

ACCORDO TERRITORIALE AI SENSI DELL'ARTICOLO 15 DELLA LEGGE REGIONALE 24 MARZO 2000, N. 20 E DEGLI ARTICOLI 57 E 59 DEL PTCP 2009 RELATIVO AGLI AMBITI PRODUTTIVI DI RILEVO SOVRACOMUNALE, DENOMINATO MODENA/MARZAGLIA – CAMPOGALLIANO, FACENTI PARTE DEL POLO INTERMODALE DELLA LOGISTICA

L'anno, il giorno del mese di,

Tra

- la Provincia di Modena, nella persona come da deliberazione n. ... del
- il Comune di Modena, nella persona come da deliberazione n. ... del
- il Comune di Campogalliano, nella persona come da deliberazione n. ... del
-

Premesse

Il presente atto costituisce Accordo Territoriale tra Enti previsto dall'art.15 della LR 20/2000 e rappresenta, nell'ambito delle politiche per il sistema produttivo, da un lato la modalità attuativa per l'applicazione di politiche sovracomunali del vigente Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Modena (in seguito denominato PTCP) finalizzato a concordare obiettivi e scelte strategiche comuni, dall'altro la volontà delle Amministrazioni locali di coordinare l'attuazione delle previsioni dei piani urbanistici, in ragione della sostanziale omogeneità e connessione delle caratteristiche del sistema urbano dei territori comunali e della stretta integrazione e interdipendenza degli assetti insediativi, economici e sociali.

Constatato che:

- il sistema territoriale costituito dal nuovo scalo merci di Cittanova con le relative funzioni integrabili e dagli ambiti per insediamenti produttivi di interesse sovracomunale di Campogalliano è qualificato dal Piano territoriale di coordinamento provinciale (PTCP) della Provincia di Modena quale Polo *intermodale della logistica*;
- particolare valenza per tale destinazione è attribuita alle infrastrutture viarie e ferroviarie esistenti, previste e di imminente attivazione;
- gli ambiti territoriali da valutare come candidabili ad accogliere le funzioni costitutive del polo consistono nelle aree poste ad est del nuovo scalo merci, classificate dal piano strutturale comunale (PSC) di Modena quali Poli funzionali, e nelle aree identificate nel PSC di Campogalliano come Ambiti produttivi di rilievo sovracomunale (APS) quanti-qualitativamente idonei per integrare gli insediamenti produttivi presenti nel territorio del Comune di Campogalliano;

Constatato in particolare che secondo l'articolo 57 del PTCP (Definizione e individuazione degli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale):

- il sistema Modena/Cittanova - Campogalliano è individuato quale ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale;
- le scelte strutturali relative alla pianificazione e alla gestione urbanistica complessiva degli ambiti di rilievo sovracomunale devono essere determinate da un accordo territoriale tra i Comuni interessati per territorio e la Provincia di Modena, alla cui stipula è subordinata l'attuazione delle aree produttive di rilievo sovracomunale;
- spetta ai PSC il compito di definire nel dettaglio l'individuazione degli ambiti territoriali, l'assetto infrastrutturale da perseguire ed i principali requisiti urbanistici e funzionali, in

conformità alle caratteristiche infrastrutturali e ambientali e agli obiettivi e indirizzi relativi all'assetto insediativo indicati dall'allegato n. 6 delle norme del PTCP (*Indirizzi normativi per gli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale*);

- in particolare le parti insediate degli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale sono prioritariamente candidate alla progressiva trasformazione in aree ecologicamente attrezzate;
- la disciplina dei RUE deve dare attuazione ai contenuti dell'accordo, attraverso specifiche norme applicative delle direttive dei PSC, con particolare riferimento alle porzioni urbanizzate degli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale;

Constatato altresì che all'articolo 59 del PTCP (Direttive e indirizzi per gli insediamenti produttivi relativi alle diverse parti del territorio):

