



Comune di Modena

Assessorato Urbanistica Pianificazione per lo Sviluppo sostenibile
Politiche Abitative

Interrogazione Gruppo Consigliare Movimento 5 Stelle
Prot. 96764 del 16.04.2020

Oggetto: Ampliamento pista “Guida Sicura” di Marzaglia
Consiglieri firmatari: Andrea Giordani, Enrica Manenti, Giovanni Silingardi

1) Quale sia lo stato dell'arte, quali i contatti e la documentazione intercorsa tra la Regione Emilia-Romagna, il Comune di Modena, la proprietà ed il gestore e quali siano le specifiche relazioni con Aerautodromo Modena S.p.A., Vintage S.p.A. e Finsita Holding S.p.A.

L'Autodromo di Modena è sito nel Comune di Modena, tra la Strada Pomposiana a nord, l'“ex-Comunità terapeutica” di Marzaglia ad est e l'aeroporto di Marzaglia a sud. Attivo dal 2011, è divenuto un punto di riferimento, in questi anni, per numerose attività tra cui le prove libere, gli eventi “incentive” e “team Building”, i raduni, i test di tecnologie in fase di sviluppo, nonché sede di alcune competizioni sportive (concentrate solo nella stagione primaverile ed estiva), che hanno permesso di valorizzare la città dal punto di vista turistico.

Le aree su cui sorge l'impianto sono di proprietà del Comune di Modena e sono state concesse in diritto di superficie per 55 anni, alla società Vintage Srl (divenuta in seguito Aerautodromo Modena S.p.A.). Mentre Finisita Holding S.p.A, società attiva nel settore del trasporto pubblico, rappresenta il socio di minoranza detentore di meno del 5% delle quote di Aerautodromo di Modena S.p.A. Quote che entro l'anno saranno cedute, per intero, alla società stessa.

Il progetto autorizzato, del Piano Particolareggiato. “Centro Guida Sicura di Marzaglia”, con il rapporto ambientale del Dicembre 2007 e i successivi atti autorizzativi ha portato alla realizzazione dei primi stralci attuativi del progetto ed in particolare:

- Anello esterno del circuito;
- Opere di Urbanizzazione;
- Palazzini Uffici e Gestione attività Centro Guida Sicura;
- Paddock – aree guida sicura.

Rispetto a quanto autorizzato nel 2008, non sono ancora realizzate, le piste interne di guida sicura, sostituite dalle attività in pista e da quelle nel Paddock, a causa del mancato recepimento a livello nazionale, di normative comunitarie. Tale vuoto normativo, ha portato ad una perdita di attrattiva da parte della società, sfociata nella mancata realizzazione dell'albergo e degli esercizi complementari.

Nel 2017 grazie ai nuovi protocolli d'intesa tra Comune di Modena, UniMoRe e Maserati S.p.A., la società Autodromo di Modena, vede una nuova occasione per rivitalizzare l'intero comparto.

In data 22/02/2019 è partito l'iter per estendere i precedenti accordi di diritti di superficie ad un'ulteriore area a sud dell'attuale comparto per circa 111.019 mq attualmente in uso all'Aeroporto di Modena, il quale ha sottoscritto un accordo a favore di Aerautodromo Modena SPA per la cessione del diritto d'uso.

Inseguito in data 25/03/2019 è stata fatta richiesta da parte della società Aerautodromo Modena SpA (ex Vintage S.p.A.), al Comune di Modena, di poter procedere alla definizione delle procedure atte a definire l'ampliamento del Circuito di Modena. A tale scopo è stato presentato uno studio di fattibilità del progetto di ampliamento dell'Autodromo di Modena - Comparto Guida Sicura (acquisito agli atti del Settore Pianificazione Territoriale al **prot. 86057 del 25/03/2019**).

