

**REGIONE EMILIA-ROMAGNA**

**Atti amministrativi**

**GIUNTA REGIONALE**

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 7341 del 20/04/2022 BOLOGNA

**Proposta:** DPG/2022/7737 del 20/04/2022

**Struttura proponente:** DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

**Oggetto:** LR 4/2018, ART. 11: PROVVEDIMENTO DI VERIFICA DI ASSOGGETTABILITÀ A VIA (SCREENING) RELATIVO AL PROGETTO DENOMINATO "AMPLIAMENTO DELLO STABILIMENTO FERRARI SPA", LOCALIZZATO A MARANELLO (MO), PROPOSTO DA FERRARI S.P.A.

**Autorità emanante:** IL DIRETTORE - DIREZIONE GENERALE CURA DEL TERRITORIO E DELL'AMBIENTE

**Firmatario:** PAOLO FERRECCHI in qualità di Direttore generale

**Responsabile del procedimento:** Paolo Ferrecchi

Firmato digitalmente

## IL DIRIGENTE FIRMATARIO

### PREMESSO CHE:

con nota acquisita al protocollo regionale PG.2021.1178328 del 22/12/2021, il Comune di Maranello ha reso noto che la società Ferrari S.p.A., con sede legale in Modena (MO), ha presentato domanda - pervenuta al SUAP del Distretto Ceramico in data 29/10/2021 prot. 21825, assunta agli atti il 29/10/2021, Prot. Generale 30549, Prat. SUAP 3090/2021/BIS/SUAP - per l'attivazione del Procedimento Unico, ai sensi dell'art. 53 della legge regionale 21 dicembre 2017, n.24 *"Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio"*, per il progetto di "ampliamento dello stabilimento Ferrari Spa", localizzato a Maranello (MO);

la documentazione presentata dal proponente Ferrari S.p.A. per il Procedimento Unico, ai sensi dell'art. 53 della l.r. n.24/2017, comprende la relativa documentazione tecnica per effettuare la verifica di assoggettabilità a VIA (screening) ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 *"disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"* per il medesimo progetto di ampliamento;

l'istanza e i relativi elaborati tecnici sono stati assunti agli atti dalla Regione Emilia-Romagna con prot. n. PG.2021.1178328 del 22 dicembre 2021 e dall'ARPAE di Modena;

in applicazione della l.r. 13/2015 *"riforma del sistema di governo regionale e locale e disposizioni su città metropolitana di Bologna, province, comuni e loro unioni"*, le competenze relative alle procedure di valutazione ambientale di cui agli allegati A.2 e B.2 della l.r. 4/2018 sono della Regione Emilia-Romagna che le esercita previa istruttoria di ARPAE;

nel caso di specie il responsabile dell'istruttoria di cui sopra, è il dirigente del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE di Modena;

le spese istruttorie relative alla procedura predetta, a carico del proponente, sono state correttamente versate ad ARPAE, ai sensi dell'art. 31 della l.r. 4/2018;

il progetto è assoggettato a procedura di screening in quanto ricade tra quelli di cui all'Allegato B della L.R. 4/2018, nelle categorie:

- B.2. 17: "Impianti per il trattamento di superfici di metalli e materie plastiche mediante processi elettrolitici o chimici qualora le vasche destinate al trattamento abbiano un volume

superiore a 30 metri cubi”;

- B.2. 18: “Impianti di costruzione e montaggio di auto e motoveicoli e costruzione dei relativi motori; impianti per la costruzione e riparazione di aeromobili; costruzione di materiale ferroviario e rotabile che superino i 10.000 metri quadri di superficie impegnata o 50.000 metri cubi di volume”;

- B.2. 60: “Modifiche o estensioni di progetti di cui all'allegato A.2 o all'allegato B.2 già autorizzati, realizzati o in fase di realizzazione, che possono avere notevoli ripercussioni negative sull'ambiente (modifica o estensione non incluse nell'allegato A.2)”;

- B.3. 4: “Progetti di sviluppo di aree urbane, nuove o in estensione, interessanti superfici superiori ai 40 ettari; progetti di sviluppo urbano all'interno di aree urbane esistenti che interessano superfici superiori ai 10 ettari”;

il progetto prevede i seguenti interventi:

- realizzazione delle opere di urbanizzazione del comparto con modifica della viabilità esistente mediante la dismissione di una parte delle aree di circolazione esistenti e realizzazione di una nuova strada;
- costruzione di parcheggio multipiano;
- costruzione di edificio industriale denominato PAINTSHOP;
- costruzione di edificio industriale denominato E-BUILDING;

il progetto è localizzato e può avere impatti sul territorio del Comune di Maranello (MO);

con nota acquisita agli atti reg. con prot. n PG.2021.1178328 del 22/12/2021, il Comune di Maranello ha dato comunicazione dell'avvio del procedimento con l'indizione della Conferenza di Servizi ai sensi dell'art.14, comma 2 e art 14-ter della L. 241/90, secondo quanto previsto dall'art. 53 comma 6, lett. b), della l.r. 24/2017, per l'approvazione del progetto in variante agli strumenti urbanistici vigenti, e ha comunicato la contestuale pubblicazione sul BURET n.362 del 22.12.2021 al fine di raccogliere, entro 60 giorni dalla data di pubblicazione, osservazioni e contributi concernenti il progetto;

per quanto precede, le attività previste per l'effettuazione della procedura di verifica di assoggettabilità a VIA, tra cui quelle propedeutiche alla richiesta di chiarimenti ed integrazioni, sono state effettuate all'interno del Procedimento Unico ai sensi dell'art. 53 della l.r. 24/2017, nell'ambito della

Conferenza di Servizi indetta dal Comune di Maranello;

con nota inviata al Comune di Maranello del Servizio VIPSA della Regione Emilia - Romagna (ora Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni) (prot. n. PG.2022.90014 del 1° febbraio 2022) sono state richieste integrazioni al progetto presentato;

il Comune di Maranello, con prot. n. 3552 del 14/02/2022, ha inviato alla ditta la richiesta di integrazioni, pervenute da tutti i componenti della Conferenza di Servizi, nell'ambito del Procedimento Unico, ai sensi dell'art. 53 della l.r. n.24/2017;

in data 11/03/2022 e 15/03/2022 il proponente ha fornito le integrazioni richieste, acquisite agli atti regionali con prot. n. PG.2022.286785 del 22 marzo 2022;

il Comune di Maranello in data 1° febbraio 2022 con nota acquisita agli atti con prot. PG.2022.0086363 e in data 14 aprile 2022 con nota acquisita agli atti con prot. PG.2022.0375418 ha trasmesso la documentazione integrativa volontaria inviata dal proponente;

in data 22/12/2021, la documentazione presentata dal proponente relativa al progetto in oggetto e l'Avviso al Pubblico sono stati pubblicati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna all'indirizzo:  
<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb;>

allo stesso indirizzo sono consultabili tutte le note precedentemente citate relative al procedimento in oggetto;

il proponente ha chiesto nella istanza di attivazione della procedura di screening all'Autorità competente che siano specificate le condizioni ambientali necessarie e vincolanti per evitare o prevenire quelli che potrebbero altrimenti rappresentare impatti ambientali significativi e negativi così come previsto dall'art. 19, comma 8, del decreto legislativo 3 aprile 2006, n.152 *"norme in materia ambientale"*;

**DATO ATTO CHE:**

gli elaborati sono stati pubblicati per 60 giorni consecutivi a far data dal 22 dicembre 2021, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

nel periodo di deposito sono pervenute n.2 osservazioni da parte di:

- "Maranello in comune - Uniti si può" acquisita agli atti in data 17 febbraio 2022 con n. prot. PG.2022.0148342;
- "Legambiente-Circolo Chico Mendes" inviata al Comune di

Maranello e acquisita con prot. n. 2664/2022 in data 02 febbraio 2022 e acquisita agli atti regionali in data 14 aprile 2022 con n. prot. PG.2022.375418;

esse sono consultabili al link:

<https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb>

delle suddette osservazioni è stato tenuto conto nelle valutazioni riportate nel presente atto;

ARPAE SAC di Modena, terminata la fase istruttoria del progetto, ha inviato la Relazione Istruttoria per la procedura di verifica in oggetto acquisita con nota prot. PG.2022.0381437 del 15 aprile 2022;

#### **CONSIDERATO CHE:**

nello studio ambientale preliminare è stato descritto il progetto e sono stati analizzati gli impatti potenziali che possono derivare dalla sua realizzazione; il proponente ha dichiarato in sintesi:

#### **DAL PUNTO DI VISTA PROGETTUALE:**

l'area oggetto di intervento, situata nel Comune di Maranello, risulta morfologicamente pianeggiante e ben collegata con il sistema della viabilità sovracomunale tramite la strada Pedemontana. L'intervento riguarda una zona a nord della città ricompresa tra via Trebbo nord/via Musso/via Tazio Nuvolari, a nord degli stabilimenti della Ferrari SPA. L'area si trova inserita in un contesto di carattere industriale-produttivo dove si sono insediate nel tempo numerose attività di carattere artigianale e piccole imprese, con la presenza di poche abitazioni civili;

in base al Piano Strutturale Comunale (PSC), l'area è classificata in parte come ambiti specializzati per attività produttive di rilievo sovracomunale e in parte come ECO-Dotazioni ecologiche e ambientali. All'interno dell'area è presente un edificio di valore storico-architettonico, culturale e testimoniale e una zona destinata a parcheggi. Nella parte nord vi è una rete degli elettrodotti sia AT che MT. Inoltre, è segnalata una *"fascia per l'eventuale realizzazione di una linea di trasporto pubblico Sassuolo-Vignola con un affiancamento alla pista ciclabile"*. La parte ovest dell'area rientra con un grado di vulnerabilità dell'acquifero principale classificato come alto, la parte centrale con estremamente elevato e la parte est con elevato. Tutta l'area rientra nelle zone vulnerabili da nitrati di origine agricola e nei settori di ricarica B - Aree di ricarica indiretta della falda. L'area è soggetta al rispetto stradale

della Pedemontana, nell'area in prossimità del cavalcavia è presente un sito archeologico;

il procedimento unico di approvazione ai sensi dell'art. 53 della l.r. 24/2017 consente, contestualmente all'approvazione del progetto, la modifica della strumentazione urbanistica vigente. Il progetto alla fine del procedimento risulterà urbanisticamente conforme, mentre nella fase attuale di verifica di assoggettabilità a VIA il percorso si affianca alla contestuale Valutazione Ambientale Strategica (VAS/VALSAT), anche attraverso il confronto con i contenuti del percorso di valutazione strategica;

