

REGIONE EMILIA-ROMAGNA

Atti amministrativi

GIUNTA REGIONALE

Atto del Dirigente DETERMINAZIONE

Num. 25409 del 25/11/2024 BOLOGNA

Proposta:	DPG/2024/26450 del 25/11/2024
Struttura proponente:	SETTORE TUTELA DELL'AMBIENTE ED ECONOMIA CIRCOLARE 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 "TEST TRACK - REALIZZAZIONE DELLA NUOVA PISTA DI PROVA DELLE AUTOMOBILI PRODOTTE NELLO STABILIMENTO FERRARI SPA PRIMA DELLA CONSEGNA AL CLIENTE", LOCALIZZATO NEL COMUNE DI FIORANO MODENESE (MO), PROPOSTO DA FERRARI S.P.A.
Autorità emanante:	IL RESPONSABILE - AREA VALUTAZIONE IMPATTO AMBIENTALE E AUTORIZZAZIONI
Firmatario:	DENIS BARBIERI in qualità di Responsabile di area di lavoro dirigenziale
Responsabile del procedimento:	Denis Barbieri

Firmato digitalmente

IL DIRIGENTE FIRMATARIO

PREMESSO CHE:

il proponente Ferrari S.p.A., con sede legale in Modena (MO), ha presentato, ai sensi dell'art. 10 della legge regionale 18 aprile 2018, n.4 *"disciplina della valutazione dell'impatto ambientale dei progetti"*, l'istanza per l'avvio della verifica di assoggettabilità a VIA (screening) relativa al progetto "TEST TRACK - realizzazione della nuova pista di prova delle automobili prodotte nello stabilimento Ferrari SpA prima della consegna al cliente", localizzato nel comune di Fiorano Modenese (MO), alla Regione Emilia-Romagna (acquisita al prot. PG.2024.776261 del 17 luglio 2024) e all'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 di tale fase è il dirigente del Servizio Autorizzazioni e Concessioni (SAC) di ARPAE di Modena che, terminata l'istruttoria del progetto in oggetto, ha inviato la Relazione conclusiva per la procedura di verifica acquisita con nota prot. PG.2024.1224828 del 31 ottobre 2024 precisando che vista la documentazione inviata e le valutazioni effettuate non riteneva la necessità di sottoposizione del progetto alla successiva procedura di VIA; la Posizione di Elevata Qualificazione di riferimento dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia-Romagna provvede alla formalizzazione dell'atto dirigenziale per la successiva assunzione da parte del dirigente regionale;

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, nella categoria B.2.44: "Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore";

il progetto prevede la realizzazione di una nuova pista di prova della lunghezza di circa 2.000 metri nella quale verranno eseguiti i test di verifica sui veicoli prodotti nello stabilimento Ferrari di via Abetone inferiore prima

della consegna al cliente; tali controlli sono finalizzati a verificare la funzionalità su strada delle vetture al termine del ciclo produttivo. Oltre alla pista è prevista la realizzazione di un capannone prefabbricato per le officine revisione e controllo delle auto che saranno testate. L'area in cui verrà realizzato l'intervento occupa una superficie di 127.045,00 m2 ed è adiacente alla pista di prova esistente;

con nota dell'Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni della Regione Emilia - Romagna, (prot. n. PG.2024.0804122 del 25 luglio 2024) sono state richieste integrazioni al progetto presentato;

il proponente ha inviato le integrazioni richieste che sono state acquisite al prot. n. PG.2024.0874091 del 16 agosto 2024;

con nota di ARPAE SAC di Modena (acquisita al prot. reg. con PG.2024.0906857 del 27 agosto 2024), è stata data comunicazione della presentazione dell'istanza agli Enti interessati alla realizzazione del progetto e della pubblicazione del progetto presentato, sul sito web regionale delle valutazioni ambientali all'indirizzo: <https://serviziambiente.regione.emilia-romagna.it/viavasweb;>

allo stesso indirizzo sono consultabili tutte le note 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*";

il proponente ha presentato volontariamente ulteriore documentazione, acquisita agli atti della Regione Emilia-Romagna con prot. n. PG.2024.1075432 del 26 settembre 2024;

durante la fase istruttoria sono stati richiesti, ai sensi dell'art. 19, comma 6 del d.lgs. 152/06, chiarimenti e integrazioni al proponente con nota prot. PG.2024.1089931 del 30 settembre 2024;

il proponente ha inviato le integrazioni richieste entro i termini con nota acquisita agli atti con PG.2024.1126861 e PG.2024.1127379 del 07 ottobre 2024;

DATO ATTO CHE:

gli elaborati sono stati pubblicati per 30 giorni consecutivi a far data dal 27 agosto 2024, al fine della libera consultazione da parte dei soggetti interessati sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;

nel periodo di avviso della pubblicazione degli elaborati non sono pervenute osservazioni da parte dei cittadini;

durante tale periodo sono state acquisite le seguenti osservazioni/contributi da parte degli Enti interessati alla realizzazione del progetto:

1. Comune di Fiorano Modenese, contributo istruttorio acquisito agli atti con PG.2024.1023530 del 19 settembre 2024;

l'autorità competente ha comunicato, con nota prot. PG.2024.1230115 del 04 novembre 2024, la proroga del termine di adozione del provvedimento di ulteriori venti giorni, ai sensi dell'art.19 comma 6 del d.lgs. 152/06, al fine di poter valutare adeguatamente la documentazione fornita e concludere l'istruttoria;

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:

il progetto prevede la realizzazione di una nuova pista di prova nella quale verranno eseguiti i test di verifica sui veicoli prodotti nello stabilimento Ferrari di via Abetone inferiore "fine linea", cioè prima della consegna al cliente; tali controlli sono finalizzati a verificare la funzionalità su strada delle vetture al termine del ciclo produttivo. La scelta di effettuare test in un ambiente confinato è prima di tutto finalizzata ad effettuare i test in condizioni di maggiore sicurezza rispetto ad una strada aperta al traffico come avviene ora, la modifica consentirà inoltre l'esecuzione dei test con modalità uniformi, cosa che in una strada pubblica può presentare maggiori difficoltà proprio per il condizionamento del traffico;

la scelta di realizzare la nuova pista di prova è stata ritenuta una necessità per diverse ragioni: innanzitutto per migliorare la sicurezza in quanto la presenza di un'auto sportiva con targa di prova induce in qualche caso

comportamenti di guida scorretta; eseguire le prove seguendo in modo scrupoloso le verifiche da eseguire che sulla strada in alcune condizioni non risultano possibili;

la possibilità di avere sul tracciato pavimentazioni speciali permette di svolgere in modo ottimale test che richiedono una tipologia particolare di fondo stradale, oltre all'asfalto, sarà prevista una corsia partenza, una con pavé, una con pavimentazione a bassa aderenza, una con sconnessioni;

oltre alla pista è prevista la relazione di un capannone prefabbricato per le officine revisione e controllo delle auto che saranno testate nella nuova pista che consentirà anche di ridurre il rientro nello stabilimento in caso di piccoli interventi prima della ripetizione del test;