In seguito agli inizi di Dicembre dello stesso anno, si è tenuta la seconda e conclusiva seduta della Conferenza di Servizi preliminare (istruttoria ex art. 14 comma 3 della L.241/90), dove Comune, Regione E.R., Provincia di Modena e ARPAE hanno condiviso che, stante la necessità di avviare la procedura di Valutazione Impatto Ambientale, il procedimento più appropriato fosse il Procedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), ai sensi della L.R. n. 4/2018, che consente di integrare e coordinare tutte le procedure di Variante urbanistica e territoriale all'interno della stessa procedura di VIA.

A metà Maggio 2020, viene trasmessa, alla Regione Emilia-Romagna, al Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale e all'ARPAE SAC di Modena, l'istanza per l'avvio del procedimento unico di valutazione di impatto ambientale e del Provvedimento autorizzatorio unico regionale comprensivo di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del Capo III della L.R. 4/2018 relativo al progetto denominato:

“AMPLIAMENTO AUTODROMO DI MODENA” nel Comune di Modena che comprende VARIANTE PTCP, VARIANTE PSC-RUE, VARIANTE POC E VARIANTE PIANO PARTICOLAREGGIATO la cui autorità competente è definita dall'art. 7, comma 1, della L.R. 4/2018(art. 15, L.R. 4/2018) per l'ampliamento del comparto Autodromo di Modena.

La domanda di rilascio della Valutazione di Impatto Ambientale e del Provvedimento Unico Autorizzatorio Regionale di cui all'art.27-bis del Dlgs.152/2006 e della LR. n.4/2018, alla Regione Emilia Romagna, è stata assunta agli atti con prot. **RER PG/2020/365751** del 15/05/2020.

La medesima domanda di rilascio della V.I.A. e del Provvedimento Unico Autorizzatorio Regionale è stata presentata ad ARPAE ed assunta agli atti con **prot. 71484** del 15/05/2020.

A fine agosto l'Arpae indice una riunione istruttoria della Conferenza di Servizi in modalità sincrona ai sensi dell'art.14, comma 1, della Legge n.241/1990, da tenersi in data 09/09/2020.

Tutt'ora l'istruttoria è ancora in corso, è prevista un'ulteriore riunione di Conferenza di Servizi in data 09/11/2020, prima del termine ultimo per la richiesta di integrazioni al proponente, da parte dell'Autorità competente, in data 17/11/2020.

2) Quale sia il progetto complessivo e se sia in programma di presentarlo pubblicamente;

La proposta progettuale nasce per dare una risposta alle sfide che il mondo dei motori, mondo in costante evoluzione, si troverà ad affrontare nel prossimo futuro, cercando di ottenere progressi sempre più nuovi e ambiziosi.

Per rispondere al meglio a quanto richiesto dai sopra citati protocolli d'intesa, l'attuale struttura dell'Autodromo ha necessità di alcuni sostanziali interventi quali:

- Il nuovo autodromo infatti dovrà in primo luogo ampliare l'infrastruttura stradale della pista con un nuovo anello stradale che possa collegarsi a quello attuale ma anche funzionare autonomamente. Esso prevede tratti rettilinei di oltre 1km, creando 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 per lo sviluppo dei test di guida autonoma. Con questo ampliamento le case motoristiche del nostro territorio potranno, in totale sicurezza, provare vetture e componentistiche senza dover ricorrere a situazioni stradali più pericolose, simulando su aree protette e tecnologicamente connesse e all'avanguardia, percorsi stradali ed autostradali. Inoltre permetterà di ampliare la sua offerta sportiva, solo nei fine settimana.

La vocazione del circuito non muta, anzi si adegua alle diverse istanze nate in questo ultimo decennio, permettendo al circuito di Modena di confermare il suo primato come infrastruttura di riferimento in Italia, 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 Decreto Ministeriale 28 febbraio 2018, “Modalità

attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica”.