- il punto 59.1 riconosce alla zona industriale e dei servizi logistici di Campogalliano il rango di ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale (nell'ambito territoriale Carpi, Novi di Modena, Soliera, Campogalliano), verso il quale indirizzare le eventuali esigenze di ulteriore espansione degli insediamenti a carattere produttivo e nel quale definire forme di specializzazione funzionale, integrazione e complementarità con la zona del nuovo scalo di Cittanova mediante un **Progetto di qualificazione e sviluppo**, che in particolare valuti l'ambito relativo alla zona compresa tra scalo merci, casello Autostradale e area di Campogalliano come opportunità di caratterizzazione di attività logistiche, connesse e collegate al treno;
- il punto 59.3, dedicato alla città di Modena, confermandone il ruolo sovracomunale con riferimento alle attività produttive manifatturiere, indica la zona compresa tra scalo merci di Cittanova-Marzaglia, casello Autostradale e area di Campogalliano (ex-dogana) come opportunità di caratterizzazione di attività logistiche, connesse e collegate al treno, disponendo in particolare che la programmazione degli insediamenti produttivi si raccordi con quella dei Comuni circostanti, per una integrazione e selezione efficace degli interventi;

Visto l'articolo 60 del PTCP (Attuazione e gestione delle Aree produttive ecologicamente attrezzate), secondo il cui disposto

- gli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale parzialmente esistenti, da integrare (dei quali fa parte il sistema Modena/Marzaglia – Campogalliano) assumono i caratteri di aree ecologicamente attrezzate;
- Le parti insediate degli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale sono riconosciute dalla Provincia come prioritariamente candidate alla progressiva trasformazione in aree ecologicamente attrezzate, ai sensi dell'art. A-14 della L.R. 20/2000 (art.57 PTCP)
- Gli ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale esistenti, individuati dal PTCP nella Carta n. 4, possono essere oggetto di previsioni di qualificazione e ampliamento, e sono destinati alla progressiva trasformazione in aree produttive ecologicamente attrezzate, vale a dire in aree dotate dei requisiti tecnici e organizzativi finalizzati a minimizzare e a gestire le pressioni sull'ambiente nell'ottica dell'approccio di precauzione e prevenzione dell'inquinamento e di uno sviluppo economico e produttivo sostenibile.
- la qualificazione di aree produttive ecologicamente attrezzate implica l'adozione di particolari accorgimenti infrastrutturali e gestionali in un sistema unitario e di qualità, al fine di garantire il raggiungimento nel tempo di elevate prestazioni ambientali in relazione ad un esteso campo di tematiche;

Constatato inoltre che l'articolo 101 del PTCP (Strategie per il sistema logistico delle merci) individua come principali elementi ordinatori di un adeguato sistema logistico per la movimentazione delle merci i seguenti:

- il sistema dei centri intermodali, formato dagli scali di Cittanova-Marzaglia e Dinazzano;
- il sistema attuale dei raccordi, costituito dallo scalo di Modena nord
- le aree di diretta raccordabilità ferroviaria, coincidenti con i bacini individuati attorno agli scali di Modena nord, Castelfranco Emilia, San Felice sul Panaro, Mirandola;

- i poli logistici gomma-gomma, e precisamente la dogana di Campogalliano, le piattaforme (esistenti o previste) di Sassuolo, Maranello,

disponendo che le nuove strutture destinate all'autotrasporto e/o alla logistica delle merci, quali autoparchi, depositi e magazzini non direttamente connessi a stabilimenti produttivi, grandi officine specializzate, *transit point*, siano preferibilmente localizzate all'interno o in stretta connessione fisica e funzionale con i poli logistici, qualora ricadenti entro un raggio di 10 km da questi;

Visto che la scheda n. 5 dell'allegato normativo n. 6 delle norme del PTCP (Indirizzi normativi per gli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale) specifica indirizzi e direttive da osservarsi nella definizione del Polo intermodale della logistica, composto da un'area localizzata ad ovest del centro abitato di Modena e da un'area situata ad est del centro abitato di Campogalliano, sotto la denominazione Modena - Marzaglia / Campogalliano¹, attribuendo particolare valenza per tale destinazione alle infrastrutture viarie e ferroviarie esistenti, previste e di imminente attivazione, ovvero

- l'imminente completamento dello scalo di Cittanova, uno dei maggiori in ambito nazionale;
- la rete autostradale con il casello di Campogalliano sulla A22 e Modena nord sull'autostrada A1;
- la SP13, appartenente alla rete stradale primaria, che collega l'anello tangenziale di Modena con la media pianura reggiana
- la prevista realizzazione della Bretella Campogalliano - Sassuolo mediante il prolungamento della A22 fino a Sassuolo, [con nuovo casello] per cui il CIPE ha deliberato un primo finanziamento;
- il previsto collegamento tra il prolungamento dell'A22, lo scalo ferroviario e il sistema tangenziale urbano di Modena;
- il previsto un ramo di connessione ferroviaria con l'esistente scalo merci di Dinazzano, in territorio reggiano;