#### descrizione del progetto

la superficie territoriale interessata dall'intervento è pari a 109.155 m<sup>2</sup>, tutta di proprietà del proponente a meno delle porzioni di territorio attualmente interessate da viabilità pubblica, che a seguito di una ridefinizione delle viabilità comunali di ambito saranno assorbite all'interno della nuova area industriale, composta da due edifici (E-building e Paintshop), in sostituzione a quelle di nuova viabilità che verranno realizzate e cedute all'Amministrazione Comunale. Completerà l'intervento la realizzazione di un parcheggio pluripiano nell'area compresa tra la rotatoria al termine di via Trebbo Nord di svincolo con la SP467 "Pedemontana" e la stessa arteria provinciale. Si prevede di modificare le reti esistenti di distribuzione acqua, gas, energia elettrica, telefonia e dati. Non si è invece ritenuto di proporre lo spostamento delle reti fognarie miste esistenti per le difficoltà e complicazioni connesse ad un tale intervento;

tutto l'intervento è stato progettato nel tentativo di minimizzare l'impiego di suolo e con l'obiettivo di migliorare la qualità edilizia presente all'interno dell'ambito individuato;

non è prevista un aumento di capacità produttiva dello stabilimento, autorizzato attualmente a produrre 15.000 veicoli/anno;

l'edificio denominato E-building è un fabbricato destinato a contenere le nuove linee di produzione dei veicoli elettrici e ibridi Ferrari, oltre ad una porzione di piano terra destinata a logistica;

l'edificio denominato Paintshop è un fabbricato destinato a contenere le nuove linee di verniciatura dei veicoli Ferrari, e la sua costruzione è prevista per il 2027. Successivamente al completamento del nuovo impianto la verniciatura delle auto prodotte nello stabilimento esistente verrà trasferita gradualmente ad esso e contestualmente, l'impianto esistente

ridurrà progressivamente l'attività fino a quando la verniciatura di tutte le automobili prodotte avverrà nel nuovo impianto. Il numero di vetture prodotte nel periodo temporale in cui resteranno in funzione entrambi gli impianti di verniciatura non verrà incrementato pertanto si tratterà di trasferimento dell'attività e non di una sovrapposizione dei due impianti. L'edificio in cui è ora insediata la verniciatura verrà mantenuto, non esiste ancora un piano di utilizzo completo e definitivo. In larga parte potrà essere utilizzato come magazzino;

#### attività di cantiere

le attività di demolizione degli edifici, di verifica della presenza di contaminazioni nel suolo, e l'eventuale esecuzione degli interventi di bonifica nel caso in cui le verifiche individuassero concretamente la presenza di contaminazioni, per scelta del proponente, non sono compresi nell'art.53 e pertanto nemmeno nella verifica di assoggettabilità a VIA. La scelta operata è stata determinata innanzitutto dalla necessità di ridurre, per quanto possibile, i tempi di avvio dell'attività di realizzazione del nuovo edificio E-building, anticipando gli interventi di demolizione degli edifici esistenti, portando a termine gli interventi di rimozione di eventuali serbatoi interrati e bonificando dei terreni eventualmente contaminati in adiacenza, in caso di dispersione del contenuto interno, attività che possono essere eseguite già da ora;

la fase di demolizione e di verifica dell'assenza di rifiuti e di terreni contaminati verrà completata prima dell'avvio del cantiere di costruzione dei nuovi edifici. Gli interventi di demolizione sono al momento a buon punto e la rimozione delle coperture in cemento-amianto è stata completata. Le demolizioni determineranno la produzione di 15.000 m<sup>3</sup> di rifiuti dalla demolizione di pavimentazioni e fondazioni e di 29.000 m<sup>3</sup> di macerie dalle pareti e dalle strutture delle coperture. I materiali in laterizio e calcestruzzo vengono collocati in un cumulo posto in un'area per quanto possibile lontana dai ricettori, vicino alla quale verrà collocato l'impianto di selezione e triturazione dei rifiuti per effettuare in situ l'attività di trattamento dei rifiuti prodotti per i quali si prevede l'impiego nel cantiere di costruzione degli edifici in progetto;

la prima fase costruttiva riguarderà la realizzazione della nuova viabilità pubblica necessaria per la chiusura parziale di via Musso e di via Nuvolari e che pertanto dovrà comprendere la riorganizzazione delle reti dei servizi pubblici;

la fase esecutiva dell'E-Building è prevista dal luglio 2022 al

marzo 2024, mentre la fase esecutiva del Paintshop sarà successiva, la conclusione è prevista al dicembre 2026 con gli allestimenti tecnologici. I due edifici saranno realizzati con strutture prefabbricate, aventi bicchieri di fondazione poggianti su pali in cls. Le fasi più delicate saranno quelle legate agli scavi, all'esecuzione dei pali di fondazione e alla realizzazione dei prefabbricati. Queste fasi, per l'edificio E-Building, dureranno circa 12 mesi, di cui 6 solamente per gli scavi e l'esecuzione dei pali. Non ci saranno interazioni fra i due cantieri per le fasi di lavoro più impattanti sul territorio e sull'ambiente;

#### DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

##### sistema urbano, paesaggio e beni culturali

nel raffronto tra stato di fatto e progetto si evidenzia che la superficie utilizzata come area verde passa dal 12 al 15 % dell'area interessata dalla trasformazione, mentre si riduce l'area destinata a parcheggi e viabilità;

la trasformazione in progetto genera una completa sostituzione dei fabbricati esistenti, con la realizzazione di un nuovo volume edificato e la previsione di edifici industriali multipiano ad alta prestazione energetica;

relativamente alla presenza di elementi di interesse per i beni culturali, si evidenzia che dalla pianificazione e da un sopralluogo nell'area emerge un unico complesso di origine storica situato lungo la via Trebbo. L'edificio non presenta elementi rilevanti dal punto di vista architettonico e, in sede di variante al RUE, si richiederà l'eliminazione della classificazione di sottoposizione a ristrutturazione edilizia;

##### flora e fauna

l'area di intervento risulta oggi completamente urbanizzata e non vi sono particolari elementi da segnalare dal punto di vista della biodiversità. L'unico sistema di valore dal punto di vista ecologico è rappresentato dal Torrente Grizzaga che si trova a est dell'area e che non ha interferenze dirette con il progetto in esame;

sono di recente impianto le alberature presenti nell'area del parcheggio a raso a sud est del cavalcavia della pedemontana dove verrà realizzato il nuovo parcheggio multipiano; per tali esemplari si prevede il reimpianto. Sarà necessario l'abbattimento di 182 esemplari di alberature presenti sia su area privata che pubblica perché interferenti con il progetto;

il progetto di trasformazione dell'area prevede la sistemazione delle aree verdi secondo diversi tipologici; sono previste fasce a



prato e prato fiorito ed aree con arbusti e piante perenni nelle aiuole dei parcheggi. Sono previste inoltre siepi plurispecifiche per le aree perimetrali della proprietà con l'intento di creare un effetto di chiusura scenografica, e gruppi arborei o filari in corrispondenza dei parcheggi e di fasce verdi perimetrali. Le alberature previste a completamento delle opere di urbanizzazione del lotto sono alberature principalmente di terza grandezza, con alcune alberature di seconda e di prima. Le specie scelte sono tipiche del contesto locale o specie alloctone che negli anni hanno dimostrato di essersi ben insediate nel contesto locale di riferimento;

#### suolo e sottosuolo

sarà necessario predisporre il Piano di utilizzo delle terre e rocce da scavo previsto dal DPR 120/2017. Gli scavi per l'E-Building comportano una movimentazione di circa 80.000 m<sup>3</sup> di terreno, di cui circa la metà saranno riutilizzati all'interno del cantiere stesso;

data la grande presenza di mezzi in cantiere, all'interno dell'area di cantiere saranno realizzate operazioni di rifornimento. I rifornimenti di carburante e di lubrificante ai mezzi meccanici dovranno essere effettuati su pavimentazione impermeabile (da rimuovere al termine dei lavori), con rete di raccolta, allo scopo di raccogliere eventuali perdite di fluidi da gestire secondo normativa. Non sarà ammesso l'utilizzo di mezzi mobili per il rifornimento. Eventuali sversamenti accidentali di sostanze inquinanti sul suolo, saranno subito circoscritti e il materiale rimosso e gestito secondo la normativa vigente. Verranno attuate modalità di stoccaggio e di gestione delle materie prime, delle varie sostanze utilizzate, dei rifiuti e dei materiali di recupero, che garantiscano la separazione netta fra i vari cumuli o depositi;

in considerazione della disomogeneità che caratterizza i terreni del primo sottosuolo e della tipologia di intervento, che comporta carichi decisamente elevati, il progetto prevede l'adozione di un sistema fondale profondo (pali). Relativamente al rischio di liquefazione in base alle verifiche eseguite i terreni risultano con rischio molto basso ovvero il rischio minimo scientificamente considerabile;

la società, in fase di acquisizione dei necessari requisiti giuridici sull'area, ha commissionato specifiche indagini ambientali per valutare lo stato delle matrici suolo e sottosuolo in corrispondenza di ogni singola proprietà. L'obiettivo è stato quello di verificare eventuali passività presenti nelle matrici indagate, attraverso l'esecuzione di sondaggi e il campionamento

di terreni da sottoporre ad analisi chimica di laboratorio. Dalle indagini svolte si evidenzia che per tutti i siti, non vi sia alcun superamento dei limiti di legge, risultando conformi alla normativa per tutti i parametri ricercati in tutti i campioni analizzati. In fase di demolizione degli edifici e dei sottoservizi nonché in occasione degli scavi necessari per la realizzazione del nuovo progetto, verrà prestata maggiore attenzione in corrispondenza dei punti maggiormente critici e le eventuali contaminazioni, se presenti, saranno gestite in conformità al d.lgs 152/06 garantendo, quindi, il risanamento dell'intera area;