- Un'altra esigenza nata negli ultimi anni, al fine di rispondere alla sempre maggiore richiesta di spazi per l'organizzazione di eventi pubblici e sportivi, è quella di creare un idoneo spazio per la fruizione da parte del pubblico delle manifestazioni dell'autodromo, che implica la realizzazione di una tribuna e dei servizi accessori, ridistribuendo parte della capacità edificatoria prevista. Tale inserimento sarà effettuato ridistribuendo parte della capacità edificatoria prevista dal P.P. e non ancora attuata (Albergo/Museo/aree Commerciali).
- la ristrutturazione e ridefinizione, mediante cambio d'uso, degli edifici della Comunità Terapeutica di Marzaglia per farne spazi laboratoriali e didattici ad uso dell'Università di Modena e Reggio Emilia e delle società pubbliche e private che stanno studiando soluzioni alternative per la mobilità.

Propedeutica alla realizzazione del progetto è la creazione di una strada pubblica, che unisce le due arterie a nord e a sud del comparto. Il Comune di Modena ha previsto un nuovo collegamento tra via Pederzona e via Pomposiana, parallelo a via per Marzaglia e più ad est che consentirà l'accesso diretto all'impianto; la progettazione della nuova strada è parte del progetto soggetto a VIA. La via Pederzona ha una sezione ampia progettata per il traffico pesante indotto dalle attività estrattive che nel fine settimana è particolarmente ridotto; il tracciato risulta ora sottoutilizzato rispetto la sua capacità

Si sottolinea che Il nuovo progetto non comporterà aumento della capacità edificatoria del Comparto originario, ma ne determina una nuova configurazione. Verranno in parte ridimensionate le attività ricettive (l'albergo da 100 camere passerà a 30) a fronte di un consolidamento delle attività di ricerca e di sviluppo turistico del comparto (centro servizi e nuova tribuna).

3) Quale siano le intenzioni della Giunta in merito al progetto di ampliamento della pista stessa;

4) Come questa prospettiva sia coerente con le precedenti decisioni dell'amministrazione che negavano la possibilità di creare una pista destinata essenzialmente a gare;

Come si evince anche dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2030), piano strategico per la mobilità del prossimo decennio, approvato lo scorso luglio dal Consiglio Comunale, la diffusione della cultura della sostenibilità è, appunto, una delle cinque strategie che il piano si propone di attuare. Essa indirizza verso una mobilità di trasporto a minor impatto ambientale, sociale, economico, introducendo strumenti innovativi in grado di rendere più efficiente il sistema della mobilità urbana.

A testimonianza di quanto detto sopra, nel 2017 il Comune di Modena ha sviluppato un protocollo d'Intesa con Università degli studi di Modena Reggio Emilia (UniMoRe) e Maserati S.p.A. per attività didattiche di studio e di ricerca per la guida autonoma connessa e per la mobilità sostenibile: MODENA AUTOMOTIVE SMART AREA (M.A.S.A.). Questo è stato possibile anche grazie alla collaborazione del Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, il supporto della Regione Emilia Romagna e quello di fondi europei (Class2).

Un progetto sperimentale in partnership pubblico-privato per lo sviluppo della mobilità smart, che unisce la tradizione motoristica, l'“Information and Communication Technologies”, la cultura digitale e l'innovazione automotive.

In questo quadro si è inserita la società Aerautodromo di Modena S.p.A. manifestando l'interesse ad essere coinvolta nella fase operativa dei suddetti protocolli d'intesa condividendone gli obiettivi (sicurezza della guida, sviluppo di formazione, ricerca e sperimentazione di soluzioni innovative per la guida autonoma connessa con la mobilità sostenibile) e disponendo di infrastrutture e competenze da mettere a disposizione nell'ambito delle attività definite.

La collaborazione tra pubblico e privato prevederà:

- ulteriore implementazione dell'area urbana - MODEL AREA – (progetto Periferie Area Nord e Data Center), attraverso infrastrutture della connettività e reti di sensori IOT (analisi dati in “real-time”);
- ulteriore implementazione dell'infrastruttura del complesso dell'Aerautodromo di Modena attraverso l'adeguamento della pista e l'allestimento di un'area per la Smart City mediante una specifica unità di simulazione a cura dell'Università; verranno ridefiniti, sempre all'interno dei limiti in termini di capacità edificatoria, di standard pubblici e di permeabilità prevista, gli spazi didattico laboratoriali (uffici, aule, laboratori di ricerca), atti ad ospitare l'Università e le società di sviluppo

dell'infrastruttura tecnologica, al fine di creare il laboratorio che permetta a Modena di confermarsi come il centro più avanzato in Italia e non solo in termini di progettualità della mobilità del futuro. A questo scopo l'attività di studio e di sperimentazione saranno ubicate nei fabbricati ristrutturati dell' "Ex comunità terapeutica di Marzaglia" (a sud-est del comparto), che diventeranno il cuore pulsante del progetto M.A.S.A.