il capannone ha uno sviluppo rettangolare di 50 m nel lato lungo e 20 m nel lato corto, l'altezza è limitata a 7 m e l'illuminazione naturale è data dalle numerose finestrature a nastro nelle facciate laterali, mentre per la copertura si è optato per un solaio piano per dare massima possibilità di installazione di pannelli fotovoltaici (potenza complessiva 66.24 kWp). All'interno dello spazio dell'officina è stato predisposto un ufficio e una saletta riunione oltre che ai servizi igienici e lo spazio relax per i lavoratori occupati. A completamento dell'edificio il progetto prevede anche un'ampia tettoia a disposizione per le auto in attesa di collaudo che avvolge a est parte del fabbricato mentre a nord protegge l'accesso principale al building;

il progetto prevede esternamente al fabbricato un ampio piazzale di circa 3.700 m² che consente di smistare le auto tra quelle completate e quelle ancora da collaudare in arrivo ed in partenza dalla sede di produzione;

l'ingresso al Test Track sarà gestito da Via Madonna del Sagrato, tramite un'intersezione già realizzata, con l'accesso controllato attraverso un cancello a controllo remoto. Per migliorare l'accessibilità dell'area e per adempiere alla corresponsione degli standard da normativa di riferimento del PSC/RUE si è optato per realizzare un'area esterna alla recinzione della pista dove potere parcheggiare ed entrare a piedi attraverso un percorso in sicurezza con marciapiede e verde ombreggiato dedicato;

all'interno del lotto, oltre alla nuova pista prove, sarà anche presente un "campo" di pannelli fotovoltaici per la Comunità Energetica, che occuperanno un'area di circa 18.000 m²;

i tempi stimati per la realizzazione della pista e del fabbricato variano tra gli 8 e i 10 mesi di lavoro;

l'area oggetto di intervento è situata a est del centro storico di Fiorano Modenese in un contesto prettamente produttivo. Sarà compresa ad ovest della pista di prova esistente nella quale vengono effettuati test di diversa tipologia in prevalenza corsi di guida sportiva con automobili stradali e più raramente in deroga ai limiti acustici test con auto da competizione. Risulterà ad est dello stabilimento Florim, a sud del piccolo insediamento produttivo di via 2 Giugno nel tratto parallelo alla strada Pedemontana, ed a nord della circonvallazione San Giovanni Evangelista ed il tratto terminale della via Peschiera;

il percorso che le auto in uscita dallo stabilimento effettueranno per accedere alla nuova pista avrà una lunghezza di 3,3 Km e sarà utilizzato anche per il rientro nello stabilimento a conclusione delle prove;

al fine del miglioramento della sicurezza della Pista Fiorano e della contemporanea espansione dell'area disponibile per lo sviluppo del Test Track, è proposta una modifica del confine tra questi due lotti, portando così l'area a disposizione della nuova area pista prove di circa 128.000 m²;

il territorio oggetto di modifica riguarda un'area di circa 130.000 m² non edificata e non coltivata, in comune di Fiorano Modenese compresa, tra Via Madonna del Sagrato, oltre la quale ad ovest sorge il complesso industriale Florin, e ad est la pista di prova Ferrari esistente. Il vigente PSC individua l'area come vocata all'insediamento di terziario per attività connesse all'Automotive da sottoporre preventivamente a PUA (ambito specializzato per attività produttive di rilievo sovracomunale, APS.t Sub-ambiti con prevalenza di attività terziario-direzionali);

dal PTCP, nell'area oggetto di intervento non sono direttamente individuati particolari elementi o sistemi di valore paesaggistico e storico culturale. L'area in oggetto ricade nelle aree di ricarica della falda (alimentazione): definite nelle tavole della Carta 3.2 del PTCP che integrano le individuazioni del PTA (art. 48, comma 1 delle Norme del PTA);

dal PGRA, l'area oggetto d'intervento, anche in relazione alla specifica pluviometria, non è ricompresa all'interno di scenari di pericolosità di cui alle "Mappe della pericolosità e degli elementi potenzialmente esposti"

del PGRA, né per l'ambito di riferimento relativo al reticolo idrografico naturale principale e secondario. L'area in esame non risulta interessata nemmeno dalla perimetrazione di classi di rischio di cui alle "Mappe di rischio potenziale". L'area oggetto della variante risulta direttamente interessata dalla pericolosità ed elementi esposti che la classifica P2 "Alluvioni poco frequenti"; si dispone, pertanto il rispetto delle disposizioni della DGR 1300/2016;

dal PAIR 2020, l'area di intervento si colloca nel comune di Fiorano Modenese posto a sud/ovest del comune di Modena rientra nella Pianura Ovest e ricade nella zona di superamento per le PM10 in alcune porzioni del territorio ma non di superamento per NO2. La stessa considerazione vale per il comune di Maranello che risulta molto vicino all'area di intervento;

DAL PUNTO DI VISTA AMBIENTALE

si precisa che l'intervento non è finalizzato ad introdurre un nuovo processo produttivo ma a creare le condizioni per poter eseguire il controllo di funzionalità dei veicoli a fine linea, prima di procedere alla consegna ai clienti, in ambiente confinato. La modifica non costituisce attivazione di una nuova sorgente di inquinanti atmosferici. Infatti, già ora tutti i veicoli prodotti vengono sottoposti a test che vengono eseguiti sulla viabilità ordinaria;

atmosfera

traffico indotto

per quanto riguarda il traffico vi sarà una riduzione sulle strade pubbliche urbane ed extraurbane sulle quali ora avvengono le prove;

allo stato attuale il percorso delle auto in uscita dallo stabilimento transita inizialmente su strade urbane per raggiungere la viabilità extraurbana principale dove avvengono i test principali (SP467, SS724, coassiale di Modena e SS12); comprendendo il rientro allo stabilimento, ogni veicolo testato, percorre 15 km. Il percorso dallo stabilimento al punto di accesso alla pista in via Madonna del Sagrato sarà pari a 6,5 chilometri compreso il rientro allo stabilimento; vi sarà quindi un dimezzamento dei chilometri percorsi su strade urbane. Tenendo conto dei 78 veicoli testati ogni giorno allo stato attuale si percorrono in area urbana 1.170 km mentre in caso di realizzazione della nuova pista saranno 507 km. Nell'intero anno si passerà da oltre 90.000 km a poco meno di 40.000km. Inoltre, le strade extraurbane della zona verranno liberate dalla presenza dei

veicoli in prova che percorrono ogni giorno 2.886 Km, pari a 225.000 km nell'intero anno;

non si tratta di percorrenze particolarmente elevate se paragonate con il traffico di ogni giorno ma comunque di una diminuzione non trascurabile. Trattandosi di una riduzione non pare significativo effettuare un'analisi dei flussi di traffico anche per il limitato numero di veicoli interessati meno di 10 veicoli ora nelle due direzioni di transito;

fase di cantiere

l'analisi degli scenari connessi alla diffusione di polveri che caratterizzano i cantieri effettuate sulla base delle "Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione. Manipolazione trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti" redatte da ARPA Toscana, hanno evidenziato come l'intervento in progetto risulti compatibile con l'ambiente circostante, anche nelle condizioni più critiche indagate, applicando le seguenti azioni di contenimento delle emissioni:

