

**Accordo Territoriale per il Polo Funzionale
"Autodromo di Modena"
tra la Provincia di Modena e il Comune di
Modena
ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000
e dell'art. 63 del PTCP**

Accordo Territoriale per il Polo Funzionale "Autodromo di Modena"
tra la Provincia di Modena e il Comune di Modena
ai sensi dell'art. 15 della L.R. 20/2000
e dell'art. 63, comma 7 delle NTA del PTCP

Provincia di Modena, con sede in Modena MO al viale Martiri della Libertà 24, codice fiscale 01375710363, indirizzo posta elettronica certificata – PEC provinciadimodena@cert.provincia.modena.it, agente in persona del Dirigente del Servizio Programmazione Urbanistica Scolastica e Trasporti dott. ing. Daniele Gaudio, giusta delega Atto n. 134 del 08/09/2021, domiciliato per la carica presso la sede dell'Ente che rappresenta, che sottoscrive il presente Accordo posto agli atti degli Uffici, e nel seguito del presente atto indicata anche, per brevità, come "*Provincia*".

E

Comune di Modena, con sede in 41121 Modena MO alla piazza Grande 16, codice fiscale e partita IVA 00221940364, indirizzo di posta elettronica certificata – PEC comune.modena@cert.comune.modena.it, agente in persona del Dirigente del Settore Ambiente, Edilizia Provata ed Attività Produttive, Arch. Roberto Bolondi, domiciliato per la carica presso la sede dell'Ente che rappresenta, che sottoscrive il presente Accordo posto agli atti del Comune e da aversi qui per integralmente richiamata e trascritta, nel seguito del presente atto indicato anche, per brevità, come "*Comune*".

PREMESSO

1. che data la definizione e l'individuazione dei poli funzionali come ambiti territoriali ove si concentrano funzioni, a cui il PTCP riconosce o assegna carattere strategico per l'assetto territoriale e socioeconomico dell'intero territorio provinciale. Ai sensi dell'art. A-15 della L.R. 20/2000, essi sono caratterizzati da:
 - presenza di una o più funzioni strategiche o servizi ad alta specializzazione economica, scientifica, culturale, sportiva, ricreativa e della mobilità;
 - concentrazione in ambiti identificabili per dimensione spaziale ed organizzazione morfologica unitaria;
 - forte attrattività di un numero elevato di persone e di merci;
 - bacino di utenza di carattere sovracomunale;
 - forte impatto sui sistemi territoriali della mobilità e di conseguenza sul sistema ambientale e della qualità urbana;
2. che il PTCP individua nelle tavole della Carta n. 4 "Assetto strutturale del sistema insediativo e del territorio rurale", con appositi simboli grafici, i poli funzionali esistenti da consolidare, sviluppare e riqualificare, nonché quelli da realizzare sulla base di atti di pianificazione e programmazione condivisi dalla Provincia;
3. che il PTCP definisce per i poli funzionali esistenti e di progetto il seguente sistema di obiettivi:
 - riconoscimento del ruolo di punti di eccellenza delle funzioni territoriali di scala provinciale, in grado di costituire elementi strutturali dell'assetto e di concorrere alla promozione della qualificazione a scala nazionale e internazionale del sistema provinciale, qualificazione dell'accessibilità pubblica e privata e della logistica;