#### acque sotterranee e superficiali

durante le attività di cantiere esiste il rischio potenziale di contaminazione delle acque sotterranee per eventuali sversamenti accidentali di sostanze. Le acque meteoriche che dilavano le aree di cantiere possono contenere un elevato carico di solidi sospesi e raccogliere eventuali sostanze inquinanti presenti sul suolo per la presenza di macchine operatrici. Le acque prodotte dal cantiere, per es. quelle derivanti dal lavaggio delle autobetoniere, dalla zona lavarute o dalle varie tipologie di lavorazione, verranno adeguatamente regimentate e raccolte come acque reflue industriali;

l'area oggetto del Piano di Sviluppo Aziendale non risulta interessata da particolari fragilità di tipo idrogeologico e non comporterà l'insediamento di centri di pericolo o attività che possano comportare rischi d'inquinamento per le acque sotterranee. Inoltre, nei primi dieci metri dal p.c. vi è una falda freatica superficiale di limitata estensione per la presenza di terreni a bassa permeabilità con lenti di ghiaia, non utilizzata per scopi idropotabili. Allo stato attuale della progettazione, si prevede di realizzare pali CFA (trivellati ad elica continua) che non necessitano dell'utilizzo di altre sostanze durante la perforazione; durante le fasi di cantiere, nel caso non fosse possibile utilizzare l'elica continua (CFA) e si rendesse necessario perforare con modalità standard e fosse necessario il sostegno delle pareti dei fori dei pali, si prevede di utilizzare sostanze a base di polimeri biodegradabili naturalmente;

in merito ai consumi idrici in progetto, pari a 7.300 m<sup>3</sup>, nella ipotesi cautelativa che siano interamente soddisfatti dalle derivazioni di acque sotterranee già concessionati, sono comparabili alle variazioni dei consumi rilevate dall'azienda in un arco triennale legati alla produttività; il volume, infatti, è pari al 1% del consumo annuo totale. L'intervento urbanistico non prevede prelievi da corpi idrici superficiali;

il progetto, mediante il rispetto del 10% di permeabilità sulla superficie territoriale, prevede già di per sé l'invariabilità idraulica dell'intervento, ma al fine di migliorare l'impegno della rete di raccolta esistente, si è deciso di dotare i due grandi nuovi fabbricati e tutta la porzione di parcheggi e piazzali posti a Nord-Est di vasche di laminazione con un volume di raccolta pari a  $500 \text{ m}^3/10.000 \text{ m}^2$  di superficie, e un convogliamento nella rete con portate di 10-12 l/sec. ogni 10.000  $\text{m}^2$  di superficie raccolta. Queste superfici coperte saranno soggette a laminazione per un volume totale di circa  $2.800 \text{ m}^3$ ;

la rete fognaria delle acque bianche dei due nuovi rami stradali di competenza pubblica e quella interna alle aree private rispetterà le caratteristiche tecniche di assoluta efficacia e durevolezza. Tutte le acque reflue provenienti dagli edifici, passeranno da una delle fosse biologiche presenti in progetto, e sarà prevista una linea di acque nere dedicata alla raccolta delle acque ricadenti sui piazzali in cui si prevedono attività di carico/scarico e stoccaggio rifiuti che si immetterà all'interno della rete mista esistente sotto l'attuale Via Nuvolari. È stato previsto un sistema di raccolta delle acque meteoriche per i due edifici in progetto; l'acqua piovana accumulata nella vasca di recupero, posta al piano interrato degli edifici, viene distribuita alla rete duale dedicata per il risciacquo dei WC;

il nuovo edificio in cui verrà insediato il nuovo impianto di verniciatura determinerà la produzione di acque reflue dal processo produttivo che però saranno in sostituzione di quelle ora prodotte nella verniciatura esistente, fatte salve alcune residue attività di verniciatura di ridotta entità. Le acque di processo verranno pertanto convogliate e trattate nel depuratore chimico-fisico/biologico reflui industriali esistente situato presso l'area di raccolta rifiuti di via Abetone per il quale non saranno necessari interventi di adeguamento. Il nuovo edificio per l'assemblaggio dei veicoli elettrici non darà luogo alla produzione di acque reflue industriali di processo da convogliare all'impianto di trattamento esistente. Non saranno pertanto necessari, per i nuovi edifici, nuovi scarichi terminali per le acque di processo che necessitino di trattamenti preliminari prima dello scarico in fognatura;

sia nell'edificio BEV che in quello della nuova Verniciatura saranno presenti scarichi di acque industriali, che non richiedono trattamenti preliminari prima dello scarico e che, già ora, risultano autorizzati dall'AIA vigente, che rimarranno invariati (scarichi da impianti di demineralizzazione, di addolcimento, di osmosi, di raffreddamento e similari);

### sistema della mobilità

durante la fase di cantiere, il conferimento in siti esterni di circa 40.000 m<sup>3</sup> di materiali scavati per l'E-Building, ipotizzando una media di circa 1.500 m<sup>3</sup>/giorno, comporta un movimento di automezzi che durante l'arco della giornata usciranno/entreranno nel cantiere ogni circa 5 minuti. Per ciò che riguarda il Paintshop ci sarà forte analogia, in termini di movimentazione di mezzi. Si prevede una movimentazione di autobetoniere per circa 20.000 m<sup>3</sup> di calcestruzzo. L'ingresso delle autobetoniere è previsto ogni 10 minuti, dato che ogni singola autobetoniera ha una capacità di circa 10 m<sup>3</sup> di calcestruzzo. Le autobetoniere non sosterranno sulle strade pubbliche, in quanto è prevista, per la sosta dei mezzi, una porzione dell'area del futuro Paintshop, posizionata ad est, adiacente a Via Trebbo. La fase di realizzazione dei prefabbricati dell'E-building prevede l'uso continuo delle autogrù, mentre il trasporto dei prefabbricati avverrà su camion. Anche in questo caso, per la sosta dei camion, sarà utilizzata l'area del futuro Paintshop;

per quanto riguarda la fase di esercizio, lo Studio di Traffico ha evidenziato che la realizzazione del piano previsto influenzerà la circolazione dei flussi di traffico attuali non solo per il nuovo carico urbanistico generato ma anche in riferimento ad alcune modifiche alla viabilità di accesso al comparto: dismissione della rampa di uscita dalla SP467 Pedemontana e immissione in direzione sud in Via Trebbo Nord; realizzazione di una nuova strada, a doppio senso di circolazione, in fregio all'asse della SP467 di collegamento tra Via Trebbo Nord e Via Tazio Nuvolari; l'introduzione del senso unico di circolazione su via Musso e via Nuvolari; la realizzazione delle rampe dedicate di ingresso e uscita dal nuovo parcheggio pluripiano. Al fine di dotare il nuovo intervento di una maggiore flessibilità rispetto a future esigenze, sono previsti 1.415 posti auto pertinenziali, a fronte dei 1.325 posti auto necessari in base all'applicazione dei parametri urbanistici;

l'intervento prevede inoltre la realizzazione delle ciclopedonali su via Musso e via Nuvolari che si colleghino alla via Abetone Inferiore, e la creazione della ciclopedonale che unisce via Musso al parcheggio posto ad est dello stabilimento Ferrari;

dal punto di vista del trasporto pubblico, verrà soppressa la fermata su via Trebbo Nord e sostituita con una posta sulla strada parallela alla Pedemontana;

### qualità dell'aria

in cantiere saranno generate emissioni di gas di scarico dei

motori, prevalentemente diesel, delle macchine operatrici. Inoltre, saranno prodotte polveri generate dalla movimentazione dei mezzi nelle aree di cantiere, dallo scavo e dalla movimentazione dei materiali, oltre che dalle operazioni di costruzione dei manufatti;

i principali accorgimenti per ridurre la produzione e la diffusione delle polveri saranno:

- pavimentare il tratto terminale di accesso alla viabilità pubblica e provvedere alla periodica pulizia nella zona di uscita dei mezzi di cantiere;

- pulizia delle ruote dei veicoli in uscita dal cantiere e dalle aree di approvvigionamento e conferimento materiali, prima che i mezzi impegnino la viabilità ordinaria con realizzazione di aree dove effettuare le operazioni di pulizia;

- effettuare la periodica bagnatura delle aree di transito dei mezzi non pavimentate; coprire con teloni i cassoni degli automezzi che trasportano materiali polverulenti; limitare la velocità sulle strade di cantiere non asfaltate (max 15 km/h);

- durante le attività di demolizione provvedere alla bagnatura per ridurre la formazione e la diffusione delle polveri ed evitare queste operazioni in giornate particolarmente ventose;

- posizionamento del frantoio mobile nella zona settentrionale, tra la zona di deposito macerie e l'asse viario, lontano da ricettori sensibili; per limitare la produzione di polveri dovranno essere posizionati idonei cannoni nebulizzatori in prossimità della zona di carico del cumulo da destinare a trattamento, in prossimità della tramoggia di alimentazione dell'impianto di triturazione e deferrizzazione ed in prossimità dei cumuli dei materiali dopo trattamento;

la realizzazione dell'E-Building non determinerà emissioni dirette in atmosfera significative e si può ritenere che la sostituzione delle attività esistenti possa risultare ad impatto nullo. Il nuovo impianto di verniciatura Paintshop avrà una potenzialità superiore a quella attuale, e determinerà l'emissione di solventi compensata dalla riduzione di quelli ora dispersi in atmosfera dagli impianti di verniciatura esistenti;

dall'analisi del ciclo produttivo e delle fasi di processo si evince che le principali aree dalle quali si generano effluenti gassosi sono costituite dalle cabine di applicazione dei prodotti vernicianti e dai forni di essiccazione; i principali inquinanti associati a tali fasi sono VOC e materiale particolato;

i flussi di massa sono stati calcolati per: polveri totali,

solventi espressi come carbonio organico; per le unità olfattometriche viene riportata la stima, ampiamente cautelativa, basata sulla ipotesi che l'intera massa di solvente sia tutta composta da acetato di n.butile che, tra i composti presenti nelle miscele di solventi impiegati, risulta quello che ha la soglia olfattiva più bassa, pari a di 83 µg/mc;