- periodiche operazioni di bagnatura ed umidificazione del materiale prodotto e/o movimentato, dalle operazioni di scavo;
- utilizzo di macchine rispondenti alle normative vigenti e sottoposte regolarmente al piano di manutenzione;
- in fase di carico, riduzione delle altezze di caduta del materiale estratto all'interno del vano di carico;
- movimentazione lenta del materiale con i mezzi cingolati e degli automezzi, in modo da limitare la polverosità;
- periodiche operazioni di pulizia delle aree pavimentate di transito e di bagnatura delle aree non pavimentate;
- movimentazione del materiale in mezzi con cassone coperto;
- limitazione della velocità di transito a 20 km/h all'interno dell'area di cantiere;
- periodica pulizia della viabilità asfaltata di accesso all'area di cantiere;
- pulizia delle ruote e dello chassis degli autocarri prima dell'uscita dei mezzi sulla viabilità ordinaria, al fine di limitare l'imbrattamento della medesima con polvere o con fango (che una volta asciugato diventa una fonte aggiuntiva di polverosità aerodispersa);

qualità dell'aria e comparazione emissioni tra Sdf e Sdp

si è pertanto provveduto a valutare l'emissione di inquinanti generata dai nuovi veicoli da sottoporre a test di controllo sulla viabilità ordinarie confrontata con l'esecuzione di analoghe prove sulla pista in progetto mantenendo invariato il numero di veicoli da testare. Negli scenari di progetto si sono poi valutate le emissioni di inquinanti nel caso di incrementare il numero dei test da eseguire fino alla saturazione della potenzialità dell'impianto risultata pari a 195 veicoli giorno comprensivi della ripetizione del controllo nel 30% dei veicoli sottoposti a test;

trattandosi di valutazione delle emissioni da veicoli, gli inquinanti presi in esame, sono quelli maggiormente presenti nei gas di scarico dei veicoli, per i quali si raggiungono elevati livelli di concentrazione nell'aria: polveri fini (PM10) ed ossidi di azoto (NOx);

nel caso di studio i veicoli da collaudare sono quelli prodotti nello stabilimento Ferrari e pertanto veicoli che risultano conformi ai valori di omologazione "euro6d" caratterizzati da emissioni per chilometro significativamente inferiori al parco circolante;

lo scenario per lo stato di fatto è stato assunto pari alla condizione attuale che prevede una produzione massima annua di 15.000 veicoli anno, corrispondente ad una media giornaliera autorizzata dall'AIA vigente di 60 veicoli ogni giorno; tanti saranno quindi i veicoli da sottoporre ai test di prova; sulla base dei dati statistici mediamente per il 30% delle auto è prevista la ripetizione delle prove; pertanto, per ognuno dei 250 giorni lavorativi vengono eseguiti in media 78 test;

un primo dato che emerge è che allo stato di fatto i veicoli dal cancello dello stabilimento percorrono 52 chilometri di cui 15 su strade urbane e 37 su strade extraurbane; in presenza della pista i chilometri percorsi per eseguire le prove di collaudo saranno 41,5: 35 in pista e 6,5 sulla viabilità urbana di accesso alla nuova pista;

per lo stato di progetto sono stati testati tre diversi scenari, in analogia con le valutazioni eseguite per l'impatto acustico:

- scenario 0, base, 60 veicoli al giorno con la necessità di ripetere il test nel 30% dei veicoli testati 78 test eseguiti in totale, come per lo stato di fatto;

- scenario B che prevede l'esecuzione del test per 90 veicoli con una percentuale di ripetizione sempre del 30%,

per un totale di 117 prove eseguite ogni giorno; l'ipotesi prevede che le verifiche possano essere condotte: su due turni, le 16 ore diurne; ma anche su tre turni nelle 24 ore;

- scenario A che prevede l'esecuzione del test su 150 veicoli con una percentuale di ripetizione sempre del 30%, per un totale di 195 prove eseguite ogni giorno; l'ipotesi prevede che le verifiche possano essere condotte su due turni, le 16 ore diurne, ovvero su tre turni nelle 24 ore;

nella documentazione è presente una tabella dove sono riportati per lo stato di fatto e per i tre scenari dello stato di progetto l'emissione giornaliera prodotta durante i test sulle strade urbane, l'emissione giornaliera prodotta sulla pista e/o sulle strade extraurbane per PM10 in g/g, NOx in g/g, e CO2 in kg/g così come un'altra tabella dove sono riportati per lo stato di fatto e per i tre scenari dello stato di progetto l'emissione annuale complessiva dovuta ai test sulle auto nuove prodotte dallo stabilimento Ferrari sulle strade urbane, sulla pista e/o sulle strade extraurbane per PM10 in kg/a, NOx in kg/a, e CO2 in Mg/a;

sono riportati i rapporti tra lo stato di fatto ed i tre scenari di progetto che mettono in evidenza come, rispetto allo scenario (0) dove il numero dei test eseguiti è invariato, si registri una significativa riduzione delle emissioni pari al 23,6% per le PM10, al 12,5% per NOx, al 29% per la CO2; ciò è determinato dal fatto che diminuiscono complessivamente i chilometri percorsi soprattutto sulle strade urbane;

rispetto lo scenario (B) nel quale viene ipotizzato l'aumento del numero dei test eseguiti del 50% si registra invece un incremento delle emissioni pari al 14,6% per PM10, del 12,5% per NOx, del 6,5% per la CO2. L'incremento percentuale è considerevolmente inferiore all'aumento del numero dei test ipotizzati per lo scenario;

rispetto lo scenario (A) nel quale viene ipotizzato l'aumento del 150% del numero dei test eseguiti, si registra invece un incremento consistente delle emissioni pari al 91% per PM10, del 118,7% per NOx, del 77,4% per la CO2. L'incremento percentuale è comunque inferiore alla percentuale di incremento dei test di controllo eseguiti;

un ulteriore criterio di valutazione dell'incremento può avvenire da un raffronto tra le emissioni annue generate dai test di controllo sulle auto prodotte e la stima delle emissioni fatte da Arpae dall'intero comune di Fiorano Modenese;

dal confronto emerge come anche gli scenari che ipotizzano un significativo incremento del numero dei test da eseguire l'effetto sulla qualità dell'aria risulterebbe comunque trascurabile o, meglio, ininfluyente rispetto ai valori rilevati dalla rete di controllo;

da quanto riportato in precedenza la realizzazione della pista di prova nella quale eseguire in sicurezza i test di prova sulle auto prodotte nello stabilimento Ferrari di via Abetone determina una modesta riduzione dell'emissione di inquinanti generati rispetto a quelli attuali che vengono effettuati su strada pubblica in presenza di traffico; la modifica non rende necessari interventi di compensazione per gli inquinanti immessi in atmosfera essendo in riduzione e fornendo comunque vantaggi su altri aspetti compresa la sicurezza del traffico;