- promozione di specifiche iniziative ed eventi (valorizzazione del territorio).

La volontà è quella di diventare il primo laboratorio urbano nazionale di sperimentazione, ricerca, controllo, standardizzazione e certificazione per collaborare all'innovazione urbana. In partecipazione con la popolazione, con le imprese e con il mondo del lavoro.

Il progetto si prefigge di raggiungere i seguenti obiettivi:

- la rivoluzione digitale applicata alla mobilità e all'automotive;
- la sicurezza dei cittadini (salvaguardia della salute, dei dati, della privacy);
- la qualità della vita urbana;
- il risparmio energetico;
- il miglioramento della qualità ambientale degli ecosistemi urbani e naturali.

Il progetto M.A.S.A. è caso di studio, unico di ambito urbano, nel report redato dal Comitato Tecnico Nazionale B.1 (Gestione ed esercizio delle reti stradali), istituito nell'ambito dell'A.I.P.C.R. (Association Internationale Permanente des Congres de la Route – World Road Association).

5) Quali indagini e studi previsionali messi in campo e/o esaminati dall'Amministrazione Comunale in tema di 5.1) tutela ambientale nell'area della pista, 5.2) solidità e capacità d'investimento delle imprese coinvolte e 5.3) sviluppo occupazionale.

6) Quali garanzie richieste alla proprietà/gestore in ordine 6.1) ambientale, 6.2) continuità aziendale e 6.3) sviluppo occupazionale ed economico dell'area.

R. 5.1 e 6.1): Tutela Ambientale (vedi anche Allegato 1)

Per le previsioni e le valutazioni sulle criticità ambientali si confermano ad oggi le prescrizioni emerse dal "**Rapporto sull'impatto ambientale**", redatto dalla provincia di Modena a conclusione del procedimento di VIA, allegato alla delibera di G.P. n. 15 del 15/01/2008 ed integralmente riportato nell'elaborato N "**Relazione Illustrativa e Previsione di Spesa**" del P.P. "Centro Guida Sicura" di Marzaglia approvato con delibera di C.C. n. 34 del 26/05/2008.

Tali prescrizioni sono state recepite anche nell'elaborato A "**Schema di Convenzione**", art. 11, che costituisce parte integrante del citato P.P.

Per quanto riguarda prettamente gli aspetti ambientali il soggetto attuatore si impegna:

- a provvedere all'approvvigionamento idrico per l'alimentazione delle vasche previste dal progetto del circuito mediante l'accumulo di acqua piovana o l'utilizzo di acqua di tipo industriale in quanto non è consentito l'utilizzo di acqua proveniente dall'acquedotto per usi diversi da quello civile.
- a realizzare, all'interno del comparto, una rete fognaria di tipo separato per le acque nere e le acque meteoriche con recapiti distinti. Essendo il bacino a rischio idraulico, il soggetto attuatore si obbliga a presentare, in sede di progettazione esecutiva delle opere di urbanizzazione, uno studio particolareggiato di invarianza idraulica, che preveda la realizzazione di una o più vasche di laminazione a cielo aperto;
- per quanto riguarda la protezione dei campi acquiferi dovranno essere adottate, i riferimenti alle specifiche opere da realizzare, tutte le cautele progettuali ed esecutive per evitare interferenze con gli acquiferi sotterranei e per lo smaltimento delle acque superficiali. Ad ulteriore garanzia, infine, dovrà essere prevista l'installazione, all'interno del comparto, di uno o più piezometri di monitoraggio ad integrazione della rete esistente.