	(SdF) Stabilimento Ferrari esistente			(SdP) Stabilimento FERRARI dopo ampliamento (ex art.53)				
	Flusso Massa intero stabilimento	Flusso Massa esclusa ATV	*Flusso Massa sola Verniciatura	Flusso Massa solo E-Building	*Flusso Massa solo Paintshop	Flusso Massa stabilimento escluso Paintshop	Flusso Massa intero stabilimento	Incremento % intero stabilimento Ferrari
<b>Polveri totali emissione (kg/a)</b>	35.328	19.968	15.359	171	24.174	20.139	44.313	25,43%
<b>SOV (come C-org totale) emissione (kg/a)</b>	167.880	96.621	71.259	714	65.000	97.335	162.335	-3,3%
<b># emissione di odore in milioni di unità olfattometriche (OUE)</b>	3.258.715	1.875.508	1.383.207	13.859	1.261.714	1.889.367	3.151.081	-3,3%
*Calcolato come da prescrizioni AIA 45 g di COV per mq di superficie verniciata, la modifica non incrementa il numero di auto prodotte e quindi non varia il quantitativo di COV autorizzato verniciata. # Calcolato applicando la soglia olfattiva dell'acetato di n.butile 83µg/mc								

effettuando il calcolo rispetto al valore autorizzato, la realizzazione della nuova verniciatura in sostituzione di quella esistente, non determina incrementi per COV e unità di odore in quanto rimane invariato il numero di vetture massimo autorizzato, tenendo conto della maggiore efficienza di abbattimento del nuovo impianto si propone una riduzione dell'emissione complessiva autorizzata di COV pari a 65.000 kg/anno (calcolata su una emissione massima di 40 g/mq anziché 45 g/mq);

per quanto riguarda l'emissione della nuova verniciatura, l'incremento stimato rispetto allo stato di fatto per l'emissione di polveri, è determinato dall'utilizzo di un limite pari a 5 mg/mc, mentre per l'impianto esistente l'azienda ha volontariamente abbassato il limite di alcune emissioni a 3 mg/mc. Nell'ipotesi di mantenere questo valore anche per il nuovo impianto il flusso di massa autorizzato rimarrebbe pressoché invariato. Dopo la messa a regime dell'impianto si valuterà la possibilità di abbassare i limiti autorizzati delle nuove emissioni o in alternativa di emissioni esistenti dello stabilimento ove possibile;

rispetto agli altri inquinanti non si stimano variazioni significative del flusso di massa massimo autorizzato fatta eccezione per:

- CO che aumenta di circa il 25% rispetto allo stato attuale per l'introduzione di alcune lavorazioni di saldatura

nell'edificio E-building, ma l'aumento in valore assoluto è dell'ordine di 100 Kg/anno;

- sostanze alcaline che aumentano di circa il 20% per l'introduzione di alcuni lavaggi nell'edificio E-building, in valore assoluto l'aumento stimato è di circa 280 kg/anno. Per questi ultimi, dopo la messa a regime dell'impianto si valuterà la possibilità di abbassare i limiti autorizzati del nuovo impianto o in alternativa di emissioni esistenti dello stabilimento ove possibile;

per quanto riguarda l'incremento delle emissioni determinate dal traffico indotto, sono previsti 62 transiti giornalieri in più di mezzi pesanti e 657 nuove assunzioni, con la previsione che il 10% possa utilizzare mezzi pubblici o mobilità leggera mentre i rimanenti l'auto, prevedendo il riempimento di 1,2 persone. Considerando la viabilità principale (Pedemontana, via Abetone Inferiore e via Claudia), la maggiore emissione complessiva giornaliera dovuta al maggior traffico per lo stato di progetto risulta essere, arrotondato per eccesso all'unità pari a: 102 g/g di PM10; 1.519 g/g di NOx; 516 kg/g di CO<sub>2</sub>. In termini assoluti tali valori sono certamente modesti, comparati con l'emissione complessiva giornaliera dovuta al traffico sui quasi 5 km dei tre tratti stradali presi in esame, arrotondati per eccesso all'unità che sono: 5.000 g/g di PM10; 73.100 g/g di NOx; 22.729 kg/g di CO<sub>2</sub>;

i risultati della simulazione modellistica delle emissioni odorigene hanno messo in evidenza come la soglia limite di odore di 1 OUE per mc di aria ambiente non verrà raggiunta all'interno dell'area di ricaduta individuata; il valore previsto dalla linea guida risulta sempre rispettato allo stato di fatto, allo stato di progetto ed anche per l'ulteriore condizione valutata con entrambi gli impianti in funzione;

#### rumore

durante la fase di cantiere si prevede un impatto acustico dovuto principalmente alla presenza ed utilizzo di macchine operatrici per la realizzazione degli scavi e delle nuove costruzioni. In particolare, è previsto l'uso di trivelle per la perforazione dei pali, macchine movimento terra per lo scavo e il carico/movimentazione delle terre, stazioni di pompaggio e autobetoniere per la produzione di calcestruzzo, autogrù per il montaggio dei prefabbricati, camion per il trasporto di materiali;

al fine di mitigare tale impatto, nonostante la notevole dimensione del cantiere e la distanza dalle aree a maggiore emissione degli edifici residenziali, almeno nelle prime fasi, dovrà essere predisposta la previsione di impatto acustico e



presumibilmente richiesta l'autorizzazione in deroga ai limiti e presumibilmente alle fasce orarie. Le sorgenti sonore principali saranno le zone di carico/scarico, da localizzare alla massima distanza possibile dai recettori esterni, posti ad Ovest delle aree di cantiere, le trivellazioni e le fasi di getto dei pali. Le modalità operative, che saranno sviluppate nel futuro PSC, dovranno contenere le seguenti indicazioni:

- non saranno effettuate lavorazioni rumorose nelle ore notturne;
- gli orari di lavoro dei cantieri saranno differenziati durante il periodo estivo (indicativamente 8-12 e 13-17) e durante il periodo invernale (indicativamente 7,30-12 e 13-16,30). Sono previste lavorazioni notturne solo per la fase di esecuzione delle opere legate alle tecnologie; quindi, quando gli edifici saranno già in fase di completamento e gli impianti funzionanti. Le lavorazioni notturne, a queste condizioni, sono poco impattanti;
- le operazioni stoccaggio e carico/scarico del materiale inerte dovrà avvenire nella zona lontana dai ricettori, e le macchine e le attrezzature utilizzate dovranno essere correttamente mantenute e funzionanti, rispettando i limiti di emissione sonora consentiti;
- nelle zone vicine ai recettori, ad Ovest del Lotto per la realizzazione del E-Building, dovrà essere verificata la necessità di impiegare barriere acustiche mobili, da apporre in prossimità delle sorgenti sonore più rumorose;
- saranno programmate le operazioni più rumorose nei momenti in cui sono più tollerabili evitando, per esempio, le ore di maggiore quiete o destinate al riposo; per le operazioni più rumorose sarà previsto, per una maggiore accettabilità del disturbo da parte dei cittadini, anche una comunicazione preventiva sulle modalità e sulle tempistiche di lavoro;
- i percorsi utilizzati dai mezzi accedenti al cantiere, come pure per quelli uscenti, saranno realizzati nella zona ad est dei lotti, lontano dai recettori;

all'attuale stabilimento Ferrari, ma anche alla più ampia area produttiva entro cui si inserisce l'azienda, è stata assegnata la V classe acustica, caratteristica degli ambiti a prevalente destinazione produttiva. Per i fronti residenziali esposti su via Abetone Inferiore si rileva l'assegnazione alla IV classe acustica per il fronte est della strada, mentre per il fronte ovest della stessa via Abetone, l'assegnazione generale di classe è verso la III. A fronte delle modifiche conseguenti l'attuazione



dell'intervento in analisi, non si rende necessario procedere alla revisione delle assegnazioni di zonizzazione. Il clima acustico è condizionato dal traffico veicolare e dalle sorgenti di natura produttiva;

a fronte delle trasformazioni portate sul territorio a seguito dell'attuazione dell'ampliamento dello stabilimento Ferrari si possono individuare, in qualità di sorgenti sonore di progetto, le modifiche al traffico, conseguenti anche e soprattutto alle modifiche che si apporteranno alla rete viaria di zona;

non si attendono emissioni di rilievo provenienti dai volumi edificati di progetto per indotto delle lavorazioni interne; le sorgenti connesse al nuovo edificio sono correlabili unicamente all'impiantistica esterna. Le nuove aree impianti vengono collocate in larga parte in copertura ai due edifici, oltre a prevedere un'area tecnica a terra, in prossimità della Pedemontana e quindi a distanza da tutti i ricettori, dove vengono collocate le torri evaporative funzionali alle nuove produzioni;

analizzando i report modellistici si è potuto verificare che ai fini della verifica del criterio assoluto la maggiore incidenza d'impatto, sia in aumento che in riduzione, è correlabile alla ridistribuzione del traffico di rete. In base alle analisi trasportistiche effettuate, emerge che il fronte di via Abetone Inferiore viene a diminuire e di conseguenza vediamo che in particolare in periodo notturno alcuni dei frontisti oggi esposti a livelli fuori norma verrebbero poi a rientrare nei limiti; in linea generale emerge che il fronte di via Abetone vede diminuire l'impatto da traffico, secondo delta in taluni casi anche rilevanti (oltre 3dBA in riduzione);

al contrario, vediamo invece che aumentano gli impatti presso i ricettori 5 e 6, presso i relativi fronti Nord e Nord Est, in ragione dell'aumentato traffico del primo tratto di via Nuvolari, dove si innesta la nuova viabilità di perimetro allo stabilimento. In ottica di bilancio si potrebbe comunque sostenere che l'esito della ridistribuzione del traffico è quello di un generalizzato miglioramento del clima acustico di zona, andando a scaricare via Abetone, ove insistono i ricettori indagati, ma anche e soprattutto l'ampio contesto residenziale posto lungo il fronte ovest della strada, portando la dominante del traffico a maggiore distanza dalle zone acusticamente più sensibili del territorio;

ciò non di meno, i due ricettori di via Nuvolari vedono invece aumentare la propria esposizione a rumore proprio per effetto di questa ridistribuzione del traffico, trovandosi di fronte al punto in cui detta nuova viabilità si innesta su via Nuvolari per poi

connettersi alla S.P. 3 o accedere alla nuova porzione dello stabilimento. Si propone quindi, così da calmierare l'incidenza d'impatto del tratto di via Nuvolari fronte ricettori, la sostituzione dell'attuale asfalto (per altro fortemente danneggiato per le importanti percorrenze pesanti già oggi presenti) con altro a bitume modificato (additivato con polverino di gomma), tipo Rubber Asphalt;

infine, si sono verificate alcune condizioni di esposizione a rumore, in periodo notturno, che vedono il superamento del criterio differenziale. La criticità potrebbe essere risolta con la sostituzione delle pareti di compartimentazione laterale delle aree impiantistiche poste in copertura al Paintshop, all'interno delle quali sono compartimentati diversi estrattori ed UTA dette aree, inizialmente previste grigliate, con gli stessi pannelli chiusi fonoassorbenti che si utilizzano per la copertura delle medesime;