terre e rocce da scavo e produzione rifiuti

prescindendo dall'attività di cantiere che inevitabilmente determinerà la produzione di limitati quantitativi di rifiuti che verranno come solitamente ormai accade avviati in grande prevalenza al recupero per materia; in particolare si segnala che non saranno prodotte terre di scavo da conferire all'utilizzo all'esterno. Tutte le terre e rocce da scavo prodotte verranno utilizzate all'interno cantiere connesso al progetto per le fondazioni (scavi nelle aree asfaltate) o nella costruzione dei terrapieni (scavi di terreno). In termini di sterri e riporti, si andrà a movimentare più di 60000 m3 di materiale e terre di scavo all'interno del sito, di questi circa 20000 m3 verranno dall'esterno. Quindi il volume della movimentazione supera abbondantemente i 6003 mc quindi è un cantiere di grandi dimensioni;

nella realizzazione del progetto si è cercato di ridurre al minimo l'apporto di materiale dall'esterno. Gli unici materiali provenienti dall'esterno del cantiere, oltre gli asfalti, sono la quota di misto stabilizzato di fondazione e la ghiaia per le vie di fuga;

l'attività che verrà svolta nella pista non determinerà produzione di rifiuti al di là di quelli costituiti da materiali di usura che in ogni caso risultano già ora prodotti al momento del rientro del veicolo nello stabilimento dopo il completamento del test sulla strada pubblica. In ogni caso la limitata produzione di rifiuti generati presso la nuova pista verrà assoggettata alle stesse modalità previste nella gestione centralizzata dei rifiuti prodotti nello intero stabilimento Ferrari S.p.A. che avviene

in regime di "deposito temporaneo" ai sensi dell'art. 183 comma 1 del d.lgs. 152/06;

consumi energetici e idrici

la realizzazione della nuova pista determinerà ridottissimi consumi di energia elettrica per l'officina e per l'illuminazione sulla pista da attivare dopo il tramonto del sole quando la visibilità risulterà insufficiente per una visione adeguata sul tracciato;

nell'area non verranno realizzati impianti di stoccaggio di carburante in quanto il rifornimento delle auto da sottoporre a prova verrà gestito nello stabilimento di produzione; la realizzazione della pista di prova non determinerà aumento del consumo di carburante, ci si attende in ogni caso una riduzione dei consumi;

per quanto attiene i consumi idrici la realizzazione della pista non determinerà maggiori consumi idrici se si escludono i consumi domestici indotti dai servizi per il personale. Non si prevedono frequenti interventi di lavaggio della pista in ogni caso, se eseguiti saltuariamente, potranno utilizzare spazzatrici che utilizzeranno acque di origine meteorica appositamente raccolte. Allo stesso modo verrà approvvigionata l'acqua per l'irrigazione delle aiuole e delle essenze arboree che in ogni caso è prevista solo nei primi anni al fine di favorire l'attecchimento;

rumore

nella fase di cantiere non saranno attesi rumori più significativi di quelli della pista esistente e della ceramica Florim. Si propone di inserire una verifica attraverso un piano di monitoraggio Ambientale (PMA) settimanale, su proiezione giornaliera, nelle fasi lavorative più significative per il rumore dei mezzi di cantiere con delle specifiche misure di monitoraggio acustico:

- AO (Accettazione Operativa): misurazioni iniziali per verificare il rispetto dei limiti di rumore prima dell'inizio delle attività di cantiere (già presente nella relazione acustica depositata);
- CO (Controllo Operativo): monitoraggio durante tutta la fase operativa del cantiere presso i ricettori più impattati, con particolare attenzione ai periodi di maggiore intensità lavorativa. I dati raccolti saranno analizzati in tempo reale e le misure di mitigazione verranno adeguate secondo necessità per garantire la protezione acustica delle aree circostanti;

nello stralcio della tav. 2B della zonizzazione acustica del PSC si evince che l'area di intervento è assegnata alla IV classe acustica, essa risulta compresa tra due aree assegnate alla V classe acustica; ad ovest dove oggi è presente lo stabilimento ceramico e ad est dove si trova la pista di prova Ferrari. A nord è presente un insediamento produttivo assegnato alla IV classe acustica delimitata dalla SP467 Pedemontana. Ai fini di valutare i limiti da rispettare nei recettori ad est di via Villeneuve in comune di Fiorano Modenese, si dovrà tenere conto che l'area è assegnata alla III classe acustica con presenza di residenza e pertanto il valore assoluto di immissione sarà pari a 60 dBA in periodo diurno e 50 dBA in periodo notturno. La verifica del rispetto dei valori assoluti di immissione dovrà avvenire anche per i recettori residenziali posti nelle vie: Alfieri, Foscolo e Deledda in comune di Maranello collocati anche essi in zona assegnata alla terza classe acustica. Tali recettori risulteranno a maggiore distanza dalla nuova pista, ad oltre di 400 m, gli edifici più a sud in comune di Fiorano saranno ad una distanza minima di 150 m;

sono state eseguite due diverse campagne di misura del rumore, presso i recettori e ai bordi della pista di prova esistente. È stata poi determinata la stima delle emissioni sonore prodotte dalla pista di collaudo in progetto, con il software Sound PLAN noise 9.0, nei 3 scenari A, B e 0;

dalle mappe acustiche del rumore esterno risulta evidente che il contributo della circolazione dei veicoli nella pista durante le prove di controllo di funzionalità è trascurabile, nonostante le ipotesi cautelative considerate. Anche nel caso di 7 auto in pista contemporaneamente che transitano sulla pista per una intera ora il contributo massimo al perimetro risulta di 48 dB(A);

nello studio acustico è inoltre stato calcolato il contributo che sarà determinato dalla pista in progetto ai recettori abitativi più vicini. Tali valori confermano come anche ai recettori i livelli sonori generati dalla pista saranno, nelle condizioni d'uso ipotizzate, limitati;

pur essendo emerso dalla modellizzazione effettuata che l'emissione sonora generata dall'attività in pista, sia all'interno dell'impianto che ai recettori individuati sono estremamente contenute e tali da non indurre effetti sui livelli sonori attuali, è in ogni caso stato realizzato un modello dell'area di indagine tenendo conto delle principali sorgenti sonore esistenti al fine di definire i livelli sonori previsti ai ricettori allo stato di fatto ed allo

stato di progetto al fine di fornire un ulteriore elemento di valutazione dell'impatto acustico;

i risultati confermano che le emissioni legata alla pista in progetto non determinano incremento degli attuali livelli di immissione in periodo diurno nemmeno nella condizione di 7 auto in circolazione che è ritenuto il numero massimo di auto compatibile con l'esecuzione delle prove. Solo in periodo notturno si è determinato l'incremento di 0,3 dBA nei recettori più esposti. Per quanto esposto si esclude che i limiti orari, diurno (70 dBA) e notturno (60 dBA), stabiliti all'art. 3 c.3 del DPR n. 304/2001 possano essere raggiunti e in ogni caso l'emissione della nuova pista possa dare un contributo misurabile e percepibile. Pertanto, si ritiene non sussista l'esigenza di ipotizzare misure di mitigazione delle emissioni sonore;

