenti urbanistici - Inquadramento dei vincoli urbanistici" che le fondazioni profonde del PdC5 sono all'esterno della zona PA2	REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE REV. 1 - SIA - ALL7 - SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE E UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI ED IDRICHE	BLUEWORKS	
	Il nuovo tratto di circuito verrà realizzato tramite scavi e riporti di materiale inerte in relazione al dislivello del terreno nei vari punti interessati dal tracciato. Verranno inoltre realizzate le relative vie di fuga in asfalto e ghiaia e i collegamenti al circuito esistente. E' anche prevista una nuova curva di variante all'interno del circuito esistente per una lunghezza complessiva di circa 380 m. realizzata in particolare tramite scavi in relazione al dislivello del terreno nei vari punti interessati dal tracciato e relativa via di fuga in ghiaia. Sarà inoltre realizzata un'area specifica per la guida autonoma e di simulazione di tipo autostradale in asfalto interno al nuovo anello per una superficie di circa 6.500 mq.		PDC 01 IDR-10 - TOMBAMENTO RIO GHIAROLA	BLUEWORKS	
	Per quanto attiene la gestione delle acque meteoriche dei nuovi settori del comparto, il valore massimo di portata stabilito da convogliare in corpo idrico superficiale (fosso Colombarone) è stato definito pari a 270 l/s al recettore finale, da considerarsi come vincolo progettuale per il dimensionamento del sistema di drenaggio. Con l'ampliamento, si vengono a produrre ulteriori volumi di acque meteoriche che necessitano di sistemi di mitigazione che sono stati individuati attraverso l'adozione di volumi di invaso indicati dal proponente come: sistema "maggiore", ovvero l'insieme di quegli elementi che costituiscono il sistema di drenaggio superficiale (depressioni superficiali, capacità di laminazione ed invaso delle superfici impermeabilizzate quali tetti, piazzali regolati da caditoie nonché rugosità del suolo) che possono essere strutturati affinché l'acqua sia trattenuta il più a lungo possibile prima che raggiunga il sistema cosiddetto "minore", ovvero il complesso della rete di collettori e canalizzazioni realizzate per il trasporto delle acque; si tratta di intervenire con idonei e calibrati sovradimensionamenti delle geometrie costituenti le tubazioni così da creare un volume di invaso e la realizzazione di vasche di laminazione di volume adeguato.		REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE REV. 1 - SIA - ALL7 - SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE E UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI ED IDRICHE	BLUEWORKS	
	Pertanto al fine di mitigare gli afflussi al corpo idrico recettore finale, è prevista la realizzazione di due vasche di laminazione delle acque meteoriche ricadenti sulla nuova pista: il primo, che computa pressappoco 500 mc/m di invaso, a tergo del sistema di sollevamento a presidio dall'areale depresso che verrà realizzato a sud-ovest in corrispondenza di una delle due curve del nuovo anello, il secondo, che computa pressappoco 1000 mc/m di invaso, in area baricentrica tra il nuovo anello e la storica "omega" del circuito esistente. La necessità di laminare la nuova pista prevederebbe per la vasca posta in prossimità dell'anello sud-ovest una superficie di 700 mq, non disponibili in quell'areale; pertanto la soluzione progettuale individuata prevede per una superficie di 500 mq, di ottenere una profondità dell'invaso di circa 1.5 metri per garantire un franco di 30 cm sulla quota di massimo invaso. Anche per la seconda vasca, i calcoli dei deflussi ricadenti sulle nuove aree stimerebbero in un volume in circa 1200 mc, ma essendo disponibili superfici per circa 1000 mq anche in questo caso la vasca dovrà presentare una profondità di circa 1.5 metri per garantire un franco di 30-40 cm sulla quota di massimo invaso.		REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE REV. 1 - SIA - ALL7 - SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE E UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI ED IDRICHE	BLUEWORKS	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	<p>Il proponente afferma che i due nuovi invasi, essendo collocati al di fuori del PA2, risulta "non necessario impermeabilizzare, fatta salva differente indicazione degli enti".</p> <p>Nell'analisi svolta sono state prese in considerazione le maggiori piogge di durata minore di 24 ore ovvero quelle specifiche precipitazioni che, per dimensioni e caratteristiche dell'area destinata ad ospitare le condotte per lo scolo delle acque meteoriche del sedime in oggetto, sono destinate a mandare in crisi il sistema di drenaggio progettato.</p> <p>Il complesso del sistema idraulico viene rappresentato nella cartografia allegata alla relazione; nelle cartografie di dettaglio non sono riportati in legenda numerosi tematismi presenti, mentre nel quadro d'insieme non è neppure presente la legenda.</p>		<p>REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE</p> <p>REV. 1 - SIA - ALL7 - SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE E UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI ED IDRICHE</p>	BLUEWORKS	
Si chiede di:					
38	specificare quale arco temporale (anni di riferimento) è stato utilizzato per la verifica dei mm di pioggia ricadenti sull'areale in esame e se sono stati presi in considerazione gli ultimi eventi piovosi intensi che hanno caratterizzato il territorio modenese;		Presente in ogni relazione tecnica idraulica di ogni PDC	BLUEWORKS	
39	individuare meglio nella cartografia relativa all'idraulica i sistemi di laminazione esistenti e previsti con le relative volumetrie di invaso, anche in relazione alle aree di protezione delle acque sotterranee che dovranno essere rappresentate;		<p>IDR-03 - PLANIMETRIA IDRAULICA</p> <p>IDR-04 - PLANIMETRIA IDRAULICA</p> <p>IDR-06 - PLANIMETRIA IDRAULICA</p> <p>SONO STATE INTEGRATE LE TAVOLE INDICANDO LA VOLUMETRIA DELLE VASCHE PARI A 700 MC PER LE DUE A SUD/OVEST CHE VENGONO SVUOTATE DAL SOLLEVAMENTO E 1200 PER QUELLA CHE VIENE SVUOTATA A GRAVITA' COME INDICATO IN RELAZIONE IDRAULICA</p>	BLUEWORKS	
40	specificare a quale profondità rispetto al piano campagna si attesta il fondo vasca e quali tecniche costruttive si intende attuare ai fini della loro impermeabilizzazione;		IDR-09 - PARTICOLARI VASCA E SOLLEVAMENTI	BLUEWORKS	
41	specificare se le vie di fuga in corrispondenza dei nuovi tratti di pista verranno impermeabilizzate; ne dovrà essere dato atto chiaramente anche nella planimetria relativa alle opere idrauliche;	Le vie di fuga in corrispondenza dei nuovi tratti di pista sono permeabili e quindi non è stata data evidenza negli elaborati perché non rilevanti dal punto di vista idraulico. Fatte salve le tratte per le quali è prevista l'asfaltatura (evidenti nelle rispettive planimetrie)		BLUEWORKS	
42	indicare in cartografia in modo chiaro i sistemi di sollevamento che porteranno le acque accumulate nelle 2 vasche di laminazione in progetto, verso il sistema di trattamento esistente;	E' presente solo un sistema di sollevamento di progetto	IDR-06 - PLANIMETRIA IDRAULICA	BLUEWORKS	
43	rifare la cartografia della rete idraulica introducendo in legenda tutti gli elementi in essa rappresentati.		<p>REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE</p> <p>REV. 1 - SIA - ALL7 - SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE E UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI ED IDRICHE</p>	BLUEWORKS	
TERRE E ROCCE DA SCAVO					



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	<p>Nella documentazione tecnica a corredo degli elaborati progettuali il proponente ha manifestato l'intenzione di riutilizzare tutte le terre da scavo all'interno del cantiere stesso.</p> <p>In tal caso, trattandosi di produzione di terre e rocce da scavo nell'ambito della realizzazione di opere o attività sottoposte a valutazione di impatto ambientale, la sussistenza delle condizioni e dei requisiti di cui all'articolo 185, comma 1, lettera c), del Decreto Legislativo 3 aprile 2006, n. 152, deve essere effettuata in via preliminare, in funzione del livello di progettazione e in fase di stesura dello studio di impatto ambientale (SIA), attraverso la presentazione di un «Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo escluse dalla disciplina dei rifiuti» che deve contenere:</p> <p>a) descrizione dettagliata delle opere da realizzare, comprese le modalità di scavo;</p> <p>b) inquadramento ambientale del sito (geografico, geomorfologico, geologico, idrogeologico, destinazione d'uso delle aree attraversate, ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento);</p> <p>c) proposta del piano di caratterizzazione delle terre e rocce da scavo da eseguire nella fase di progettazione esecutiva o comunque prima dell'inizio dei lavori, che contenga almeno:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>• numero e caratteristiche dei punti di indagine;</li> <li>• numero e modalità dei campionamenti da effettuare;</li> <li>• parametri da determinare;</li> </ul> <p>d) volumetrie previste delle terre e rocce da scavo;</p> <p>e) modalità e volumetrie previste delle terre e rocce da scavo da riutilizzare in sito.</p>		· SIA ALLEGATO 14 REV1PIANO UTILIZZO TERRE DA SCAVO	GEOGROUP	
44	Si chiede di presentare la documentazione tecnica inerente il "Piano preliminare di utilizzo in sito delle terre e rocce da scavo" escluse dalla disciplina dei rifiuti.		· SIA ALLEGATO 14 REV1PIANO UTILIZZO TERRE DA SCAVO	GEOGROUP	
<b>IMPIANTI ELETTRICI</b>					
	<p>Premesso che l'esame della documentazione si riferisce agli aspetti relativi all'esposizione ai campi elettrici e magnetici, come indicato dal proponente nell'allegato n.10 "Impianti elettrici", l'ampliamento del comparto autodromo di Modena rende necessaria la modifica alla rete elettrica, passando da una fornitura bt a una fornitura MT. La nuova architettura di rete prevede la realizzazione di n. 3 cabine di rete, così definite:</p> <p>cabina 1: edificio esistente (cabina principale) che sarà posta in adiacenza alla cabina esistente di Hera;</p> <p>cabina 2: presso la nuova tribuna</p> <p>cabina 3: a servizio dell'edificio ex AUSL.</p> <p>Dalla cabina 1 partirà il collegamento con le altre 2 cabine utilizzando 2 cavidotti interrati MT, che saranno posizionati a 1.2 m di profondità.</p> <p>Nella relazione è stato riportato il calcolo della DPA associato alle cabine, che in una parte dello studio si dichiara essere pari a 2 metri: tale valore risulta però in contraddizione con quanto riportato in un altro punto della stessa relazione, in cui viene scritto che "non sussistono attività permanenti nel raggio di 1.5 metri dai trasformatori".</p> <p>Vengono presentate 3 possibili configurazioni di posa dei cavi MT interrati senza specificare quale delle tre verrà adottata.</p> <p>Inoltre, nella relazione non viene fornita la DPA della linea interrata, viene invece rappresentata una figura della DPA che è associata ad un cavo elicordato che non corrisponde con la tipologia di cavo precedentemente dichiarata nel progetto (RG7H1R 12/20kV).</p>		REV.1 - P.d.C. 03 - RELAZIONE TECNICA_ELE	STIEM	