- sviluppo delle funzioni presenti e integrazione nel sistema economico più vasto;
 - miglioramento delle condizioni di compatibilità ambientale. L'attuazione dei poli funzionali di previsione di cui al comma 6 è subordinata alla sottoscrizione dell'Accordo Territoriale di cui al comma 4; in assenza di tale Accordo possono essere attuati soltanto interventi di manutenzione ordinaria e straordinaria delle strutture eventualmente esistenti, senza cambi d'uso;
4. che l'area d'intervento per lo sviluppo del progetto del nuovo Autodromo di Modena Marzaglia è localizzata, in Comune di Modena, tra la Strada Pomposiana, e la via dell'Aeroporto, fra il Centro di Educazione Ambientale e l'aeroporto di Marzaglia. La superficie territoriale complessiva del comparto "Autodromo di Modena – Guida sicura" originariamente valutata nella procedura autorizzata di VIA del 2008 era di 277.733 mq, quella della proposta di ampliamento è pari a circa mq 415.301;
 5. che l'amministrazione del Comune di Modena è proprietarie delle aree ricomprese all'interno di tale comparto. La superficie territoriale complessiva (ST) del Comparto Guida Autonoma è di mq 111.019. Esso è catastalmente identificato presso il N.C.T. alle seguenti coordinate:
 =Comparto Autodromo di Modena – Guida Sicura
 Fg.117, mappali: 87, 88, 91, 92, 94, 95, 96, 97, 98, 102, 103, 121, 123, 124, 125, 126, 154, 157, 159, 161, 163; Fg.132, mappale: 160; Fg. 167, mappali: 103, 105, 107, 110, 145, 150, 155, 156, 157, 158, 159, 180, 181, 182, 185,187 e 188.
 =La superficie territoriale complessiva (ST) del Comparto Autodromo di Modena è di mq 277.733;
 =Comparto Autodromo di Modena – comunità terapeutica di Marzaglia
 Fg.117, mappali: 17/18, 154, 160, 183, 184, 186:
 =Comparto Guida Autonoma
 Fg.117, map: 122, Fg. 132 map 86 109 120 122 Fg 167 map. 40 81 86 88 139 196;
 =La superficie territoriale complessiva (ST) del comparto oggetto dell'Accordo territoriale è di mq 415.301;
 6. Che la Società Autodromo di Modena ha sottoscritto per le aree un Accordo per il diritto di superficie come a seguito descritto:
 - In data 26 marzo 2007, con atto notarile presso il Notaio Silvio Vezzi, il Comune di Modena ha costituito, a favore di Vintage S.r.l. (poi divenuta Aerautodromo Modena S.p.A) il diritto di superficie per 55 anni rinnovabili sull'area di proprietà comunale con fabbricati sovrastanti, destinata ad attrezzature Generali, posta in Strada Pomposiana, località Marzaglia, estesa circa 277.733 mq.;
 - In data 01/03/2016, con determinazione del dirigente responsabile dei Lavori pubblici, il Comune di Modena ha esteso, a favore di Aereautodromo Modena SPA (già Vintage S.r.l.), l'ampliamento del diritto di superficie sull'area di proprietà comunale, destinata ad "attrezzature generali", posta in località Marzaglia e comprendente un complesso di edifici denominato "Comunità terapeutica di Marzaglia", in area limitrofa a quella già data in diritto di superficie (vedi punto A) estesa 26.549 mq.;
 7. che alla luce dell'esigenza di migliorare l'offerta ed adeguarsi alle mutate richieste del territorio, la società Autodromo di Modena S.p.a. ha elaborato un programma di ampliamento della propria struttura e di adeguamento alle evolute necessità, con specifico riferimento allo sviluppo di nuove tecnologie per la mobilità sostenibile, anche in collaborazione con le eccellenze produttive del distretto e con Uminore;
 8. che la proposta progettuale propone di modificare la pianificazione territoriale di area vasta, la pianificazione di livello comunale e la pianificazione attuativa, al fine di modificare l'organizzazione interna del comparto Autodromo di Modena, il suo perimetro e l'accessibilità;
 9. che la realizzazione del progetto, e la conseguente qualificazione come nuovo Polo Funzionale, prevede la modifica dell'impianto stradale sportivo, legato alla guida autonoma, la rimodulazione dei volumi edificabili (senza incremento di Superfici complessive), la ridefinizione delle destinazioni ammesse con l'inserimento di una struttura a tribuna per eventi sportivi, incentive e di ricerca, la rimodulazione conseguente degli standard urbanistici e delle opere di urbanizzazione;