Per ulteriori prescrizioni si rimanda all'**Allegato 1**.

La Valutazione di Impatto Ambientale positiva comprende e sostituisce tutte le autorizzazioni e gli atti di assenso comunque denominati in materia di tutela ambientale e paesaggistico-territoriale, di competenza della Regione, della Provincia e del Comune.

R.5.2 e 6.2): Solidità d'investimento

Il progetto iniziale si preparava a recepire i contenuti previsti in sede Europea nell'anno

2010 "Anno della Sicurezza Stradale" sull'effettuazione obbligatoria di corsi di guida sicura, successivi l'ottenimento delle varie tipologie di patenti di guida, da tenersi presso un centro abilitato. A tal fine nel Centro Guida Sicura di Marzaglia erano previsti, oltre ad una pista di circa 2 chilometri di lunghezza, una serie di piste, interne all'anello principale, specificamente realizzate allo scopo di simulare tutte le problematiche riscontrabili nella guida privata e professionale di automezzi o autocarri. L'indicazione europea **non è mai stata recepita da alcuna legge in Italia, per questo motivo** l'ipotesi fondamentale, sulla quale si basava il progetto aziendale, ha perso di consistenza e l'investimento sulle piste di guida sicura non ancora realizzate è stato cancellato.

La Società, per non vanificare l'investimento fatto per la parte dei lavori già realizzati, ha quindi indirizzato le proprie attività verso proposte di test di guida sportiva, con vetture da corsa Ferrari e Lamborghini, alla vasta platea dei visitatori ed appassionati degli stabilimenti e dei musei delle importanti realtà industriali del settore automotive presenti nel territorio. **Un'altra area di interesse è stata individuata nelle attività postvendita delle case costruttrici. Inoltre sono state organizzate giornate specifiche per eventi rivolti agli appassionati sportivi di moto ed auto.**

In questo nuovo quadro emerge la necessità di avere a disposizione una struttura, opportunamente dimensionata, capace di offrire alle case costruttrici presenti nel territorio un corretto e completo sviluppo delle loro attività di studio, engineering, sviluppo e collaudo dei loro modelli e relativi componenti.

Parallelamente l'Amministrazione Comunale ha accolto favorevolmente l'interesse della Società (ora società Aerautodromo di Modena S.p.A.) ad essere coinvolta nella fase operativa dei protocolli d'intesa che il Comune di Modena ha sviluppato, a partire dal 2017, con Università degli studi di Modena e Maserati S.p.A. per attività didattiche di studio e di ricerca per la guida autonoma e connessa e per la mobilità sostenibile, in quanto essa dispone di infrastrutture e competenze da mettere a disposizione nell'ambito delle attività definite.

Quanto detto ha portato alla definizione del progetto oggetto della Variante al Piano Particolareggiato approvato nel 2008.

R.5.3 e 6.3): Sviluppo occupazionale

Il personale attualmente impiegato nella struttura, ad oggi, non è numeroso, consiste in una decina di dipendenti. In prospettiva, con l'ampliamento dell'Aerautodromo, gli addetti ai lavori, all'interno della struttura, aumenterà in maniera proporzionale a seconda delle attività svolte.

La crescita di personale, suddiviso per attività, si stima sarà di questa portata:

- Attività con case costruttrici: Ambulanza con 2 infermieri ed 1 medico, 1 guardia al cancello, 3 commissari di pista, antincendio con auto e 2 addetti, 1 guardia notturna. Abbiamo dieci (10) addetti esterni, più gli otto (8) del personale della Società Autodromo di Modena. Per un totale di diciotto (18) unità.

- Attività open auto/moto: 15 commissari, 2 ambulanze con 4 infermieri e 1 medico, 1 guardia al cancello, 1 commissario nel paddock, 2 addetti al desk, 2 addetti al bar, 11 addetti personale dell'autodromo. Ci sono venticinque (25) addetti esterni, più otto (8) del personale della Società. Per un totale di quarantasette (47) unità.