Preso atto che su questi riferimenti la suddetta scheda individua gli obiettivi strategici della pianificazione dell'ambito territoriale destinato al Polo intermodale della logistica nel seguente modo:

- *"Il sistema infrastrutturale costituito dal casello di Modena Nord, dal raccordo con l'autostrada A22, dallo scalo ferroviario di Cittanova/Marzaglia e dal sistema di aree produttive lungo la linea ferroviaria e in prossimità della dogana di Campogalliano costituisce una risorsa strategica per la riorganizzazione del sistema produttivo modenese; In particolare la riorganizzazione di queste aree (per oltre i tre quarti già insediate) deve valorizzare le opportunità costituite dalla accessibilità plurimodale, puntando quindi sulle specializzazioni legate alla logistica dei trasporti, all'integrazione/scambio modale, alle relazioni economiche che comportano trasferimenti di merci di medio-lungo raggio;"*
- quanto ai criteri insediativi e alle possibili scelte infrastrutturali, le due polarità insediative che compongono l'ambito produttivo devono essere affrontate come parti di un unico sistema integrato, e che a questo fine quali aspetti decisivi sono visti la riorganizzazione del casello autostradale di Modena Nord e il collegamento ferroviario con lo scalo di Dinazzano;
- le scelte insediative, pur non escludendo la valutazione di possibili esigenze di integrazione funzionale, dovranno essere incentrate sulla riorganizzazione delle aree produttive consolidate, solo parzialmente utilizzate, e sull'utilizzo coordinato delle aree già previste negli strumenti urbanistici vigenti;
- fondamentale importanza è attribuita anche alla ricerca di integrazione funzionale e morfologica con l'estesa gamma di attività complementari in essere e previste (attività espositive, formative, direzionali...);
- come indirizzi relativi al coordinamento con la pianificazione locale delle aree produttive la scheda n. 5 sottolinea la necessaria integrazione dell'ambito sovracomunale nel contesto delle politiche per le aree produttive e politiche complessivamente condotte dai due co-

¹ Denominazione impropria in quanto lo scalo merci è invece ubicato in località Cittanova.

muni direttamente interessati e l'esigenza di valutare una gamma estesa di relazioni economiche che possono essere attivate dalla fornitura di spazi e/o servizi da parte di questa polarità nei confronti del sistema produttivo modenese e reggiano, dal comprensorio delle ceramiche all'agroalimentare, dalla meccanica all'automazione;

Considerato che in sintesi dunque il PTCP, individuando il Polo intermodale della logistica quale principale elemento ordinatore di un adeguato sistema logistico per la movimentazione delle merci nel territorio provinciale, richiede all'articolo 59.1 la formazione di un apposito *Progetto di qualificazione e sviluppo* che integri in un unico sistema le due polarità insediative di Cittanova e Campogalliano, con i seguenti obiettivi:

- valorizzare le condizioni di eccezionale accessibilità plurimodale, puntando sulle specializzazioni legate alla logistica dei trasporti, all'integrazione/scambio modale, alle relazioni economiche che comportano trasferimenti di merci di medio-lungo raggio;
- indirizzare le eventuali esigenze di ulteriore espansione degli insediamenti a carattere produttivo nell'ambito territoriale di coordinamento, avendo come riferimento il criterio disposto dal PTCP per la localizzazione di strutture per autotrasporto o logistica delle merci, da indirizzarsi preferibilmente all'interno o in stretta connessione fisica e funzionale con i poli logistici;
- incentrare le scelte insediative sulla riorganizzazione delle aree produttive consolidate, solo parzialmente utilizzate, e sull'utilizzo coordinato delle aree già previste negli strumenti urbanistici vigenti, pur non escludendo la valutazione di possibili esigenze di integrazione funzionale;
- integrazione funzionale e morfologica con l'estesa gamma di attività complementari in essere e previste (attività espositive, formative, direzionali...), valutando l'estesa gamma di relazioni economiche attivabili nei confronti del sistema produttivo modenese e reggiano con la fornitura di spazi e/o servizi da parte del Polo intermodale della logistica;

Visti quindi:

- la legge regionale 24 marzo 2000, n. 20 "Disciplina generale sulla tutela e uso del territorio" e successive modifiche e integrazioni;
- il Piano Territoriale di Coordinamento Provinciale della Provincia di Modena, approvato con delibera del Consiglio Provinciale n. 46 del 18 marzo 2009

Tutto ciò premesso è approvato con il consenso unanime il seguente

ACCORDO TERRITORIALE

Articolo 1 Obiettivi ed efficacia dell'accordo

Le premesse costituiscono parte integrante del presente accordo.