10. che per andare incontro alle esigenze dei test sui nuovi veicoli, alle esigenze sportive e tecnologiche si rende 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 e questo permetterà al circuito di Modena di confermare il suo primato come infrastruttura di riferimento in Italia per lo sviluppo dei test di guida autonoma e di offrire alle case motoristiche del territorio della Motor Valley una infrastruttura che permetta in totale sicurezza di provare vetture e componentistiche, senza dover ricorrere a situazioni stradali più pericolose e difficilmente utilizzabili: la vocazione del circuito non muta, ma si adegua alle diverse istanze nate in questo ultimo decennio;
11. che una seconda modifica si inserisce all'interno dello sviluppo del progetto M.A.S.A. Modena Automotive Smart Area, l'area dedicata alla sperimentazione di veicoli connessi e vetture a guida autonoma presso appunto l'Autodromo di Modena. Oltre agli spazi a cielo aperto dove verranno effettuati i test stradali, l'attività di studio e di sperimentazione necessita di spazi laboratoriali e didattici atti ad ospitare l'Università e le Società di sviluppo dell'infrastruttura tecnologica della smart Area, al fine di creare un 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. Grazie alla ristrutturazione dei fabbricati Ex comunità terapeutica di Marzaglia, verranno creati uffici, aule, e laboratori di ricerca per l'Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, Dipartimento Ingegneria dei Motori, e di altre strutture pubbliche e private che stanno implementando soluzioni alternative per la mobilità;
12. che il Polo Funzionale sarà dotato di una nuova viabilità di collegamento alla rete stradale esistente, per garantire una più semplice logistica e una più corretta gestione dei flussi in ogni scenario alla base dell'ampliamento e il progetto dell'infrastruttura stradale dovrà rispondere alle esigenze strutturali, dimensionali e ottimizzare i flussi veicolari nelle varie simulazioni svolte e risponde all'obiettivo di consentire di alleggerire il traffico diretto ed indiretto sulla via Pomposiana e di sponda quello in transito lungo Marzaglia Nuova in arrivo all'Autodromo di Modena;
13. che il progetto prevede l'ampliamento e la modifica del comparto Autodromo di Modena, già oggetto di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), tramite la realizzazione di nuovi tratti di circuito stradale, tra cui un rettilineo di 1 km di lunghezza, di una tribuna e dei relativi servizi, la ristrutturazione e la nuova realizzazione di fabbricati che permettano l'utilizzo del Centro Guida Autodromo di Modena a fini di ricerca e sviluppo, oltre al completamento di opere già previste nel precedente Piano, quali fabbricati ospitanti funzioni complementari all'attività principale (funzione alberghiera, ecc, ecc..) e le relative dotazioni territoriali;

PREMESSO INOLTRE:

14. che la Legge Regionale 24/2017, all'articolo 79 "abrogazioni", dispone che, dalla data della sua entrata in vigore (ai sensi del successivo articolo 80, il 1 gennaio 2018), sia abrogata, tra le altre, la legge regionale 24 marzo 2000 n. 20, fatto salvo quanto previsto, per la disciplina della fase transitoria sino alla approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG), dall'articolo 3 ("adeguamento della pianificazione urbanistica vigente e conclusione dei procedimenti in corso") e dall'articolo 4 ("attuazione degli strumenti urbanistici vigenti");
15. che l'articolo 3 della Legge Urbanistica Regionale, al fine di assicurare la celere e uniforme applicazione su tutto il territorio regionale delle disposizioni approvate, fissa per i comuni, l'obbligo di avviare e completare il processo di adeguamento della pianificazione urbanistica vigente entro termini perentori;
16. che l'articolo 4, comma 4, della legge regionale 24/2017, nel dettare le regole per la attuazione degli strumenti urbanistici vigenti, prevede che entro il termine perentorio per l'avvio del procedimento di approvazione del Piano Urbanistico Generale (PUG) possano "essere adottati i seguenti atti e può

essere completato il procedimento di approvazione degli stessi avviato prima della data di entrata in vigore della presente legge: a) le varianti specifiche alla pianificazione urbanistica vigente, tra cui le varianti di adeguamento a previsioni cogenti contenute in leggi o piani generali o settoriali; b) i piani attuativi dei piani regolatori comunali vigenti, anche in variante...; c) i Piani urbanistici attuativi (PUA), di iniziativa pubblica o privata, di cui all'articolo 31 della legge regionale n. 20 del 2000; d) i Programmi di riqualificazione urbana (PRU), di cui alla legge regionale 3 luglio 1998, n. 19 (Norme in materia di riqualificazione urbana); e) gli atti negoziali e i procedimenti speciali di approvazione di progetti che comportano l'effetto di variante agli strumenti di pianificazione territoriale e urbanistica";