la pista prove si colloca in un sito già compromesso dal punto di vista ambientale, ma particolarmente adatto alla funzione prevista. L'area è caratterizzata da emissioni sonore già al di sopra dei limiti normativi, principalmente a causa della presenza di una rete viaria ad alto traffico che circonda il sito. Tuttavia, questa situazione preesistente rende il luogo idoneo per l'installazione della pista, poiché i ricettori sensibili, come le abitazioni, si trovano a una distanza considerevole, riducendo l'impatto diretto sulle comunità circostanti;

in fase di progettazione, è stata prestata particolare attenzione al comfort acustico per i ricettori abitativi più prossimi. La forma della pista è stata studiata per massimizzare la distanza dalle aree critiche, minimizzando così la propagazione del rumore verso le zone sensibili. Inoltre, è stato considerato l'utilizzo di asfalti particolarmente performanti per la di mitigazione acustica, e l'uso di materiali e tecnologie avanzate per ridurre le emissioni sonore durante i test. Queste soluzioni non solo limitano l'impatto acustico, ma promuovono anche la sostenibilità ambientale dell'intero progetto, contribuendo a un equilibrio tra sviluppo tecnologico e tutela dell'ambiente;

la nuova pista non è destinata ad ospitare attività sportive, ma ad effettuare le prove di controllo dei veicoli prodotti dallo stabilimento Ferrari, prima della consegna al cliente finale. In tal senso l'intervento non modificherà il sistema delle deroghe vigente previsto dall'art. 3 del DPR. 304/2001. Quindi l'emissione sonora generata dalla nuova pista di Test Track dovrà rispettare i limiti prescritti

dalla zonizzazione acustica comunale. Nella procedura di approvazione del progetto il Comune dovrà valutare se confermare la quarta classe acustica, ora assegnata all'area di intervento, o se unificare la classe acustica a quella della esistente ceramica posta ad ovest e della pista di prova esistente ad est, che risultano assegnate entrambe alla quinta classe acustica. La stretta correlazione tra nuova pista di collaudo dei veicoli e lo stabilimento produttivo fa ritenere più coerente la seconda ipotesi;

gestione acque meteoriche

il progetto propone la gestione delle acque meteoriche con una "laminazione diffusa" mediante specifica modellazione del terreno su tutto il sedime interessato dallo sviluppo delle nuove infrastrutture il che determina la creazione di diversi "bacini" di laminazione in cascata messi in comunicazione da collettori idraulici di diversa natura (tubazioni, trincee drenanti e linee di impluvio) così come illustrato nel progetto grafico;

nel concetto di "laminazione diffusa" in realtà non c'è nulla di nuovo in quanto è la laminazione di norma effettuata normalmente dai sedimenti non antropizzati dove i "piccoli bacini" superficiali sono in grado di trattenere e restituire le acque di corrivazione con una modalità calmierata, fenomenologia viceversa non possibile sulle aree impermeabilizzate che tendono a determinare tempi di concentrazione della corrivazione che determina picchi di portate spesso non compatibili con i sistemi ricettori che via via diventano inadeguati;

VALUTATO CHE:

sulla base dell'analisi del progetto presentato e delle osservazioni delle Amministrazione interessate:

l'intervento riguarda un ampliamento produttivo per la realizzazione di un Test Track (pista collaudo) e un'officina dedicata alle revisioni delle auto di serie;

allo stato attuale i veicoli sono collaudati su un percorso che ha una lunghezza complessiva di 52 km, di cui 15 km all'interno di aree urbane e 37 km che interessano strade extraurbane (SP467, SS724, coassiale di Modena e SS12); il progetto riguarda la realizzazione di una pista di collaudo (Test track) che prevede un percorso di pari a 41.5 km: 35 in pista e 6,5 sulla viabilità urbana di accesso alla nuova pista;

l'area d'intervento si trova a est del centro storico di

Fiorano Modenese, nella zona compresa tra via Madonnina del Sagrato e via San Giovanni Evangelista, in prossimità della pista di test track Ferrari S.p.A. esistente, in un contesto produttivo intervallato da tessuti residenziali;

atmosfera

è stato valutato l'impatto sulla qualità dell'aria dovuta alle emissioni di polveri di cantiere relativamente alle seguenti fasi costruttive:

- rimozione delle aree asfaltate e dello stabilizzato presente in alcune aree;
- sbancamento per la creazione della sede stradale;
- posa della sottofondazione stradale, della fondazione stradale e del blinder sulla fondazione;
- costruzione dei terrapieni;
- costruzione delle vie di fuga;

la stima degli impatti è stata effettuata sulla base delle *"Linee guida per la valutazione delle emissioni di polveri provenienti da attività di produzione. Manipolazione, trasporto, carico o stoccaggio di materiali polverulenti"* redatte da ARPA Toscana. Il numero di viaggi per il trasporto dei materiali è stato calcolato considerando una portata del camion di 32 tonnellate. A tutti i materiali movimentati è stata assegnata una densità di 1.6 ton/m³. Per ognuna delle fasi sopra citate sono state stimate le emissioni di polveri in g/h;

sono stati individuati 17 ricettori posti a distanze che variano dai 50 metri a più di 150 metri dal confine più vicino delle aree di cantiere: tutti i ricettori residenziali si trovano a distanze maggiori di 100 metri dall'area di cantiere; solo due ricettori, a destinazione d'uso commerciale, si trovano a distanze inferiori;

il proponente osserva che la distanza minima a cui verrà a trovarsi il ricettore dalle sorgenti di polvere sarà sempre maggiore a quella considerata nella stima e che nella maggior parte delle giornate di lavoro e per tutte le fasi di cantiere la distanza sorgente-ricettore da considerare sarà maggiore di 150 m;

il proponente ha ottenuto delle stime di emissioni per ogni intervallo di distanza dei ricettori e relativamente all'applicazione o meno dell'azione di bagnatura delle piste, mettendo in evidenza i casi di superamento della soglia di compatibilità ambientale indicata dalle Linee Guida di Arpa