Il presente accordo rappresenta, ai sensi del comma 1 dell'articolo 15 della L.R.20/2000, il momento in cui tra il Comune di Campogalliano, il Comune di Modena e la Provincia di Modena, si concordano obiettivi e azioni proposte nella pianificazione comunale in merito al sistema delle aree produttive sovracomunali e si definiscono politiche di coordinamento per la riqualificazione e di integrazione del sistema delle previsioni urbanistiche produttive. Esso rappresenta parametro di valutazione delle scelte comunali da parte della Provincia ai sensi degli artt. 32 e 14 della L.R. 20/2000.

I contenuti del presente Accordo sono parametro di valutazione per l'attuazione del PSC del Comune di Campogalliano e per il rinnovo degli strumenti urbanistici PSC, RUE e POC, del Comune di Modena.

Per il Comune di Campogalliano il presente Accordo costituisce elemento per la verifica delle azioni e oggetto del monitoraggio nella redazione e approvazione dei POC.

La disciplina del RUE del Comune di Campogalliano, attraverso le specifiche norme, dà attuazione, per le parti insediate e consolidate delle aree produttive, ai contenuti del presente Accordo.

Articolo 2 Identificazione degli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale del polo intermodale della logistica

Il Polo intermodale della logistica è articolato nelle due polarità di Cittanova e di Campogalliano.

A) La polarità di in Comune di Campogalliano consiste di due componenti.

La prima componente è costituita dagli "*Ambiti di rilievo sovracomunale insediati consolidati*" (82,36 Ha)", individuati in cartografia di PSC, all'interno dei quali il sistema di imprese di logistica che vi sono già insediate e attive, secondo i dati del Progetto di qualificazione e sviluppo allegato, occupa complessivamente una superficie territoriale di 370.000 metri quadrati.

La seconda componente consiste negli ambiti da destinare a nuovi insediamenti, sia in funzione dello sviluppo e potenziamento del sistema esistente, sia per la localizzazione di ulteriori imprese, in relazione alle potenzialità del nuovo scalo merci e della polarità di Cittanova quali ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale, per un'estensione complessiva di 279.000mq, individuata nella cartografia di PSC come "*Ambiti produttivi di rilievo sovracomunale di nuovo insediamento*", all'interno dei quali il sistema di imprese di logistica occuperà presumibilmente 100.000 mq.

Il Piano Strutturale del Comune di Campogalliano identifica quindi tali ambiti specializzati per attività produttive e costitutivi del Polo intermodale della logistica (APS), nella cartografia di progetto del Piano Strutturale alla tavola "Classificazione e tutele del territorio", sul corrispondente elaborato di RUE "Carta unica del territorio"; le caratteristiche insediative e funzionali sono individuate nelle norme del PSC e nelle relative schede, come pure nella "Disciplina degli ambiti territoriali" del RUE. Ne costituisce analisi di riferimento conoscitivo, il **Progetto di qualificazione e sviluppo**, parte integrante della documentazione di Piano.

Per tali aree il Comune di Campogalliano ha in corso di definizione accordi ai sensi dell'articolo 18 della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20, con i quali i proprietari sono impegnati a cedere una quota non inferiore al 50% dei terreni posseduti, in coerenza con l'accordo di pianificazione approvato fra la Provincia di Modena e il Comune di Campogalliano, ai sensi della LR n. 20/2000 a chiusura della conferenza di pianificazione.

Gli ambiti produttivi di rilievo sovracomunale (APS) sono da rendere operativi (POC) e da attuarsi (PUA - RUE) con le caratteristiche di aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA) ai sensi dell'art. A-14 della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20, secondo il disposto degli articoli 57 comma 6 e 60 del PTCP. Tali aree devono dotarsi dei requisiti tecnici e organizzativi finalizzati a minimizzare e a gestire le pressioni sull'ambiente nell'ottica dell'approccio di precauzione e prevenzione dell'inquinamento e di uno sviluppo economico e produttivo sostenibile, secondo la definizione delle tipologie di aree e dei relativi requisiti contenuta nell'Atto di indirizzo e coordinamento tecnico approvato con deliberazione del consiglio regionale n. 118 del 13 giugno 2007.