#### rifiuti

le demolizioni determineranno la produzione di 15.000 m<sup>3</sup> rifiuti dalla demolizione di pavimentazioni e fondazioni e di 29.000 m<sup>3</sup> di macerie dalle pareti e dalle strutture delle coperture. I rifiuti in metallo ed in plastica ricavate dalla demolizione selettiva verranno direttamente conferite a centri autorizzati. I materiali in laterizio e calcestruzzo vengono collocati in un cumulo posto in un'area per quanto possibile lontana dai ricettori; in area apposita verrà collocato l'impianto di selezione e triturazione dei rifiuti per effettuare in situ l'attività sui rifiuti prodotti per i quali si prevede l'impiego nel cantiere di costruzione degli edifici in progetto [queste attività non sono oggetto del presente procedimento di screening];

la gestione dei rifiuti prodotti nello stabilimento Ferrari S.p.A. viene effettuata in modo centralizzato in regime di "deposito temporaneo" ai sensi dell'art. 183 comma 1 lettera bb) del d.lgs. 152/06 e ss.mm.ii.. Nello stabilimento sono state realizzate due isole ecologiche, in cui vengono trasportati i rifiuti prodotti nei diversi reparti e collocati nelle aree appositamente predisposte e distinti per codice EER;

le trasformazioni previste non determineranno l'esigenza di richiedere l'incremento del numero delle automobili massime prodotte indicate nell'AIA vigente, non è pertanto previsto l'aumento della produzione di rifiuti, né pericolosi né non pericolosi. I rifiuti prodotti dalla nuova verniciatura saranno per quantità e qualità gli stessi della verniciatura attuale, e verranno raccolti presso l'isola ecologica esistente posta in prossimità a via Abetone in attesa del conferimento al

destinatario finale;

i rifiuti prodotti nel nuovo edificio destinato alla produzione dei veicoli elettrici saranno in parte aggiuntivi rispetto alla produzione attuale, con un incremento stimabile da 1 a 2 punti percentuali rispetto la produzione complessiva, e verranno raccolti presso l'isola ecologica esistente posta in prossimità a via Abetone;

#### fabbisogno idrico ed energetico

l'approvvigionamento idrico avviene tramite pozzi per gli usi industriali e irrigui, per un totale annuo autorizzato di 300.000 m<sup>3</sup>, e mediante acquedotto per usi civili (servizi igienici, mensa e umidificazione ambienti). Per quanto riguarda i consumi idrici non è ipotizzato l'incremento delle acque di processo, mentre l'incremento del consumo delle acque domestiche sarà determinato solamente dall'aumento del personale;

il proponente utilizza energia elettrica e termica per tutte le diverse attività effettuate nei vari Reparti che costituiscono il sito. Nel 2008 è entrato in funzione l'impianto fotovoltaico con potenza 200 KW picco situato sull'edificio dell'ATM (Area Tecnologica Meccanica); l'anno successivo è entrato a regime l'impianto di Trigenerazione gestito dalla ditta Fenice S.p.A., il quale mediante utilizzo di gas naturale, fornisce energia elettrica, termica e frigorifera, di potenza termica complessiva pari a 38 MWt e potenza elettrica generata di 17,1 MWe. Grazie alla trigenerazione è possibile produrre energia elettrica necessaria a coprire buona parte del fabbisogno dello stabilimento della società. Da giugno 2009 l'energia termica richiesta dallo stabilimento è completamente fornita dall'impianto di Trigenerazione; solo nei periodi di maggiore richiesta, o durante fermi del suddetto impianto, l'energia termica viene integrata dalle caldaie della vecchia Centrale Termica (CT). Complessivamente la centrale termica esistente ha una capacità di produzione termica di 62,34 MWt, di cui 55,34 MWt da Generatori di Calore Alimentati a Gas Metano e 7 MWt da scambiatore di calore che recupera il calore. Allo stato attuale, la centrale termica esistente arriva ad un picco invernale di produzione termica di 33 MW termici con acqua in mandata a 135°C e ritorno 115°C, di cui 12MW sono consegnati all'attuale Verniciatura;

l'attuazione degli interventi programmati, nuovo edificio E-building e nuovo edificio Paintshop, determineranno nuovi consumi in funzione dell'incremento della qualità e della quantità della produzione e del contenimento delle emissioni dirette degli impianti di produzione. Essi determineranno però anche l'aumento della produzione di energia da fonti rinnovabili. Sul nuovo

edificio E-Building sarà realizzato un nuovo impianto fotovoltaico da 384 kWp che darà una produzione annua pari a 400 MWh;

all'attuale picco invernale si andranno ad aggiungere i 39 MW termici, stimati in base alle potenzialità termiche delle nuove utenze da alimentare del nuovo edificio Paintshop, che saranno forniti con acqua in mandata a 80°C e ritorno 60°C, mentre sul lato dello stabilimento esistente si stima che il fabbisogno termico di picco dell'attuale verniciatura si riduca di 6,5 MW a seguito del cambio di attività che si avrà a seguito della conversione dell'edificio esistente;

i complessivi 39 MW termici di fabbisogno al picco del nuovo Paintshop saranno così generati e forniti: 22 MW termici da scambiatori di calore alimentati sul primario da rete 135/115 °C; 3 nuovi generatori di calore a condensazione a gas metano d 8,5 MW termici con acqua in mandata a 80°C, di cui 1 con sola funzione di Back Up;

la potenza termica installata in Centrale Termica e generata da Gas Metano crescerà dagli attuali 55,34 MW termici ai futuri 80,84 MW termici, di cui però al massimo funzioneranno in contemporanea 58,51 MW, rispetto agli attuali 55,34 MWt autorizzati e quindi almeno 1 dei 4 attuali generatori di calore esistenti da 13,837 MW termici sarà sempre spento e considerato come scorta; almeno 1 dei 3 nuovi generatori di calore esistenti da 8,5 MW termici sarà sempre spento e considerato come scorta;

#### **VALUTATO CHE:**

sulla base dell'analisi del progetto presentato e delle osservazioni delle Amministrazione interessate e dei cittadini si ritiene che:

il proponente ha effettuato valutazioni delle possibili alternative al presente progetto, in particolare è stata ipotizzata l'opzione zero, che di fatto avrebbe coinciso con lo "stato di fatto", che vede un'area industriale già insediata (ora anche in fase di dismissione), di fatto inadeguata ai nuovi modelli e standard di produzione, con attività promiscue che avrebbe comunque richiesto interventi di ammodernamento, in particolare relativamente alla qualità del patrimonio edilizio;

è stata analizzata anche l'ipotesi di delocalizzazione: tale scenario prevedeva di realizzare l'ampliamento degli Stabilimenti Ferrari, in un'area differente; tuttavia, è stato valutato che la gestione di stabilimenti afferenti alla stessa azienda in sedi distaccate avrebbe potuto produrre effetti negativi dal punto di vista della pressione ambientale in quanto da un lato la delocalizzazione sposterebbe eventuali impatti dovuti alla

produzione da un contesto fortemente antropizzato, ma con la conseguenza di indurre ricadute sui sistemi ambientali dovuti alla logistica delle persone e delle merci;

le attività di demolizione degli edifici, di verifica della presenza di contaminazioni nel suolo e l'eventuale esecuzione degli interventi di bonifica nel caso in cui le verifiche individuassero concretamente la presenza di contaminazioni, per scelta del proponente, non sono compresi nell'art.53 e pertanto nemmeno nella verifica di assoggettabilità a VIA. Tali attività sono attualmente in corso e sono state autorizzate da idonei titoli edilizi per la demolizione dei fabbricati e delle opere di fondazione;

inoltre, il sistema della viabilità pubblica verrà rimodulato sia per consentire l'accorpamento della nuova area di espansione all'esistente stabilimento Ferrari, sia per completare e garantire una più fluida circuitazione dei mezzi sul perimetro dell'area industriale, con collegamenti alla viabilità veloce (pedemontana) e a quella esistente comunale. È prevista inoltre la realizzazione di un nuovo percorso ciclopeditone che collegherà via Abetone Inferiore con via Trebbio Nord costeggiando il fronte ovest dei fabbricati e-building e paintshop e, successivamente, il lato sud della SP 467 Pedemontana fino a raggiungere la rotatoria del Cavallino;

### Atmosfera

#### *Fase di cantiere*

gli impatti legati a questa fase sono da ricondursi principalmente alla produzione di polvere derivante dalle operazioni di scavo, dalla movimentazione dei materiali e delle macchine operatrici nelle aree di cantiere, dalle operazioni di costruzione dei manufatti e dalle emissioni di gas di scarico dei motori, prevalentemente diesel, delle macchine operatrici. I mezzi che si prevede di utilizzare sono: trivelle, macchine movimento terre, stazioni di pompaggio e autobetoniere, autogrù e camion, automezzi degli operatori. È previsto anche l'utilizzo di un frantoio mobile per la macinazione delle macerie derivanti dalla fase di demolizione delle fondazioni, dei pavimenti e delle strutture in elevazione, che può generare emissioni di polveri;

si condivide con il proponente i principali accorgimenti di mitigazione proposti rivolti alla riduzione della produzione e diffusione delle polveri, e in particolare, per quanto riguarda la bagnatura, si raccomanda di verificare periodicamente il grado di umidità delle piste e del materiale terroso, procedendo, se necessario, a bagnature a frequenza anche giornaliera;