Toscana, ed i casi compresi tra la soglia di compatibilità e quella inferiore;

si può osservare che in alcuni casi, nonostante si applichi l'azione di bagnatura delle piste, permangono delle criticità residue. Tali criticità riguardano le prime fasi di costruzione, che hanno durata limitata, e recettori più vicini di tipo commerciale;

si fa presente che le valutazioni sopra condotte si riferiscono ad una durata del cantiere < 100gg. In realtà il proponente dichiara che la durata complessiva del cantiere sia stimata tra gli 8 e i 10 mesi; pertanto, le soglie da applicare sarebbero inferiori;

si concorda con le misure di mitigazione previste dal proponente, ricordando che la bagnatura delle piste è condizione imprescindibile al fine del contenimento delle emissioni di polveri;

si prende atto delle potenziali criticità per alcuni recettori prossimi al perimetro del cantiere: a loro tutela, oltre alle misure di mitigazione previste dal proponente si richiede di installare delle barriere antipolvere in particolare a protezione dei recettori posti a Sud-Est;

nel caso comunque dovessero emergere dei disagi per il disturbo prodotto dalla polverosità, il proponente dovrà tempestivamente intervenire con ulteriori misure di mitigazione, atte a eliminare/ridurre tali disagi;

per la fase di esercizio, al fine di valutare l'impatto sulla qualità dell'aria del progetto in esame il proponente ha calcolato le emissioni giornaliere di PM10 ed NOx per lo stato di fatto e le ha confrontate con quelle che si otterrebbero nella configurazione dello stato di progetto;

lo scenario per lo stato di fatto è stato assunto pari alla condizione attuale che prevede una produzione media giornaliera autorizzata dall'AIA vigente di 60 veicoli ogni giorno da sottoporre a test di prova; sulla base dei dati statistici, mediamente per il 30% delle auto è prevista la ripetizione del test; pertanto, per ognuno dei 250 giorni lavorativi vengono eseguiti in media 78 test;

per lo stato di progetto sono stati considerati tre diversi scenari:

- scenario 0, base, 60 veicoli al giorno con la necessità di ripetere il test nel 30% dei veicoli testati per un totale di 78 test eseguiti, come per lo stato di fatto;

- scenario B che prevede l'esecuzione del test per 90 veicoli con una percentuale di ripetizione sempre del 30%, per un totale di 117 prove eseguite; l'ipotesi prevede che le verifiche possano essere condotte sia su due turni, le 16 ore diurne, che su tre turni nelle 24 ore;

- scenario A che prevede l'esecuzione del test su 150 veicoli con una percentuale di ripetizione sempre del 30%, per un totale di 195 prove eseguite; l'ipotesi prevede che le verifiche possano essere condotte sia su due turni, le 16 ore diurne, che su tre turni nelle 24 ore.

il proponente precisa che ai fini del calcolo del flusso di massa di inquinanti emesso giornalmente le due opzioni, su due o tre turni di 8 ore, sono indifferenti ed è stato per questo motivo effettuato un solo calcolo per le due opzioni 1 (solo diurno-16 ore) e 2 (su 24 ore);

nella tabella successiva si riportano i dati di emissione ottenuti considerando veicoli di categoria euro 6d, con fattori di emissione Ispra anno 2021:

Scenari	Auto/giorno		Emissione anno (250gg)		Incremento %	
	Testate	Ripetute	PM10 kg/a	NOx kg/a	PM10 kg/a	NOx kg/a
SDF	60	18	28,15	13,83	-	-
SDP (0)	60	18	21,51	12,10	-23,6	-12,5
SDP (B)	90	27	32,27	18,15	14,6	31,2
SDP (A)	150	45	53,78	30,25	91	118,7

nelle ultime due colonne sono riportati i rapporti percentuali tra lo stato di fatto e gli scenari di progetto che mostrano per lo scenario 0 una riduzione delle emissioni del 23,6% per il PM10, del 12,5% per NOx;

per lo scenario (B) si registra invece un incremento delle emissioni pari al 14,6% per PM10, del 31.2% per NOx. Si precisa che nel documento di Valsat viene erroneamente indicato un aumento del 12.5% per NOx relativamente allo scenario B, in contrasto con quanto riportato nella sopracitata tabella (+31.2 kg/a di NOx);

infine, per lo scenario (A) si registra invece un incremento delle emissioni pari al 91% per PM10, del 118,7% per NOx;

come ulteriore criterio di valutazione dell'impatto dell'attività in esame sulla qualità dell'aria, il proponente ha confrontato le emissioni generate nello stato di fatto con le emissioni Inemar 2019 (macrosettore M7 e totale);

Arpae, per completezza, ha confrontato le emissioni dello stato di fatto e degli stati di progetto con quelle del macrosettore 7 relative al comune di Fiorano Modenese:

Contributi scenari su M7 del comune di Fiorano Modenese	PM10 t/a	NOx t/a	Contributo % PM10	Contributo % NOx
MS7	7	112	-	-
SDF (78 test)	0,028	0,014	0,40%	0,01%
SCEN 0 (78 test)	0,022	0,012	0,31%	0,01%
SCEN 1B (117 test)	0,032	0,018	0,46%	0,02%
SCEN 1A (195 test)	0,054	0,030	0,77%	0,03%

analizzando i dati sopra riportati si osserva che le emissioni determinate dai test sulle auto prodotte allo stato di fatto corrispondono allo 0.4% per il PM10 e allo 0.01% per gli NOx. Tale contributo subisce un decremento per il PM10 (0.31%) per lo stato di progetto 0 (stesso numero di test dello stato di fatto). Il dato ricavato da Arpae risulta coerente con quanto calcolato dal proponente;

per i due scenari che invece prevedono un aumento del numero di test si osserva un incremento del contributo percentuale sulle emissioni del macrosettore 7 sia per PM10 che per NOx. Per lo scenario 1B i contributi sono lo 0.46% per PM10 e lo 0.02% per NOx; per lo scenario 1A si ottiene un contributo dello 0.77% per PM10 e dello 0.03% per NOx;

per quanto riguarda la qualità dell'aria il proponente ritiene non significativo l'incremento emissivo che viene stimato per gli scenari di progetto 1A e 1B (PM10: +91% per lo scenario 1A, +15% per lo scenario B; NOX: +119% per lo scenario A, +31% per lo scenario B). Non sono pertanto state valutate misure di mitigazione/compensazione;

in considerazione dell'aumento localizzato di inquinanti in aria, sebbene non significativo a livello comunale, si raccomanda di prevedere la piantumazione di alberature in prossimità del perimetro della pista, tenendo conto del potere allergenico delle specie vegetali da impiantare e della loro capacità di assorbimento degli inquinanti da traffico e da attività produttive;

complessivamente, si ritiene l'impatto sulla componente atmosfera poco significativo, superabile tramite condizioni ambientali, mitigazioni e compensazioni;

suolo ed acque

il terreno proveniente dagli scavi sarà gestito in

regime di "sottoprodotto" per recuperi, ripristini, rimodellamenti ambientali, a fronte del rispetto dei valori delle CSC della tabella 1 dell'allegato 5 alla parte IV del d.lgs. n. 152/2006 in relazione alla destinazione d'uso dell'area;

nella documentazione presentata si dichiara che complessivamente verranno movimentati all'interno del sito un volume maggiore di 60.000 m3 di terre di scavo di cui circa 20.000 m3 proverranno dall'esterno;

si raccomanda che le operazioni di scavo siano supervisionate da personale tecnico in grado di riconoscere e gestire eventuali anomalie affioranti in fase operativa;

si ricorda che la gestione delle terre e rocce da scavo in regime di sottoprodotto dovrà avvenire in ottemperanza a quanto previsto dal DPR 120/2017;

per la realizzazione dei volumi necessari alla laminazione delle portate del colmo di piena di corrivazione verranno realizzati diversi "bacini" di laminazione in cascata messi in comunicazione da collettori idraulici di diversa natura (tubazioni, trincee drenanti e linee di impluvio), con recapito finale al fosso "Fontanile";

