



Comune di Modena

L'Assessora al Patrimonio,
Quartieri, Partecipazione,
Europa e Cooperazione Internazionale

Modena, 16/02/2021
Prot. 50411

Al Consigliere Comunale
Alberto Bosi

OGGETTO: risposta ad interrogazione urgente, Prot. Generale n. 310591 del 2/12/2020 presentata dal GRUPPO LEGA MODENA, avente per oggetto "**Attività autodromo e progetto di allargamento**" pervenuta in data 13/1/2021

Gentile Consigliere,
con la presente si vuole dare riscontro, in forma scritta, alla interrogazione in oggetto.

La risposta, qui di seguito per punti schematici, ha visto il contributo di diversi Settori e Assessorati comunali.

* Il nuovo Autodromo di Modena, ampliato per rispondere meglio alle esigenze della ricerca e della produzione industriale del nostro territorio, sarà una struttura a servizio dello sviluppo dell'*automotive* e dell'evoluzione *green* nella città capitale della *Motor Valley*.

Grazie all'ampliamento/miglioramento (o per certi versi "completamento" della struttura) sarà possibile mettere a disposizione delle imprese una struttura competitiva in ambito regionale e contribuirà quindi a creare valore e occupazione di qualità per il territorio, utilizzando le nuove filiere dell'idrogeno, dell'ibrido e del *full electric*.

Anche grazie al nuovo Autodromo, Modena, cuore della *motor valley* emiliano-romagnola, si collocherà al centro del processo di evoluzione *green* della mobilità sia per come verrà costruita la struttura sia per il ruolo che assumerà nello sviluppo delle tecnologie innovative a bassissima emissione di inquinanti.

È una visione di prospettiva per garantire nuove infrastrutture utili alla competitività del nostro territorio che non può concedere vantaggi alle province limitrofe. Questa visione, come già esplicitato nella prima conferenza stampa pubblica del luglio 2020 da tutti i soggetti in campo, deve essere una opportunità anche per la frazione di Marzaglia e per tutti i cittadini; ed è per

questo motivo che serve mettere in campo partecipazione e garanzie a favore di tutti i portatori di interesse della zona.

*****Le condizioni economico-patrimoniali dell'area su cui si sviluppa l'autodromo sono le seguenti:

Nel 2007 è stato costituito il diritto di superficie con scadenza 2062 il cui corrispettivo è costituito da un canone annuo iniziale di € 41.659,95, calcolato sulla base della rendita perpetua che il Comune di Modena si impegna a versare all'Opera Pia Levizzani, in quanto già proprietaria dell'area.

Tale canone è soggetto all'aggiornamento dell'intera variazione annua dei prezzi al consumo e l'ultimo aggiornato ammonta ad € 49.048,52.

Nel 2015 è stato concesso un ampliamento del diritto di superficie su un'area limitrofa con soprastanti fabbricati ex rurali, per un costo complessivo di € 230.000 suddivisi in 15 rate biennali di circa 15.300 €/cadauna, oltre all'aggiornamento ISTAT.

Anche in questo caso la scadenza del diritto di superficie è il 2062.

*****L'area dell'Autodromo ricade in un Ambito polifunzionale di tipo A - Area funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione, ex Zona Territoriale Omogenea F destinata ad Attrezzature Generali e specificatamente nella Zona Elementare n.° 1740.

In base al Piano Particolareggiato vigente (approvato con delibera C.C. 34/2008) le destinazioni ammesse sono le seguenti:

B/1 - collegi, convitti, case di riposo, ecc.; B/4 - uffici pubblici; B/5 - scuole; B/6 - biblioteche e musei; C/4 - fabbricati e locali per esercizi sportivi senza fine di lucro; C/6 - autorimesse; D/2 - alberghi e pensioni; D/3 - teatri e cinematografi; G/1 - impianti sportivi a raso; altre destinazioni di servizio (cabine elettriche, impianti tecnologici, stazioni di servizio, ecc.).

Sono altresì consentite le destinazioni G/4 - parchi e giardini pubblici e G/6 - parcheggi per autoveicoli.

Il piano particolareggiato prevede inoltre che le funzioni commerciali e attività fieristiche (C/1) siano consentite, solo e in quanto complementari alle attività ammesse sopraelencate e non potranno essere considerate separatamente da esse.

Rispetto alle previsioni del P.P. approvato, sono state realizzate le seguenti opere:

- l'anello esterno del circuito,
 - la palazzina uffici e gestione del Centro Guida Sicura,
 - i paddock aree guida sicura,
 - le opere di urbanizzazione
- Rimangono da realizzare:
- le piste interne di Guida Sicura,
 - l'albergo e gli esercizi commerciali complementari.