B) Le aree costitutive la polarità di Cittanova in Comune di Modena, sono state classificate quale Polo funzionale in sede di conversione del piano regolatore in PSC ai sensi dell'articolo 43, comma 5 della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20. Nello strumento comunale vigente tali ambiti sono estesi per 998.870 mq. Di tali previsioni ha ricevuto attuazione esclusivamente la parte assegnata alla realizzazione del nuovo scalo merci, il cui completamento è programmato per il 2015, e la classificazione delle aree in questione è funzionale alla realizzazione dello scalo merci e delle altre infrastrutture ferroviarie e viarie connesse.

Il Comune di Modena che si sta apprestando al rinnovo della sua strumentazione, in quella sede o con specifica previsione, potrà introdurre elementi di innovazione e di specificazione rispetto ai

contenuti di pianificazione del Polo logistico e atti a favorire una migliore attuazione dell'area.

Articolo 3 Impegni della pianificazione comunale

Le parti già insediate della polarità del Comune di Campogalliano sono riconosciute, nell'ambito della pianificazione delle azioni del Comune, come prioritariamente candidate alla progressiva trasformazione in aree ecologicamente attrezzate ai sensi dell'art. A-14 della legge regionale 24 marzo 2000, n. 20, secondo il disposto degli articoli 57 comma 6 e 60 del PTCP. Anche tali aree devono dotarsi dei requisiti tecnici e organizzativi finalizzati a minimizzare e a gestire le pressioni sull'ambiente nell'ottica dell'approccio di precauzione e prevenzione dell'inquinamento e di uno sviluppo economico e produttivo sostenibile, secondo la definizione delle tipologie di aree e dei relativi requisiti contenuta nell'Atto di indirizzo e coordinamento tecnico approvato con deliberazione del consiglio regionale n. 118 del 13 giugno 2007, che ai fini di tale trasformazione trova prioritaria applicazione. Rilevato che le aree consolidate di rilievo sovracomunale del Comune di Campogalliano presentano già le caratteristiche sostanziali di aree ecologicamente attrezzate quali indicate all'art. 4 e in Appendice, relativamente alle aree di nuovo insediamento A tale scopo sarà stabilito, tramite un accordo tra istituzioni ed imprese presenti nell'area, un programma di realizzazione delle dotazioni e delle prestazioni ambientali, finalizzato al raggiungimento dei caratteri di area ecologicamente attrezzata, quali indicati all'art. 4 e in Appendice. La sottoscrizione di tali accordi dovrà essere prevista in relazione alla definizione di specifici indirizzi da inserire tra i contenuti nel POC.

Gli elementi funzionali e di sostenibilità ambientale indicati nel presente Accordo all'articolo 4 costituiranno riferimento anche per la disciplina urbanistica del Comune di Modena nell'ambito del processo di rinnovo della propria pianificazione urbanistica e dovranno trovare idoneo recepimento, nella formazione del proprio PSC e nei conseguenti strumenti operativi ed attuativi (POC e RUE), mediante apposite norme e prescrizioni, ed apportando gli approfondimenti e le specificazioni pertinenti ai rispettivi ambiti e scale.

Analogamente gli indicatori di cui all'art. 9 rappresentano un set minimo di riferimento, per il monitoraggio dei livelli di qualità dell'assetto del territorio da assumere in sede di rinnovo della propria pianificazione.

Articolo 4 Elementi funzionali e di sostenibilità ambientale

Ai sensi dell'art. 57 del PTCP2009 nella definizione delle aree produttive che devono perseguire le caratteristiche di ecologicamente attrezzate (APEA), l'Accordo Territoriale contiene i seguenti aspetti che sostanziano la struttura e l'efficacia della pianificazione comunale ed i requisiti qualificanti delle APEA, posti in appendice, sono i seguenti:

-

a) Contenuti per la qualificazione e lo sviluppo urbanistico delle aree produttive

- *risparmio della risorsa suolo e complessivamente delle risorse naturali attraverso norme che incentivino le soluzioni edilizie ed urbanistiche in grado di contribuire al contenimento dei consumi energetici, alla attenuazione dei rumori, all'abbattimento delle polveri, al massimo risparmio delle risorse idriche;*
- *economicità degli interventi rispetto alle reti esistenti della viabilità, del trasporto pubblico, delle infrastrutture tecnologiche, e alle dotazioni di servizi;*
- *flessibilità delle soluzioni urbanistiche, rispetto alle differenti esigenze insediative delle imprese e alla loro modificazione nel tempo;*
- *qualità urbanistico-architettonica degli insediamenti preferibilmente attraverso la definizione di criteri guida per una idonea conformazione delle strutture edilizie, delle opere di urbanizzazione, degli elementi di arredo e della segnaletica finalizzate a dare riconoscibilità all'area produttiva;*
- *miglioramento del livello delle dotazioni ecologiche, in particolare con la realizzazione di bar-*

riere vegetali aventi una funzione sia di schermo visivo che di protezione ambientale.