- Attività sportive: 20 commissari, 2 ambulanze con 4 infermieri e 2 medici, 1 guardia al cancello, 1 guardia notturna, 2 commissari nel paddock, 2 addetti al desk, 3 addetti al bar. Abbiamo trentasei (36) addetti esterni, più gli otto (8) del personale della Società. Per un totale di quarantatré (43) unità.

- Grande evento: 20 commissari, 2 ambulanze con 4 infermieri e 1 medico, 4 guardie agli accessi, 2 guardie ai parcheggi, 2 commissari nel paddock, 3 addetti al desk, 4 addetti al bar, 2 addetti ai parcheggi scambiatori. Abbiamo quarantadue (42) addetti esterni, più gli otto (8) del personale della Società. Per un totale di cinquantadue (52) unità.

A ciò si deve aggiungere l'incremento di valore, in senso ampio, che questa struttura potrà avere sul territorio offrendo preziose opportunità per le case automobilistiche e la possibilità di promozione turistica con specifiche iniziative ed eventi (valorizzazione del territorio).

Sono quindi i lavoratori coinvolti in funzione degli eventi così come stimati nell'elaborato relativo ai vari scenari di utilizzo dell'autodromo.

7) Quali siano le criticità ambientali da esaminare e quali eventualmente siano le azioni di compensazione dal punto di vista ambientale previste nel progetto stesso o nella documentazione allegata;

Per le previsioni e le valutazioni sulle criticità ambientali si confermano ad oggi le prescrizioni emerse dal "Rapporto sull'impatto ambientale", relativo al Piano Particolareggiato "Centro Guida Sicura di Marzaglia" e redatto dalla provincia di Modena a conclusione del procedimento di VIA, allegato alla **delibera di G.P. n. 15 del 15/01/2008** ed integralmente riportato nell'elaborato N " Relazione Illustrativa e Previsione di Spesa" del P.P. approvato con **delibera di C.C. n. 34 del 26/05/2008**.

Lo Studio di impatto ambientale (SIA), per quanto riguarda la nuova proposta di ampliamento, è andato ad indagare i fattori di possibile criticità in relazione ai molteplici parametri progettuali ed ambientali, individuando, grazie anche alle osservazioni emerse dallo screening, gli elementi che compongono l'impatto, ed in particolare:

- il sistema idrico superficiale e sotterraneo:

Si prevede il monitoraggio quali-quantitativo delle acque sotterranee, su pozzi/piezometri realizzati a monte e a valle del complesso, per controllare la qualità delle falde acquifere;

La quasi totalità delle opere risulta prevista esternamente alle aree di protezione PA2 del campo pozzi "c" di Modena in gestione ad HERA spa. Fa infatti eccezione la tribuna la quale ricade per la quasi interezza all'interno del PA2 e che potrà ospitare fino a 3000 spettatori: per tale sistema insediativo, anche da un punto di vista idraulico, sussistono le attenzioni vincolanti per i sistemi fognari in progetto, previste da norma e già utilizzate anche nell'ambito del precedente sviluppo progettuale, che nella sostanza si concretizzano come segue: Le fognature di collettamento delle acque reflue luride sono previste a perfetta tenuta idraulica in HDPE saldabile contro tubato; I sistemi di pretrattamento delle acque luride –fosse imhoff e condensa grassi sono previsti monoblocco possibilmente in HDPE saldabile alle tubazioni di collettamento; Per l'equalizzazione delle acque reflue di origine antropica, visti i limiti imposti dal sistema depurativo di valle, è prevista una vasca di equalizzazione monoblocco a perfetta tenuta idraulica; Le fognature di collettamento delle acque reflue di origine meteorica (al servizio delle acque pluviali e delle acque di corrivazione di aree di transito e parcheggio) sono previste in PVC SM8 con le guarnizioni preinserite il che rende anche queste a perfetta tenuta idraulica

- le emissioni in atmosfera:

Si prevede il monitoraggio della qualità dell'aria, quello della Qualità dell'aria RRQA e la correlazione della qualità dell'aria con le condizioni climatiche e geografiche;

- le emissioni acustiche:

Si prevede il monitoraggio dell'impatto delle sorgenti di rumore;