45	fornire la lunghezza dell'elettrodotto;		REV.1 - P.d.C. 03 - RELAZIONE TECNICA_ELE	STIEM	
46	che venga allegata la planimetria in scala in cui sono rappresentate le 3 cabine ed il percorso e la lunghezza dei conduttori MT interrati. La planimetria e la legenda debbono essere chiaramente leggibili;		REV.1 - P.d.C. 03 - RELAZIONE TECNICA_ELE	STIEM	
47	specificare in modo univoco la tipologia del cavo interrato MT e quale tipo di configurazione verrà adottata;		REV.1 - P.d.C. 03 - RELAZIONE TECNICA_ELE	STIEM	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
48	indicare in modo univoco la DPA della cabina e fornire i dati di input per il calcolo e precisamente la distanza tra le fasi e la corrente nei conduttori;		REV.1 - P.d.C. 03 - RELAZIONE TECNICA_ELE	STIEM	
49	indicare la DPA associata alla linea MT interrata e i dati di input per il calcolo e precisamente la distanza tra le fasi e la corrente nei conduttori;		REV.1 - P.d.C. 03 - RELAZIONE TECNICA_ELE	STIEM	
50	rappresentare la sezione di interramento dei cavi con indicata la profondità di posa.		REV.1 - P.d.C. 03 - RELAZIONE TECNICA_ELE	STIEM	
<b>ATTIVITÀ DELL'AUTODROMO</b>					
	<p>Le future attività nel comparto saranno articolate nel modo seguente:</p> <p>Attività ordinaria nei giorni infrasettimanali:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>sul circuito esistente si svolgeranno attività di guida sicura e sportiva, attività collaterali quali presentazione stampa, giornalistiche, promozionali, di formazione, team building, incentive, prove su strada di veicoli delle case automobilistiche e motociclistiche, sviluppo di auto e moto. Tra questi eventi, che non prevedono generalmente un'affluenza superiore a 100 persone/gg, ne è previsto uno (evento MASA) che può richiamare invece fino a 1000 persone e che si prevede interesserà tre giornate all'anno;</li> <li>il nuovo circuito sarà dedicato ad attività di test relative alla guida autonoma.</li> </ul> <p>Attività sportiva nei weekend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>verranno utilizzati i due circuiti uniti (4.15 km): le attività sportive prevedono principalmente l'utilizzo della pista aperto ai privati con automobili e moto stradali e sportive, con la possibilità di gare automobilistiche, motociclistiche, ciclistiche e podistiche, team building, attività promozionali ed aziendali, attività incentive.</li> </ul> <p>Attività straordinaria nei weekend:</p> <ul style="list-style-type: none"> <li>verranno utilizzati i due circuiti uniti (4.15 km): consiste in gare automobilistiche di una certa rilevanza e manifestazioni legate al tema principalmente dei motori che porteranno all'autodromo un afflusso significativo di pubblico.</li> </ul>		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	
	La tabella seguente è stata rielaborata da Arpae sulla base delle informazioni presenti nel SIA e riassume gli eventi che si sono svolti nel 2019 e quelli che si prevedono con la nuova configurazione del tracciato, raggruppati per tipologia di evento.		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	
	Dalla tabella 1, si desume che nel 2019 l'autodromo è stato utilizzato complessivamente per 335 giorni: 255 per le attività infrasettimanali e 80 giorni per quelle organizzate nel weekend, con un'affluenza giornaliera massima di persone rispettivamente di 1.500 (evento Masa guida autonoma) e 7.500 (Motor Valley Fest). La previsione legata all'ampliamento dell'area comporta una sostanziale invarianza dei giorni di attività (253 infrasettimanali e 82 nel weekend), ma un incremento dell'affluenza: oltre un raddoppio degli ingressi in un anno (da 150.000 a 350.000), in particolare nel weekend (da 130.000 a 315.000 persone/anno, con un massimo che si sposta da 7.500 a 10.000 persone/gg); nelle attività infrasettimanali si passerebbe invece da 20.000 a 35.000 persone/anno, mentre il massimo giornaliero subisce un lieve decremento (da 1.500 a 1.000 persone/gg).		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	
	Dai report di monitoraggio acustico, che sono stati trasmessi mensilmente nel corso del 2019 dal gestore, è possibile desumere i giorni di attività infrasettimanali e del weekend, riportati nella tabella seguente.		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	
	Si osserva che il numero di eventi nel weekend coincide con quanto dichiarato nel SIA, mentre nelle giornate infrasettimanali, dai report di monitoraggio acustico risulta un numero di giornate inferiore, rispetto a quanto indicato nel SIA (220 vs 255).	Alcune giornate legate ad attività di gestione sono state erronea,mente conteggiate	REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
51	Si chiede di giustificare le discrepanze relative alle giornate di attività del 2019 indicate nel SIA e quelle ricavate dai report di monitoraggio acustico trasmessi mensilmente.	Alcune giornate legate ad attività di gestione sono state erronea,mente conteggiate	REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE
<b>SCENARI DEL SISTEMA DEI PARCHEGGI</b>					
	Il proponente dichiara che ad oggi è presente un parcheggio di circa 40 posti ad utilizzo delle giornate infrasettimanali direttamente prospiciente la Palazzina Uffici, utilizzato dai dipendenti e dagli utenti; sono inoltre presenti circa 325 posti auto pubblici sulla strada di accesso al comparto Ex comunità terapeutica di Marzaglia che si conetterà alla strada di Via Pederzona. Questi parcheggi (in arancione nella figura sotto riportata) consentono di gestire la maggior parte delle giornate infrasettimanali e delle gare dei week end. I grandi eventi possono utilizzare i 1.200 posti auto su Aree-Prato di proprietà dell'autodromo che portano a quasi 1600 posti auto complessivi le dotazioni delle giornate dei week end con maggior presenza di pubblico, che il Proponente giudica sufficienti, per il presente e il futuro, considerando anche gli accessi dei pullman.		vedi variante urbanistiche piano particolareggiato relazione e REV.1 - G2.1-2 - Planimetria di progetto - Stralci di Attuazione	ARCHILINEA	
	Gli eventi Speciali possono invece contare su ulteriori 1.100 posti concordati nell'area dell'aeroporto e ulteriori convenzioni sono in corso con la Fiera di Modena e il parcheggio scambiatore del Grandemilia entrambi a 2 km dall'autodromo collegati con navette speciali. Si chiede di:		vedi variante urbanistiche piano particolareggiato relazione e REV.1 - G2.1-2 - Planimetria di progetto - Stralci di Attuazione	ARCHILINEA	
52	di dettagliare il numero e la posizione dei parcheggi che saranno disponibili a seguito degli accordi con l'aeroporto, la fiera di Modena e il parcheggio scambiatore di Grandemilia in occasione degli eventi speciali;	In occasione dei grandi eventi verrà predisposta apposito protocollo tra comune e Ente fiera, per un massimo di circa 1500 posti auto- Vengono tralasciate le indicazioni di posti auto aggiuntivi in aeroporto	vedi variante urbanistiche piano particolareggiato relazione e REV.1 - G2.1-2 - Planimetria di progetto - Stralci di Attuazione	ARCHILINEA	
53	di meglio definire i parcheggi attualmente disponibili e quelli previsti in futuro sulla base dei PDC 7 e PDC 8;		vedi variante urbanistiche piano particolareggiato relazione e REV.1 - G2.1-2 - Planimetria di progetto - Stralci di Attuazione	ARCHILINEA	
54	di presentare una cartografia riportante tutti i parcheggi, univocamente identificati, che verranno utilizzati, sia ad uso del pubblico che ad uso privato dell'autodromo, con indicata la tipologia di fondo e il numero di posti disponibili e con rappresentata una tabella nella quale vengono associati, ad ogni tipologia di evento (vedi Tabella 1 sopra riportata), i parcheggi che si intendono utilizzare.		vedi variante urbanistiche piano particolareggiato relazione e REV.1 - G2.1-2 - Planimetria di progetto - Stralci di Attuazione	ARCHILINEA	
<b>FASE DI ESERCIZIO - IMPATTI SULLA QUALITÀ DELL'ARIA ED ACUSTICO</b>					
Scenari emissivi					
	I dati relativi all'attività in pista sono presenti sia nel documento Allegato 1 - Relazione illustrativa di SIA (paragrafo 1.3 Modalità Seguita per la Valutare l'Impatto sulla Qualità dell'Aria) che nell'Allegato 3 - Impatto acustico (paragrafo 6.1 Definizione degli scenari). Per ogni scenario sono stati indicati il numero massimo di giri di pista al giorno ed, in alcuni casi, anche il numero di veicoli in pista, le ore di attività al giorno in pista e il tempo sul giro. Tra i due documenti, sono stati rilevati dei dati non coerenti, relativamente al massimo numero di giri di pista al giorno e alle ore di attività in pista al giorno. Si chiede:		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
55	al fine di individuare univocamente gli scenari, che costituiscono la base per la valutazione degli impatti è necessario presentare una tabella riepilogativa dove, per ciascuno degli scenari identificati come sopra, siano riportate le seguenti informazioni: nome scenario, tipologia di eventi ricompresi nello scenario (vedi tabella 1 colonna 'tipologia evento'), tipologia di giornate di attività (feriale/weekend), numero di giornate di attività previste, circuito interessato (esistente, nuovo, esistente+nuovo), lunghezza del circuito (esistente, nuovo, esistente+nuovo), numero massimo di giri percorsi da tutti i veicoli nel giorno, totale giornaliero di veicoli in pista, numero di ore/giorno di attività in pista, velocità o tempo di percorrenza medio di un giro. I dati in questa tabella dovranno essere quelli presi a riferimento sia per la valutazione sulla qualità dell'aria, che per l'impatto acustico;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA
56	ai fini di favorire il confronto fra gli scenari futuri ipotizzati e l'attività della pista nell'attuale configurazione di riportare le informazioni di cui al punto 30 anche per la situazione attuale, riferita all'anno 2019;	REFUSO	REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA
57	riportare in modo univoco la descrizione e la denominazione degli scenari nell'Allegato 1 - Relazione illustrativa di SIA e nell'Allegato 3 - Impatto acustico;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA
58	identificare la tipologia di scenario in cui ricadono gli eventi "Masa" posto che si tratta eventi infrasettimanali con numero di persone previste pari a 1000.	EVENTI MASA : PERSONE < 100 - REFUSO		PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA
Traffico indotto					