Nel Centro di Marzaglia erano previsti infatti, oltre alla 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.

Tali interventi non sono stati realizzati a causa del mancato recepimento, a livello nazionale, delle direttive comunitarie in tema di sicurezza stradale sulle quali si fondava il piano aziendale del "Centro Guida Sicura".

***** Il controllo dell'inquinamento acustico generato da attività motoristiche è regolamentato dal DPR 304/2001 che prevede che il gestore dell'impianto possa effettuare determinate attività, anche particolarmente intense, quali gare di auto o moto, prove libere ecc., che comportano forti emissioni rumorose e il contestuale superamento dei limiti acustici, per un massimo di 30 giorni nell'arco dell'anno solare.

Tali attività devono essere comunicate preventivamente al Comune che, fatte le dovute valutazioni, provvede di volta in volta al rilascio dell'autorizzazione in deroga ai limiti acustici.

Essendo il numero di deroghe massimo nell'arco dell'anno solare previsto da un dispositivo normativo nazionale, la Giunta del Comune di Modena non può decidere autonomamente di ridurre il numero massimo di giornate autorizzabili che pertanto rimangono 30 nell'arco dell'anno solare.

Dal punto di vista politico, nel recentissimo passato, erano giunte voci di una volontà del legislatore nazionale (Governo Conte primo, così detto 'gialloverde'), di modificare il dispositivo nazionale sulle deroghe, ma non ci risulta alcun seguito concreto di questa intenzione così trapelata sui territori.

***** Al quesito "se esistono limiti di orari per la giornata di sfioramento" segnalo che in merito alle attività in deroga ai limiti acustici il DPR 304/2001 non dispone fasce orarie specifiche da prescrivere negli atti autorizzativi; il Comune di Modena autorizza di norma la giornata di attività motoristiche in deroga nella fascia oraria tra le ore 09,00 e le ore 13.00 e nella fascia oraria tra le ore 14.00 e le ore 19.00.

***** Ai sensi del DPR 304/2001, le attività ordinarie che vengono svolte presso l'impianto motoristico, ovvero le attività che non sono autorizzate in deroga ai limiti acustici, devono avvenire nel rispetto dei limiti assoluti di immissione attribuiti ai singoli ricettori abitativi dalla Classificazione Acustica comunale. Il DPR 304/2001 stabilisce inoltre che, agli autodromi e alle piste motoristiche, non si applichi il limite differenziale di immissione (ovvero il valore che non deve essere superato, all'interno degli ambienti abitativi, dalla differenza aritmetica fra il rumore misurato in presenza ed in assenza di una specifica sorgente), mentre fissa un limite orario che, per l'autodromo di Marzaglia, costruito dopo l'entrata in vigore del DPR, è pari a 70 dBA; tale limite deve essere rispettato in qualsiasi ora nel periodo diurno dalle ore 6 alle 22. Non sono prescritti limiti di rumore da rispettare per le giornate autorizzate in deroga.

*Il procedimento di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA) che ha portato alla realizzazione dell'impianto motoristico di Marzaglia ha prescritto al gestore l'installazione di un sistema di monitoraggio del rumore che funziona in continuo, 24 ore su 24 ore per 365 giorni all'anno. Il gestore una volta al mese raccoglie i dati acustici registrati nel punto di monitoraggio e compone una relazione tecnica che trasmette al Comune e ad Arpae Modena per le rispettive verifiche di competenza. In considerazione del fatto che le misure eseguite a bordo pista non sono rappresentative dei livelli di rumore presenti presso le abitazioni, il gestore dell'impianto, tra il 2013 e il 2014, ha effettuato, secondo quanto prescritto nel procedimento di VIA, rilievi acustici di controllo della durata di 24h presso alcune abitazioni collocate in prossimità della struttura sportiva, rilievi svolti in giornate dove sono avvenute particolari attività motoristiche presso l'Autodromo. Questa prima serie di verifiche non ha evidenziato alcun superamento dei limiti di legge in corrispondenza dei ricettori residenziali abitati.

L'Amministrazione, ritenendo necessario effettuare ulteriori caratterizzazioni dell'impatto acustico generato dalle attività motoristiche, ha successivamente richiesto ad Arpae Modena di svolgere, nell'ambito delle attività dei controlli ambientali di propria competenza, altri rilievi fonometrici. Nei periodi compresi tra aprile e giugno 2015 e tra settembre e novembre 2015 Arpae Modena ha svolto misurazioni della durata di 60 giorni presso due ricettori particolarmente esposti, vicini all'impianto.