- l'interazione del progetto nel suo complesso con la fauna e la flora esistenti:

Il progetto definitivo delle opere prevederà la realizzazione di aree verdi di compensazione del verde, per il mantenimento dei corridoi ecologici presenti nell'area; Lavori di rimboschimento con creazione di siepi perimetrali e di un'area boscata; Interventi di miglioramento della struttura e della composizione specifica del bosco di Pino strobo esistente

- l'aspetto sanitario dovuto alle nuove lavorazioni:

In fase di cantiere si prevedono pozzi di disinquinamento, e la realizzazione di impermeabilizzazione di porzioni del cantiere, al fine di limitare le infiltrazioni di sostanze inquinanti nel terreno;

- il traffico indotto e la conseguente analisi sulla viabilità e la produzione di rifiuti:

I disagi e gli impatti prodotti dall'incremento di traffico, in particolare in occasione dei grandi eventi, legati all'attività dell'autodromo, saranno mitigati con la realizzazione della nuova via di accesso a sud del comparto, che permetterà di collegare la viabilità principale con le strutture dell'autodromo;

La produzione di rifiuti, viene distinta nella produzione in fase di cantiere e in quella in fase di esercizio. Per quanto riguarda la produzione in fase di cantiere, verrà predisposta una zona per il posizionamento di cassoni per la raccolta differenziata dei rifiuti prodotti durante le lavorazioni. I cassoni saranno periodicamente sostituiti per essere avviati al recupero o allo smaltimento presso impianti autorizzati. Le terre di scavo verranno tutte utilizzate all'interno dello stesso cantiere per i riempimenti e il livellamento delle aree di pista, di edificazione delle nuove strutture e per le successive opere di sistemazione del verde. Per i rifiuti speciali di costruzione e demolizione, si provvederà a valutare se utilizzare i rottami di demolizione previa selezione e triturazione come materiali di riempimento oppure se procedere al loro conferimento ad un centro di recupero. Verrà fatto lo smaltimento dei rifiuti contenenti amianto, come da protocolli dell'ASL. Per i rifiuti assimilabili agli urbani provenienti principalmente da refettori e dagli uffici, si provvederà a stipulare delle apposite convenzioni con HERA SpA, per la fornitura di contenitori (cassonetti) e per le operazioni di svuotamento periodico degli stessi. I rifiuti speciali pericolosi (oli esausti, batterie esauste, ecc.) verranno smaltiti, dalle imprese appaltatrici. I rifiuti speciali non pericolosi saranno

stoccati in modo differenziato al fine di avviarli per quanto possibile al recupero, limitando il conferimento a discarica ai soli rifiuti non concretamente recuperabili. Le acque reflue generate dai servizi di cantiere approntati dovranno essere stoccate in un contenitore e conferite presso impianti di depurazione autorizzati al ritiro di rifiuti liquidi a base acquosa con contaminanti biodegradabili.

Per quanto riguarda i rifiuti in fase di esercizio, quelli provenienti dalle attività della Tribuna Hospitality, di ristorazione e dalle attività laboratoriali del MASA, rifiuti domestici, saranno oggetto di raccolta differenziata. Le acque reflue generate dai servizi presenti in tutto il complesso saranno scaricate nella pubblica fognatura, verranno quindi prodotti solo saltuariamente rifiuti liquidi dallo spurgo di pozzetti di sedimentazione o pretrattamento delle acque reflue.

La tipologia di rifiuti prodotti dal Centro MASA dipenderanno dalle modalità di gestioni attivate, per ogni tipo di rifiuto, verranno predisposti idonei contenitori in attesa del loro conferimento.

Per quanto concerne, la proposta di ampliamento dell'autodromo, comunque, per valutarne il quadro ambientale e recepirne le prescrizioni dettate dal P.A.U.R., bisognerà aspettare la fine dell'istruttoria dello stesso.