le acque reflue nere in uscita dai bagni della nuova officina saranno pretrattate in apposita fossa imhoff e convogliate in pubblica fognatura; le acque reflue dovute ai lavaggi dell'officina saranno raccolte in apposito contenitore a perfetta tenuta e smaltite in regime di rifiuto;

in considerazione del fatto che l'intervento ricade in area a vulnerabilità dell'acquifero principale Estremamente Elevata ed Alta (Tav. 3.1.2 del PTCP) oltre che in area di ricarica indiretta delle falde di tipo B (Tav. 3.2.4 del PTCP) e vista l'impossibilità di escludere contaminazioni, anche accidentali, delle acque ricadenti sulla pista, si richiede che le linee di impluvio e le trincee drenanti che assolvono alla funzione di collettori idraulici, dovranno essere adeguatamente impermeabilizzate;

gli impatti attesi dal progetto sono ritenuti poco significativi, superabili tramite condizioni ambientali;

biodiversità e paesaggio

dato il contesto di riferimento e le caratteristiche dell'intervento, si ritiene nullo l'impatto sulle componenti biodiversità e paesaggio;

rifiuti

non si rilevano specifiche problematiche ambientali in merito a tale aspetto;

rumore e vibrazioni

per la fase di cantiere non è stato presentato alcuno studio di impatto acustico, adducendo come ragioni le seguenti:

- le attività si svolgeranno in una zona già piuttosto compromessa dal punto di vista acustico, per la presenza di strade ad intenso traffico e stabilimenti industriali importanti come la Florim;

- la durata della fase di cantiere sarà inferiore all'anno;

- i ricettori abitativi più prossimi si trovano abbastanza distanti e l'insieme di case ad est, sono già attualmente impattati dal rumore generato dalla Pista di Fiorano;

si ricorda che, ai sensi della DGR 1197/2020, o dello specifico regolamento comunale che disciplina le attività rumorose a carattere temporaneo, le attività di cantieri esterni devono essere preventivamente comunicate al comune per la deroga ai limiti di zona, ovvero devono essere autorizzate in deroga dai comuni, qualora si preveda il non rispetto degli orari (8.00-13.00 e 15.00-19.00) per le lavorazioni particolarmente rumorose e/o si preveda il superamento dei 70 dBA in facciata agli edifici più esposti per tempi maggiori o uguali di 10 minuti;

al fine di limitare il disturbo, si chiede di mettere in atto delle misure gestionali, meglio specificate nel ritenuto del presente atto, atte a ridurre l'impatto acustico del cantiere, che si raccomanda siano recepite dalla ditta che eseguirà i lavori;

nel caso dovessero emergere dei disturbi da rumore, si dovrà tempestivamente intervenire con opportune azioni e/o opere di mitigazione al fine di ridurre l'impatto acustico;

lo studio di impatto acustico presentato relativamente alla fase di esercizio tiene conto di due possibili scenari A e B, già descritti nella parte sulla qualità dell'aria, suddivisi ciascuno in due varianti che differiscono per la distribuzione dei test nell'arco della giornata; in aggiunta è stato considerato un terzo scenario che rappresenta l'ipotesi di massima potenzialità della pista (7 auto che

eseguono il test contemporaneamente) ma per un breve periodo, al fine di valutare l'impatto acustico dell'ora più rumorosa e di verificare il rispetto del limite orario stabilito dal DPR 304/2001;

nello studio sono stati presentati i risultati di due campagne di misura del rumore, una finalizzata a determinare i livelli sonori presso i ricettori allo stato di fatto, la seconda si è svolta in sei punti di misura posti a bordo della pista esistente, al fine di verificare i livelli di rumore presenti in una giornata in cui in pista circolano auto stradali;

le sorgenti rumorose considerate per la fase di esercizio sono rappresentate dalle auto da collaudare, le cui caratteristiche acustiche sono state determinate attraverso delle misure di rumore effettuate su auto sportive senza power train ibrido, con motore centrale e posteriore e caratteristiche simili alla produzione odierna di Ferrari. Nella documentazione presentata si afferma che la potenza sonora dei veicoli così definita risulta cautelativa, in quanto la pista è stata pensata per velocità che vanno da 0 a 130 km/h, con una velocità media di 90 km/h, mentre i valori di potenza così determinati sono stati ricavati per circuiti dove le velocità permesse erano superiori;

le principali caratteristiche dal punto di vista acustico ottenute per gli scenari individuati con queste ipotesi sono riportate nella seguente tabella:

Scenari	ore/giorno di attività	Auto/giorno		N° auto medio orario		Potenza acustica lineare [dBA/m] giorno/notte		
		Testate	Ripetute	Giorno (6:22)	Notte (22:6)	Acceleraz	Frenata	Parzializ
SDF	24	60	18	-	-	-	-	-
SDP (1A)	16	150	45	4	-	100/-	97,9/-	94/-
SDP (2A)	24			3	2	98,7/97	96,6/94,9	92,8/91
SDP (1B)	16	90	27	2	-	97/-	94,9/-	91/-
SDP (2B)	24			2	1	97/94	94,9/91,8	91/88
Scenario max	-	-	-	7	-	102,4/-	100,3/-	96,5/-

lo scenario stato di fatto (SDF) non è stato considerato nelle stime, in quanto meno impattante rispetto allo scenario di progetto SDP (2B) e non paragonabile alla situazione attuale, in cui le auto sono testate su strada pubblica;

con il software previsione SoundPlan è stato realizzato un modello acustico che tiene conto sia del rumore delle

sorgenti esistenti (strade, attività industriali, pista di Fiorano esistente) sia del contributo della nuova pista: attraverso tale modello sono stati stimati i livelli acustici generati dalla pista in progetto, nonché il livello acustico di immissione assoluta, presso i principali ricettori che si ritengono più impattati;

la correttezza del modello è stata verificata tramite la verifica nei tre punti di misura ante operam;

la maggior parte dei ricettori individuati risultano collocati dalle carte di zonizzazione acustica dei comuni di Fiorano Modenese e Maranello in classe III (60 dBA periodo diurno - 50 dBA periodo notturno), pochi ricettori (R1, R3, R5 e R6) si trovano in IV classe acustica (65 dBA periodo diurno - 55 dBA periodo notturno);

i risultati delle stime modellistiche presso i ricettori hanno evidenziato che il contributo acustico della nuova pista sarà modesto rispetto al fondo di rumore preesistente: presso alcuni ricettori (ad. esempio R1, R4, R5, R6, R8, R9, R10, R11 e R12), che si trovano vicini a strade ad intenso traffico oppure alla Pista di Fiorano, risultano caratterizzati da livelli acustici preesistenti piuttosto elevati e già al di sopra dei limiti della classificazione acustica;

il contributo della pista di test in progetto non va ad incrementare i livelli acustici esistenti nella maggior parte dei casi, il massimo incremento risulta pari a 0,3 dBA e solo per lo scenario massimo, che secondo quanto dichiarato dal proponente potrà occorrere solo per periodi limitati nella giornata;