Al fine di mantenere nel tempo la massima coerenza funzionale ed efficacia nella gestione economica e ambientale degli insediamenti, Il RUE (per le parti insediate) e il POC (per gli ambiti di nuovo insediamento) possono condizionare i cambi d'uso nelle strutture esistenti e gli usi ammessi nelle nuove strutture al rispetto di requisiti relativi alla compatibilità funzionale, all'utilizzo di energie alternative e/o di risorse energetiche presenti nell'area, alle alternative presenti nel territorio comunale per l'insediamento di funzioni non produttive.

b) Contenuti per il miglioramento del sistema della mobilità delle persone e delle merci

- *integrazione tra le differenti reti di trasporto mediante l'individuazione sul territorio e la realizzazione di efficienti nodi di scambio modale gomma ferro e gomma gomma sui quali organizzare corridoi plurimodali ad elevata funzionalità;*
- *miglioramento dell'accessibilità al sistema delle aree produttive, migliorando la rete di collegamento interna e quella di raccordo con il sistema autostradale e ferroviario nazionale;*
- *concorso alla realizzazione di un sistema di piattaforme logistiche sul territorio in grado di consentire la razionalizzazione del trasporto merci;*
- *definizione di una scala di propedeuticità temporali di realizzazione dei vari tipi di infrastrutture, evitando disorganicità di attuazione.*

c) Contenuti per il miglioramento della qualità ambientale del territorio e la sostenibilità del sistema produttivo

- *perseguimento di obiettivi in materia di qualità e quantità delle acque superficiali e sotterranee, in relazione a quanto stabilito dal presente Piano;*
- *risanamento di situazioni di degrado, attraverso operazioni di riqualificazione urbanistica di aree dismesse precedute da interventi di bonifica e messa in sicurezza, ove necessarie. In particolare, l'unico ambito di Riqualificazione presente all'interno del Polo è costituito da un insediamento residenziale (ambito 37.31) per il quale non sono necessari interventi di bonifica e messa in sicurezza ma di sola delocalizzazione delle funzioni incompatibili attualmente insediate (residenza) e la loro sostituzione con funzioni coerenti con la caratterizzazione di Polo;*
- *positiva correlazione nelle scelte insediative tra aspetti paesaggistici, idrogeologici, energetici, di traffico, di inquinamento acustico, di rapporto con il verde urbano e territoriale, di principi di qualità ecologica.*

Articolo 5 Modalità di applicazione della perequazione territoriale tra i comuni coinvolti

L'attuazione del Polo intermodale della logistica potrà essere affidata al Consorzio attività produttive, aree e servizi. Gli eventuali utili saranno ripartiti fra Comune di Modena e Comune di Campogalliano in proporzione all'estensione delle aree poste in attuazione nelle rispettive polarità da definirsi con atti tra i due Comuni preventivamente l'attuazione delle previsioni.

Articolo 6 Condizioni generali di assetto infrastrutturale attuale e di progetto

L'assetto infrastrutturale attuale e di progetto del Polo intermodale della logistica valutate nel **Progetto di qualificazione e sviluppo** facente parte del PSC del Comune di Campogalliano, dovrà essere sottoposto a verifiche di funzionalità e fattibilità ulteriori, in quanto sia l'ipotesi di nuovo raccordo ferroviario che gli elementi di viabilità di progetto rappresentati dal collegamento con la alta velocità [collegamento aggiuntivo della direttrice provinciale nord ovest con Modena, prolungamento del tracciato previsto *dal PTCP di Reggio Emilia in adiacenza alla linea TAV, per arrivare a collegarlo alla tangenziale di Modena in corrispondenza dello svincolo della bretellina*] non trovano riconoscimento nel PTCP2009, né nello strumento urbanistico vigente del Comune di Modena, ed hanno solo carattere propositivo e di discussione interistituzionale.