17. che la delibera di Consiglio Comunale n. 92/2018, che ha approvato la "Delibera di Indirizzo", Relazione- Allegato A, Volume I, e la deliberazione di Consiglio Comunale n. 13 del 21/02/2019, che ha approvato Relazione - Allegato A, Volume II, definiscono il quadro della programmazione per la fase di transizione fino all'approvazione del nuovo PUG (Piano Urbanistico Generale);
18. che la legge regionale n. 3 del 2020, ha proroga i termini predetti rispettivamente al 1.1.2022 e al 1.1.2024 passando quindi, in primo luogo, da tre a quattro anni dall'entrata in vigore della legge urbanistica il termine previsto per l'assunzione della proposta del nuovo Piano Urbanistico Generale (PUG) e il termine entro il quale possono essere presentate o adottate le proposte di accordi operativi o di altri strumenti attuativi, e le proposte di variazione specifica dei pregressi strumenti di pianificazione; in secondo luogo passa da cinque a sei anni dall'entrata in vigore della legge urbanistica il termine previsto per completare il processo di approvazione del PUG e il termine entro il quale gli accordi operativi e gli altri strumenti attuativi consentiti nel periodo transitorio devono pervenire alla loro stipula o approvazione e al relativo convenzionamento;
19. che con deliberazione di Consiglio Comunale n. 6 del 25/02/2021, in coerenza con la legge regionale, sono stati proroga i termine, fino all' 01/01/2022, per la presentazione di richiesta formale del relativo titolo abilitativo, per l'attuazione di tutti gli interventi ammessi nella programmazione della fase transitoria, così come disciplinati dalla Delibera di indirizzo, ai sensi dell'articolo 4, legge regionale 21 dicembre 2017 n. 24;

DATO ATTO:

20. che il Comune di Modena ha avviato l'elaborazione della variante generale diretta al rinnovo complessivo degli strumenti di pianificazione e all'approvazione del PUG e che con deliberazione di Consiglio Comunale n. 86 del 29/12/2021, ai sensi degli artt. 3, 45, comma 2 e 27 comma 2 della Legge Regionale n. 24/2017 ha assunto la proposta di Piano, completa di tutti gli elaborati costitutivi;

DATO ATTO INOLTRE:

21. che il Comune di Modena ha convocato una Conferenza dei Servizi preliminare ai sensi dell'art.14 comma 3 della L.241/90, nella quale gli Enti partecipanti (Regione Emilia Romagna, Provincia di Modena, ARPAE e Comune di Modena) hanno convenuto all'unanimità che il progetto di Ampliamento dell'Autodromo avesse le caratteristiche per essere classificato come nuovo Polo funzionale e quindi in variante al PTCP nell'ambito dell'iter di Valutazione di impatto ambientale (VIA/PAUR);
22. che l'intervento prevede all'interno del PAUR prevede le seguenti varianti urbanistiche:
=VARIANTE AL PTCP = recepimento all'interno del PTCP del Polo Funzionale che il PSC individua nella Zona Elementare 1740 di tipo "a": "aree per funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione";
=VARIANTE AL PSC-RUE = ridefinizione nel RUE delle aree 01-03-07 della Zona Elementare 1740, ridefinizione dell'ambito VI Zona Elementare N. 1740 Ex Zona Territoriale Omogenea: a - Aree con funzioni o insediamenti complessi ad elevata specializzazione. Cartografia Zone

Elementari 4.z; si rende inoltre necessario allineare la disciplina di Zona Elementare alle previsioni di PUA, mediante l'inserimento della funzione D/6 (e/o destinazioni urbanistiche destinate ad ospitare le funzioni complementari di cui sopra;
=VARIANTE AL POC = recepimento nella cartografia del POC 2A 3 della variazione degli ambiti e nello specifico delle aree assoggettate a PUA in funzione della nuova definizione degli ambiti. Realizzazione infrastruttura stradale pubblica fuori comparto;
=VARIANTE AL PIANO PARTICOLAREGGIATO= ridefinizione dei contenuti del Piano Particolareggiato, Comparto denominato "Centro Guida Sicura" rispetto al nuovo progetto e all'ampliamento del Comparto;