	Attualmente l'autodromo di Modena è accessibile unicamente da Via Pomposiana. Il progetto dell'ampliamento della pista prevede un nuovo collegamento stradale, tra Via Pederzona e Via Pomposiana, collegamento che si dichiara rappresenterà l'ingresso primario del comparto. La valutazione del traffico indotto, in tutti gli scenari, è stata condotta considerando che questa nuova infrastruttura rappresenti l'unico accesso del pubblico all'autodromo. I flussi previsti vengono presentati in due tabelle: Tabella 3 a pag. 207 dell'Allegato 1 - Relazione illustrativa di SIA (paragrafo 1.3 Modalità Seguita per la Valutare l'Impatto sulla Qualità dell'Aria) e Tabella 21 a pag. 51 dell'Allegato 3 Impatto Acustico (paragrafo 6.5 Traffico indotto e parcheggi). Questi flussi (giornalieri in tabella 3 e medi orari in tabella 21) si riferiscono ai diversi scenari emissivi e ai diversi tratti stradali interessati dai transiti. Si osserva la presenza di alcuni dati non coerenti tra le due tabelle e tra quanto si dichiara in merito alla stima quantitativa del traffico indotto nella descrizione degli scenari; inoltre, non vengono specificate le ipotesi che hanno guidato la distribuzione dei flussi sulle arterie stradali per i diversi scenari previsti. Si chiede di:		VEDI NUOVA VIABILITA' PUBBLICA - PROGETTI ESECUTIVI STRADA PUBBLICA - REV. 1 - SIA - ALL9B - NUOVA ACCESSIBILITA DIRETTA AL COMPARTO	PRAXIS AMBIENTE	
59	presentare una tabella riepilogativa, dove, per ciascuno scenario, venga indicato il numero giornaliero e medio orario diurno di transiti di automobili e mezzi commerciali leggeri e pesanti indotti dallo scenario medesimo, per i diversi tratti stradali interessati dai transiti. I dati in questa tabella dovranno essere quelli presi a riferimento sia per la valutazione sulla qualità dell'aria, che per l'impatto acustico. La tabella riepilogativa deve contenere anche la parte descrittiva dei vari scenari relativamente al traffico indotto riportati nell'Allegato 1 - Relazione illustrativa di SIA e nell'Allegato 3 - Impatto acustico;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA
60	riportare su mappa e su tabella i flussi di traffico, suddividendoli in automobili, mezzi commerciali leggeri e mezzi pesanti, al fine di rendere più chiara la localizzazione e la direzione dei transiti;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA
61	chiarire quali sono le assunzioni alla base della distribuzione dei flussi sulle varie arterie stradali nei diversi scenari emissivi;			PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
62	riportare le informazioni richieste ai punti 34, 35 e 36 anche per la situazione attuale, riferita all'anno 2019 o all'ultimo anno disponibile ai fini di favorire il confronto fra gli scenari futuri ipotizzati e il traffico indotto dalla pista nell'attuale configurazione;	c'è un refuso i punti SONO 59, 60 e 61	VEDI NUOVA VIABILITA' PUBBLICA - PROGETTI ESECUTIVI STRADA PUBBLICA - REV. 1 - SIA - ALL9B - NUOVA ACCESSIBILITA DIRETTA AL COMPARTO	ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE
63	posto che si dichiara che il collegamento stradale tra Via Pederzona e Via Pomposiana rappresenterà l'ingresso primario del comparto, e che le stime di distribuzione del traffico indotto sono state effettuate considerando gli accessi solo da questo collegamento, specificare se e quali altri ingressi potranno essere utilizzati in alternativa a questo e in quali circostanze.	L'INGRESSO SARà UNICAMENTE DALLA NUOVA STRADA PUBBLICA DA Via dell'aeroporto		ARCHILINEA	
Qualità dell'aria					
	Il SIA riporta stime emissive degli inquinanti PM10, NOx e CO2 derivanti dall'attività dell'autodromo e dal traffico indotto. L'area di studio sulla quale sono stati valutati gli impatti sull'atmosfera ha forma irregolare ed è delimitata: ad ovest dalla SP15 (Magreta-Marzaglia), a nord dalla via Pomposiana, ad est dalla via Viazza di Cittanova, a sud dalla via Pederzona-via dell'Aeroporto. L'area ha una superficie di 2,6 kmq ed un perimetro di 7,8 km e comprende tutta la viabilità esterna all'impianto che può essere percorsa per accedere all'autodromo.		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	Per calcolare l'emissione determinata dai veicoli sono stati utilizzati i fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale contenuti nella banca dati ISPRA, che si basa su stime effettuate ai fini della redazione dell'inventario nazionale delle emissioni in atmosfera. I dati si riferiscono all'anno 2017 e sono stati calcolati con la metodologia COPERT IV. Tale metodologia, per quanto riguarda i fattori di emissione relativi alle PM10, considera le polveri emesse dai gas di scarico (componente 'exhaust'), quelle prodotte dai fenomeni di usura freni e pneumatici e dall'abrasione del manto stradale (componente 'not exhaust').			PRAXIS AMBIENTE	
	Negli scenari 1b, 2a, 2b, 3a, 3b vengono utilizzate auto e moto di tipo sportivo, i cui fattori di emissione non sono presenti nella banca dati ISPRA. Per tali veicoli il SIA contiene stime le cui assunzioni portano a considerare, per tutti i casi in cui sono impiegate auto sportive, fattori di emissione per le PM10 e ancor più per gli NOx, significativamente inferiori a quelli delle auto diesel impiegate nella guida sicura.		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	Per tutti gli scenari, i mezzi circolanti sono stati considerati tutte automobili perché nello studio si dichiara che, dalla banca dati ISPRA, si evidenzia che l'emissione di inquinanti al km, sia per la CO2 che per PM10 e NOx, è superiore per le automobili rispetto alle moto. Nel merito non si condivide questa assunzione in quanto, i fattori di emissione delle moto di grossa cilindrata (<750 cm3) risultanti dalla banca dati ISPRA, in particolare per l'NOx, sono superiori a quelli dei SUV considerati negli scenari 2 e 3. Per tutte le auto di tipo sportivo, ai valori di emissione di PM10 e di NOx ricavati dalla banca dati ISPRA, è stato applicato, in via cautelativa, un fattore moltiplicativo pari a 2, ritenendo che le condizioni di guida sportiva possano determinare maggiori emissioni. La tabella seguente è stata rielaborata da Arpa sulla base delle informazioni presenti nel SIA e riporta i fattori di emissione estratti dalla banca dati ISPRA assegnati alle varie tipologie di veicoli circolanti in pista.			PRAXIS AMBIENTE	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Per quanto riguarda il traffico dei veicoli indotto dalle attività sulla viabilità esterna in arrivo all'impianto ed in uscita, il SIA fa riferimento ai valori di emissione previsti nella banca dati ISPRA, riferiti al ciclo di guida extraurbano e al parco medio italiano al 2017. A partire dai fattori di emissione e dai chilometri percorsi da tutti i veicoli in un giorno, sono state calcolate le emissioni giornaliere sia per l'attività in pista che, per il traffico indotto, relativamente a ciascun scenario. Si evidenzia un errore nel contributo del traffico indotto prodotto dai mezzi pesanti negli scenari 1 e 3a perchè è stato usato, nel calcolo, il fattore di emissione relativo ai mezzi leggeri (Allegato 1 Relazione di SIA - paragrafo 1.3.8 Calcolo dei flussi di massa di inquinanti). Inoltre, nel calcolo del traffico indotto dello scenario 3b sono stati utilizzati 40 transiti di mezzi pesanti invece che i 290 dichiarati nella descrizione dello scenario Si chiede di:		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
64	analizzare, in particolare per gli ossidi di azoto e il PM10, i fattori di emissione associati alle moto utilizzate per le manifestazioni sportive, al fine di meglio argomentare se l'ipotesi di considerare tutti i mezzi circolanti in pista come automobili sia effettivamente cautelativa dal punto di vista emissivo;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
65	analizzare e meglio documentare i fattori di emissione per le PM10 e gli ossidi di azoto presi a riferimento per le auto sportive, perché significativamente inferiori a quelli delle auto diesel impiegate per l'attività di guida sicura. Si segnala, inoltre, un potenziale errore riguardo al consumo delle Ferrari 458 e 488, indicato in 12,4 l/km;			PRAXIS AMBIENTE	
66	presentare un'unica tabella riepilogativa (invece delle due attualmente presenti che risultano parzialmente incoerenti con le assunzioni fatte, ossia tabella 2 pag. 205 e tabella 4 pag. 208 del paragrafo 1.3 Modalità seguita per valutare l'impatto sulla qualità dell'aria) completa di tutti i fattori di emissione associati ai mezzi circolanti nei diversi scenari, dove siano riportati i seguenti campi: nome scenario, tipologia di veicolo circolante in pista, tipologia di veicolo preso a riferimento nella banca dati ISPRA, fattore di emissione estratto dalla banca dati ISPRA e relativo ciclo di guida, fattore moltiplicativo utilizzato per tenere conto della modalità di guida sportiva, fattore di emissione utilizzato nella valutazione di impatto;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
67	correggere le imprecisioni nei calcoli relativi al traffico indotto sopra descritte;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
68	calcolare ed esplicitare, secondo la stessa metodologia utilizzata per lo stato futuro (inquinanti PM10, NOx e CO2), anche le emissioni relative allo stato attuale, prendendo a riferimento l'anno 2019, al fine di quantificare le variazioni emissive determinate dalla realizzazione dell'opera (delta tra futuro e attuale);		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
69	di valutare, mediante opportuno modello di calcolo, sull'area individuata per i calcoli emissivi, le concentrazioni in aria di PM10 ed NOx relativamente agli scenari 2a, 3a e 3b futuri e per lo stato attuale da individuarsi fra le attività del 2019. In particolare:		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	a) dovrà essere utilizzata una meteorologia rappresentativa dell'area indagata e relativa ad un intero anno solare recente;			PRAXIS AMBIENTE	
	b) dovranno essere considerate, come sorgenti emissive, sia quelle relative all'attività di pista che al traffico indotto;			PRAXIS AMBIENTE	
	c) i risultati dovranno essere restituiti sia come isolinee di concentrazione (fill contours) che puntualmente sui ricettori che risultano più coinvolti dagli impatti, prevedendo anche ricettori presso l'abitato di Marzaglia Nuova;			PRAXIS AMBIENTE	
	d) gli indicatori da considerare dovranno essere il 90,40° percentile del valore medio giornaliero di PM10 e il 99,79° percentile dei valori orari di NOx;			PRAXIS AMBIENTE	
	e) tali percentili andranno calcolati sull'intero anno solare, seppur gli eventi si verifichino solo in alcune giornate, al fine di considerare tutte le condizioni meteorologiche ed in particolare quelle più sfavorevoli alla dispersione;			PRAXIS AMBIENTE	