### *Fase di esercizio*

l'impatto dell'intervento in esame sulla qualità dell'aria sarà determinato dal traffico indotto afferente ai nuovi edifici (dipendenti e mezzi pesanti connessi alle fasi produttive) e dalle emissioni convogliate e diffuse derivanti dall'edificio Paintshop predisposto per la verniciatura delle automobili che va a sostituire l'impianto attualmente esistente, la cui costruzione è prevista per il 2027;

### *Traffico veicolare*

le elaborazioni svolte restituiscono incrementi che vanno ad incidere in modo non significativo sul totale emissivo del comune di Maranello; il traffico indotto nello stato di progetto (incremento rispetto allo stato attuale) consiste in 985,5 transiti di veicoli leggeri/giorno e 62 di veicoli pesanti/giorno. In ragione del fatto che Maranello rappresenta "area superamento PM10" secondo quanto riportato nell'Allegato 2-A del documento Relazione Generale del Piano Integrato Aria PAIR-2020, approvato dalla Regione Emilia-Romagna con deliberazione n. 115 dell'11 aprile 2017 e in vigore dal 21 aprile 2017, si ritiene necessario compensare e/o mitigare tali incrementi ottimizzando i percorsi, riducendo le percorrenze a vuoto dei mezzi e prediligendo, quando possibile, l'utilizzo dei mezzi aziendali di trasporto a basso impatto ambientale;

in ottemperanza a quanto indicato al paragrafo 9.1.3.3 "Ampliamento aree verdi" della Relazione Generale di Piano del PAIR 2020 in merito alle azioni di mitigazione/compensazione degli impatti sulla matrice aria, si concorda con quanto previsto dal proponente ed illustrato nel documento "Relazione del verde". A seguito della previsione di abbattimento di 182 esemplari di alberi attualmente presenti e in buone condizioni in quanto interferenti con il progetto, il proponente prevede alcuni interventi a verde sia all'interno dell'area Ferrari che su suolo pubblico, nel contesto limitrofo. In particolare, è prevista la messa a dimora di specie arbustive, perenni e tappezzanti e l'inserimento di aree a prato, anche in prossimità alla viabilità principale. All'interno dell'area Ferrari verranno piantati 122 alberi ad alto fusto e verranno messe a dimora alberature lungo la pista ciclopeditonale che si intende realizzare, contestualmente ad aree adibite a prato e ad arbusti che verranno dotate di attrezzature di arredo urbano. Per la scelta del verde da impiantare si suggerisce di tenere in considerazione la diversa capacità delle piante di interagire positivamente sulla qualità dell'aria in conseguenza di processi di rimozione diretti e indiretti;

in considerazione di quanto previsto al paragrafo 9.1.3.2.c "Incremento della mobilità ciclo-pedonale" della Relazione Generale di Piano del PAIR 2020, che si pone l'obiettivo di "favorire e incentivare approcci sostenibili negli spostamenti quotidiani e per il tempo libero", si concorda con il proponente sulla realizzazione di un percorso ciclopeditonale all'interno del comparto, sul lato nord ed ovest, con collegamenti alla rete esistente in via Abetone Inferiore e in via Trebbo Nord al fine di valorizzare l'accessibilità ciclopeditonale. In considerazione di quanto previsto al paragrafo 9.3.3 "Misure per la produzione di energia da fonti rinnovabili" della Relazione Generale di Piano del PAIR 2020, che promuove l'utilizzo delle fonti rinnovabili di tipo non emissivo quali il fotovoltaico, attraverso la riqualificazione delle superfici urbanizzate esistenti, si concorda con il proponente sulla realizzazione di impianti fotovoltaici sui due nuovi edifici, con annesse pompe di calore aria/acqua per la produzione dei fluidi caldi e freddi necessari alla climatizzazione dei fabbricati;

#### *Emissioni convogliate*

sono stati calcolati dal proponente i flussi di massa nello stato attuale e futuro per i parametri: Polveri totali, Solventi espressi come carbonio organico, Monossido di Carbonio e Sostanze alcaline come di seguito riportati:

Parametro emissione	Stato attuale totale stabilimento (Kg/a)	Stati futuro totale stabilimento (Kg/a)	Variazione in percentuale (%)
Polveri totali	35.328	44.313	+25,43
SOV (come C organico)	167.880	162.335	-3,3
Monossido di Carbonio	400	500	+25
Sostanze alcaline	1.400	1.680	+20

complessivamente si ritiene che l'impatto sia modesto, considerato che i nuovi impianti di verniciatura saranno caratterizzati da migliori tecnologie di abbattimento e che è prevista una diminuzione del quantitativo di prodotto verniciante, che passerà dagli attuali 45 g di COV per mq di superficie verniciata a un quantitativo di 40 g/mq, a parità di numero di

auto prodotte;

oltre alle emissioni sopra riportate derivanti dagli stabilimenti produttivi è presumibile ipotizzare un aumento dei flussi di massa di NOx e SOx dovuto alla realizzazione dei 4 nuovi generatori di calore alimentati a gas metano nel fabbricato Paintshop; presumendo un aumento di consumo energetico dell'ordine del 10% e considerando la miglior efficienza dei nuovi impianti, tale impatto appare poco significativo e i relativi flussi di massa e concentrazione saranno esaminati nella successiva fase autorizzativa;

#### *Emissioni odorigene*

L'Azienda ha effettuato una stima dell'emissione di odore assumendo che:

a - le tecnologie adottate nei sistemi di produzione, unitamente alla riduzione delle emissioni esistenti negli edifici a destinazione analoga presenti nell'attuale stabilimento, permettono di mantenere sostanzialmente invariate le emissioni in atmosfera dell'intero stabilimento (esistente + nuovo) rispetto alla situazione attuale. Si tratta infatti della diversa organizzazione di uno stesso scenario che non modifica i flussi di massa autorizzati degli inquinanti, ma determina uno spostamento di qualche centinaio di metri di una piccola parte del flusso di massa immesso in atmosfera;

b - la realizzazione della nuova verniciatura in sostituzione di quella esistente, non determina incrementi per COV e unità di odore; l'azienda ha infatti proposto per la nuova attività di verniciatura, una riduzione del quantitativo massimo di COV dagli attuali 71.259 kg/anno a 65.000 kg/anno, calcolati su un'emissione massima di 40 g/mq anziché 45 g/mq;

c - l'intera massa di solvente sia tutta composta da acetato di n.butile che, tra i composti presenti nelle miscele di solventi impiegati, risulta quello con soglia olfattiva più bassa, pari a di 83 µg/mc;

il calcolo effettuato rispetto al valore autorizzato, indica che la realizzazione della nuova verniciatura in sostituzione di quella esistente, non determina incrementi per COV e unità di odore, ma piuttosto una diminuzione del 3,3%;

si ritiene pertanto che le elaborazioni presentate con riferimento alla matrice odore siano sufficienti in questa fase, ferma restando l'eventualità che l'Azienda, nelle successive fasi autorizzative, debba presentare uno studio definitivo in conformità alle indicazioni riportate nelle Linee Guida 35/DT di



ARPAE Emilia-Romagna;

acque superficiali e sotterranee

*Fase di cantiere*

considerato che il cantiere è ubicato in un'area caratterizzata da condizioni di vulnerabilità dell'acquifero all'inquinamento di grado differente, prevalentemente a vulnerabilità alta (A) con una minima porzione ricadente in area estremamente elevata (EE), occorrerà porre particolare attenzione ai rischi di contaminazione; pertanto, si valuta positivamente le misure di mitigazioni proposte dal proponente e la previsione di realizzare pali CFA (trivellati ad elica continua) che non necessitano dell'utilizzo di additivi durante la perforazione. Nel caso non fosse possibile utilizzare l'elica continua (CFA) e si rendesse necessario perforare con modalità standard e fosse necessario il sostegno delle pareti dei fori dei pali, l'esecutore prevede di utilizzare sostanze a base di polimeri biodegradabili naturalmente;

*Fase di esercizio*

per quanto concerne l'edificio E-building si avrà un aumento dei consumi idrici dovuto a:

- acqua potabile per uso idrico-sanitario: ~ 5.000 m<sup>3</sup>
- acqua potabile da osmotizzato per uso umidificazione: ~ 300 m<sup>3</sup>
- acqua industriale: ~ 2.000 m<sup>3</sup>

mentre per l'edificio Paintshop non si avranno consumi aggiuntivi rispetto a quelli attuali in quanto i nuovi impianti di verniciatura sostituiranno quelli esistenti, l'aumento ipotizzato del consumo delle acque domestiche sarà determinato solamente dall'incremento del personale (14 m<sup>3</sup>/giorno);

il proponente ha progettato un sistema di recupero delle acque meteoriche, è stato infatti previsto un sistema di raccolta delle acque ricadenti sui due edifici in progetto, che saranno inviate a vasche di stoccaggio ed utilizzate in un sistema duale dedicato per il risciacquo dei WC, mediante un sistema di pressurizzazione a pompe sommerse ad asse orizzontale e un filtro a strati di sabbia a diversa granulometria. In caso di mancanza di disponibilità dell'acqua piovana ai sistemi di risciacquo dei WC, tramite un intervento automatico si potrà erogare acqua potabile da acquedotto;

si ritiene non significativo l'impatto sulla componente "risorsa idrica" e il recupero delle acque meteoriche in una rete duale contribuisce a ridurre il prelievo dall'acquedotto/pozzo;