RITENUTO

23. che la proposta formulata dalla proprietà risulti meritevole di accoglimento per le importanti ricadute sia sulla rete della ricerca scientifica, sia sulla rete delle aziende operanti nello sviluppo della mobilità sostenibili operanti sul territorio, che nel polo possono trovare il corretto ambito di sperimentazione delle nuove tecnologie per una mobilità veicolare sostenibile, con positive ricadute sulla ricerca avanzata e sull'occupazione;
24. che detta proposta contribuirà allo sviluppo sul territorio di tecnologie innovative attraverso le quali ridurre le emissioni di anidride carbonica nel solco del principio della transazione ecologica della mobilità;
25. che le Amministrazioni coinvolte ritengono corretto e garantito il rispetto della legislazione e della pianificazione sovra-ordinate e vigenti, nonché l'assenza di pregiudizio per i terzi;
26. che nel suo complesso il progetto di ampliamento consegue l'obiettivo di trasformare l'attuale struttura dell'autodromo in un polo di ricerca, intrattenimento e sport che trova nella nuova configurazione il luogo idoneo a sviluppare in sicurezza i temi della guida elettrica e autonoma all'interno della Motor Valley per implementare a pieno le tematiche legate allo sviluppo delle case automobilistiche e delle altre eccellenze nel campo delle attività motoristiche regionali;
27. che nell'ambito della domanda di Valutazione impatto ambientale (VIA) sono stati valutati tutti gli impatti significativi sull'ambiente, diretti e indiretti, che prevedibilmente deriveranno dall'attuazione dello progetto di intervento, e le misure per le mitigazioni, compensazioni e qualificazioni necessarie, relative a tutte le componenti della matrice ambientale, in modo approfondito nell'ambito dell'iter del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), disciplinato agli articoli da 15 a 21 della l.r. 4/2018 che recepiscono l'art. 27-bis del d.lgs. 152/06
28. visti:
 - la legge regionale n. 20/2000;
 - la legge regionale n. 24/2017;
 - Il PTCP approvato con deliberazione di Consiglio Provinciale n. 46/2009;
 - IL PSC-POC-RUE del Comune di Modena;

TUTTO CIO' PREMESSO **Le parti convengono quanto segue:**

Art. 1 **Premesse**

1. Le parti concordano che le premesse, gli atti e le disposizioni in essa richiamati costituiscono parte integrante ed essenziale della presente intesa e si devono intendere qui integralmente riportati.

L'assunzione di responsabilità e di reciproci impegni è ritenuta condizione imprescindibile per l'attuazione dell'Accordo.

Art. 2 Oggetto dell'Accordo

1. L'Accordo tra il Comune di Modena e la Provincia di Modena persegue l'obiettivo di realizzare un Polo funzionale di eccellenza per la ricerca e lo sviluppo della mobilità sostenibile e per le nuove tecnologie legate alla mobilità, a supporto delle eccellenze produttive e scientifiche del territorio.
2. Le Parti danno atto che l'ampliamento della struttura esistente, già presente nel Comune di Modena, località Marzaglia (MO) si manifesta come una collocazione ottimale per l'attuazione dell'obiettivo del presente articolo, permettendo l'integrazione tra la struttura già esistente e il suo sviluppo e adeguamento alle mutate esigenze con positive ricadute sia sul sistema produttivo, occupazionale e scientifico del territorio a scala provinciale.

Art. 3 Azioni previste nell'Accordo

1. Il presente Accordo definisce le linee strategiche per il potenziamento della struttura dell'Autodromo di Modena, al fine di integrare l'attuale pista, prevalentemente dedicata alla guida sicura, per permettere la realizzazione di pista adeguata allo sviluppo della mobilità sostenibile, adeguamento che oltre alla pista precede la realizzazione di correlati spazi di servizio, anche con il recupero di fabbricati esistenti, attualmente dismessi.
2. L'Accordo prevede la realizzazione di un collegamento viario tra l'Autodromo e la via Pederzona, quale direttrice principale del traffico al servizio della struttura. Detto collegamento configurato come strada pubblica è condizione propedeutica alla messa in attività dell'ampliamento dell'Autodromo.
3. L'Accordo prevede la realizzazione del potenziamento della struttura per gradi, dove le condizioni di sostenibilità di ogni singolo stato di sviluppo sono propedeutiche alla messa in esercizio di tale stato.