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	f) a ciascun dato orario/giornaliero restituito dal modello dovrà essere sommato il corrispondente dato orario/giornaliero del fondo (i dati sono disponibili presso Arpae) in modo che i percentili restituiti siano il più possibile rappresentativi dei livelli di concentrazione che si misurano in aria per gli inquinanti considerati.			PRAXIS AMBIENTE	
IMPATTO ODORIGENO					
	Fra gli scenari previsti vi sono attività collegate alle gare automobilistiche che potenzialmente originano emissioni odorigene dipendenti dalla tipologia di veicoli utilizzati, dalla loro alimentazione e dal tipo di guida. Tale aspetto è attualmente fonte di segnalazioni da parte della popolazione (odori di gomma bruciata, di consumo di freni, di gas incombusti, ecc).		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO		
70	Si chiede di individuare le tipologie di eventi che possono provocare un impatto odorigeno significativo presso i recettori esterni e la relativa frequenza nella programmazione annuale e valutare gli scenari futuri alla luce di tali potenziali emissioni odorigene.		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
IMPATTO ACUSTICO					
	<p>L'impatto acustico dell'ampliamento della Pista dell'Autodromo e delle attività future a seguito dell'ampliamento stesso sono state valutate con un apposito studio presente all'Allegato 3 'Impatto Acustico'.</p> <p>L'area di studio consiste nell'intorno di circa 1000 m di distanza dalla pista, che comprende tutti i ricettori abitativi all'interno della viabilità afferente all'Autodromo, o insistenti su di essa, quale via Pomposiana, SP 15, via Pederzona e via Viazza.</p> <p>Al fine di caratterizzare la situazione acustica di fondo, sono stati eseguiti dei rilievi acustici della durata di 24 ore, presso 4 ricettori abitativi che si trovano sulle principali strade intorno all'Autodromo e in località Marzaglia Nuova: gli esiti, insieme ai dati rilevati dalla postazione in continuo posta nell'angolo a Nord-Ovest della proprietà dell'Autodromo, hanno permesso di tarare il modello utilizzato per le simulazioni del livello ante operam presso tutti i ricettori abitativi nell'area di studio sopra descritta, modellizzando le altre sorgenti di rumore oltre all'Autodromo (ferrovia, viabilità locale, cave, acciaieria, ecc.).</p>		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	<p>L'elaborazione statistica dei dati del punto di monitoraggio in continuo relativi all'anno 2019, escluse le giornate di deroga ai limiti, porta all'individuazione di due giornate-tipo per lo Scenario 1 (Attività ordinaria) per la pista esistente: la 'giornata intensa', che corrisponde al sottoscenario 1.a, genera un livello diurno di 65,5 dB(A) presso tale punto di monitoraggio; la 'giornata media', che corrisponde al sottoscenario 1.b, determina un livello diurno di 59,7 dB(A) nello stesso punto. Lo studio evidenzia, inoltre, che le giornate del primo tipo vengono generalmente caratterizzate dalla presenza in pista di auto sportive guidate da personale esperto.</p> <p>Al fine di caratterizzare l'emissione acustica di tale tipologia di auto e guida, sono state effettuate misure fonometriche in 4 punti della pista, dalle quali è stata ricavata la potenza acustica lineare per 4 tipologie di tracciato, quali ingresso curva, curva, uscita curva e rettilineo, che rappresentano le diverse modalità di guida dell'auto (decelerazione, curva, accelerazione, massima velocità): la tipologia che risulta più rumorosa è il rettilineo, nel quale l'auto raggiunge la massima velocità.</p> <p>Per caratterizzare invece l'emissione sonora del nuovo circuito nell'attività ordinaria, sono state eseguite misure fonometriche in 5 punti di misura durante la guida di un veicolo elettrico di fascia alta, in modo da rappresentare le diverse modalità di guida, quali accelerazione, massima velocità, decelerazione e curva: sono stati così assegnati dei livelli di potenza lineare ai vari tratti del nuovo circuito, quali uscita curva e rettilineo, ingresso curva, curva, analogamente alla pista esistente.</p>		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	<p>Sono stati, inoltre, inseriti nel modello acustico il piazzale antistante il paddock e i parcheggi come sorgenti areali di tipo 'parcheggio'.</p> <p>Infine, è stato simulato il traffico indotto, leggero e pesante, sulla viabilità esistente e di nuova realizzazione, considerando i diversi scenari, considerando che la strada prevista di futuro collegamento tra via Pomposiana e via Pederzona, costituirà l'unico accesso possibile per tutti gli scenari definiti.</p> <p>Nel modello è stata considerata anche l'orografia del terreno, ed in particolare i dislivelli della pista, sia nel tracciato attuale, che in quello in progetto, nel quale è previsto l'interramento di circa 3 m rispetto al piano campagna della parte più a ovest.</p> <p>Gli esiti della simulazione dello stato futuro sono stati forniti sia come mappe di isolivello stimate a 4 m di altezza dal suolo, sia come stima dei livelli assoluti di immissione 'post operam' presso 57 ricettori considerati, sulle facciate più esposte ed alle quote dal suolo rappresentative dei diversi piani di ciascun edificio, relative ai 6 sottoscenari previsti per il solo periodo diurno, confrontati con i limiti della zonizzazione acustica. Tali esiti possono essere sintetizzati come segue:</p>		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	A) per gli scenari di tipo 1.a, 1.b e 2.b, le stime effettuate hanno evidenziato il sostanziale rispetto dei limiti assoluti in tutti i ricettori, tranne in quelli che risultano avere un clima acustico già compromesso dai livelli acustici generati dalle sorgenti stradali esistenti (ricettori n. 1, 2, 3, 45) e nel ricettore n. 50 che, essendo il più prossimo alla pista, presenta livelli di rumore superiori al limite anche per lo Scenario 2.b;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	B) per gli scenari 2.a e 3.a sono previsti superamenti del limite di immissione diurno su 40 dei 57 ricettori abitativi considerati;			PRAXIS AMBIENTE	
	C) per lo scenario 3.b sono stimati superamenti del limite di immissione diurno in 11 ricettori (1, 2, 3, 4, 8, 45, 48, 49, 50, RN04, RN06).		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	<p>Per quanto riguarda gli scenari 2.a, 3.a e 3.b, il proponente dichiara di avere intenzione di gestire i superamenti previsti ai ricettori con deroga ai sensi del DPR 304/2001. A tal proposito, si osserva che le giornate indicate nel SIA per lo scenario 2 risultano 62, mentre quelle per lo scenario 3 risultano 20, perciò a fronte delle 82 giornate individuate complessivamente per gli scenari 2 e 3, le 30 giornate di deroga annue previste dal DPR 304/01 non risultano sufficienti. Risulta inoltre mancante la valutazione del rispetto del limite orario, che è fissato dal DPR 304/01 in 70 dB(A) per il periodo diurno.</p> <p>Nonostante la sostanziale condivisione della metodologia di studio presentato, è necessario chiarire alcuni aspetti dubbi e completare la valutazione, secondo i punti di seguito descritti.</p> <p>Si chiede di:</p>		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
72	stimare i livelli sonori relativi all'ora peggiore per ciascun sottoscenario, al fine di verificare il rispetto del limite orario diurno di 70 dB(A), ai sensi del DPR 304/01, fornendo sia le mappe che il livello acustico massimo orario stimato ai ricettori;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA
73	dettagliare come si intende far rispettare il numero massimo annuo di deroghe (30) previsto dal DPR 304/01 nella situazione futura, considerando il numero di giornate (82) indicate nel SIA per gli scenari 2 e 3, per cui la simulazione ha previsto superamenti dei limiti acustici, considerando peraltro che già attualmente si verificano numerose giornate di superamento dei limiti rilevati dalla stazione di monitoraggio in continuo;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA
74	prevedere opportune mitigazioni compensazioni per i ricettori che evidenziano superamenti dei limiti, ed in particolare per quelli caratterizzati dai livelli acustici più elevati; <b>Perchè</b>		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
75	stimare la differenza di livello acustico previsto ai ricettori, per ciascun sottoscenario futuro rispetto all'attuale, al fine di quantificare come si modifica l'impatto acustico ai ricettori con l'ampliamento della pista e le relative attività che caratterizzeranno l'Autodromo, rispetto alle attività attualmente presenti, che risultano sostanzialmente diverse da quelle valutate nella precedente VIA: si ritiene che tale approfondimento sia importante anche ai fini della Valsat;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	ARCHILINEA
76	in base agli esiti di valutazione al punto 49), descrivere e motivare con quali modalità, caratteristiche e in quali punti si intende definire il monitoraggio di rumore in continuo, previsto all'art. 5 del DPR 304/01;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
77	in base agli esiti di valutazione al punto 49) e considerando le criticità ai ricettori evidenziate dallo studio acustico, definire un piano di monitoraggio presso i ricettori più impattati, da effettuarsi nel momento in cui l'ampliamento dell'Autodromo sia stato realizzato e le attività entrate a regime (post operam), al fine della verifica delle stime di livello acustico e del rispetto dei limiti, per i vari scenari e sottoscenari previsti;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
78	stimare i livelli acustici ai ricettori dovuti al solo traffico stradale, comprensivo sia del traffico indotto dalle attività dell'autodromo che del traffico estraneo ad esso, al fine di verificare il rispetto dei limiti del solo rumore stradale, ai sensi del DPR 142/2004, nella situazione post ampliamento;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
79	spiegare dettagliatamente come l'emissione sonora dei veicoli (sportivo/elettrico), valutata tramite misure acustiche a bordo pista, sia stata utilizzata per simulare i vari scenari, che differiscono per numero di giri e ore di durata dell'attività: in particolare si chiede di mostrare nel dettaglio i calcoli che hanno permesso di ottenere la potenza acustica lineare per i diversi sottoscenari partendo dal SEL medio dei passaggi misurati;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
80	correggere la lunghezza del circuito di nuova realizzazione riportato a pag. 5 e 6, che invece risulta correttamente 2,1 km;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
81	spiegare meglio cosa si intende per 'non trascurabile' nell'ultima riga della Tabella 9 della Relazione Acustica;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
82	chiarire cosa si intende con l'ultimo capoverso puntato del paragrafo 6.4 'Emissione pista unità';		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
