

**SAC Modena**

U.O. VIA ed Energia

tel. 059 433923

Riferimenti ARPAE: VIA 02/2020 – Pratica n.14364/2020

Fascicolo RER (VIA) n.17/2020 – PG.2020.365751 del 15/05/2020

Modena, 17/11/2020

Spett. Aerautodromo di Modena Spa  
c/o Archilinea Srl  
*archilinea@pec.hol.it*  
c.a. Giuseppe Gervasi

E p.c. REGIONE EMILIA ROMAGNA  
- Servizio VIPSA  
- Servizio Aree Protette, Foreste e Sviluppo della montagna  
- Servizio Pianificazione Territoriale e Urbanistica, dei Trasporti e del Paesaggio

COMUNE DI MODENA  
- Servizi Urbanistica, Edilizia, Sismica, Ambiente

PROVINCIA DI MODENA  
- Servizio Pianificazione Urbanistica, Territoriale e Cartografica

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

SOPRINTENDENZA ARCHEOLOGIA, BELLE ARTI E PAESAGGIO  
PER LA CITTÀ METROPOLITANA DI BOLOGNA E LE PROVINCE  
DI MODENA, REGGIO EMILIA E FERRARA

COMANDO PROVINCIALE DEI VIGILI DEL FUOCO DI MODENA

ATERSIR

ENAC  
*emiliaromagna.apt@enac.gov.it*

HERA SPA – DIREZIONE ACQUA  
*heraspadirezioneacqua@pec.gruppohera.it*

A.R.P.A.E. MODENA  
- Distretto Territoriale Area Centro  
- Servizio Sistemi Ambientali Area Centro  
- SAC Modena – AUA

**Oggetto: Provvedimento Autorizzatorio Unico (PAUR) e Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), L.R. n. 4/2018, D.Lgs. 152/06 – Progetto di modifica e ampliamento del comparto “Autodromo di Modena”, in località Marzaglia, Comune di Modena (MO) – Proponente: Aerautodromo di Modena Spa**

**RICHIESTA DI INTEGRAZIONI**

In merito al procedimento in oggetto, si comunica che la Conferenza di Servizi ritiene necessario che la documentazione tecnica presentata sia integrata dagli elementi elencati di seguito.

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

**Arpae** - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

**Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena** - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

via Giardini 472/L | 41124 Modena | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | **PEC aoomo@cert.arpae.emr.it**

Sede legale Arpae: Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | **PEC dirgen@cert.arpae.emr.it** | **www.arpae.it** | **P.IVA 04290860370**

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.
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:
  - 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
  - previsione del vigente PTCP della Provincia di Modena relativamente all'area oggetto di variante;
  - 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;
  - 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/strategia-regionale-per-i-cambiamenti-climatici/strategia-regionale-per-i-cambiamenti-climatici/>);
  - 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.

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;
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.
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

**Arpae** - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

**Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena** - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

**via Giardini 472/L | 41124 Modena** | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | **PEC aoomo@cert.arpae.emr.it**

**Sede legale Arpae:** Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | **PEC dirgen@cert.arpae.emr.it** | [www.arpae.it](http://www.arpae.it) | P.IVA 04290860370

la valutazione ambientale (Valsat), di cui agli articoli 18 e 19 della legge regionale 24/2017, positiva sulla variante stessa.

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.

#### PROVINCIA DI MODENA

Si premette innanzitutto che la Provincia di Modena ha approvato con DGP 15 del 15/01/2008 la Valutazione di impatto ambientale del Centro guida sicura che oggi si vorrebbe ampliare ad autodromo. Le conclusioni di detta Valutazione contengono le seguenti prescrizioni:

*“1 in occasione di eventi ad elevato afflusso di pubblico il proponente è tenuto a darne comunicazione all'amministrazione comunale ... evitando in particolare l'attraversamento dell'abitato di Marzaglia.*

...

*5. La nuova strada di accesso a sud dovrà essere progettata a livello esecutivo ...*

...

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

A quanto risulta, ad oggi a tali prescrizioni non è ancora stata data esecuzione in quanto il Centro Guida sicura è raggiungibile esclusivamente da via Pomposiana, con attraversamento del centro abitato di Marzaglia.

La presentazione del PAUR è stata preceduta da una fase di conferenza di servizi preliminare promossa dal Comune di Modena nei giorni 18/09/2019 e 09/12/2019 nel corso della quale si è condivisa la necessità che il progetto garantisca la soluzione del problema di accessibilità del comparto e la scelta della procedura di PAUR/VIA per l'approvazione dell'opera.

Alla chiusura di detta conferenza di servizi, considerando il coinvolgimento nel progetto sia della pianificazione urbanistica che di quella territoriale, si era concordata l'opportunità di condividere le specifiche del progetto, scelta a cui non è stato dato seguito; il progetto è infatti pervenuto da ARPAE a maggio 2020.

Successivamente, in data 16/07/2020, su richiesta del Comune di Modena si è tenuto un incontro tecnico tra Provincia, Comune, e Progettisti nel corso del quale si sono analizzati a grandi linee i contenuti del progetto in relazione alle integrazioni documentali richieste e si è di nuovo convenuto sulla necessità che il progetto risolvesse il problema dell'accessibilità del comparto.

Nella seduta della conferenza di servizi del 09/09/2020 il progettista ha illustrato l'opera evidenziando che nel PAUR non è presente il progetto della strada di accesso in quanto in base ad accordi pregressi la strada avrebbe dovuto essere realizzata dal Comune stesso con un contributo parziale dell'attuatore e pertanto l'attuatore intendeva proseguire su questa linea. In quella sede il Comune di Modena evidenziava come sia il tema della strada di accesso che quello dell'eventuale collegamento Pomposiana Aeroporto/Pederzona fossero da definire con la Variante al POC, sia nei contenuti sia per quanto inerente espropri e finanziamenti.

Nella conferenza sopra citata la Provincia ha sostenuto che se il progetto attuativo dell'autodromo non comprendesse anche l'accessibilità dell'impianto, questo non solo non sarebbe sostenibile in se stesso ma renderebbe insostenibile anche ogni ipotesi di variante al PTCP che riconosca a quell'impianto la qualificazione di polo funzionale.

Le motivazioni di quanto sopra si ritrovano nei seguenti elementi:

- già la VIA del progetto Guida sicura che ha dato origine a quanto esistente prescriveva l'obbligatorietà di realizzare uno specifico accesso al comparto;
- il progetto attuale prevede un ampliamento di quanto realizzato che, pur con limitazioni, teoriche, alla capacità dell'Autodromo<sup>1</sup>, ne incrementa gli afflussi dai 150.000 utenti (reali) ai 350.000 (ipotizzabili);
- appare doveroso garantire una accessibilità al comparto che non scarichi sulle strade urbane esistenti tale carico ma lo assorba direttamente dalla direttrice Autostrada – Autodromo ipotizzata ma non posta in esecuzione.

---

<sup>1</sup> Dalla relazione illustrativa: “a prescindere dalle caratteristiche tecniche e sportive della pista, in previsione nella sua configurazione di oltre 4 km, che saranno di primissimo (o altissimo) livello, l'Autodromo sarà in grado di accogliere qualsiasi tipo di manifestazione, in considerazione delle strutture ricettive disponibili. Non riteniamo opportuno, né interessante, comunque riferirci allo sviluppo di attività sportive di primo livello (Formula Uno, Moto Gp, Moto Superbike).

**Arpae** - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

**Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena** - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

**via Giardini 472/L | 41124 Modena** | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | **PEC aoomo@cert.arpae.emr.it**

**Sede legale Arpae:** Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | **PEC dirgen@cert.arpae.emr.it** | **www.arpae.it** | **P.IVA 04290860370**

A seguito della suddetta conferenza di servizi si è tenuta una riunione tecnica tra Comune, Provincia, Regione Emilia Romagna nel corso della quale si sono approfonditi i temi amministrativi, tecnici, di sostenibilità ambientale. In questa sede si è chiarito di nuovo che la strada di accesso non è nel PAUR, gli espropri quindi non sono stati notificati. Il Comune ha informato che si sta lavorando per perfezionare il progetto della strada che verrà sostanzialmente modificato e incluso nel PAUR. Si è condivisa la necessità di una sostanziale revisione del PAUR e della sua ripubblicazione<sup>2</sup>.

In relazione all'oggetto, quindi, facendo riferimento alle integrazioni rese disponibili con la comunicazione prot. 110722 del 31/07/2020 acquisita con prot. 22945 del 03/08/2020; si osserva quanto segue.