Art. 4 Descrizione della proposta e degli elementi legati alla promozione della qualificazione a scala nazionale e internazionale del sistema economico modenese

1. Le Parti danno atto che il progetto di ampliamento dell'Autodromo di Modena propone di modificare la pianificazione territoriale di area vasta, la pianificazione di livello comunale e la pianificazione attuativa, al fine di modificare l'organizzazione interna del comparto Autodromo di Modena, il suo perimetro e l'accessibilità.
2. Le parti danno atto che la proposta progettuale prevede un'ulteriore concessione, da parte dell'Amministrazione comunale al soggetto attuatore e pertanto un incremento del diritto di superficie con ampliamento del perimetro di comparto, mentre rimane invariata la capacità edificatoria complessiva autorizzata, seppure con una diversa articolazione delle destinazioni d'uso. La realizzazione del progetto, e la conseguente qualificazione come nuovo Polo Funzionale, prevede la modifica dell'impianto stradale sportivo, legato alla guida autonoma, la rimodulazione dei volumi edificabili (senza incremento di Superfici complessive), la ridefinizione delle destinazioni ammesse con l'inserimento di una struttura a tribuna per eventi sportivi, incentive e di ricerca, la rimodulazione conseguente degli standard urbanistici e delle opere di urbanizzazione. Per andare incontro alle esigenze dei test sui nuovi veicoli, alle esigenze sportive e tecnologiche si rende 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. Tale attività prevede ad esempio la necessità di lunghi tratti rettilinei, attualmente non presenti nella struttura in essere, al fine di rispondere alle esigenze delle case automobilistiche e di creare quella nuova struttura “SMART” che simuli la guida sui tratti autostradali necessaria a rispondere alle esigenze espresse dal decreto Ministeriale GU 28 febbraio 2018. Ciò implica la necessità di realizzare una nuova infrastruttura stradale di circa 2,3 km di lunghezza, che verrà implementata da tutte le dotazioni di sicurezza e tecnologiche atte a dare seguito a quanto illustrato in termini di innovazione.

Il progetto permetterà 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 (in alcuni fine settimana), di offrire alle case motoristiche del territorio della Motor Valley una infrastruttura che permetta in totale sicurezza di provare vetture e componentistiche, senza dover ricorrere a situazioni stradali più pericolose e difficilmente utilizzabili: la vocazione del circuito non muta, ma si adegua alle diverse istanze nate in questo ultimo decennio.

Il principale intervento progettuale previsto riguarda dunque la necessità di realizzare un nuovo circuito con caratteristiche tecniche diverse da quello esistente e che possa avere una sua completa autonomia, in quanto fruibile in primo luogo dalle case costruttrici di autoveicoli per prove e test, e contemporaneamente per sviluppare le tecnologie della guida autonoma che consistono nel simulare su aree protette, e tecnologicamente connesse e all'avanguardia, percorsi stradali ed autostradali.

3. Le parti danno atto inoltre, che una seconda modifica si inserisce all'interno dello sviluppo del progetto M.A.S.A. Modena Automotive Smart Area, l'area dedicata alla sperimentazione di veicoli connessi e vetture a guida autonoma presso appunto l'Autodromo di Modena. Oltre agli spazi a cielo aperto dove verranno effettuati i test stradali, l'attività di studio e di sperimentazione necessita di spazi laboratoriali e didattici atti ad ospitare l'Università e le Società di sviluppo dell'infrastruttura tecnologica della smart Area, al fine di creare un 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. Grazie alla ristrutturazione dei fabbricati Ex comunità terapeutica di Marzaglia, verranno creati uffici, aule, e laboratori di ricerca per l'Università degli studi di Modena e Reggio Emilia, Dipartimento Ingegneria dei Motori, e di altre strutture pubbliche e private che stanno implementando soluzioni alternative per la mobilità.