### *Scarichi idrici*

gli scarichi industriali derivanti dal nuovo fabbricato adibito alla verniciatura saranno trattati nel depuratore chimico-fisico/biologico dei reflui industriali esistente ed i quantitativi totali di acque reflue produttive non dovrebbe aumentare significativamente in quanto andranno a sostituire i reflui dell'impianto della verniciatura esistente, fatte salve alcune residue attività di verniciatura di ridotta entità. Il nuovo edificio di produzione dei veicoli elettrici non darà luogo alla produzione di acque reflue industriali di processo;

saranno invece presenti nuovi scarichi di acque reflue industriali che non richiedono trattamenti, derivanti da impianti di demineralizzazione, addolcimento, raffreddamento e osmosi, recapitanti in pubblica fognatura;

i reflui domestici derivanti dai servizi igienico-sanitari in uscita dagli edifici saranno convogliati alle reti fognarie esistenti di natura mista presenti su Via Nuvolari e Via Musso;

sarà inoltre prevista una linea di acque nere dedicata alla raccolta delle acque ricadenti sui piazzali in cui si prevedono attività di carico/scarico e stoccaggio rifiuti che si immetterà all'interno della rete mista esistente sotto l'attuale Via Nuvolari;

relativamente alle acque meteoriche, nonostante il rispetto del 10% di permeabilità sulla superficie territoriale, si valuta positivamente la proposta di dotare i due grandi nuovi fabbricati oltre a tutta la porzione di parcheggi e piazzali posti a Nord-Est, di vasche di laminazione in grado di garantire la invariabilità idraulica dell'intervento;

non si rilevano problematiche specifiche relativamente a tale matrice, fatto salvo il pronunciamento dell'Ente gestore;

### suolo e sottosuolo

il proponente ha deciso di ampliare l'attuale insediamento industriale di Maranello in aree limitrofe già urbanizzate e edificate, limitando al massimo la superficie territoriale interessata dall'ampliamento e minimizzando l'impiego di suolo mediante la realizzazione di edifici industriali su più livelli;

si condivide la scelta effettuata di realizzare l'ampliamento in un'area già urbanizzata e precedentemente occupata da attività produttive, in quanto evita il consumo di ulteriore suolo; inoltre, la demolizione dei vecchi fabbricati e relative strutture annesse, consentirà di intervenire su eventuali aree contaminate originate dalla presenza di serbatoi interrati o dalle pregresse

attività;

le misure di mitigazione proposte dal proponente, per questa matrice ambientale, previste durante la fase di cantiere, appaiono adeguate;

non si rilevano criticità in fase di esercizio;

#### flora, fauna ed ecosistemi

l'area oggetto di intervento risulta ad oggi priva di elementi di pregio per quanto riguarda la biodiversità, solo alcuni esemplari di alberature in prossimità dei parcheggi si inseriscono all'interno di un sistema completamente urbanizzato. Sarà necessario l'abbattimento di 182 esemplari di alberature interferenti con le opere;

il progetto prevede fasce a prato e prato fiorito ed aree con arbusti e piante perenni nelle aiuole dei parcheggi; siepi plurispecifiche per le aree perimetrali e gruppi arborei o filari in corrispondenza dei parcheggi e di fasce verdi perimetrali;

data la situazione attuale dell'area di progetto, si ritiene che l'impatto su flora, fauna ed ecosistemi sia trascurabile;

#### paesaggio e patrimonio culturale

il progetto prevede una riqualificazione dell'ambiente urbano attraverso la sostituzione di un ambito produttivo di vecchio impianto con un polo tecnologico avanzato. La proposta di realizzare due grandi edifici, connotati da un'immagine caratterizzante in facciata, potrà garantire un miglioramento dell'intero contesto dell'area produttiva;

si ritiene che l'impatto del progetto sul paesaggio e sul patrimonio culturale sia positivo;

#### popolazione e salute

considerate le mitigazioni previste nel progetto e le prescrizioni imposte, non si ritiene significativo l'impatto del progetto su questa matrice;

#### rumore e vibrazioni

##### *Fase di cantiere*

i principali impatti che si avranno in questa fase sono relativi alle emissioni sonore, dovute principalmente dall'utilizzo di macchine operatrici per la realizzazione degli scavi e delle nuove costruzioni. In particolare, è previsto l'uso di trivelle per la perforazione dei pali, di macchine movimento terra per lo scavo e il carico/movimentazione delle terre, di stazioni di pompaggio e

autobetoniere (o beton pompe) per la produzione di calcestruzzo, di autogrù per il montaggio dei prefabbricati, di camion per il trasporto di materiali;

considerato il significativo impatto sui recettori più prossimi, in fase di cantiere, si condivide quanto affermato dal proponente che probabilmente sarà necessario richiedere autorizzazione in deroga ai limiti di zona e l'eventuale impiego di barriere acustiche mobili, da apporre in prossimità delle sorgenti sonore più rumorose.

#### *Fase di esercizio*

dall'analisi dei report modellistici prodotti, sia in termini di mappatura che di calcolo puntuale ai bersagli, si è potuto verificare che ai fini della verifica del criterio assoluto la maggiore incidenza d'impatto, sia in aumento che in riduzione, è correlabile alla ridistribuzione del traffico di rete;

in base alle analisi trasportistiche effettuate emerge che il traffico di via Abetone Inferiore viene a diminuire e, di conseguenza, si vede che, in particolare in periodo notturno, alcuni dei frontisti oggi esposti a livelli fuori norma verrebbero poi a rientrare nei limiti; in linea generale emerge che sul fronte di via Abetone potrà diminuire l'impatto da traffico;

al contrario, si prevede un aumento degli impatti presso i ricettori 5 e 6 (fronti Nord e Nord Est), in ragione dell'aumentato traffico del primo tratto di via Nuvolari, dove si innesta la nuova viabilità di perimetro allo stabilimento, che corre in fregio alla via Pedemontana. Su questi fronti il livello globale di impatto aumenta secondo delta compresi fra 1 e 3 dBA, incidendo in alcuni casi su livelli già oggi fuori norma; in altri, portando fuori norma situazioni invece oggi conformi ai limiti;

il proponente indica quindi, così da diminuire l'incidenza d'impatto del tratto di via Nuvolari fronte ricettori, la sostituzione dell'attuale asfalto (per altro fortemente danneggiato per le importanti percorrenze pesanti già oggi presenti) con altro a bitume modificato (additivato con polverino di gomma), tipo Rubber Asphalt. In tal modo si viene a modificare l'impatto globale ai primi ricettori (Rec. 5 e Rec. 6) dove si era inizialmente ipotizzato un peggioramento dell'esposizione a rumore, riuscendo in tale maniera a rientrare i limiti nella norma anche in periodo notturno;

si condivide la proposta del proponente, tenendo conto che anche per gli eventuali successivi interventi di riparazione del manto stradale occorrerà utilizzare il medesimo bitume modificato;

## energia

si valuta positivamente la realizzazione di impianti fotovoltaici sui due nuovi edifici, con annesse pompe di calore aria/acqua per la produzione dei fluidi caldi e freddi necessari alla climatizzazione dei fabbricati;

non si rilevano problematiche specifiche relativamente a tale matrice;

## materie prime e rifiuti

si concorda con il proponente con la proposta delle misure da adottare in merito ai rifiuti in fase di cantiere;

in fase di esercizio, non si rilevano specifiche problematiche ambientali in merito alle materie prime utilizzate;

in relazione al nuovo fabbricato E-Building il committente ha dichiarato che è escluso l'uso di prodotti chimici:

- classificati come cancerogeni o tossici per la riproduzione o mutageni in relazione al contenuto di sostanze con indicazioni di pericolo, rispettivamente, H340, H350, H360;

- per i quali è segnalata la presenza di sostanze persistenti, bioaccumulabili e tossiche (PBT) o molto persistenti e molto bioaccumulabili (vPvB), ai sensi dell'art. 31, c. 3 lett. b), del Regolamento Reach;

- per i quali è segnalata la presenza di sostanze estremamente preoccupanti incluse in "candidate list" (SVHC);

inoltre, con riferimento alle sostanze "SVHC", è garantito il presidio dei fornitori per assicurare tempestive modifiche in caso di nuove sostanze incluse nella "candidate list" da parte di ECHA;

per quanto concerne i rifiuti prodotti dal nuovo fabbricato adibito alla realizzazione di macchine elettriche ed ibride vi sarà un presumibile aumento della loro quantità, stimato nell'ordine di 1-2 punti in percentuale rispetto alla produzione complessiva; la relativa tipologia deriverà dalle materie prime utilizzate e principalmente dall'assemblaggio dei veicoli elettrici o elettrificati (cavi elettrici, materiali ferrosi, imballaggi, etc.);

relativamente all'edificio Paintshop, si avrà produzione di rifiuti provenienti dall'attività di verniciatura che, per qualità e quantità, non si discosteranno in modo significativo da quelli prodotti attualmente;

non si rilevano problematiche specifiche relativamente a tale matrice;

### **RITENUTO CHE:**

visti i criteri pertinenti indicati nell'Allegato V alla Parte II del D.Lgs 152/06, le osservazioni e i contributi pervenuti, in considerazione delle mitigazioni previste nel progetto che si intendono vincolanti (in particolare quelle riguardanti le acque di scarico derivanti da cantiere, le emissioni atmosferiche diffuse e convogliate, le emissioni acustiche, la produzione di rifiuti), effettuata una attenta valutazione del progetto su base ambientale e territoriale, non emergono elementi che possano far prevedere effetti significativi sull'ambiente;

il progetto denominato "ampliamento dello stabilimento Ferrari Spa", localizzato in comune di Maranello (MO), può essere escluso dalla ulteriore procedura di VIA nel rispetto delle condizioni di seguito elencate (contenute altresì nel determinato), oltre a quelle già previste negli elaborati depositati alla presentazione dell'istanza:

1. per quanto riguarda le azioni strettamente legate al traffico:
  - a) si dovrà ottimizzare i percorsi e ridurre le percorrenze a vuoto dei mezzi;
  - b) si dovrà prediligere, quando possibile, l'utilizzo dei mezzi aziendali di trasporto a basso impatto ambientale;in fase di modifica di AIA dovrà essere presentata una relazione che renda conto dei percorsi dei mezzi in entrata e in uscita e una dichiarazione della tipologia di mezzi aziendali utilizzati;
2. a maggiore compensazione degli esemplari abbattuti ed al fine di mitigare l'aumento del traffico indotto e delle emissioni in atmosfera di alcuni inquinanti a seguito della realizzazione del progetto, si dovrà effettuare la piantumazione di ulteriori alberi e arbusti in un'area da concordare con il Comune di Maranello. Si dovrà prestare particolare attenzione alle tipologie di specie previste affinché siano tra quelle a maggior assorbimento di inquinanti, a minor impatto allergenico e adatte al contesto locale. Il progetto di mitigazione a verde dovrà essere presentato, entro 30 giorni dall'inizio delle attività di cantiere ad Arpa e al Comune di Maranello, che dovrà essere da quest'ultimo approvato;
3. si dovrà prevedere per i nuovi impianti di progetto, nella successiva richiesta di modifica di AIA, i limiti delle

concentrazioni delle polveri pari a quelli dagli altri impianti esistenti (3 mg/m<sup>3</sup>);