### **Mobilità ed accessibilità**

Come sopra evidenziato e come esplicitato sia nella:

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

che nella relazione:

*" - Aerautodromo richiesta perfezionamento risposte - Per quanto riguarda la nuova strada di accesso all'Autodromo dalla via dell'aeroporto tra gli elaborati consegnati sono presenti la tavola della planimetria generale e il quadro particellare delle ditte da espropriare. Mancano tutti gli elaborati del progetto definitivo del nuovo raccordo stradale di collegamento dell'impianto, che a regime costituirà il nuovo accesso principale alle strutture, la cui realizzazione è stata richiesta in sede di Conferenza preliminare come elemento fondamentale per l'assenso al progetto. In relazione alla necessità di redigere un progetto definitivo della strada definita extra comparto, a seguito di apposito incontro presso gli uffici comunali con i dirigenti competenti successivo alla presente richiesta di completezza documentale, si è convenuto di lasciare il livello di approfondimento allo studio di fattibilità, in quanto tale soluzione era ciò che fu convenuto anche in sede della VIA 2008. Sarà compito eventualmente della Conferenza dei Servizi in fase di istruttoria quella di modificare gli accordi e gli obblighi con il soggetto attuatore definendo la necessità di approfondire progettualmente tale viabilità, interamente esterna al comparto oggetto di diritto di superficie e impattante su diverse proprietà private."*

*La soluzione eventualmente proposta di procedere ad un piano particellare di esproprio, è legata ad una esigenza di pubblica utilità che il Comune di Modena potrà valutare in sede di Conferenza insieme agli altri Enti competenti in materia, definendo le procedure ed eventualmente i soggetti diversi attuatori."*

Deve constatarsi che il progetto non prende in considerazione la realizzazione di un accesso stradale diretto al comparto e la ricerca di un sistema di mobilità-accessi che senza gravare sulle strade urbane connetta direttamente il casello autostradale di Modena Nord con l'impianto attraverso la tangenziale, il raccordo Modena Sassuolo, l'asse via Cucchiara/Pederzona/Aeroporto. Si ipotizza quindi il rilascio dell'autorizzazione alla costruzione ed esercizio di un Autodromo il cui collegamento alla viabilità principale è solo ipotizzato<sup>3</sup>.

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.
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.
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.

<sup>2</sup> In questa sede si è anche affrontato il tema della congruità dell'esistente alle prescrizioni della VIA rilasciata dalla Provincia nel 2008, in riferimento alla mancata realizzazione del prescritto accesso stradale.

<sup>3</sup> Si ricorda che già la VIA della Pista guida sicura prescriveva la realizzazione di un nuovo accesso, poi mai realizzato, prima dell'apertura al pubblico dell'impianto.

### **Valsat – potenzialità’ dell’impianto**

Il “Documento integrato di VAS Valsat variante agli strumenti urbanistici” procede dalle ipotesi potenziali limitate poste in campo nella “Relazione illustrativa SIA”, descritte come: *“per andare incontro alle esigenze dei test sui nuovi veicoli, alle esigenze sportive e tecnologiche è necessario ampliare la pista creando un nuovo anello stradale che possa collegarsi a quello attuale ma anche sviluppare autonomamente un’attività di prova sulle autovetture e sulle sue componentistiche che prevede ad esempio la necessità di lunghi tratti rettilinei (maggiori di 1 Km), attualmente non presenti nella struttura in essere: ciò implica una nuova infrastruttura di circa 2,3 km di lunghezza per 12 m di larghezza (analoga a quella esistente) che verrà implementata da tutte le dotazioni di sicurezza e tecnologiche atte a dare seguito a quanto illustrato in termini di innovazione, permettendo al circuito di Modena di confermare il suo primato come infrastruttura di riferimento in Italia per lo sviluppo dei test di guida autonoma, di ampliare la sua offerta sportiva (nei fine settimana), di offrire alle case motoristiche del nostro territorio quella infrastruttura che permetta in totale sicurezza di provare vetture e componentistiche senza dover ricorrere a situazioni stradali più pericolose: la vocazione del circuito non muta, ma si adegua alle diverse istanze nate in questo ultimo decennio”*

In considerazione del fatto che, come esplicitato in relazione: *“a prescindere dalle caratteristiche tecniche e sportive della pista, in previsione nella sua configurazione di oltre 4 km, che saranno di primissimo (o altissimo) livello, l’Autodromo sarà in grado di accogliere qualsiasi tipo di manifestazione, in considerazione delle strutture ricettive disponibili. Non riteniamo opportuno, né interessante, comunque riferirci allo sviluppo di attività sportive di primo livello (Formula Uno, Moto Gp, Moto Superbike).”*

Sulla base di tali ipotesi autolimitative il potenziamento dell’impianto incrementerà l’affluenza da 20,000 a 35,000 utenti nei giorni infrasettimanali, da 130,000 a 315,000 nei fine settimana (eventi straordinari), così ipotizzandosi un incremento complessivo annuale da 150,000 utenti a 350,000.

Appare evidente che, perché si possa dare valenza a tali autolimitazioni, anche in sede di valutazioni ambientali, queste dovranno trovare una esplicitazione sia negli atti urbanistici che devono governarne l’attuazione che, di conseguenza, nelle autorizzazioni che determineranno l’attività dell’impianto.

### **Conformità’ del progetto al PTCP**

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.

### **Conclusioni**

Tutto quanto sopra premesso si conclude che, poiché il progetto attuativo dell’autodromo incluso nel PAUR non realizza l’accessibilità all’impianto non solo non è sostenibile in se stesso ma rende insostenibile anche ogni ipotesi di variante al PTCP che riconosca a quell’impianto la qualificazione di polo funzionale.

Le motivazioni di quanto sopra si ritrovano innanzitutto nel fatto che la VIA del progetto Guida sicura che ha dato origine a quanto esistente già prescriveva l’obbligatorietà di realizzare uno specifico accesso al comparto; oggi che il progetto ne prevede un ampliamento che, pur con limitazioni, teoriche, alla capacità dell’Autodromo ne incrementa gli afflussi dai 150.000 utenti (reali) ai 350.000 (ipotizzabili).

Appare imprescindibile garantire una accessibilità al comparto che non scarichi sulle strade urbane esistenti tale carico ma lo assorba direttamente dalla direttrice Autostrada – Autodromo, che seppur ipotizzata non è posta in esecuzione.

Per il medesimo motivo non paiono condivisibili le valutazioni di sostenibilità presentate a corredo del progetto che non pongono tale requisito come imprescindibile ma lo considerano solo in via ipotetica e senza considerare gli scenari a cui si andrebbe incontro nel caso in cui si procedesse alla realizzazione dell’opera senza preventivamente garantirne una accessibilità adeguata.

Del pari non sono condivisibili le proposte di variante urbanistica presentate che, ancora, preordinano la realizzazione di un autodromo senza garantirne l’accessibilità.

Si rileva infine che le Valutazioni di sostenibilità e le proposte di variante urbanistica presentate non prendono in dovuta considerazione le autolimitazioni alle potenzialità dell’autodromo che vengono



latamente ipotizzate ma che andrebbero approfondite per determinare al meglio le norme di POC oltre che l'attuazione del progetto stesso.

#### **Parere geologico-sismico ai sensi della LR 19/2008**

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.”

COMUNE DI MODENA

#### **SETTORE AMBIENTE, EDILIZIA PRIVATA E ATTIVITA' PRODUTTIVE - SERVIZIO AMBIENTE**

##### **RIFIUTI**

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).

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/estensione del sistema di raccolta Porta a Porta e di incentivazione della raccolta differenziata.

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 Pomposiana<sup>4</sup>.

##### **ILLUMINAZIONE**

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.

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.

Si richiede inoltre una planimetria indicante la suddivisione delle proprietà per la gestione e la manutenzione degli impianti.

<sup>4</sup> Si fa presente che si dovrà tenere conto del nuovo inquadramento normativo sui rifiuti ai sensi dell'aggiornamento del D.Lgs. 152/2006 dal 01/01/2021

## INQUINAMENTO ACUSTICO

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:

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;

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;

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.

## AMBIENTE FLORA FAUNA ECOSISTEMI - RAPPORTI CON LA PRECEDENTE VIA

In riferimento al procedimento di VIA Autodromo di Marzaglia, esaminata la documentazione disponibile sul sito della Regione Emilia - Romagna <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavas>, al fine della richiesta di integrazioni si esprime quanto segue:

### S.I.A. All. 6

#### *Quadro di riferimento programmatico e ambientale Flora fauna ecosistemi*

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.