Gli esiti delle elaborazioni dei dati fonometrici hanno evidenziato come, durante le misurazioni non si sia mai verificato il superamento dei limiti di zona previsti dalla Classificazione Acustica, nemmeno in occasione di eventi particolarmente rumorosi autorizzati in deroga ai limiti di rumore ai sensi di legge. Anche per quanto riguarda il limite orario non si è mai verificato, in entrambi i ricettori, il superamento del valore pari a 70 dBA fissato dal DPR 304/2001, nemmeno in occasione di eventi particolarmente rumorosi autorizzati in deroga ai limiti di rumore ai sensi di legge.

Dal punto di vista politico, l'Amministrazione comunale, grazie anche al Quartiere, ha svolto nella precedente consiliatura (anno 2015 e 2016) due assemblee pubbliche presso le frazioni di Cittanova-Marzaglia nelle quali sono stati esposti i dati sopraindicati.

*Sulla questione posta sullo "stato del progetto di allargamento dell'autodromo" poiché non sono ancora stati predisposti gli atti di ampliamento del diritto di superficie in essere, come sopra esplicitato, il progetto potrà vedere la realizzazione solo dopo l'atto di concessione (e, ovviamente, anche solo dopo il termine degli iter dei procedimenti autorizzativi e ambientali previsti per legge).

*Come si evince anche dal Piano Urbano della Mobilità Sostenibile (PUMS 2030), approvato lo scorso luglio dal Consiglio Comunale, la diffusione della

cultura della sostenibilità è 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 ciò 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 prevede:

- 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, sia in partecipazione con la popolazione, sia 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 redatto 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*).

Il progetto iniziale era pronto 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 e migliorata, 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, con un incremento del personale, a cui si deve aggiungere l'incremento di valore, in senso ampio, che questa struttura potrà avere sul territorio, offrendo preziose opportunità di promozione turistica con specifiche iniziative ed eventi (valorizzazione del territorio).

* Quanto poi, alla richiesta "se è già stato fatto uno studio per l'installazione di barriere anti rumore e di piantumazione perimetrale" e "quali interventi sono previsti nel nuovo progetto per ridurre il disagio per le frazioni vicine", preme mettere in risalto gli importanti elementi innovativi del progetto di ampliamento che prevedono la costruzione della pista a livello interrato per la sezione più vicina a Marzaglia, stante che le barriere antirumore risulterebbero efficaci qualora poste immediatamente a ridosso della pista e questo non risulta naturalmente compatibile con gli elementari dispositivi di sicurezza che sovrintendono lo svolgimento delle attività motoristiche. Inoltre le barriere risultano utili al contenimento del rumore solamente per le abitazioni che si trovano collocate vicino alla barriera stessa, pertanto, in ambiti di aperta campagna come quello in parola, gli schermi non rappresentano una soluzione adeguata al contenimento del rumore, anzi alcuni studi hanno verificato come, a grande distanza, i livelli sonori aumentano per gli effetti di diffrazione generati dalla presenza di schermi acustici. Anche la realizzazione di piantumazioni perimetrali non comporta assolutamente nessuna funzione per la mitigazione della rumorosità, anche se può rappresentare una barriera visiva. Per avere dei benefici significativi dal punto di vista dell'inquinamento acustico è infatti necessario creare una cintura di alberi ad alto fusto e ad elevata densità, profonda 50/100 m (la riduzione del rumore da parte di uno schermo costituito da vegetazione è infatti pari a 0,1-0,2 dB per ogni metro di profondità).

Risultano inoltre in programma schermi acustici posizionati in maniera strategica tra confine e recinzione (con un'ampiezza di 2 metri) e realizzati con siepi naturali.

Il gestore deve pertanto svolgere in modo strutturale le proprie attività motoristiche nel rispetto dei limiti della Classificazione Acustica comunale e della disponibilità delle giornate in deroga previste dalla normativa vigente.

* Quanto alla richiesta "è stato fatto uno studio per capire a quali fondi europei è possibile accedere per facilitare investimenti nella riduzione dell'inquinamento acustico e ambientale dato dall'uso dell'autodromo", siamo in attesa di conoscere con puntualità la programmazione e la "messa a terra" concreta del quadro finanziario pluriennale 2021-2027 dell'Unione europea, all'esito della quale potranno essere fatte le più opportune ricerche.

* Il progetto definitivo delle opere prevede 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, nonché interventi di miglioramento della struttura e della composizione specifica del bosco di Pino strobo esistente.

I disagi e gli impatti prodotti dall'incremento di traffico, 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.

L'Assessora
Anna Maria Lucà

Piazza Grande, 16 - 41121 Modena - 059.203.2575 -
assessora.luca@comune.modena.it