8) In sostanza, quale sia il vantaggio pubblico e dei cittadini modenesi a fronte di un sacrificio ambientale in una zona di particolare pregio che invece potrebbe sviluppare il suo consistente potenziale per l'ambiente e per il benessere dei cittadini di Modena;

Nell'area dell'ampliamento dell'autodromo, come in quella del "Centro Guida Sicura" si ha la presenza di un ambiente antropogeno, a causa della progressiva scomparsa degli ecosistemi naturali in seguito alla forte pressione delle colture agricole specializzate e alla presenza di una cava (riqualificata dal progetto stesso) che hanno avuto come conseguenza l'azzeramento di tutte le nicchie ecologiche esistenti fino a pochi decenni fa.

Le uniche zone in cui permangono condizioni ambientali di pseudo-naturalità sono quelle poste nella fascia immediatamente adiacente all'alveo del Fiume Secchia, alcune delle quali (Casse di espansione del Fiume Secchia e Oasi del Colombarone) costituiscono siti d'importanza comunitaria ai sensi dell'art. 5 del DPR 357 /1997 sulla conservazione degli habitat naturali e semi-naturali, nonché della flora e della fauna selvatica.

Queste zone, le uniche che rivestono un'importanza ambientale, e come tali tutelate e da conservare, non interferiscono con l'area della proposta di progetto per la distanza alla quale sono poste e per l'assenza di sentieri e rotte di spostamento o zone di alimentazione della fauna con gli areali riproduttivi.

La creazione di un polo di ricerca, sviluppo, intrattenimento e sport, trova, nelle infrastrutture dell'autodromo, un luogo idoneo allo svolgimento e alla sperimentazione, in sicurezza, di questi temi; accelerandone le possibilità tecniche d'implementazione e innovazione. Questo grazie anche al fatto di trovarsi all'interno di un'area, ad alta vocazione, come quella della Motor Valley, nella quale, da sempre, si studiano tematiche legate allo sviluppo integrato di eccellenze nel campo storicamente preminente, per la Regione, quello dell'automotive.

Nello specifico le necessità di case costruttrici, Università, Comune e tutti coloro che mirano allo sviluppo della nuova mobilità, trovano riscontro nel decreto Ministeriale 28 febbraio 2018, "Modalità' attuative e strumenti operativi della sperimentazione su strada delle soluzioni di Smart Road e di guida connessa e automatica".

Infatti come previsto dalla Legge di Bilancio 2018, il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti ha ufficialmente dato il via libera alle "Smart Road" e alla sperimentazione su strada dei veicoli a guida automatica, definendone gli obiettivi.

Il rilancio del settore delle infrastrutture di trasporto attraverso la "digital transformation" rappresenta un fattore abilitante della crescita sostenibile, intelligente ed inclusiva del Paese, in grado di creare infrastrutture snelle, di qualità, più sicure, più economiche, meglio utilizzate e fruite, che generino dati e servizi per una migliore esperienza del viaggio per i cittadini, per facilitare il trasporto delle merci e contribuire a determinare un ecosistema tecnologico favorevole per le imprese.

Lo sviluppo di tali tecnologie mirano inoltre a dimezzare entro il 2030 (e azzerarli entro 2050), sia il numero dei morti sulle strade europee, sia le vittime di lesioni gravi. Obiettivi, questi, contenuti nel "3rd Mobility Package", presentato a Maggio, un importante pacchetto di misure annunciato dalla

Commissione Europea e favorevolmente accolto anche dal European Transport Safety Council (ETSC) e dalla Federazione Internazionale dell'Automobile (FIA), che ha al centro il miglioramento della sicurezza stradale nel nostro continente.

L'Assessora
Anna Maria Vandelli

Documento prodotto mediante sistema automatizzato ai sensi dell'art. 3 D. Lgs. 39/93 e firmato digitalmente secondo le norme vigenti: Legge 15 marzo 1997, n. 59; D.P.C.M. 13 gennaio 2004; D.lgs. n. 82/2005, D.P.C.M. 30 marzo 2009 Certificato rilasciato da Camera di Commercio di Modena n. codice carta 09150480W – firmato da ANNA MARIA VANDELLI – CF: VNDNMR61B511903F