#### *Quadro di riferimento ambientale*

Si rileva che l'inquadramento riportato nell'all. 6 "Riquadrificazione 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.

### All. 17 Relazione di ottemperanza

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.

### All. 15 Studio di incidenza

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.

#### Progetto

Per quanto attiene agli interventi di mitigazione si ritiene che il progetto debba essere integrato con lo stato di fatto riportando 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 rilocalizzati in modo da poter individuare chiaramente i rapporti fra i due progetti.

### **ASPETTI GEOLOGICO-AMBIENTALI DI COMPETENZA COMUNALE**

#### **PARTE PRIMA – Vincolistica generale presente sul sito per gli aspetti geologico-ambientali SINTESI VINCOLI DI TUTELA GEOLOGICO-AMBIENTALE PRESENTI SULL'AREA**

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):

**Microzonazione sismica e Riduzione del rischio sismico**, definiti al Capo VI delle NTA PSC:

a) pianificazione: la problematica è 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 necessità della MS3;

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);

**-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):

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 è identificato nel N.C.T. del Comune di Modena al Foglio n. 117, mappale n. 71);

**d) presenza di una (estesa) zona CIS Corpi Idrici Sotterranei: comporta la necessità che gli interventi edilizi, mediante opportuni accorgimenti progettuali, non possano creare vie preferenziali di infiltrazione dell'acqua dal suolo all'acquifero sottostante.**

**-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**

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.).

#### **ISTRUTTORIA GEOLOGICO-AMBIENTALE - ELEMENTI CONOSCITIVI**

##### **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).

##### **RIEPILOGO SINTETICO VINCOLI-PROGETTUALITA' in Tav. 4.17 di PSC-POC-RUE**

**-PdC 1 AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA** - Permesso 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);

**-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);

**-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);

**-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);

**-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);

**-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);

**-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);

**-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).

### **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).

## **PARTE SECONDA**

### **ISTRUTTORIA ASPETTI MICROZONAZIONE SISMICA**

#### **2.A) PIANIFICAZIONE**

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

via Giardini 472/L | 41124 Modena | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | PEC [aomo@cert.arpae.emr.it](mailto:aomo@cert.arpae.emr.it)

Sede legale Arpae: Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | PEC [dirgen@cert.arpae.emr.it](mailto:dirgen@cert.arpae.emr.it) | [www.arpae.it](http://www.arpae.it) | P.IVA 04290860370

## **PAUR-VIA AUTODROMO MARZAGLIA - SINTESI DEI CONTENUTI DEGLI ELABORATI PAUR-VIA ASPETTI GEOLOGICO AMBIENTALI – RIDUZIONE DEL RISCHIO SISMICO – MICROZONAZIONE SISMICA III° LIVELLO**

### **RICHIEDA INTEGRAZIONI - VINCOLI DI MICROZONAZIONE SISMICA SULLA PIANIFICAZIONE**

Al fine di portare la documentazione di progetto alla piena conformita' con l'art. 6A.3 delle NTC di PSC-POC-RUE (MS – Pianificazione) si richiedono le seguenti integrazioni:

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 DGR 630/2019 RER) con verifica del coefficiente di amplificazione del moto sismico secondo approccio descritto nella normativa della Regione Emilia Romagna, verifica dei fenomeni di liquefazione”*).

2.2.A – I documenti dovranno essere coerenti, se del caso, con le eventuali integrazioni richieste della Provincia.

**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.

### **2.B) PROGETTAZIONE**

#### **PAUR-VIA AUTODROMO MARZAGLIA - SINTESI DEI CONTENUTI DEGLI ELABORATI PAUR-VIA ASPETTI GEOLOGICO AMBIENTALI – RIDUZIONE DEL RISCHIO SISMICO – MICROZONAZIONE SISMICA III° LIVELLO**

### **2.B) RICHIEDA INTEGRAZIONI - VINCOLI DI MICROZONAZIONE SISMICA SULLA PROGETTAZIONE**

2.B) Al fine di portare la documentazione di progetto alla piena conformita' con l'art. 6A.4 delle NTC di PSC-POC-RUE (MS – Progettazione) si richiedono le seguenti integrazioni:

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);

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);

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.

**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).

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”*).

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.

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).

## PARTE TERZA

### ISTRUTTORIA TUTELA ACQUE SOTTERRANEE

#### 3) Progettazione PAUR-VIA AUTODROMO MARZAGLIA (ACQUE SOTTERRANEE)

##### SINTESI VINCOLI ACQUE SOTTERRANEE (PdC 1-8) di PSC-POC-RUE

##### ISTRUTTORIA GEOLOGICO-AMBIENTALE - ELEMENTI CONOSCITIVI

##### RIEPILOGO SINTETICO VINCOLI-PIANIFICAZIONE in Tav. 4.17 di PSC-POC-RUE (ACQUE SOTTERRANEE)

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.

Le NTA del PSC, al Capo VII, disciplinano l'attivita' 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).

##### RIEPILOGO SINTETICO VINCOLI-PROGETTUALITA' in Tav. 4.17 di PSC-POC-RUE (ACQUE SOTTERRANEE)

**-PdC 1 AMPLIAMENTO CIRCUITO DI GUIDA** - Permesso 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);

**-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);

**-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);

**-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);

**-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);

**-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);

##### **-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);

##### **-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);

#### 3) RICHIESTA INTEGRAZIONI - VINCOLI DI TUTELA DELLE ACQUE SOTTERRANEE SULLA PROGETTAZIONE

Le situazioni maggiormente problematiche per vulnerabilita' 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.

3A) Al fine di portare la documentazione di progetto alla piena conformita' con l'art. 7.4 (7.3) delle NTC di PSC-POC-RUE (PA2) si richiedono le seguenti integrazioni:

3B) Al fine di portare la documentazione di progetto alla piena conformita' con l'art. 7.6 delle NTC di PSC-POC-RUE (CIS) si richiedono le seguenti integrazioni:

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 PSC-POC-RUE vigente CIS – Corpi idrici sotterranei).

3.2.B - Comma 3.a

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).

*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:*

*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;*

3.2.C - Comma 3.b

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:

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.

3.2.D - PIANO DI MONITORAGGIO 2020

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.



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 PPIP (lo Schema con il testo della Convenzione precedeva il rilascio dei necessari permessi di costruire per l'attuazione delle opere previste nel Piano).

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).

#### 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 PPIP "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”:

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.

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).

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).

#### 3.3.B RICHIESTA DI PRECISAZIONI/INTEGRAZIONI: Appendice 2

**–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

-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).

## **PARTE QUARTA**

### **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:

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.

#### **SETTORE AMBIENTE, EDILIZIA PRIVATA E ATTIVITA' PRODUTTIVE - UFFICIO SISMICA**

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.

Poiché gli edifici o le strutture sono state inquadrati 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<sup>5</sup>.

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.

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.

Si fa presente che per l'anticipazione sismica, ovvero la documentazione preliminare, si è verificata la completezza formale ai sensi della DGR1373/11<sup>6</sup>.

5 Decreto Ministeriale del 17/01/2018 "Norme tecniche per le Costruzioni" (in seguito, per brevità, NTC2018).

6 Delibera di Giunta Regionale n. 1373/2011 *"Atto di indirizzo recante l'individuazione della documentazione attinente alla riduzione del rischio sismico necessaria per il rilascio del permesso di costruire e per gli altri titoli edilizi, alla individuazione degli elaborati costitutivi e dei contenuti del progetto esecutivo riguardante le strutture e alla definizione delle modalità di controllo degli stessi, ai sensi dell'art. 12, comma 1 e dell'art. 4, comma 1 della L.R. n. 19 del 2008"*, pubblicata sul Bollettino Regionale n.153.

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

via Giardini 472/L | 41124 Modena | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | PEC [aocomo@cert.arpae.emr.it](mailto:aocomo@cert.arpae.emr.it)

Sede legale Arpae: Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | PEC [dirgen@cert.arpae.emr.it](mailto:dirgen@cert.arpae.emr.it) | [www.arpae.it](http://www.arpae.it) | P.IVA 04290860370

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 LR19/2008<sup>7</sup> (ovvero il progetto esecutivo delle strutture redatto da tecnico abilitato) comprensivo della denuncia lavori ai sensi dell'art.65 del DPR380/01<sup>8</sup> (a firma del Costruttore).

Ovviamente per tutte le opere strutturali dovrà essere corrisposto adeguato rimborso forfettario.

## **PdC 2 – Ristrutturazione edifici “Ex Ausl” per inserimento laboratori, uffici e box**

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 DGR2272/2016<sup>9</sup>. 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.