Un tema che si sta consolidando su tutto il territorio modenese è quello del turismo nella Motor Valley, che ha portato ad esempio alla partnership tra Museo Ferrari e Autodromo di Modena e che prevede un ulteriore step nella proposta di alcuni eventi significativi che raccolgano presso le strutture di Marzaglia l'organizzazione di attrattori turistici di valenza internazionale. Per far ciò si prevede la creazione di una struttura autonoma, una tribuna per il pubblico, che consenta la fruizione degli eventi di maggior significato. Gli spazi in questione sono stati pensati con una logica di flessibilità in modo tale da poter essere sfruttati nel modo migliore possibile sia durante le attività ordinarie (corsi di guida, eventi case automobilistiche, ...) che durante le giornate dove si prevedono eventi o gare.

4. Le parti danno atto che l'Ampliamento del Comparto Autodromo di Modena comporta in fine la realizzazione delle dotazioni territoriali. In termini di parcheggi pubblici si garantirà che tutti gli scenari di utilizzo del nuovo Polo Funzionale non comportino problematiche in termini di accessibilità e parcheggi.
5. Si da atto, inoltre, che nel suo complesso il progetto di ampliamento consegue l'obiettivo di trasformare l'attuale struttura dell'autodromo in un polo di ricerca, intrattenimento e sport che trova nella nuova configurazione il luogo idoneo a sviluppare in sicurezza i temi della guida elettrica e autonoma all'interno della Motor Valley per implementare a pieno le tematiche legate allo sviluppo delle case automobilistiche e delle altre eccellenze nel campo delle attività motoristiche regionali. La sua evoluzione futura si caratterizzerà sempre più al servizio delle attività legate alla mobilità sostenibile e alla ricerca sulla sicurezza nell'ambito del più generale sviluppo del comparto automotive a livello regionale e nazionale.

Qualificazione dell'accessibilità pubblica e privata

1. Le parti danno atto che in termini di accessibilità carrabile il Polo Funzionale sarà dotato di una nuova viabilità di collegamento alla rete stradale esistente, per garantire una più semplice logistica e una più corretta gestione dei flussi in ogni scenario alla base dell'ampliamento. Il progetto dell'infrastruttura stradale dovrà rispondere alle esigenze strutturali, dimensionali e ottimizzare i flussi veicolari nelle varie simulazioni svolte e risponde all'obiettivo di consentire di alleggerire il traffico diretto ed indiretto sulla via Pomposiana e di sponda quello in transito lungo Marzaglia Nuova in arrivo all'Autodromo di Modena.
Dal punto di vista trasportistico, si ritiene che tale soluzione sia adeguata a garantire un collegamento ottimale del comparto alla viabilità esistente. La valutazione appare tanto rafforzata e pertanto risponderà anche in considerazione della previsione di riconnessione della nuova bretella Campogalliano-Sassuolo su Via dell'Aeroporto.
Il regime amministrativo cui sarà sottoposta la nuova viabilità sarà quello di strada pubblica, occorrerà quindi che la progettazione dell'arteria stradale sia adeguata alla normativa cogente in materia.
Inoltre considerata la tipologia e la quantità di mezzi previsti in ingresso/uscita dal nuovo comparto, segnatamente in occasione dei giorni di maggior afflusso, è prevista una sistemazione dell'incrocio della nuova arteria sulla via Pederzona a rotatoria, al fine di migliorare le condizioni di accessibilità e sicurezza della circolazione.
2. Le Parti concordano che, per lo svolgimento (programmazione) di eventi ad elevata affluenza di pubblico, definiti, sia per il numero, sia per gli impatti, nello Studio di impatto ambientale:
 - il Soggetto privato attuatore/proponente, sarà tenuto a darne comunicazione con adeguato preavviso all'Amministrazione Comunale, affinché quest'ultima possa provvedere all'individuazione delle misure necessarie alla ottimale regolazione del traffico, evitando in particolare l'attraversamento dell'abitato di Marzaglia (MO); tali aspetti andranno recepiti nella Convenzione Urbanistica.
 - il Soggetto attuatore/proponente dovrà provvedere, a propria cura e spese, a formalizzare con il Comune e/o altri soggetti pubblici o privati la sottoscrizione di accordi per l'uso di aree a parcheggio limitrofe al comparto, nonché per la predisposizione dei servizi navetta e quanto altro si renda necessario per assicurare l'accessibilità dei visitatori agli eventi stessi; tali obblighi dovranno essere esplicitamente previsti negli elaborati approvati nell'ambito del PAUR ed in particolare nel Rapporto Finale e nella Convenzione urbanistica.
3. La Provincia e il Comune di Modena si coordineranno per effettuare il monitoraggio, si occuperanno del monitoraggio delle eventuali criticità e dei fenomeni di congestione sulla rete della viabilità di accesso all'impianto in occasione dei grandi eventi ad elevata affluenza di pubblico, concordando con il Comune - se necessarie - misure aggiuntive per la loro risoluzione (potenziamento TPL,, navette, mobilità ciclo pedonale, ecc.).
4. Le Parti si impegnano, per quanto riguarda il tema della mobilità sostenibile, a valutare congiuntamente il rafforzamento delle infrastrutture per la mobilità ciclabile e pedonale all'interno del quadrante Sud/Ovest della città, al fine di conseguire una maglia dei potenziali itinerari più lineare e organica, sia in relazione all'accessibilità dei principali luoghi di interesse, sia nell'ottica di un'ottimale fruizione del territorio del forese. Le parti si impegnano a trovare finanziamenti al fine di attuare la rete ciclabile. Le parti concordano che nell'ottica di una programmazione coerente con il contesto occorrerà pertanto tenere a riferimento la rete viabilistica minore esistente (che già svolge funzione di collegamento rurale diffuso) e la presenza di itinerari naturalistici di rango sovracomunale; sarà altresì necessario considerare le previsioni di attuazione dei programmi di recupero delle aree di cava e loro immediate pertinenze (al termine delle attività estrattive), lo sviluppo infrastrutturale verso Ovest dell'importante asse ciclabile cd. "Diagonale" (secondo stralcio, a partire dal Polo Leonardo) nonché le possibili interferenze con le grandi infrastrutture sovraordinate previste nell'area (tra cui, principalmente, il prolungamento dell'autostrada A22).