83	chiarire cosa si intende a partire dall'ultimo capoverso del Paragrafo 7, a pag. 53, fino alla fine di pag. 54, ed in particolare: 1. qual è la Tabella B.6.6.1; 2. l'ultima frase a pag. 53 sembra incompleta; 3. come si interpreta la Tabella 22; 4. da cosa si evince che 'l'influenza del traffico indotto è nettamente secondaria rispetto all'emissione diretta delle sorgenti in pista';		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
84	correggere la discrepanza tra flusso medio orario dei veicoli leggeri per lo Scenario 3.b riportato nella tabella 21 a pag. 51, con il corrispettivo Traffico indotto leggero indicato nella Tabella a pag. 53;		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
85	chiarire la discrepanza tra il valore diurno medio preso a riferimento per la Giornata media riportato a pag. 42 (59,7 dB(A)) e quello riportato nella Tabella a pag. 53 per lo Scenario 1.b (59,9 dB(A)).		REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
<b>IMPATTI SULLE RISORSE IDRICHE NELLA FASE DI ESERCIZIO</b>					
	Nel capitolo risorse idriche sono prese in considerazione sia le matrici ambientali acque superficiali e sotterranee, che il sistema di drenaggio delle acque meteoriche ricadenti sulle aree impermeabilizzate e il sistema di collettamento e trattamento delle acque reflue da veicolare presso l'impianto di depurazione di Marzaglia. Nell'exkursus normativo "NORMATIVA NAZIONALE" (pag. 67 Relazione Illustrativa), manca il D.Lgs.30/2009 sulla tutela delle acque sotterranee, che è la norma di riferimento ai fini della classificazione quali-quantitativa della risorsa.	INSERITO IN OGNI RELAZIONE NEL CAPITOLO DELLA NORMATIVA NAZIONALE	INSERITO IN OGNI RELAZIONE NEL CAPITOLO DELLA NORMATIVA NAZIONALE	BLUEWORKS	GEOGROUP

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
86	Si chiede di tenere in considerazione anche questo dettato normativo.	INSERITO IN OGNI RELAZIONE NEL CAPITOLO DELLA NORMATIVA NAZIONALE	INSERITO IN OGNI RELAZIONE NEL CAPITOLO DELLA NORMATIVA NAZIONALE	BLUEWORKS	GEOGROUP
ACQUE SOTTERRANEE					
	<p>L'areale ricade in un settore di ricarica di tipo B: aree caratterizzate da ricarica indiretta della falda, generalmente comprese tra la zona A e la media pianura, idrogeologicamente identificabile come sistema debolmente compartimentato in cui alla falda freatica superficiale segue una falda semiconfinata in collegamento per drenanza verticale; da quanto definito dal proponente la falda si attesta a -12.00/-22.00 m da p.c..</p> <p>Per quanto riguarda la vulnerabilità degli acquiferi all'inquinamento, si fa riferimento al Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale di Modena, riportando correttamente la carta approvata; non risultano invece corrette le valutazioni effettuate. Il proponente infatti indica che la pista in progetto si attesta su una porzione di territorio a vulnerabilità da basso a medio, mentre la carta evidenzia che il settore ovest della pista si trova in un'area a vulnerabilità alta (classe di sensibilità 2).</p> <p>Si segnala inoltre a pag. 45 della Relazione Geologica, che le classi di vulnerabilità indicate come presenti nell'areale in cui insiste l'Autodromo esistente ed in progetto, non risultano del tutto coerenti con quanto rappresentato nelle "Carte di vulnerabilità ambientale 3.1 Rischio inquinamento acque: vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale Tavola 3.1", per quanto attiene gli areali in sovrapposizione con le attività estrattive.</p>	Ok, corretto	Si veda Allegato: STUDIO DI IMPATTO AMBIENTALE - Ex Art.7.6 delle NTA di PSC-POC-RUE vigente CIS - Corpi idrici sotterranei	GEOGROUP	
87	Si chiede di correggere l'errore anche in relazione alla valutazione delle scelte desunte.	Ok, corretto	REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI	GEOGROUP	
88	Per quanto attiene gli aspetti geologici dell'area sono state fatte diverse prove penetrometriche riassunte nell'immagine di seguito riportata.		REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	GEOGROUP	
	<p>Come si può evincere dalla suddetta cartografia, le prove penetrometriche (statiche e dinamiche) riguardanti la nuova pista in progetto sono contraddistinte dai numeri 5, 7, 8, 9, 9bis, 10, 10bis, 11, 11bis, 12 e 12bis. In particolare quelle relative alla pista realizzata a piano campagna ribassato sono le prove 9, 9bis, 10, 10bis, 11, 11bis, 12 e 12bis.</p> <p>Nella relazione geologica il proponente asserisce che "Confrontando le 4 prove esterne al circuito, poste su un'ipotetica linea che le congiunge in direzione est-ovest, si nota come tutte intercettino un livello ghiaioso addensato alla profondità di circa -2.00 m da p.c. Questo probabilmente indica una zona caratterizzata prevalentemente da depositi ghiaioso-sabbiosi addensati di origine fluviale, derivanti molto probabilmente dalla presenza di un paleo alveo del Fiume Secchia.....Nel dettaglio, al di sotto dello strato superficiale caratterizzato da terreno naturale le prove eseguite hanno rilevato la presenza di un primo livello caratterizzato da Argille limose mediamente consistenti fino alla quota di circa -1.40 m da p.c., seguito da un livello caratterizzato da ghiaie sabbiose addensate fino alla quota di circa -2.80 m da p.c., profondità alla quale è stato raggiunto il rifiuto strumentale.....un settore centrale (modello 3) caratterizzato da ghiaie sabbiose superficiali, o nell'ordine dei 2.00 m di profondità".</p> <p>Le affermazioni sopra indicate appaiono tra loro contrastanti, oltre che non risultare perfettamente coerenti con gli schemi delle prove penetrometriche riportati negli allegati alla relazione geologica e non del tutto coerenti con le valutazioni effettuate.</p>	LE AFFERMAZIONI NON RISULTANO PER NIENTE CONTRASTANTI IN QUANTO ESSENDO PRESENTE UN LIVELLO SUPERFICIALE CARATTERIZZATO DA ARGILLE LIMOSE MEDIAMENTE CONSISTENTI FINO A -1.40 M DA P.C. AL DI SOTTO DI QUESTO SI RISCONTRA LA PRESENZA DI UN LIVELLO GHIAIOSO ADDENSATO FINO A -2.80 M DA P.C.. PERTANTO IN QUEST'AREA SI PARLA DI GHIAIE SUPERFICIALI IN QUANTO PRESENTI A QUASI 2.00 M DA P.C. E QUINDI IMPUTABILI ALLA PRESENZA DI UN PALEO ALVEO DEL FIUME SECCHIA. INOLTRE LA DESCRIZIONE DELLE PROVE RISULTA COERENTE CON GLI SCHEMI DELLE PROVE STESSE.	REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	GEOGROUP	
	Tra le infrastrutture di nuova realizzazione è da considerare anche la nuova curva di variante all'interno del circuito esistente di lunghezza complessiva pari a circa 380 m	è STATA Già CONSIDERATA	REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	GEOGROUP	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
Si chiede di:					
89	di ricostruire le litologie presenti nel sottosuolo utilizzando tutte le informazioni disponibili (stratigrafie e prove penetrometriche); qualora queste non fossero congruenti o lasciassero adito a dubbi, le indagini dovranno essere integrate con sondaggi a carotaggio continuo;	LE LITOLOGIE DEL SOTTOSUOLO SONO STATE AMPIAMENTE RICOSTRUITE SULLA BASE DELLE INDAGINI GEOLOGICHE ESEGUITE, PERTANTO NON SONO RICHIESTE ULTERIORI INDAGINI INTEGRATIVE	REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	GEOGROUP	
90	di definire i coefficienti di permeabilità dei terreni presenti in corrispondenza della pista di ampliamento e di valutare la diminuzione della attenuazione dei suoli nei confronti della falda considerando che parte della infrastruttura verrà realizzata a -3 m da p.c., e che la falda si attesta a -12.00/-22.00 m da p.c.;		REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	GEOGROUP	
91	di simulare il tempo di percorrenza di un eventuale inquinante in falda nelle due soluzioni: a piano ribassato e a piano campagna;	ok, paragrafo 4,3 del SIA	REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	GEOGROUP	
92	di individuare eventuali mitigazioni da attuare per compensare la perdita di protezione del sottostante acquifero;	<input type="checkbox"/> Ricollocazione di cappellaccio impermeabile ( $K = 1.0 \cdot 10^{-8}$ m/s = $1.0 \cdot 10^{-6}$ cm/s, per uno spessore di circa 1.00 m) a protezione delle ghiaie, provvedendo al miglioramento meccanico (rullatura e compattatura) del medesimo per strati successivi di 20/30cm; si procederà eventualmente, solo per l'ultimo strato, anche col miglioramento strutturale/chimico (trattamento a calce).	REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	GEOGROUP	
93	per quanto attiene la nuova curva di variante, di specificare se verrà realizzata a piano campagna o se ne è previsto un interrimento e a che profondità. Nella relazione illustrativa il proponente scrive che "Qualche centinaio di metri a nord sono presenti pozzi ad uso idropotabili utilizzati per l'alimentazione del sistema acquedottistico di Modena. L'area in esame ricade in una "Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei", di cui all'art. 12 del PTCP della Provincia di Modena, di seguito riportato. In particolare, il sito di intervento appartiene ad un "Settore di ricarica di tipo B": aree caratterizzate da ricarica indiretta della falda, aree caratterizzate da ricarica indiretta della falda, generalmente comprese tra la zona A e la media pianura, idrogeologicamente identificabile come sistema debolmente compartimentato, in cui alla falda freatica superficiale segue una falda semiconfinata in collegamento per drenanza verticale". In considerazione del fatto che nell'intorno dell'areale in oggetto sono presenti diversi pozzi privati utilizzati a scopo idropotabile, in quanto non collegati all'acquedotto comunale, è importante ai fini della tutela della risorsa, considerare tali punti di approvvigionamento come punti sensibili meritevoli di considerazione. Si segnala un errore materiale a pag. 42 della relazione illustrativa, in cui si cita l'art. 28 del PTCP riferito alle "Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei", mentre è il già citato art.12 che riguarda tali tutele.	Ok, corretto	REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	GEOGROUP	
	Per quanto riguarda gli utilizzi di acqua sotterranea, il proponente afferma che "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 finestre 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".		REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	BLUEWORKS	
	Si chiede:				

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
94	Per quanto attiene la sovrapposizione dell'area con le aree di protezione del campo pozzi di Marzaglia PA2 - aree di protezione secondaria o allargata (PSC), al fine di meglio connotare le opere in progetto con le differenti aree di tutela della falda, di integrare la documentazione progettuale attraverso la redazione di una cartografia che preveda tutte le opere esistenti ed in progetto, sovrapposte alla perimetrazione delle aree di salvaguardia delle acque sotterranee ed in particolare del campo pozzi di Marzaglia;		ALLEGATO 5 ALLA VALSAT MAPPA 5 - Identificazione area protezione campo pozzi	BLUEWORKS	