### **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.

### **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.

## **PdC 4 – Realizzazione di tribuna e visitor center**

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. Nella descrizione preliminare della struttura si riferisce di un piano interrato, che non pare essere coerente con

<sup>7</sup> Legge Regionale 30 ottobre 2008, n. 19 “Norme per la riduzione del rischio sismico”, pubblicata sul Bollettino Regionale n.44 del 2010.

<sup>8</sup> Decreto del Presidente della Repubblica del 6 giugno 2001, n. 380, "Testo unico delle disposizioni legislative e regolamentari in materia edilizia" e s.m.i.

<sup>9</sup> Delibera di Giunta Regionale n.2272/2016 "Atto di indirizzo recante l'individuazione degli interventi privi di rilevanza per la pubblica incolumità ai fini sismici e delle varianti in corso d'opera, riguardanti parti strutturali, che non rivestono carattere sostanziale, ai sensi dell'articolo 9, comma 4, della L.R. n. 19 del 2008."

l'architettonico. 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.

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.

#### **Pdc 5 – Realizzazione di ponte carrabile**

Sono presenti:

- MUR A.1/D.1 – Asseverazione da allegare al titolo edilizio”;
- Elab. grafico “5-STR03-stato di fatto: planimetrie con posizionamento pile di progetto”(20.07.2020);
- Elab. grafico “5-STR04-stato di progetto: piante e sezioni ponte carrabile” (20.07.2020);
- Elab. grafico “5-STR05- stato di progetto: planimetrie con individuazione dei percorsi” (20.07.2020);
- Elab. grafico “5-STR06-stato di progetto: piante, sezioni e particolari costruttivi ponte carrabile” (20.07.2020);
- Elab. grafico “5-STR\_07 – Stato di Progetto – Viste tridimensionali del ponte carrabile” (20.07.2020);
- Elab. grafico “5-STR\_08 – Progetto Strutturale – Pianta, sezione e dettagli delle fondazioni” (20.07.2020).
- Relazione tecnica illustrativa “STR\_01”
- Relazione sismica preliminare “STR\_01Bis” (con progettista ing. G. Generali)

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.

#### **Pdc 6 – Realizzazione di ponte pedonale**

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.

In merito agli altri Pdc indicati nei cartigli:

PdC 1 – Ampliamento circuito di guida;

PdC 3 –Realizzazione di cabina elettrica a servizio di laboratori, uffici e box;

PdC 7 – Realizzazione di opere di urbanizzazione (parcheggi ad uso pubblico);

PdC 8 – Completamento di opere di urbanizzazione parzialmente realizzate.

Si rileva quanto segue:

#### **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.

#### **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.

#### **PdC n. 7 e PdC n.8 – Opere di urbanizzazione (da realizzare o da completare)**

Non risulta pervenuta alcuna documentazione in merito.

### **SETTORE AMBIENTE, EDILIZIA PRIVATA E ATTIVITA' PRODUTTIVE - SERVIZIO EDILIZIA**

**Arpae** - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

**Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena** - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

via Giardini 472/L | 41124 Modena | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | [PEC\\_aoomo@cert.arpae.emr.it](mailto:PEC_aoomo@cert.arpae.emr.it)

Sede legale Arpae: Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | [PEC\\_dirgen@cert.arpae.emr.it](mailto:PEC_dirgen@cert.arpae.emr.it) | [www.arpae.it](http://www.arpae.it) | P.IVA 04290860370

**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
- Correzione del quadro n. 8 della Relazione asseverata
- Rettifica del quadro 9 della relazione asseverata.
- Progetto esecutivo che recepisca le prescrizioni dettate dagli enti preposti all'espressione del parere di competenza;
- 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.
- 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 .
- 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

**Prot. N. 2843/2020 del 28/05/2020**

**RISTRUTTURAZIONE DI 2 EDIFICI ESISTENTI E NUOVA COSTRUZIONE DI EDIFICIO - DEMOLIZIONE DI VOLUMI PDC 2 - VIA -**

- Relazione tecnica asseverata per ogni fabbricato oggetto d'intervento completa dei dati tecnici richiesti;
- Planimetria generale dell'intorno con indicazione degli accessi attuali, delle pavimentazioni delle aree verdi e delle piantumazioni esistenti, debitamente quotata – si richiede elaborato grafico pulito della aerofotogrammetria.
- Planimetria di progetto debitamente quotata con indicazione delle distanze tra fabbricati , indicazione dei nuovi accessi carrai e pedonali .
- 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.
- Progetto dell'impianto di illuminazione dello spazio di pertinenza ai fabbricati.
- 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
- 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.

**Fabbricato 1 – ristrutturazione edilizia:**

- piante prospetti e sezioni debitamente quotate con indicazione della destinazione d'uso legittimata (destinazione catastale legittimata da precedenti titoli edilizi)
- 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) .
- Relazione tecnica descrittiva degli interventi previsti per il recupero del fabbricato n. 1
- Documentazione fotografica dei prospetti esterni e degli ambienti interni.
- Tabella UMA con indicazione delle superfici utili di progetto e indicazione delle modalità di conteggio
- Progetto degli impianti previsti come rifacimento o nuova realizzazione

**Fabbricato 2- ristrutturazione edilizia :**

- piante prospetti e sezioni debitamente quotate con indicazione della destinazione d'uso legittimata (destinazione catastale legittimata da precedenti titoli edilizi)

**Arpae** - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

**Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena** - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

**via Giardini 472/L | 41124 Modena** | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | **PEC [aocomo@cert.arpae.emr.it](mailto:aocomo@cert.arpae.emr.it)**

**Sede legale Arpae:** Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | **PEC [dirgen@cert.arpae.emr.it](mailto:dirgen@cert.arpae.emr.it)** | **[www.arpae.it](http://www.arpae.it)** | **P.IVA 04290860370**

- 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) .
- Relazione tecnica descrittiva degli interventi previsti per il recupero del fabbricato n. 2
- Documentazione fotografica dei prospetti esterni e degli ambienti interni.
- Tabella UMA con indicazione delle superfici utili di progetto e indicazione delle modalità di conteggio
- progetto degli impianti previsti come rifacimento o nuova realizzazione

Fabbricato 4- nuova costruzione :

- piante prospetti e sezioni di progetto debitamente quotate (quote delle bucatore, del fronte dell'edificio)
- Relazione tecnica descrittiva sulla nuova costruzione del fabbricato n. 4
- Documentazione fotografica dell'area oggetto di sedime .
- Tabella UMA con indicazione delle superfici utili di progetto e indicazione delle modalità di conteggio
- Progetto degli impianti previsti di nuova realizzazione.
- Documentazione della stato legittimato dei fabbricati oggetto di demolizione .
- Verifica analitica delle dotazione territoriali spettanti per ciascun edificio i termini di P765 e di PP.

Planimetria generale di progetto con indicazione delle dotazioni spettanti per ogni fabbricato

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;

**Prot. N. 2845/2020 del 28/05/2020**

#### **REALIZZAZIONE CABINA ELETTRICA A SERVIZIO DI LABORATORIO UFFICI E BOX PDC 3 - VIA**

- 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
- Documentazione fotografica dell'area interessata

**Prot. N. 2845/2020 del 28/05/2020**

#### **REALIZZAZIONE DI TRIBUNA E VISITOR CENTER E REALIZZAZIONE DI POSTI AUTO PDC 4 - VIA**

- 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
- Planimetria di progetto debitamente quotata con indicazione delle distanze , indicazione dei nuovi accessi carrai e pedonali .
- 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.
- Progetto dell'impianto di illuminazione esterna previsto relativo all'area di pertinenza del fabbricato.
- progetto della rete fognaria con particolari costruttivi, progetto esecutivo dell'impianto fognario previsto .
- 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.
- piante prospetti e sezioni di progetto debitamente quotate (quote delle bucatore, del fronte dell'edificio delle altezze interne, delle scale esterne dei vani ascensori ) .
- progetto degli impianti previsti di nuova realizzazione, delle reti fognarie .
- 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.



- Che nei servizi igienici privi di ricambio d' area naturale e diretto sia previsto l'impianto di aerazione forzata.
- Tabella UMA con indicazione delle superfici utili di progetto e indicazione delle modalità di conteggio
- Verifica analitica delle dotazione territoriali spettanti per ciascun edificio i termini di P765 e di PP.
- Planimetria generale di progetto con indicazione delle dotazioni spettanti per la nuova costruzione .
- 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.