Art.6

Valutazione e qualificazione ambientale

1. Le Parti concordano che tutti gli impatti significativi sull'ambiente, diretti e indiretti, che prevedibilmente deriveranno dall'attuazione del progetto di intervento, e le misure per le mitigazioni, compensazioni e qualificazioni necessarie, relative a tutte le componenti della matrice ambientale, sono state valutate, in modo approfondito nell'ambito dell'iter del Provvedimento Autorizzatorio Unico Regionale (PAUR), disciplinato agli articoli da 15 a 21 della l.r. 4/2018 che recepiscono l'art. 27-bis del d.lgs. 152/06 e al quale integralmente si rimanda.

Art.7
Impegni

1. La Provincia di Modena ed il Comune di Modena si impegnano, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze istituzionali ad adeguare i propri strumenti urbanistici nell'ambito del procedimento per la Valutazione d'impatto Ambientale per la realizzazione degli obiettivi del presente Accordo.
2. La Provincia di Modena ed il Comune di Modena si impegnano, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze a verificare la corretta attuazione delle azioni previste nel presente Accordo.

Art.8
Obblighi a carico dei soggetti attuatori in caso di trasferimento di proprietà

1. La Provincia di Modena ed il Comune di Modena si impegnano, ciascuno nell'ambito delle proprie competenze ad inserire nei patti e nelle convenzioni con il soggetto attuatore l'obbligo di trascrivere i patti derivanti dal presente Accordo in tutti gli atti di trasferimento.

Art. 9
Forme e modalità di monitoraggio, verifica e consultazione

1. Con la sottoscrizione del presente Accordo è istituito un Collegio di vigilanza, costituito dagli stessi rappresentanti della Provincia di Modena e del Comune di Modena, che hanno espresso in modo univoco e vincolante la posizione delle rispettive amministrazioni e tutte le decisioni di competenza nel presente Procedimento; in caso di impedimento, altro rappresentante opportunamente delegato. Al Collegio potrà essere invitato un rappresentante del soggetto attuatore /proponente.

Modena, lì

Provincia di Modena

Comune di Modena