95	di riportare un bilancio idrico dettagliato, che permetta di stimare verosimilmente il fabbisogno idrico sia in fase di cantiere che in fase d'esercizio, distinguendo gli usi potabili e non potabili (es. bagnatura delle piste, sistema antincendio) e che per ciascun uso definisca i volumi da recuperare e/o da smaltire, nonché le fonti e le modalità di approvvigionamento, tenendo conto della presenza oltre che del campo acquifero anche dei pozzi privati presenti nell'intorno dell'areale oggetto di valutazione;		REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	BLUEWORKS	
96	di fornire scheda tecnica del pozzo interpodereale in uso, contenente stratigrafia, caratteristiche costruttive ed ubicazione.	Proprietario del pozzo interpodereale è il comune di Modena. Cooperativa Centrofiori, Cooperativa Bosco utilizzatori. Autodromo lo usa per irrigazione. ARPAE	MANDATA PEC AD ARPAE SAC MODENA In ottemperanza alla richiesta di integrazioni formulata in sede di PAUR Nr. Xxxx si chiede a questo spettabile ente, quale detentore ufficiale di queste informazioni richieste, la seguente documentazione: - concessioni e bilancio idrico (dichiarazione annuale) dei pozzi presenti nell'intorno dell'areale oggetto di valutazione (Autodromo di Modena - questito Nr. 95 ARPAE) - concessione e relativa scheda tecnica del pozzo interpodereale contenente stratigrafia, caratteristiche costruttive ed ubicazione (quesito Nr. 96 ARPAE) - cartografia nei pozzi privati presenti nell'intorno dell'Autodromo di Modena evidenziandone le relative	BLUEWORKS	
97	di individuare e cartografare i pozzi privati utilizzati a scopo idropotabile presenti nell'intorno dell'autodromo evidenziandone le rispettive profondità.	Non è competenza del privato o del singolo professionista presentare questa documentazione. Il professionista non può accedere a queste informazioni.	REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI REV. 1 - SIA - ALL5A - IL SISTEMA IDRICO SOTTERRANEO REV. 1 - SIA - ALL4a - ANALISI GEOLOGICA GEOMORFOLOGICA E IDROGEOLOGICA	BLUEWORKS	
	Sempre nella documentazione illustrativa, si asserisce che nell'area della nuova pista, "si utilizzeranno i dislivelli già esistenti tra la parte esistente e quella nuova". In realtà parte del nuovo tracciato si attesterà a 3 m da p.c.. Dalle cartografie presentate infatti ad oggi non è chiaro quali nuovi interventi verranno realizzati a piano campagna ribassato e quali a piano campagna originario. Non è nemmeno chiaro quali di questi sono ricompresi all'interno del perimetro del polo 5.2. Si chiede di:		vedere PROGETTO ESECUTIVO PDC 1	BLUEWORKS	
98	integrare la documentazione indicando cartograficamente il perimetro dell'ex Polo 5.2 e delle opere realizzate e in progetto;		ALLEGATO 4 ALLA VALSAT MAPPA 4 - Identificazione EX POLO 5.2	BLUEWORKS	
99	chiarire quali parti delle nuove infrastrutture saranno realizzate a piano campagna e quali ad attuale piano ribassato (area ex polo 5.2) o piano ribassato da realizzare.		Da elaborato STD-05.1 - SEZIONI TRASVERSALI 1 a STD-05.17 - SEZIONI TRASVERSALI 17	BLUEWORKS	
	Il gestore asserisce che gli interventi progettuali sono solo in minima parte inclusi entro il perimetro di protezione della falda. Le "prescrizioni sono contenute nel comma 5 dell'art. 7.3 e nei commi 2 e 3 dell'art. 7.4 del Testo coordinato delle norme di PSC-POC-RUE, e riguardano in particolare i sistemi di collettamento delle acque luride, che dovranno essere dotati di dispositivi di sicurezza atti a garantirne la perfetta tenuta idraulica, il divieto delle fondazioni su pali o altre strutture interrare e l'installazione di almeno un piezometro di monitoraggio ad integrazione della rete esistente controllata dal gestore del servizio acquedottistico" (pag. 58 Rel. Illustrativa). Si chiede di:		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI	BLUEWORKS	



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
100	specificare se è intenzione del proponente inserire un nuovo punto di controllo come da indicazioni sopra riportate, indicandone eventualmente la collocazione.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI	BLUEWORKS	
	La rete di controllo ad oggi è strutturata secondo lo schema sotto riportato in 4 pozzi posti a monte (PM1, PM2, PM3, PM4) con profondità comprese tra -33 e -60 m dal p.c. e n° 3 coppie di pozzi/piezometri posti a valle dell'area in oggetto (PV1-A, PV1-B, PV2-A, PV2-B, PV3-A, PV3- B) con profondità che variano da -57 a -65 m dal p.c., per un totale di 10 pozzi/piezometri. La nuova pista si viene a collocare a sud (monte idrogeologico) rispetto ai piezometri di monte dell'area (PM1, PM2 e PM3). Il proponente dichiara che "Durante la realizzazione dell'opera verranno posizionati piezometri in prima falda per tenere sotto controllo le fluttuazioni del livello e del chimismo della prima falda a valle e a monte del progetto. Verranno posizionati fuori dall'area oggetto del progetto, al fine di monitorare la falda e dimostrare l'eventuale non interferenza delle opere in oggetto con la stabilità dell'acqua di falda e con l'inquinamento già presente".		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI	BLUEWORKS	
101	Si chiede di precisare se è intenzione del proponente integrare la rete di controllo esistente indicando cartograficamente la collocazione dei nuovi punti previsti.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI	BLUEWORKS	
GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE					
	Il sistema insediativo "circuito" ricomprende l'allungamento dell'autodromo e la realizzazione della nuova tribuna (PDC1 e PDC4). Il sistema insediativo opere di urbanizzazione e "casette" comprende l'ultimazione delle opere di urbanizzazione previste nello stralcio 1 (PDC8) e la realizzazione di un nuovo parcheggio in fregio alle "casette" ex ausl e la ristrutturazione di queste ultime (PDC7 e PDC2). Entrambi i macrosistemi citati gravano su reti fognarie esistenti predisposte per il collettamento delle acque reflue di origine antropica al rilancio per il depuratore di Marzaglia, delle acque reflue di origine meteorica al Rio Colombarone attraverso il fosso stradale di via Pomposiana. In particolare, la tribuna, prevede la realizzazione di un edificio di 3 piani fuori terra con servizi igienici, box auto, bar/tavola calda, hospitality, locale porzionamento e tribune all'aperto sulla copertura del fabbricato.		REV. 1 - SIA - ALL7 - SISTEMA IDRICO SUPERFICIALE E UTILIZZO DELLE RISORSE NATURALI ED IDRICHE	BLUEWORKS	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	<p>L'edificio è realizzato con una struttura prefabbricata calcestruzzo armato e tamponamenti in poroton adeguatamente isolati al fine di rispettare i requisiti termici come da relazione sul contenimento dei consumi energetici allegata. A piano terra sono presenti 21 parcheggi coperti, abbinabili a quattro a quattro e le aperture realizzate tramite l'utilizzo di portoni sezionali. Tali parcheggi saranno privi di impianti termici, compartimentali ogni quattro posti auto e quindi non impongono nessun certificato di prevenzione incendi. L'edificio presenta a piano terra una zona bar/sala catering vetrata con parete continua (che utilizza adeguate vetrate con intercapedine d'aria), due zone di distribuzione verticale compartimentate e composte ciascuna da vano scale con rampe di 1,2 m e ascensore. A piano terra sono inoltre presenti i servizi igienici dimensionati in funzione della maggior presenza di persone.</p> <p>In ragione del fatto che non risulta possibile adeguare le reti e gli impianti fognari esistenti alle estensioni previste dagli ampliamenti in progetto, è evidente come di necessità si sia dovuto predisporre sistemi di mitigazione quali-quantitativa delle portate delle acque reflue dei citati sistemi insediativi in modo da renderli compatibili con lo stato di fatto del comparto.</p> <p>Con specifico riferimento al problema delle acque reflue in uscita dalla tribuna in occasione di eventi che possono determinare un carico organico di 300 abitanti equivalenti sul depuratore di Marzaglia, nelle more del superamento di quest'ultimo, si è dovuto introdurre una vasca di 50 mc adibita all'equalizzazione delle portate in uscita dall'insediamento.</p> <p>Si chiede:</p>		<p>PDC 4</p> <p>Relazione tecnica</p>	BLUEWORKS	
102	di chiarire in relazione ai differenti scenari di afflusso di persone all'area dell'autodromo, come vengono gestite le disponibilità dei bagni, e il conseguente carico generato attraverso lo scarico delle acque reflue;		<p>PDC 4</p> <p>IDR-00 - Relazione tecnica idraulica P.d.C. 4</p>	BLUEWORKS	
103	di specificare nel dettaglio il funzionamento e le caratteristiche costruttive della vasca di equalizzazione, indicando se si sovrappone anche in parte con le aree di tutela dei pozzi ad uso acquedottistico;		<p>PDC 4</p> <p>IDR-04.1 - Particolari costruttivi</p> <p>IDR-06.1 - Ubicazione P.d.C. 4 negli strumenti urbanistici</p>	BLUEWORKS	
104	di presentare un piano delle emergenze da attuarsi in caso di sversamenti accidentali di sostanze pericolose come oli ed idrocarburi sia nei nuovi box che nella pista.	La rete di raccolta delle acque reflue di origine meteorico dell'Autodromo di Modena è dotata di "ghigliottine" di sezionamento o impianti di sollevamento muniti di interruttore generale di emergenza che permettono, in corrispondenza di ciascun volume di accumulo l'isolamento dei diversi settori esistenti ed in progetto e dunque la raccolta di eventuali volumi in vasche di laminazione impermeabilizzate. In caso di incendio che necessiti dell'utilizzo di autobotti dei VVFF sarà dunque sufficiente prevedere la chiusura preventiva del settore interessato all'incendio e la raccolta/conferimento (mediante autospurgo) dei volumi utilizzati per lo spegnimento dell'incendio nella vasca impermeabilizzata preposta alla laminazione di quel settore.	<p>REV. 1 - SIA - ALL8C - PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI</p>	BLUEWORKS	
105	Secondo quanto dichiarato dal proponente, la normativa vigente non prevede l'obbligo di installazione di impianti di spegnimento in caso di incendi. Nel caso si verificassero incendi, si chiede come verranno gestite le eventuali acque di spegnimento conferite tramite autobotti dei VVF, o i residui di spegnimento prodotti dagli estintori sia in pista che presso i box della tribuna.	INSERITO UN CAPITOLO SPECIFICO NEL PIANO DI GESTIONE DELLE EMERGENZA	<p>REV. 1 - SIA - ALL8C - PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI</p>	BLUEWORKS	
Si rimanda alla valutazione del Gestore del sistema fognario la verifica della disponibilità residua in termini di capacità di trattamento e portata dell'impianto di depurazione di Marzaglia e del sistema fognario che sarà interessato dai reflui domestici prodotti nell'area.					