**Prot. N. 2848/2020 del 28/05/2020**

**REALIZZAZIONE DI PONTE CARRABILE PDC 5 - VIA**

- Planimetria del sito oggetto d'intervento e rilievo piano altimetrico dello stato attuale;
- Planimetria di progetto con indicazione puntuale delle quote altimetriche e planimetriche .
- 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.
- documentazione fotografica dello stato dei luoghi
- progetto degli impianti previsti conformemente a quanto asseverato al quadro n. 9 della relazione asseverata;
- la planimetria dovrà ricomprendere le zone di raccordo con la viabilità interna prevista e i particolari esecutivi.
- Progetto conforme alle prescrizioni dettate dagli enti preposti all'espressione dei pareri di competenza

**Prot. N. 2849/2020 del 28/05/2020**

**REALIZZAZIONE DI PONTE PEDONALE PDC 6 – VIA**

- Revisione del quadro n. 8 della relazione asseverata in riferimento al rispetto delle norme sull'abbattimento delle barriere architettoniche ;
- progetto degli impianti di progetto conformemente a quanto indicato nel quadro n. 9 della relazione asseverata ;
- relazione tecnica ed elaborato grafico sulla conformità del progetto alle norme vigenti in materia di abbattimento delle barriere architettoniche ;
- piante prospetti e sezioni debitamente quotati (altezza interna e complessiva del manufatto , dimensionamento corpi scale e vani ascensori )
- 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 ;
- Progetto conforme alle prescrizioni dettate dagli enti preposti all'espressione dei pareri di competenza

Si richiede un maggior dettaglio sui collegamenti delle varie strutture interne, che vengano evidenziati i percorsi pedinali e carrai funzionali al collegamento delle varie zone (area parcheggi, tribune, edifici, strutture esistenti)

**Prot. N. 2850/2020 del 28/05/2020**

**REALIZZAZIONE DI URBANIZZAZIONI A SERVIZIO DEL COMPARTO (PARCHEGGI AD USO PUBBLICO) E COMPLETAMENTO DI AREE ADIBITE A PARCHEGGIO PDC 7 -VIA**

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;
- 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;

- 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 .
- Piante di progetto con indicazione delle quote altimetriche oltre che planimetriche in relazione alle quote altimetriche delle aree limitrofe.
- Stratigrafia di progetto con indicazione dei materiali utilizzati, particolari costruttivi dell'infrastruttura (filette, raccordi, aiuole, elementi di arredo urbano, pali dell' illuminazione ecc)
- 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 ;
- Progetto conforme alle prescrizioni dettate dagli enti e servizi preposti all'espressione dei pareri di competenza ;

#### 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;
- planimetria generale di progetto evidenziando l'area di raccordo con le infrastrutture esistenti sia in riferimento alla viabilità di progetto che alle aree verdi;
- 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 )
- sezioni trasversali con inclusione dei tratti di viabilità limitrofi e di accesso ;
- Progetto conforme alle prescrizioni dettate dagli enti e servizi preposti all'espressione dei pareri di competenza ;

documentazione fotografica delle aree interessate

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

**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;
- 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;
- particolari costruttivi del tratto di raccordo con via dell'aeroporto;
- profilo longitudinale del tratto di viabilità in progetto
- sezioni trasversali con indicazione delle aree di riporto e di scavo
- documentazione fotografica
- progetti di eventuali elementi di arredo urbano, del verde di nuova realizzazione delle opere infrastrutturali necessarie ;
- piano particellare con verifica patrimoniale delle aree interessate .
- Il progetto dovrà rispettare tutte le prescrizioni dettate dagli enti e servizi preposti all'espressione del parere di competenza ;

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

#### **SETTORE PIANIFICAZIONE E SOSTENIBILITA' URBANA - UFFICIO MOBILITA', TRAFFICO E URBANIZZAZIONI**

**Arpae** - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

**Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena** - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

**via Giardini 472/L | 41124 Modena** | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | **PEC aoomo@cert.arpae.emr.it**

**Sede legale Arpae:** Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | **PEC dirgen@cert.arpae.emr.it** | **www.arpae.it** | **P.IVA 04290860370**

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";
- 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;
- 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);
- 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;
  - si rileva, evidentemente, l'incompatibilità tra la pista aeroportuale e il parcheggio limitrofo qualora non sia prevista la dismissione delle attività aeroportuali;
  - 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;
  - 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 particolar 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.

## **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.

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.

**Arpae** - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

**Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena** - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

**via Giardini 472/L | 41124 Modena** | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | **PEC aoomo@cert.arpae.emr.it**

**Sede legale Arpae:** Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | **PEC dirgen@cert.arpae.emr.it** | [www.arpae.it](http://www.arpae.it) | P.IVA 04290860370

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.

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.

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 eventi speciali.

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.

#### **VIABILITA' DI ACCESSO EXTRACOMPARTO**

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.

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.

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.

#### **DESTINAZIONI D'USO, INDICI E SUPERFICI**

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.

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.

Queste indicazioni e prescrizioni dovranno essere opportunamente riportate ed integrate nelle Norme tecniche di attuazione del PUA.

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.

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.

#### **INTEGRAZIONI DEGLI ELABORATI COSTITUTIVI DEL PUA**

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.

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.

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.

Si riportano di seguito le richieste in merito alle integrazioni ed implementazioni degli elaborati del PUA:

#### ELABORATO A – Schema di convenzione

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.

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. ELABORATO B – Stralcio strumento urbanistico vigente e proposta di variante

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.

I riferimenti alle varianti urbanistiche necessarie all'approvazione del piano, ora sintetizzate all'interno delle Norme Tecniche di Attuazione, andranno qui allegate.

#### ELABORATO C – Estratto catastale

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.

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.

#### ELABORATO D-E – Stato di fatto planimetrico e altimetrico

Si ritiene necessario integrare l'elaborato con le quote altimetriche della strada Pomposiana e delle aree al contorno del comparto ad est e ovest.

#### ELABORATO G – Tavole di Inquadramento

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.

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.

A completamento, dovranno essere realizzati uno o più foto-inserimenti per evidenziare gli aspetti più significativi del progetto dal punto di vista paesaggistico.

#### ELABORATO G1 – Planimetria generale

In sintesi si richiedono le seguenti modifiche/integrazioni:

- ☐ integrare nella tavola la nuova viabilità di accesso;
- ☐ verificare la continuità dei percorsi pedonali in modo tale da garantirne la continuità;

**Arpae** - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

**Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena** - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

**Via Giardini 472/L | 41124 Modena** | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | **PEC aoomo@cert.arpae.emr.it**

**Sede legale Arpae:** Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | **PEC dirgen@cert.arpae.emr.it** | **www.arpae.it** | **P.IVA 04290860370**



- aggiungere il dettaglio dei parcheggi interrati;
- 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).

#### ELABORATO G2 – Planimetria generale – Stralci di attuazione In sintesi

si richiedono le seguenti modifiche/integrazioni:

- integrare il perimetro delle superfici fondiarie e inserire una numerazione riconducibile alle tabelle;
- 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;
- individuare e quantificare, dimensionalmente, le aree di U1, di U2, la superficie fondiaria, e il verde dei parcheggi (RUE 24.5);
- individuare e calcolare l'indice di permeabilità (RUE 26.4);
- individuare il dimensionamento delle dotazioni ecologico-ambientali (RUE 26.6);
- 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.

#### ELABORATI H – Tipologie edilizie

Su ogni tavola è necessario indicare le consistenze delle tipologie graficizzate e le destinazioni d'uso previste.

#### ELABORATO I – Planimetria del progetto del verde

Manca dettaglio delle alberature da rimuovere. 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). Devono essere graficizzate anche, in questa tavola, le diverse tipologie di aree a verde.

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.

#### ELABORATO J-K – Schema degli impianti tecnici

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.

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).

Tra gli elaborati di Piano manca il dettaglio dell'impianto di illuminazione.

#### ELABORATO L – Norme urbanistiche ed edilizie

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.

#### ELABORATO M – Valutazione previsionale di clima acustico

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.

#### ELABORATO N – Relazione illustrativa e previsione di spesa

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.

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.

#### ELABORATO Q – VAS – Valsat

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.

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.

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).

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".

#### ELABORATO R – Verifica preventiva dell'interesse archeologico

Tra gli elaborati di Piano manca questo elaborato e dovrà essere opportunamente integrato. ELABORATO S – Relazione sulle esigenze energetiche dell'insediamento

Manca il dettaglio delle esigenze energetiche previste e da prevedere per le destinazioni che verranno realizzate nel secondo stralcio.

#### ELABORATO Z – Piano particellare di esproprio

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).

*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.*

#### **INTEGRAZIONI AGLI ELABORATI DELLE VARIANTI URBANISTICHE**

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.