Articolo 8 Risorse per l'attuazione degli interventi

Nel quadro degli investimenti già effettuati o finanziati per le grandi infrastrutture ferroviarie e viabilistiche (scalo merci e collegamento Campogalliano – Sassuolo) l'attuazione del Polo intermodale della logistica rientra pienamente nelle modalità consuete e ampiamente sperimentate dell'attuazione di insediamenti produttivi per iniziativa pubblica, nel cui ambito gli investimenti per l'acquisizione delle aree e la loro urbanizzazione sono finanziati con i proventi dalla cessione o concessione dei lotti edificabili.

Il soggetto titolare dell'attuazione potrà provvedere all'attuazione del Polo intermodale della logistica secondo tali modalità. Saranno ricercate le forme più appropriate di investimento per la realizzazione delle strutture e in particolare dei magazzini raccordati, al fine di assicurare che le finalità di interesse generale del Polo intermodale logistico siano mantenute nel tempo. Allo scopo di conferire solidità e tempestività all'autofinanziamento, un impegno prioritario dovrà essere dedicato all'individuazione dei soggetti destinatari delle strutture per la logistica, onde giungere alla stipula di atti preliminari di cessione o concessione che conferiscano certezza al ritorno dell'investimento e concorrano al suo finanziamento già all'avvio.

Articolo 9 Indicatori di monitoraggio

Gli indicatori minimi attraverso saranno effettuate le verifiche dei livelli di qualità dell'assetto del territorio in relazione alle politiche che costituiscono i contenuti dell'Accordo, anche al fine di discutere e aggiornare il quadro delle azioni e delle disposizioni normative in relazione all'efficacia delle stesse, sono i seguenti:

a) qualificazione del sistema produttivo e sua sostenibilità - qualità ambientale del territorio

Linea d'azione: sostenibilità

- Aziende localizzate entro ambiti di particolare vulnerabilità del territorio
- Presenza ed entità delle dotazioni ecologiche;
- Presenza di servizi alla produzione (n° attività)

Linea d'azione: tutela delle risorse aria-acqua

- Variazione dell'entità della quota di suolo impermeabilizzato nel complesso degli ambiti destinati ad aree produttive sovracomunali;
- Emissioni di polveri (g/giorno)

b) miglioramento del sistema della mobilità delle persone e delle merci

Linea d'azione: efficienza, sicurezza e razionalità della mobilità

- Traffico merci transitante sulla rete stradale dedicata, in rapporto a quello che utilizza tratti della rete urbana (rapporto tra flussi di veicoli pesanti in sezioni stradali entro ambiti definiti)
- merci transitate dalle piattaforme logistiche (tonnellate / anno)
- inquinamento acustico (n° punti che superano i limiti di legge)
- tasso di incidentalità (n° incidenti con danni alle persone / anno)

Linea d'azione: aumento dell'offerta di mobilità a basso impatto

- n° passeggeri fruitori del trasporto pubblico (utenti / anno)

- lunghezza rete ciclopedonale Km/abitante

A tale scopo potrà essere costituito un Comitato di monitoraggio tra la Provincia di Modena, il Comune di Modena, il Comune di Campogalliano ed il Soggetto titolare dell'attuazione, che ne assume il coordinamento.

Il Comitato è formato dai rappresentanti istituzionali delle Amministrazioni o loro delegati con i seguenti compiti :

- a. precisare o correggere, con riguardo alle competenze di ciascun Ente, i contenuti specifici del presente accordo, in relazione alle esigenze che potranno manifestarsi nel medio-lungo periodo di sviluppo del Polo intermodale della logistica;
- b. verificarne l'attuazione e attuare la consultazione reciproca in vista delle decisioni da assumere negli atti di pianificazione relativi alle aree ricomprese nel Polo intermodale della logistica;
- c. affrontare problemi specifici che si porranno individuando proposte ed iniziative da sottoporre ai competenti organi collegiali, al fine di disporre di un quadro di riferimento condiviso ed aggiornato.
- d. definire ipotesi di assetti, progetti, quadro economico, modalità di attuazione, impegni finanziari e ripartizione dei costi in relazione alle opere infrastrutturali previste all'articolo.