VARIANTI URBANISTICHE					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Nella Relazione illustrativa di Variante al PTCP e Norme PTCP Punto 8 viene richiesto di riconoscere "l'Autodromo di Modena" come Polo funzionale di previsione, proponendo l'inserimento nell'art. 63 del PTCP 2009: "Autodromo di Modena - L'intervento, prevede l'ampliamento del Centro guida sicura in località Marzaglia, con conseguente rivisitazione dei tracciati stradali e dell'edificato previsti - Si tratta di un Polo Funzionale di nuova previsione nel territorio del comune di Modena in virtù sia delle sue caratteristiche di attrattiva in termini di attività sportive che di contenitore di molteplici eventi a tema motoristico, di valenza sovracomunale."	VEDERE ELABORATI AGGIORNATI	· SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 · SIA ALLEGATO 2a.1SINTESI NON TECNICA VARIANTE PTCP2009	ARCHILINEA	
	Tuttavia nella Relazione di Valsat-Vas (pag. 10) nella nota a piè pagina si dichiara che: "la variante al PTCP consiste nell'inserimento del nuovo Polo nell'art. 63 "definizione e individuazione dei poli funzionali", poi nella pagina seguente si argomenta l'inserimento dell'Autodromo di Modena tra le strutture indicate all'art. 65 "Altre strutture e dotazioni di rilievo sovracomunale individuate dal PTCP", precisando che, "pur non avendo le caratteristiche di poli funzionali di cui all'art. 63 (poiché non corrispondono alle tipologie o non hanno le caratteristiche di cui ai commi 1 e 2 dell'art. A-15 della LR 20/2000), sono riconosciute dal PTCP di rilievo sovracomunale, in quanto sono sedi di dotazioni territoriali (art.A-24 LR 20/2000) o di altre funzioni che esercitano attrattività su un bacino di utenza significativo per l'assetto del territorio". Anche nelle NTA del PP all'art. 4 si indica la richiesta di inserimento dell'Autodromo all'interno dei Poli Funzionali regolamentati dall'art. 65 del PTCP e non dall'art. 63.	VEDERE ELABORATI AGGIORNATI	· SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 · SIA ALLEGATO 2a.1SINTESI NON TECNICA VARIANTE PTCP2009	ATEAM	
106	Si chiede di chiarire definitivamente ed in tutti gli elaborati oggetto di variante urbanistica, quale sia la richiesta di inserimento dell'Autodromo di Modena tra i Poli funzionali regolamentati dal PTCP vigente, argomentando le scelte.	VEDERE ELABORATI AGGIORNATI	· SIA ALLEGATO 2aVALSAT VARIANTE PTCP2009 · SIA ALLEGATO 2a.1SINTESI NON TECNICA VARIANTE PTCP2009	ARCHILINEA	
DOCUMENTO INTEGRATO Valsat-VAS All. 2 Rev.1					
	Il progetto di ampliamento del Comparto Autodromo di Modena ha tre obiettivi: ◦ ampliare il circuito esistente con un nuovo anello comprendente un rettilineo di oltre 1 km (quello attuale non supera i 500 m) al fine di rispondere alle esigenze delle case automobilistiche per lo sviluppo di test sulle componentistiche e di creare quella nuova struttura smart che simuli la guida sui tratti autostradali necessaria a rispondere alle esigenze espresse dal D.M. 28 febbraio 2018; ◦ implementare l'organizzazione di eventi pubblici e sportivi, creando un idoneo spazio per la fruizione da parte del pubblico delle manifestazioni dell'autodromo ed implica la realizzazione di una tribuna e dei servizi accessori, ridistribuendo parte della capacità edificatoria prevista; ◦ creare laboratori e spazi didattici, sempre all'interno degli attuali limiti di capacità edificatoria, standard pubblici e permeabilità prevista, atti a ospitare l'Università degli Studi di Modena e Reggio Emilia (UNIMORE) e le società di sviluppo dell'infrastruttura tecnologica della smart area, che permetta a Modena di confermarsi come il centro più avanzato in Italia, e non solo in termini di progettualità, della mobilità del futuro. Sono stati ipotizzati 3 scenari suddivisi in complessivi 6 sottoscenari di utilizzo dell'Autodromo ampliato ripresi dallo Studio di Impatto Ambientale e sopra meglio definiti.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	ATEAM	
Proposta di Variante e fattori di pressione					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
107	Nell'Analisi dei fattori di pressione il tema "viabilità di accesso al comparto" e "percorsi infrastrutturali a sostegno delle proposte di ampliamento", dovrà essere meglio argomentato e si chiede di visualizzare i flussi di traffico anche tramite cartografia, suddividendoli in automobili e mezzi pesanti, al fine di rendere più chiara la localizzazione e la direzione dei transiti, includendo un'area più vasta rispetto quella analizzata che individui chiaramente le ipotesi di collegamento con la viabilità principale (SS724 Modena-Sassuolo, SS9 Via Emilia da RE e da MO, Autostrada A1, nonché la Bretella Campogalliano-Sassuolo di prossima previsione).		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE
108	Dovrà inoltre essere predisposta una tabella che riassume gli scenari previsti, la viabilità individuata (considerando l'areale più vasto e sopra indicato, con e senza la Bretella Campogalliano-Sassuolo in funzione) ed i parcheggi che verranno utilizzati, come meglio sopra argomentato al punto "Scenari del sistema dei parcheggi".		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE
	<p>Il Piano particolareggiato approvato (D.C.C. n.34 del 26/05/2008) e per il quale viene richiesta la variante non era stato completamente attuato, risultano infatti ancora da edificare edifici con funzioni commerciali, struttura alberghiera (100 camere) e sede espositiva, con parcheggi in interrato per complessivi 244 p.a., per i quali tuttavia risultano scaduti i PdC rilasciati.</p> <p>La variante non comporta un aumento in termini di capacità edificatorie del comparto, ma ne determina una nuova configurazione (parte della superficie prevista come struttura ricettiva verrà trasferita a supporto della nuova previsione di una tribuna).</p> <p>Per l'attuazione degli interventi, nelle NTA del PP, sono previsti 2 stralci funzionali: il primo riguarda tutte le opere riferite all'ampliamento dell'Autodromo di Modena (oggetto di PAUR), mentre il secondo stralcio è relativo al completamento di parte delle opere di urbanizzazione e delle previsioni edilizie approvate dal Piano Particolareggiato ma non ancora attuate, quali: albergo (ridimensionato con 30 camere), sedi espositive, funzioni commerciali.</p> <p>Tra le opere previste negli stralci funzionali, indicati nelle NTA del PP e all'interno della TAV. G2 del PP manca la realizzazione del nuovo tratto stradale di collegamento dell'area in questione con la Strada per Marzaglia, intervento definito come necessario dalla VIA precedente, ma non realizzato e che risulta indispensabile ai fini della sostenibilità della Pista motoristica attuale, ma soprattutto del suo ampliamento.</p> <p>Il tracciato di una strada extra comparto è tuttavia indicato nella Tav. indicata al Punto 27 delle integrazioni e nella Tav. G1 Planimetria generale G1 del PP, dove pare sia inserita come 3° stralcio attuativo.</p>	il piano particolareggiato e' ancora vigente - La modifica riguarda l'oggetto dei progetti esecutivi, recepito nella documentazione allegata al piano particolareggiato	vedi VARIANTI URBANISTICHE PIANO PARTICOLAREGGIATO vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI	ARCHILINEA	
109	Si chiede pertanto di chiarire in merito ed integrare gli elaborati del PP, dello SIA e della VASValsat con la progettazione e valutazione ambientale della nuova strada di accesso.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	ATEAM	
	Nonostante il PAUR sia riferito alle opere oggetto di ampliamento (stralcio 1), rimane necessario valutare anche complessivamente l'impatto e la sostenibilità dell'Autodromo di Marzaglia quando sarà a pieno regime, comprese le attività ed opere già previste nel PP approvato, ma valutate solo nella configurazione precedente. Ciò al fine di approvare compiutamente la Variante al PP richiesta e la relativa convenzione urbanistica, anche perchè verranno utilizzate le medesime infrastrutture stradali, reti tecnologiche, sistemi fognari, ecc. Considerato inoltre che i PdC a suo tempo rilasciati, risultano scaduti e che pertanto dovranno essere oggetto di nuova valutazione, diviene importante approfondire gli aspetti ambientali in questa fase, anche per non rimandare a fasi successive valutazioni che sarebbero più complesse da affrontare.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
110	Si chiede pertanto di integrare gli elaborati di SIA e di Valsat-VAS con le valutazioni ambientali di matrice relative ad uno "scenario complessivo finale", che comprenda tutte le attività e strutture in funzione, identificando il numero di avventori e personale previsto, la viabilità associata ed i relativi parcheggi.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	ATEAM	
<b>Analisi della pressione urbanistica e territoriale - Alternative e mitigazioni</b>					
111	Circa le "Alternative e mitigazioni", atte a ridurre, mitigare e/o compensare gli effetti negativi e/o gli impatti derivanti dalle scelte di piano, si chiede di meglio argomentare quanto enunciato nel relativo paragrafo.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	ARCHILINEA	MONDANI
112	Per quanto riguarda le alternative localizzative o di progetto e le relative mitigazioni si ritiene necessario vengano svolte anche attente valutazioni alternative alla realizzazione di parte della pista a piano ribassato (-3 m da p.c.), con riferimento in particolare alla diminuzione dell'attenuazione dei suoli ai fini della tutela della falda sotterranea, come meglio specificato al paragrafo - Acque sotterranee della presente richiesta di integrazioni.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	BLUEWORKS	GEOGROUP
113	Sarà opportuno rivalutare gli impatti atmosferici e gli impatti acustici ai ricettori e le relative mitigazioni nel caso di progettazione di tutta la pista a piano campagna.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL5B - CORPI IDRICI SOTTERRANEI	PRAXIS AMBIENTE	GEOGROUP
	Per quanto riguarda il "Piano di Monitoraggio della VAS-Valsat", il proponente afferma che non è necessario alcun monitoraggio supplementare oltre a quello già operante, in quanto l'analisi presentata 'non ha individuato impatti tali da influenzare in modo significativo lo stato ambientale dell'ambito territoriale in cui si colloca'. A seguito degli esiti degli approfondimenti richiesti riguardanti gli impatti ambientali sulle diverse matrici nello studio di impatto ambientale si chiede di:		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	ATEAM	
114	rivalutare l'opportunità di proporre un Piano di monitoraggio della VAS-Valsat al fine di assicurare il controllo degli impatti significativi sull'ambiente e l'efficacia delle misure mitigative previste.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	ATEAM	
<b>VERIFICA DI COERENZA ESTERNA DELLA VARIANTE</b>					
	Nella valutazione di sostenibilità a (Pagg. 32 e 33) si citano i Piani sovraordinati per i quali è prevista la verifica di "coerenza esterna verticale" e si conclude che "la variante può considerarsi, in relazione alla sua estensione, alla sua collocazione e alla tipologie d'intervento previste, coerente con gli obiettivi di sostenibilità territoriale vigente".		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	PRAXIS AMBIENTE	