#### **ACCORDO TERRITORIALE**

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.

#### ATERSIR

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).
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

Arpae - Agenzia regionale per la prevenzione, l'ambiente e l'energia dell'Emilia-Romagna

Servizio Autorizzazioni e concessioni di Modena - Area Autorizzazioni e concessioni Centro

via Giardini 472/L | 41124 Modena | tel +39 059/433911 | fax +39 059/357418 | PEC [aomo@cert.arpae.emr.it](mailto:aomo@cert.arpae.emr.it)

Sede legale Arpae: Via Po 5, 40139 Bologna | tel 051 6223811 | PEC [dirgen@cert.arpae.emr.it](mailto:dirgen@cert.arpae.emr.it) | [www.arpae.it](http://www.arpae.it) | P.IVA 04290860370

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. [http://urbanistica.comune.modena.it/prg/qc/ambiente/Volume2/Studioldrogeologico\\_7FasceProtezione.pdf](http://urbanistica.comune.modena.it/prg/qc/ambiente/Volume2/Studioldrogeologico_7FasceProtezione.pdf)) 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.

#### ENAC

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 [www.enac.gov.it](http://www.enac.gov.it), alla sottopagina <https://www.enac.gov.it/aeroporti/infrastrutture-aeroportuali/ostacoli-e-pericoli-per-la-navigazione-aerea/procedura>. 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.

#### HERA SPA

##### 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.
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.
16. Sia presentato un cronoprogramma temporale relativo ad ogni singolo intervento.

##### 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.

18. Sia presentato un cronoprogramma temporale relativo ad ogni singolo intervento.

(Servizio GAS - Non sono richieste pose di nuove reti in quanto già presenti nella viabilità limitrofa ai futuri interventi.)

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.

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).

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.

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.

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 (almeno 4 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, in prolungamento di quella esistente, per tutta la sua percorrenza fino a raggiungere la via Pederzona.

24. Infine, dovranno essere presi idonei provvedimenti per il mantenimento delle distanze tra i vari sottoservizi pubblici e privati.

25. Sia presentato un cronoprogramma temporale relativo ad ogni singolo intervento

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](mailto:vincenzo.gualtieri@gruppohera.it), pec: [heraspaserviziotecnicoclienti@pec.gruppohera.it](mailto:heraspaserviziotecnicoclienti@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.

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).

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.

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.

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.

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.

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".

Nella relazione illustrativa (pag 163 e 172) nella parte relativa agli eventi accidentali, si ipotizza la realizzazione di uno o più pozzi di disinquinamento.

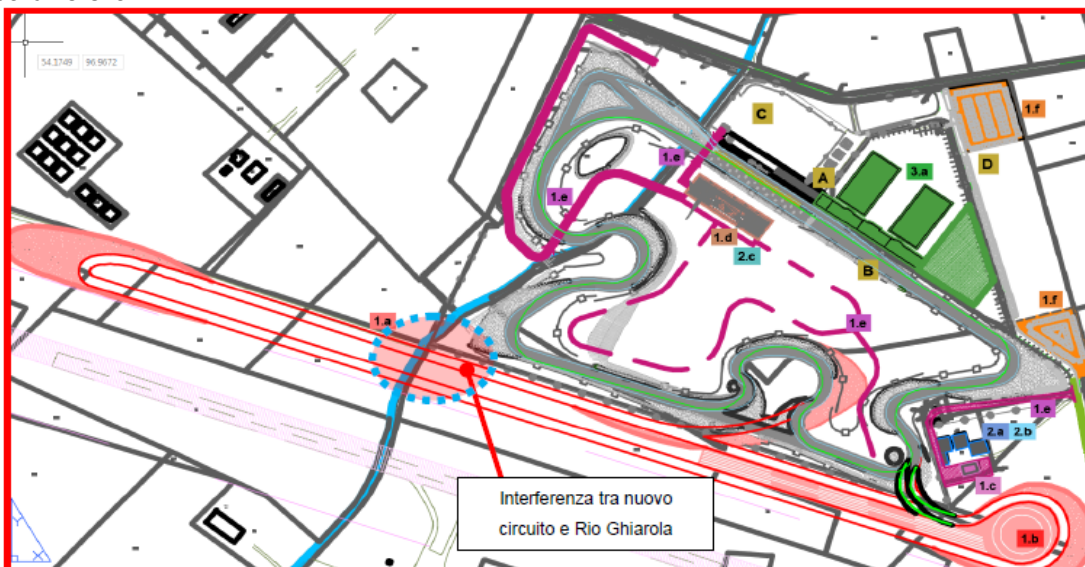
Si chiede di:

26. meglio specificare la sequenza temporale e la durata delle attività in progetto, ad esempio mediante un diagramma di Gantt;
27. quantificare il traffico pesante indotto dal cantiere;
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
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;

30. valutare l'impatto vibrazionale delle attività di cantiere;
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;
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;
33. predisporre un piano di emergenza da attuarsi in caso di sversamenti accidentali sul suolo o nelle acque che tenga anche conto di:
  - 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;
  - 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);
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;
35. meglio specificare la reale efficacia della realizzazione dei pozzi di disinquinamento tenendo conto che per la loro costruzione risultano necessari circa 10 giorni;
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.
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 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.

## RELAZIONE IDRAULICA

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.

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.

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.*

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.*

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"*.

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.

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.

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;
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;

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;
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;
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;
43. rifare la cartografia della rete idraulica introducendo in legenda tutti gli elementi in essa rappresentati.

#### **TERRE E ROCCE DA SCAVO**

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.

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:

- a) descrizione dettagliata delle opere da realizzare, comprese le modalità di scavo;
  - b) inquadramento ambientale del sito (geografico, geomorfologico, geologico, idrogeologico, destinazione d'uso delle aree attraversate, ricognizione dei siti a rischio potenziale di inquinamento);
  - 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:
    - numero e caratteristiche dei punti di indagine;
    - numero e modalità dei campionamenti da effettuare;
    - parametri da determinare;
  - d) volumetrie previste delle terre e rocce da scavo;
  - e) modalità e volumetrie previste delle terre e rocce da scavo da riutilizzare in sito.
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.

#### **IMPIANTI ELETTRICI**

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:

cabina 1: edificio esistente (cabina principale) che sarà posta in adiacenza alla cabina esistente di Hera;

cabina 2: presso la nuova tribuna

cabina 3: a servizio dell'edificio ex AUSL.

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.

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".

Vengono presentate 3 possibili configurazioni di posa dei cavi MT interrati senza specificare quale delle tre verrà adottata.

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).

Si chiede di:

45. fornire la lunghezza dell'elettrodotto;

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;
47. specificare in modo univoco la tipologia del cavo interrato MT e quale tipo di configurazione verrà adottata;
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;
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;
50. rappresentare la sezione di interrimento dei cavi con indicata la profondità di posa.

### ATTIVITÀ DELL'AUTODROMO

Le future attività nel comparto saranno articolate nel modo seguente:

Attività ordinaria nei giorni infrasettimanali:

- 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;
- il nuovo circuito sarà dedicato ad attività di test relative alla guida autonoma.

Attività sportiva nei weekend:

- 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.

Attività straordinaria nei weekend:

- 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.

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.

Tabella 1

Eventi infrasettimanali		Anno 2019			Futuro		
Tipologia evento	Nome evento	durata (gg)	persone/gg	persone/ evento	durata (gg)	persone/gg	persone/ evento
incentive	incoming turistico	50	100	5000	50	200	10000
	team building aziendale	30	65	1950	30	70	2100
innovazione	masa (evento)	1	1500	1500		1000	3000
innovazione	masa (guida autonoma)	4	50	200	5	100	500
	case automobilistiche (attività dimostrative)	25	100	2500	20	200	4000
	attività sperimentali				5	200	1000
formazione	case automobilistiche (formazione personale)	30	100	3000	30	250	7500

guida sicura	scuole, forze dell'ordine	20	55	1100	20	50	1000
	mezzi di soccorso, privati	20	50	1000	20	50	1000
sviluppo	vetture elettriche	75	50	3750	70	70	4900
<b>Totale</b>		<b>255</b>		<b>20000</b>	<b>253</b>		<b>35000</b>
<b>max/gg</b>			<b>1500</b>			<b>1000</b>	

Eventi weekend		Anno 2019			Futuro		
tipologia evento	nome evento	durata (gg)	persone/gg	persone/ evento	durata (gg)	persone/gg	persone/ evento
eventi speciali	Motor Valley Fest	2	7500	15000	2	10000	20000
	evento speciale				2	10000	20000
	evento speciale				2	10000	20000
	evento speciale				2	10000	20000
grandi eventi	Drive Experience Day	1	5000	5000	2	7500	15000
	6 Nations Challenge	2	5000	10000	2	7500	15000
	Kawasaki day	2	3000	6000	2	5000	10000
	King Italy	2	2500	5000	2	7500	15000
	Japanese car meeting	3	5000	15000	2	7500	15000
	Memorial Villa	1	3000	3000	1	2500	2500
	Elaborare Day	1	5000	5000	1	7500	7500
gare nazionali	prove libere e gare	66	1000	66000	62	2500	155000
<b>Totale</b>		<b>80</b>		<b>130000</b>	<b>82</b>		<b>315000</b>
<b>max/gg</b>			<b>7500</b>			<b>10000</b>	

Eventi weekend e infrasettimanali	Anno 2019			Futuro		
	durata (gg)	persone/gg	persone/ evento	durata (gg)	persone/gg	persone/ evento
<b>Totale</b>	<b>335</b>		<b>150000</b>	<b>335</b>		<b>350000</b>

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).