Letto e sottoscritto

Provincia di Modena

Comune di Campogalliano

Comune di Modena

Appendice

Aree produttive ecologicamente attrezzate (APEA)

Requisiti qualificanti

SISTEMA SOCIO-ECOLOGICO E INSEDIATIVO	<p>Includere destinazioni d'uso, spazi e servizi che assicurino sostenibilità ambientale, qualità sociale e competitività economica.</p> <p>Realizzare una gestione comune delle emergenze e della sicurezza, garantendo gli spazi e i servizi necessari</p> <p>Ottimizzare la configurazione delle reti e degli impianti tecnologici, e realizzare sistemi avanzati per le telecomunicazioni.</p>
TRASPORTI e MOBILITA'	<p>Massimizzare la sicurezza stradale e ottimizzare la circolazione internamente all'area, mediante un'adeguata configurazione delle aree di sosta, della rete viaria e ciclo pedonale, e una opportuna regolamentazione del traffico</p> <p>Attuare i necessari presupposti infrastrutturali e adeguate misure gestionali, al fine di realizzare una mobilità sostenibile delle persone e delle merci</p>
ACQUA	<p>Garantire la sicurezza idrogeologica dell'area (ridurre le portate di deflusso e contribuire alla ricarica della falda sotterranea) e la qualità ambientale del reticolo idrografico superficiale</p> <p>Dotare le aree di un opportuno sistema di gestione delle acque meteoriche di dilavamento (deviazione delle acque di prima pioggia, smaltimento e trattamento naturale in loco delle acque di seconda pioggia)</p> <p>Ridurre i consumi e differenziare gli approvvigionamenti in funzione degli usi, attraverso l'adozione di sistemi per il riutilizzo dell'acqua meteorica e dei reflui recuperabili</p> <p>Ridurre lo scarico delle acque reflue attraverso un sistema di smaltimento a reti separate, e garantire un sistema di depurazione dei reflui che riduca l'impatto ambientale dei processi depurativi tradizionali</p>
SUOLO e SOTTOSUOLO	<p>Preservare i suoli da contaminazioni e sversamenti accidentali</p> <p>Garantire la protezione da radon e materiali radioattivi</p>
HABITAT e PAESAGGIO	<p>Garantire l'armonizzazione dell'intervento con gli elementi del paesaggio naturali ed antropici in cui si inserisce</p> <p>Contribuire al potenziamento della biodiversità e alla realizzazione della rete ecologica</p> <p>Garantire la qualità degli spazi aperti (aree verdi, strade, parcheggi e aree di pertinenza dei lotti) e dell'edificato in termini di assetto complessivo e scelte realizzative</p>
ARIA	<p>Ridurre le emissioni inquinanti e in particolare le emissioni di CO₂ e di altri gas serra</p> <p>Garantire buone condizioni di qualità dell'aria esterna e interna agli ambienti di lavoro</p>

ELETTRO-MAGNETISMO	Minimizzare il livello di campi elettrici e magnetici a bassa frequenza (50 Hz), generato da impianti per la trasmissione e distribuzione dell'energia elettrica
ENERGIA	<p>Minimizzare il livello dei campi elettrici e magnetici ad alta frequenza (radiofrequenza e microonde: 100kHz-300GHz) generato dai sistemi fissi delle telecomunicazioni e radiotelevisivi se presenti</p> <p>Differenziare / ridurre l'utilizzo delle fonti non rinnovabili per l'approvvigionamento energetico e massimizzare l'utilizzo di fonti rinnovabili</p> <p>Ridurre i consumi di energia primaria per riscaldamento e/o raffreddamento e garantire il comfort termoigrometrico negli ambienti interni</p> <p>Ottimizzare le prestazioni dei sistemi di illuminazione naturale e artificiale negli ambienti interni ai fini del risparmio energetico, del comfort microclimatico e visivo</p> <p>Perseguire il contenimento dell'inquinamento luminoso nell'illuminazione pubblica e privata</p> <p>Energy Management</p>
MATERIALI / RIFIUTI	<p>Garantire la qualità ambientale e la salubrità dei materiali utilizzati</p> <p>Ridurre i rischi e garantire la sicurezza nella gestione rifiuti</p> <p>Ridurre la produzione di rifiuti tendendo alla chiusura del ciclo</p>
RUMORE	<p>Garantire un buon clima acustico ambientale, esterno ed interno all'area, con particolare attenzione ai ricettori presenti (aree, spazi comuni, unità con permanenza per motivi di lavoro e non)</p> <p>Garantire un buon clima acustico all'interno degli edifici con particolare attenzione agli ambienti sensibili presenti (spazi comuni, unità con permanenza per motivi di lavoro e non)</p>