115	Si chiede di argomentare meglio le affermazioni sopra richiamate.				
	Tra gli strumenti citati manca il PAIR 2020 (Piano Aria Integrato Regionale), approvato con D.A.L. n. 115 del 11/04/2017, che nasce con lo scopo di ridurre le emissioni degli inquinanti più critici (PM10, biossido di azoto e ozono) nel territorio regionale attraverso una serie di provvedimenti finalizzati al risanamento della qualità dell'aria, per rientrare nei valori limite fissati dalla direttiva europea 2008/50/CE e, a livello nazionale, dal decreto legislativo che la recepisce (155/2010). L'Allegato 2-A del documento Relazione Generale del PAIR-2020 classifica il Comune di Modena come area di superamento dei valori limite per i PM10 e NO2.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	PRAXIS AMBIENTE	

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	Le Norme Tecniche di attuazione del PAIR al Titolo II (Misure per il raggiungimento dei valori limite e dei livelli critici e per il perseguimento dei valori obiettivo) - Sezione III (Misure in materia di attività produttive) - Art.20 (Saldo zero) prevedono: • Punto 2: la Valutazione d'impatto ambientale (VIA) relativa a progetti ubicati in aree di superamento si può concludere positivamente qualora il progetto presentato preveda le misure idonee a mitigare o compensare l'effetto delle emissioni introdotte, con la finalità di raggiungere un impatto sulle emissioni dei nuovi interventi ridotto al minimo, così come specificato al paragrafo 9.7.1 del Piano; • Punto 3: Il proponente del progetto sottoposto alle procedure di cui ai commi 1 e 2, ha l'obbligo di presentare una relazione relativa alle conseguenze in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del progetto presentato.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO	PRAXIS AMBIENTE	
	Inoltre il Comune di Modena rientra fra quelli con più di 30.000 abitanti per i quali sono previste durante il periodo invernale (1/10-31/3) misure antismog e misure emergenziali che riguardano, fra le altre cose, riduzioni della circolazione dei veicoli dal lunedì al venerdì e nelle domeniche ecologiche. Ciò premesso si chiede che il Proponente:		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
116	presenti una relazione relativa alle conseguenze in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del progetto presentato;		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
117	indichi le misure idonee a mitigare o compensare l'effetto delle emissioni introdotte, con la finalità di raggiungere un impatto sulle emissioni dell'intervento ridotto al minimo;		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	Inoltre, pur non essendo il presente progetto ricompreso nell'area attualmente sottoposta alle misure antismog e alle misure emergenziali, si chiede che:		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
118	vengano fatte attente riflessioni circa l'interazione delle attività previste all'interno dell'Autodromo durante il periodo soggetto a tali misure, in particolare nei giorni di superamento dei limiti di qualità dell'aria e durante le "domeniche ecologiche" che potenzialmente possono coincidere con le giornate di attività dell'autodromo.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	Inoltre, considerata la tipologia di progetto, si ritiene utile il confronto con gli indirizzi contenuti nella "Strategia per la mitigazione e l'adattamento per i cambiamenti climatici della Regione Emilia-Romagna, approvato con Deliberazione dell'Assemblea Legislativa n.187 del 20 dicembre 2018". Strategia che ha quale obiettivo quello di ridurre la vulnerabilità e i rischi derivanti dai cambiamenti climatici ed introduce raccomandazioni generali utili alla redazione di Piani, Programmi e più in generale di interventi antropici (in particolare se sottoposti a VIA), con proposte di adattamento e di mitigazione.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
119	Si chiede pertanto di valutare la coerenza del progetto e delle varianti ai Piani urbanistici ed al Piano Territoriale, con gli obiettivi, raccomandazioni indicati nella delibera sopra citata.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	PRAXIS AMBIENTE	
	Per quanto concerne la "Coerenza esterna orizzontale", si chiede di:				



N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
120	integrare le valutazioni del Rapporto Ambientale di Valsat-VAS, anche con verifiche di coerenza con le progettualità previste dal PUMS 2030, recentemente approvato dal Comune di Modena (Luglio 2020), in particolare con lo sviluppo della Rete per la mobilità ciclistica e ciclo-turistica, per valutare la possibilità di collegamento dell'impianto con viabilità alternativa, utilizzabile soprattutto durante gli eventi con particolare richiamo di utenti.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ATEAM	
121	è infine importante, ma non cogente, che il Progetto e le Varianti Urbanistiche siano confrontate anche con le strategie, gli obiettivi, le azioni e le proposte del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG), in fase di formazione, per il quale tuttavia questi elementi fondanti sono già stati individuati e resi disponibili nel sito del Comune di Modena.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	
	Si segnala infine che, sempre nel Documento Integrato Valsat-VAS, al paragrafo "Stato di fatto della Pianificazione" è presente un errore circa la definizione delle aree di tutela dei corpi idrici sotterranei citate riferite all'area in questione: "l'area ricade in parte in zona A (di alimentazione degli acquiferi sotterranei) e in parte in Zona B (caratterizzate da ricchezza di falde)"; Queste definizioni non corrispondono a quanto previsto dalla Carta 3.2 del PTCP 2009, in quanto l'area in esame ricade in "Zone di tutela dei corpi idrici superficiali e sotterranei", di cui all'art. 12 del PTCP 2009" in particolare, il sito di intervento appartiene ad un "Settore di ricarica di tipo B: aree caratterizzate da ricarica indiretta della falda, aree caratterizzate da ricarica indiretta della falda, generalmente comprese tra la zona A e la media pianura, idrogeologicamente identificabile come sistema debolmente compartimentato, in cui alla falda freatica superficiale segue una falda semiconfinata in collegamento per drenanza verticale." Errore che viene ripetuto anche in altre parti degli strumenti urbanistici Es. PP: Mancano inoltre i riferimenti alla "Carta di vulnerabilità ambientale 3.1 Rischio inquinamento acque: vulnerabilità all'inquinamento dell'acquifero principale del PTCP 2009. Inoltre, a qualche centinaio di metri a nord sono presenti pozzi ad uso idropotabili utilizzati per l'alimentazione del sistema acquedottistico di Modena, che è importante vengano citati e riportate cartograficamente le relative aree di protezione degli stessi, per un inquadramento generale ai fini delle valutazioni di sostenibilità ambientale.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ATEAM	
122	Si chiede di correggere le parti relative alle caratteristiche idrogeologiche dell'area ed integrare il documento con i riferimenti alla vulnerabilità dell'area ed alle aree di protezione dei campi acquiferi ed alla relativa normativa di tutela associata, integrando anche quanto già richiesto al paragrafo Acque sotterranee - del presente documento.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	BLUEWORKS	GEOGROUP
123	Gli aggiornamenti allo Studio di Impatto Ambientale che verranno apportati a seguito delle richieste di integrazioni formulate dalla scrivente Agenzia e da altri Enti o di integrazioni volontarie, dovranno essere di conseguenza recepiti e valutati anche all'interno del Documento integrato di Valsat-VAS.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ATEAM	
AUSL					

N°	RICHIESTA INTEGRAZIONI	RISPOSTA INTEGRAZIONI	RIFERIMENTO ALLEGATO	COMPETENZA	
	In relazione all'ampliamento della pista ed in particolare rispetto alle previste attività motoristiche che si intendono effettuare nel futuro, al fine di meglio comprendere gli impatti sulla popolazione residente nell'intorno dell'impianto, preso atto che durante la settimana si faranno prove dedicate alle auto elettriche ed a forme di guida automatica, in smart, e quindi tutto sommato senza impatto significativo, preso atto inoltre che la guida sicura anche in futuro sarà marginale, restano delle attività che invece sono da valutare per il possibile effetto negativo sulla popolazione residente nell'intorno dell'impianto, e che per alcuni aspetti è stato segnalato dalle osservazione di due residenti, richiamate le considerazioni finali del SIA "l'adozione delle opportune misure di mitigazione e di contenimento del rumore prodotto permetteranno di conseguire livelli acustici compatibili con la destinazione di zona", si richiede di meglio precisare i seguenti punti:		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE
124	Descrizione dell'attività di guida sportiva, precisandone anche la durata giornaliera, e relativa valutazione di impatto considerato che viene utilizzata una tipologia di vettura che in termini di rumore potrebbe risultare disturbante.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE
125	Descrizione delle gare e dei veicoli previsti nei fine settimana, specificando tipologia di veicoli, durata delle prove e delle gare, tenuto conto che la tipologia di gara che viene citata nelle osservazioni come disturbante (gara drift) per emissioni rumorose e di fumo, non pare essere dichiarata nel SIA, ma viene pubblicizzata per il prossimo mese di dicembre. Si richiede anche di prevedere ipotesi di eventuali forme di mitigazione.		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO	ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE
126	Precisare, visto che per rendere la pista più bassa rispetto al piano di campagna sono previste operazioni di scavo, le garanzie rispetto ad eventuali inquinamenti delle falde profonde;		vedere contenuti REV. 1 - SIA - ALL1 - RELAZIONE GENERALE SIA ALL.2A VALSAT VAR PTCP2009 SIA ALL.2B VALSAT VAR PSC POC RUE SIA ALL.2C VALSAT VAR PIANO PARTICOLAREGGIATO REV. 1 - SIA - ALL3 - IMPATTO ACUSTICO ED ATMOSFERICO REV. 1 - SIA - ALL8B - ORGANIZZAZIONE DEL CANTIERE REV. 1 - SIA - ALL8C - PIANO SVERSAMENTI ACCIDENTALI	GEOGROUP	
127	Come si ritiene di evitare che nelle gare più importanti vengano mantenute libere le strade per il percorso dei mezzi di soccorso.	Coun il Piano delle emergenze Eventi redatto per ogni attività svolta in pista		ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE
128	Misure adottate per evitare che i mezzi privati che si recano alle gare previste nei fine settimana non comportino intasamento di traffico sulle vie di accesso e si eviti attraversamento del nucleo abitato di Marzaglia Nuova, al fine di evitare pericoli e disagi per la popolazione residente.	Vedi Nuovo accesso pubblico da Via dell'Aeroporto - l'accessibilità da strada Pomposiana non sarà possibile		ARCHILINEA	PRAXIS AMBIENTE