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.

Mese	n° giorni totali di attività	n° giorni totali di attività infrasettimanale	n° giorni totali di attività nel week end
Gennaio	16	12	4
Febbraio	20	14	6
Marzo	29	19	10
Aprile	26	20	6
Maggio	29	21	8
Giugno	30	20	10
Luglio	30	23	7
Agosto	17	17	0
Settembre	30	21	9
Ottobre	30	22	8
Novembre	25	18	7
Dicembre	18	13	5
<b>TOTALE</b>	<b>300</b>	<b>220</b>	<b>80</b>

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).

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.

#### **SCENARI DEL SISTEMA DEI PARCHEGGI**

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.



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:

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;
53. di meglio definire i parcheggi attualmente disponibili e quelli previsti in futuro sulla base dei PDC 7 e PDC 8;
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.

### **FASE DI ESERCIZIO - IMPATTI SULLA QUALITÀ DELL'ARIA ED ACUSTICO**

#### 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:

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;

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;
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;
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.

#### 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:

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;
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;
61. chiarire quali sono le assunzioni alla base della distribuzione dei flussi sulle varie arterie stradali nei diversi scenari emissivi;
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;
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.

#### 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.

Per calcolare l'emissione determinata dai veicoli sono stati utilizzati i fattori di emissione medi relativi al trasporto stradale contenuti nella banca dati di 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').

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.

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 cm<sup>3</sup>) 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 Arpae 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.

Scenario	Circuito	Auto utilizzate in pista	Tipologia veicolo banca dati ISPRA	ciclo guida	FE NOx g/Km	FE PM10 g/Km	FE CO2 g/Km
1a	esistente guida sicura	Peugeot 208 Euro V e Euro VI	Auto diesel small Euro V	extraurbano	0.4286	0.0252	176.8836
1b	esistente guida sportiva	Ferrari 458 e 488	SUV benzina Euro V	autostrada	0.0110	0.0172	293.8211
1a-1b	nuovo guida sicura	Auto elettriche	auto medium ibrida benzina	extraurbano	0.0166	0.0235	73.2430
2a-2b	esistente+nuovo	Auto e moto stradali di privati	SUV benzina Euro II	autostrada	0.1877	0.0166	233.2704
3a	esistente+nuovo	Auto e moto stradali di privati	SUV benzina Euro II	autostrada	0.1877	0.0166	233.2704
3b	esistente+nuovo	Veicoli nuovi non ancora sul mercato	SUV benzina Euro V	autostrada	0.0110	0.0172	293.8211

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 perché 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:

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;
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;
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;
67. correggere le imprecisioni nei calcoli relativi al traffico indotto sopra descritte;
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);
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:
  - a) dovrà essere utilizzata una meteorologia rappresentativa dell'area indagata e relativa ad un intero anno solare recente;
  - b) dovranno essere considerate, come sorgenti emissive, sia quelle relative all'attività di pista che al traffico indotto;
  - 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;
  - 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;
  - 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;
  - 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.

#### 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).

70. Si chiede di individuare le tipologie di eventi che possono provocare un impatto odorigeno significativo presso i ricettori esterni e la relativa frequenza nella programmazione annuale e valutare gli scenari futuri alla luce di tali potenziali emissioni odorigene.
71. **IMPATTO ACUSTICO**

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'.



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 insistente su di essa, quale via Pomposiana, SP 15, via Pederzona e via Viazza.

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.).

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.

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.

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.

Sono stati, inoltre, inseriti nel modello acustico il piazzale antistante i paddock e i parcheggi come sorgenti areali di tipo 'parcheggio'.

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.

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.

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:

- 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;
- B) per gli scenari 2.a e 3.a sono previsti superamenti del limite di immissione diurno su 40 dei 57 ricettori abitativi considerati;
- 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).

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.

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.

Si chiede di:

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;
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;
74. prevedere opportune mitigazioni compensazioni per i ricettori che evidenziano superamenti dei limiti, ed in particolare per quelli caratterizzati dai livelli acustici più elevati;
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;
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;
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;
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;
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;
80. correggere la lunghezza del circuito di nuova realizzazione riportato a pag. 5 e 6, che invece risulta correttamente 2,1 km;
81. spiegare meglio cosa si intende per 'non trascurabile' nell'ultima riga della Tabella 9 della Relazione Acustica;
82. chiarire cosa si intende con l'ultimo capoverso puntato del paragrafo 6.4 'Emissione pista unità';
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';
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;
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)).

#### **IMPATTI SULLE RISORSE IDRICHE NELLA FASE DI ESERCIZIO**

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'excurus 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.

86. Si chiede di tenere in considerazione anche questo dettato normativo.

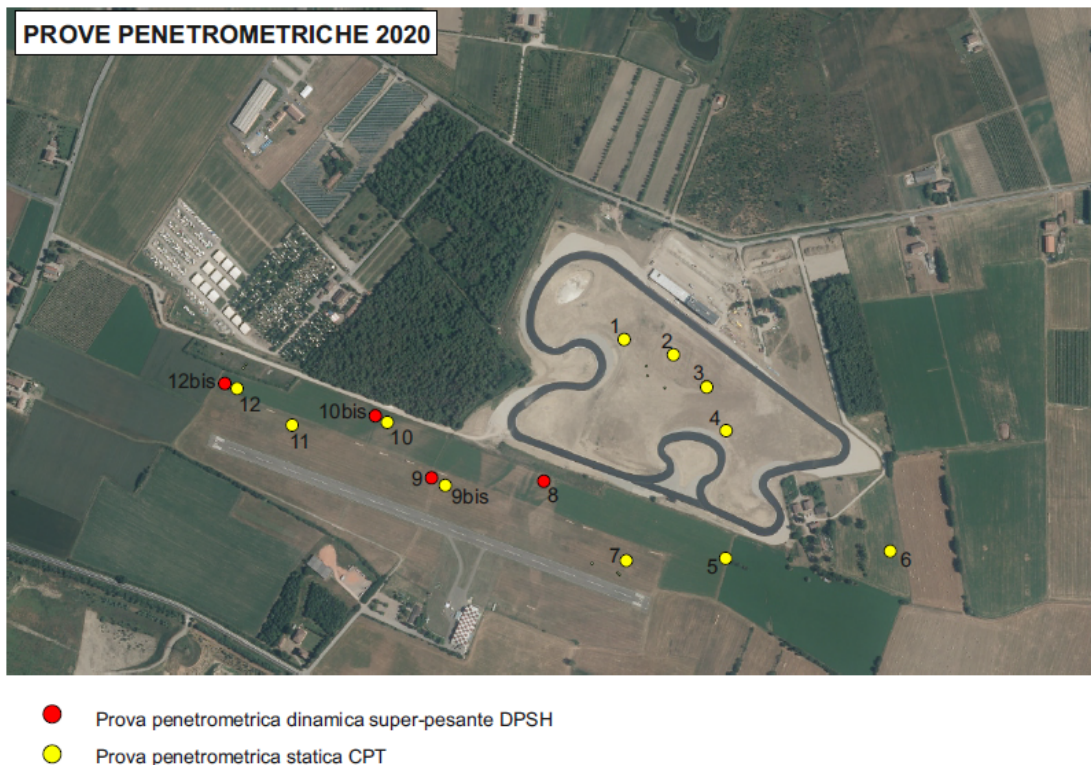
#### ACQUE SOTTERRANEE

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..

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).

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.

87. Si chiede di correggere l'errore anche in relazione alla valutazione delle scelte desunte.
88. Per quanto attiene gli aspetti geologici dell'area sono state fatte diverse prove penetrometriche riassunte nell'immagine di seguito riportata.