4. in considerazione del fatto che i COV sono precursori del particolato secondario, nella successiva richiesta di modifica di AIA, il flusso di massa totale di COV in kg/anno derivante dall'impianto di verniciatura in progetto dovrà essere inferiore rispetto al carico emissivo autorizzato attuale;
5. lo stoccaggio di prodotti chimici e dei materiali pericolosi dovrà essere organizzato in aree pavimentate e provviste di copertura e se ne dovrà dare atto nella successiva modifica di AIA;
6. in merito all'impatto acustico, per quanto concerne la criticità in periodo notturno, ove dai calcoli si è verificato il superamento del criterio differenziale, si dovranno progettare e realizzare delle pareti di compartimentazione laterale delle aree impiantistiche poste in copertura al Paintshop, all'interno delle quali sono compartimentati diversi estrattori ed UTA, con gli stessi pannelli chiusi fonoassorbenti che si utilizzano per la loro copertura e se ne dovrà dare atto nella successiva modifica di AIA;
7. in merito alla produzione di circa 80.000 mc. di terre da scavo, e alla previsione di riutilizzarne in loco ca. 40.000 mc, il proponente dovrà presentare, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori o comunque prima della conclusione del procedimento, il Piano di Utilizzo redatto ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017;
8. dovrà essere trasmessa ad ARPAE ed alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, entro 30 giorni dalla data di fine lavori, la certificazione di regolare esecuzione delle opere e, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018 e dell'art. 28, comma 7 bis del d. lgs. 152/06, la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni fino a quel momento esigibili;

si fa inoltre presente che a seguito della conclusione del presente procedimento:

- in sede di modifica di AIA, saranno prescritte le misure di collaudo acustico presso i punti individuati e le idonee misure di mitigazione atte ad evitare superamenti dei limiti

normativi;

- si dovranno utilizzare mezzi di cantiere che rispondano ai limiti di emissione previsti dalle normative vigenti, ossia dotati di sistemi di abbattimento del particolato, con idonea e frequente manutenzione e verifica dell'efficienza;
- si dovrà limitare al massimo il tempo di accensione delle macchine operatrici, prevedendone lo spegnimento tra un utilizzo e l'altro;
- si dovrà porre attenzione alla modalità ed ai tempi di carico e scarico e alla disposizione razionale dei cumuli di scarico;
- nel caso dovessero emergere dei disagi per il disturbo prodotto dalla polverosità, si dovrà tempestivamente intervenire con ulteriori misure di mitigazione, atte a eliminare/limitare tali disagi;

#### **VISTI:**

- il decreto legislativo 3 aprile 2006, n. 152 "Norme in materia ambientale";
- la legge 11 settembre 2020, n. 120 n. "Conversione in legge, con modificazioni, del decreto-legge 16 luglio 2020, n. 76, recante «Misure urgenti per la semplificazione e l'innovazione digitali»";
- la legge regionale 20 aprile 2018, n. 4 "Disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti;

#### **RICHIAMATI:**

- la Legge regionale 26 novembre 2001, n. 43 "Testo Unico in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nella Regione Emilia-Romagna";
- la deliberazione di Giunta regionale 07 marzo 2022 n. 324 del "Disciplina Organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022
- la deliberazione di Giunta regionale 07 marzo 2022 n. 325 "Consolidamento e rafforzamento delle capacità amministrative: riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale", con decorrenza dal 1/4/2022
- la deliberazione di Giunta regionale 21 marzo 2022 n. 426 "Riorganizzazione dell'ente a seguito del nuovo modello di organizzazione e gestione del personale. Conferimento degli incarichi ai Direttori Generali e di Agenzia";



- la determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 25 marzo 2022 n. 5615 "Riorganizzazione della Direzione Generale Cura del Territorio e dell'Ambiente. Istituzione Aree di lavoro. Conferimento incarichi dirigenziali e proroga incarichi di posizione organizzativa";
- la deliberazione di Giunta regionale 10 aprile 2017 n. 468 "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna", da applicare in combinato disposto e coerenza con quanto previsto successivamente dalla citata deliberazione n. 324/2022;
- le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale del 13 ottobre 2017 PG/2017/0660476 e del 21 dicembre 2017 PG/2017/0779385 contenenti le indicazioni procedurali per rendere operativo il sistema dei controlli interni predisposto in attuazione della sopra citata deliberazione n. 468/2017;
- il decreto legislativo 14 marzo 2013, n. 33 "Riordino della disciplina riguardante il diritto di accesso civico e gli obblighi di pubblicità, trasparenza e diffusione di informazioni da parte delle pubbliche amministrazioni";
- la deliberazione di Giunta regionale 31 gennaio 2022 n. 111, "Piano triennale di prevenzione della corruzione e della trasparenza 2022-2024, di transizione al Piano integrato di attività e organizzazione di cui all'art. 6 del D.L. n. 80/2021";

**ATTESTATO** che il sottoscritto dirigente, responsabile del procedimento, non si trova in situazione di conflitto, anche potenziale, e di interessi;

**ATTESTATA** la regolarità amministrativa del presente atto;

#### **D E T E R M I N A**

a) di escludere dalla ulteriore procedura di V.I.A., ai sensi dell'art. 11, comma 1, della legge regionale 20 aprile 2018, n. 4, il progetto denominato "ampliamento dello stabilimento Ferrari Spa", localizzato in comune di Maranello (MO) proposto da Ferrari S.p.A., per le valutazioni espresse in narrativa, a condizione che vengano rispettate le condizioni ambientali di seguito indicate:

1. per quanto riguarda le azioni strettamente legate al traffico:

a) si dovrà ottimizzare i percorsi e ridurre le percorrenze a vuoto dei mezzi;

b) si dovrà prediligere, quando possibile, l'utilizzo dei

mezzi aziendali di trasporto a basso impatto ambientale;  
in fase di modifica di AIA dovrà essere presentata una relazione che renda conto dei percorsi dei mezzi in entrata e in uscita e una dichiarazione della tipologia di mezzi aziendali utilizzati;

2. a maggiore compensazione degli esemplari abbattuti ed al fine di mitigare l'aumento del traffico indotto e delle emissioni in atmosfera di alcuni inquinanti a seguito della realizzazione del progetto, si dovrà effettuare la piantumazione di ulteriori alberi e arbusti in un'area da concordare con il Comune di Maranello. Si dovrà prestare particolare attenzione alle tipologie di specie previste affinché siano tra quelle a maggior assorbimento di inquinanti, a minor impatto allergenico e adatte al contesto locale. Il progetto di mitigazione a verde dovrà essere presentato, entro 30 giorni dall'inizio delle attività di cantiere ad Arpa e al Comune di Maranello, che dovrà essere da quest'ultimo approvato;
3. si dovrà prevedere per i nuovi impianti di progetto, nella successiva richiesta di modifica di AIA, i limiti delle concentrazioni delle polveri pari a quelli dagli altri impianti esistenti (3 mg/m<sup>3</sup>);
4. in considerazione del fatto che i COV sono precursori del particolato secondario, nella successiva richiesta di modifica di AIA, il flusso di massa totale di COV in kg/anno derivante dall'impianto di verniciatura in progetto dovrà essere inferiore rispetto al carico emissivo autorizzato attuale;
5. lo stoccaggio di prodotti chimici e dei materiali pericolosi dovrà essere organizzato in aree pavimentate e provviste di copertura e se ne dovrà dare atto nella successiva modifica di AIA;
6. in merito all'impatto acustico, per quanto concerne la criticità in periodo notturno, ove dai calcoli si è verificato il superamento del criterio differenziale, si dovranno progettare e realizzare delle pareti di compartimentazione laterale delle aree impiantistiche poste in copertura al Paintshop, all'interno delle quali sono compartimentati diversi estrattori ed UTA, con gli stessi pannelli chiusi fonoassorbenti che si utilizzano per la loro copertura e se ne dovrà dare atto nella successiva modifica di AIA;
7. in merito alla produzione di circa 80.000 mc. di terre da

scavo, e alla previsione di riutilizzarne in loco ca. 40.000 mc, il proponente dovrà presentare, entro 90 giorni prima dell'inizio dei lavori o comunque prima della conclusione del procedimento, il Piano di Utilizzo redatto ai sensi dell'art. 9 del DPR 120/2017;

8. dovrà essere trasmessa ad ARPAE ed alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, entro 30 giorni dalla data di fine lavori, la certificazione di regolare esecuzione delle opere e, ai sensi dell'art. 25 della l.r. 4/2018 e dell'art. 28, comma 7 bis del d. lgs. 152/06, la relazione di verifica di ottemperanza delle prescrizioni fino a quel momento esigibili;

- b) che la verifica dell'ottemperanza delle presenti condizioni ambientali dovrà essere effettuata da ARPAE;
- c) il progetto e le relative misure di mitigazione e compensazione dovranno essere realizzati coerentemente a quanto dichiarato nello studio ambientale preliminare;
- d) di dare atto che la non ottemperanza alle prescrizioni sarà soggetta a sanzione come definito dall'art. 29 del D.lgs. 152/2006 e s.m.i.;
- e) di stabilire l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto in 5 anni a partire dalla data di pubblicazione sul BURET; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di screening deve essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- f) di trasmettere copia della presente determina al Comune di Maranello, al Proponente Ferrari S.p.A., all'ARPAE di Modena;
- g) di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURET e, integralmente, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
- h) di rendere noto che contro il presente provvedimento è proponibile il ricorso giurisdizionale al Tribunale Amministrativo Regionale entro sessanta giorni, nonché ricorso straordinario al Capo dello Stato entro centoventi giorni; entrambi i termini decorrono dalla data di pubblicazione sul BURET;
- i) di dare atto, infine, che si provvederà alle ulteriori pubblicazioni previste dal Piano triennale di prevenzione della corruzione ai sensi dell'art. 7 bis, comma 3, del

d.lgs. 33/2013.

PAOLO FERRECCHI