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.

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”.*

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.

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.

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;
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.;
91. di simulare il tempo di percorrenza di un eventuale inquinante in falda nelle due soluzioni: a piano ribassato e a piano campagna;
92. di individuare eventuali mitigazioni da attuare per compensare la perdita di protezione del sottostante acquifero;
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.

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 finestrature del campo pozzi C) sia con il sistema acquedottistico: l'ordine di priorità del riempimento è quello appena evinto in ottemperanza al principio di salvaguardia della risorsa pregiata”.*



Si chiede:

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;
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;
96. di fornire scheda tecnica del pozzo interpodereale in uso, contenente stratigrafia, caratteristiche costruttive ed ubicazione.
97. di individuare e cartografare i pozzi privati utilizzati a scopo idropotabile presenti nell'intorno dell'autodromo evidenziandone le rispettive profondità.

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:

98. integrare la documentazione indicando cartograficamente il perimetro dell'ex Polo 5.2 e delle opere realizzate e in progetto;
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.

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 garantire la perfetta tenuta idraulica, il divieto delle fondazioni su pali o altre strutture interrato e l'installazione di almeno un piezometro di monitoraggio ad integrazione della rete esistente controllata dal gestore del servizio acquedottistico"* (pag. 58 Rel. Illustrativa).

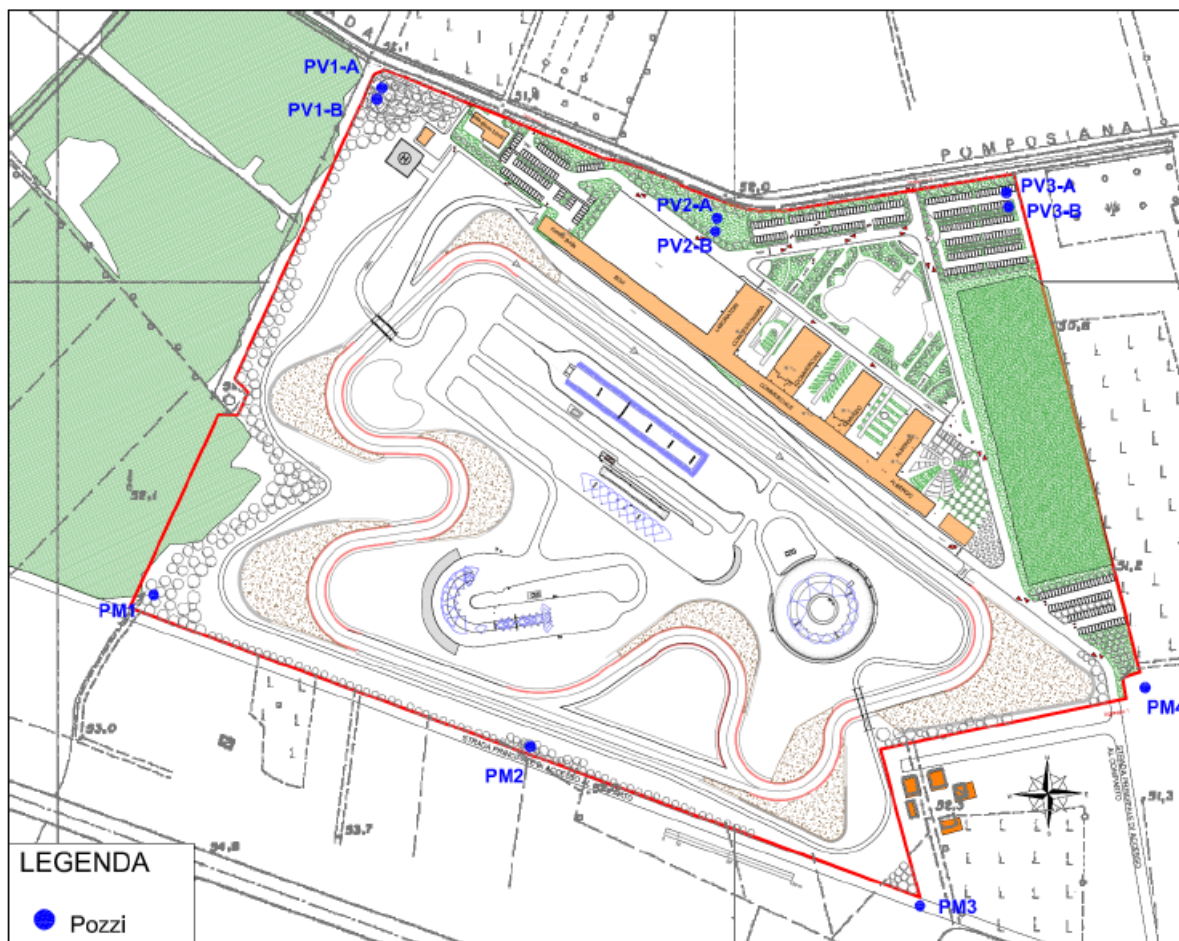
Si chiede di:

100. specificare se è intenzione del proponente inserire un nuovo punto di controllo come da indicazioni sopra riportate, indicandone eventualmente la collocazione.

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”**.

101. Si chiede di precisare se è intenzione del proponente integrare la rete di controllo esistente indicando cartograficamente la collocazione dei nuovi punti previsti.

#### GESTIONE DELLE ACQUE REFLUE

Il sistema insediativo “circuit” 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.

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.

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.

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.

Si chiede:

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;
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;
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.
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.

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**

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'edificio 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."*

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.

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.

#### **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.

### **Proposta di Variante e fattori di pressione**

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).

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".

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.

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).

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.

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.

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<sup>a</sup> stralcio attuativo.

109. Si chiede pertanto di chiarire in merito ed integrare gli elaborati del PP, dello SIA e della VAS-Valsat con la progettazione e valutazione ambientale della nuova strada di accesso.

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.

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.

#### **Analisi della pressione urbanistica e territoriale - Alternative e mitigazioni**

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.

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.

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.

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:

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.

#### **VERIFICA DI COERENZA ESTERNA DELLA VARIANTE**

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"*.

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.

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.



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:

116. presenti una relazione relativa alle conseguenze in termini di emissioni per gli inquinanti PM10 ed NOx del progetto presentato;

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;

Inoltre, pur non essendo il presente progetto ricompreso nell'area attualmente sottoposta alle misure antismog e alle misure emergenziali, si chiede che:

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.

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.

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.

Per quanto concerne la "Coerenza esterna orizzontale", si chiede di:

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.

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.

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 riportati cartograficamente le relative aree di protezione degli stessi, per un inquadramento generale ai fini delle valutazioni di sostenibilità ambientale.



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.
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.

#### AUSL

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 osservazioni 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:

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.
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.
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;
127. Come si ritiene di evitare che nelle gare più importanti vengano mantenute libere le strade per il percorso dei mezzi di soccorso.
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.

Si rammenta che la documentazione presentata deve essere completa delle firme (digitali o, in caso di presentazione delle copie cartacee, originali) di Committente/Proponente e Professionisti incaricati, laddove necessario.

Si ricorda inoltre di aggiornare l'elenco degli elaborati di progetto.

La documentazione integrativa, ai sensi dell'art.27-bis, comma 5 del Dlgs.152/2006, deve essere presentata, **entro 30 giorni** dal ricevimento della presente, a:

- Regione Emilia Romagna – Servizio VIPSA;
- ARPAE – SAC di Modena.

La presente richiesta sospende i termini del procedimento, che riprenderanno a decorrere dal momento della presentazione della documentazione richiesta.

Si rammenta che, ai sensi del citato art.27-bis, su richiesta motivata del proponente, l'autorità competente può concedere, per una sola volta, la **sospensione dei termini** per la presentazione della documentazione integrativa per un periodo non superiore a centottanta giorni.

Qualora entro il termine stabilito il proponente non depositi la documentazione integrativa, l'istanza si intende ritirata ed è fatto obbligo all'autorità competente di procedere all'**archiviazione**.

Nel restare a disposizione per ogni eventuale chiarimento o approfondimento, si coglie l'occasione per porgere cordiali saluti.

Dott. Richard Ferrari  
Tecnico esperto titolare di I.F.  
ARPAE SAC di Modena

**Allegati: Circolare ATERSIR PG.AT/2018/0001710 del 09/03/2018**  
**Parere U.o. Difesa del suolo della Provincia di Modena**

Documento firmato elettronicamente secondo le norme vigenti.

Documento assunto agli atti con protocollo n. .... del .....