si dichiara inoltre che l'attività in periodo notturno sarà occasionale, mentre il periodo diurno sarà il periodo in cui verrà svolta la maggior parte dei test;

si può quindi affermare che il progetto in esame non andrà a modificare sostanzialmente i livelli acustici preesistenti ai ricettori in vicinanza e che il limite orario sul periodo diurno (70 dBA) ai sensi del DPR 304/01 risulta rispettato;

l'impatto acustico dell'opera si intende perciò non significativo e non peggiorativo nei confronti del territorio, senza contare che con la sua realizzazione si eviterà che i test delle auto della Ferrari vengano svolti sulle strade locali;

si ricorda che, ai sensi del DPR 304/2001, il comune può

chiedere la realizzazione di un sistema di monitoraggio acustico in continuo al fine di controllare l'impatto delle attività motoristiche;

per quanto riguarda l'impatto acustico il proponente ritiene non significativo l'aumento di rumore stimato per gli scenari di progetto, non sono pertanto state proposte misure di mitigazione e compensazione;

nel caso, comunque, dovessero emergere dei disagi si dovrà tempestivamente intervenire con opportune e ulteriori misure per ridurre l'impatto acustico;

popolazione e salute

le criticità evidenziate ai precedenti paragrafi in merito alla qualità dell'aria a livello locale ed al rumore, che possono creare criticità per la salute della popolazione, devono essere opportunamente mitigate tramite le proposte progettuali della ditta e quelle ulteriori imposte dalle prescrizioni del presente procedimento;

inquinamento luminoso

non si rilevano specifiche problematiche ambientali in merito a tale aspetto;

energia

non si rilevano specifiche problematiche ambientali in merito a tale aspetto;

in base alla documentazione presentata dal proponente e alle valutazioni sopra esposte il giudizio complessivo non individua effetti significativi e negativi sull'ambiente, ma alcuni impatti poco significativi relativi alle emissioni in atmosfera, alla gestione delle acque meteoriche ed al rumore, superabili con le condizioni ambientali riportate nel successivo ritenuto così come nel determinato del presente atto;

si evidenzia che le valutazioni di significatività degli impatti sono state effettuate sulla base di quanto esposto e proposto (anche in merito alle mitigazioni/compensazioni ambientali) in questa fase dal proponente e si ritiene che le condizioni sulle quali è stato basato tale giudizio debbano essere rispettate in fase autorizzativa;

RITENUTO CHE:

visti i criteri pertinenti per la verifica di assoggettabilità a VIA indicati nell'Allegato V alla Parte II del d.lgs. 152/06;

rilevato che dall'esame istruttorio svolto da ARPAE sul progetto, di cui alla richiamata relazione conclusiva per la procedura di verifica di assoggettabilità a VIA acquisita con nota prot. PG.2024.1224828 del 31 ottobre 2024, sulla base della documentazione presentata e delle osservazioni e dei contributi pervenuti, ed effettuata una attenta valutazione del progetto su base ambientale e territoriale, non emergono elementi che possano far prevedere effetti negativi significativi sull'ambiente;

il progetto denominato "TEST TRACK - realizzazione della nuova pista di prova delle automobili prodotte nello stabilimento Ferrari SpA prima della consegna al cliente", localizzato nel comune di Fiorano Modenese (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. in merito alle emissioni di polveri, si dovranno installare delle barriere antipolvere in particolare a protezione dei recettori posti a Sud-Est. L'evidenza dell'installazione di tali barriere dovrà essere comunicata ad Arpae di Modena entro 10 giorni dall'inizio dei lavori;

2. le linee di impluvio e le trincee drenanti che assolvono alla funzione di collettori idraulici, dovranno essere adeguatamente impermeabilizzate. In sede di progettazione esecutiva la Ditta dovrà presentare una relazione descrittiva delle modalità costruttive dei bacini di laminazione e delle condotte per il convogliamento delle acque meteoriche allo scarico finale;

3. al fine di valutare l'impatto acustico reale sui ricettori abitativi più prossimi alle attività di cantiere, si dovrà predisporre un piano di monitoraggio acustico di CO (Corso d'Opera), che preveda delle rilevazioni fonometriche presso i ricettori abitativi impattati, da svolgersi durante il funzionamento delle attività più rumorose nei pressi degli stessi ricettori indagati. Il PMA dettagliato dovrà essere presentato al comune di Fiorano Modenese, Arpae e Ausl almeno 60 giorni prima dell'inizio dei lavori. Gli esiti delle misure dovranno essere inviati al comune di Fiorano Modenese, Arpae e Ausl, entro 15 giorni dalla fine delle rilevazioni;

4. poiché per la pista di Fiorano esistente è attiva una centralina di rilevazione di rumore in continuo, si dovrà implementare il sistema di monitoraggio con una centralina da collocare in una posizione significativa per l'impatto acustico della nuova pista di test e rappresentativa dei ricettori abitativi più impattati. Tale sistema di monitoraggio dovrà essere progettato entro 60 giorni dall'autorizzazione dell'opera e il progetto dovrà essere inviato al comune di Fiorano Modenese, Arpae e Ausl per le valutazioni di competenza;

5. al fine di valutare l'impatto acustico reale sui ricettori abitativi più prossimi alla pista in progetto si dovrà predisporre un piano di monitoraggio acustico di PO (Post Operam), che preveda delle rilevazioni fonometriche presso i ricettori abitativi impattati: le rilevazioni del livello acustico dovranno essere di durata pari ad almeno tutto il periodo diurno (6-22), in corrispondenza dello svolgimento delle attività corrispondenti agli scenari 1A, 2A, 1B, 2B ed allo scenario massimo valutati, al fine di verificare il rispetto sia del limite di zona diurno, che del limite orario diurno. Nel caso vengano svolti test nel periodo notturno, dovranno essere effettuati monitoraggi presso i ricettori per l'intero periodo 22-8. Le rilevazioni dovranno essere effettuate in corrispondenza della facciata più esposta dei ricettori individuati, con il microfono a 4 m dal suolo, secondo i criteri stabiliti dal DM 16/03/1998. La proposta dettagliata del PMA di rumore dovrà essere presentata al comune di Fiorano Modenese, Arpae e Ausl almeno 60 giorni prima dell'inizio dei lavori. Gli esiti delle misure dovranno essere inviati a Comune, Arpae e Ausl, entro 15 giorni dalla fine delle rilevazioni stesse;

inoltre, si riportano delle indicazioni/raccomandazioni da poter attuare nelle successive fasi autorizzative:

- valutare dove possibile la previsione di piantumazione di alberature in prossimità del perimetro della pista, tenendo conto del potere allergenico delle specie vegetali da impiantare e della loro capacità di assorbimento degli inquinanti da traffico e da attività produttive;
- mettere in atto le seguenti misure gestionali atte a ridurre l'impatto acustico del cantiere, che si raccomanda siano recepite dalla ditta che eseguirà i lavori, ossia:

- dirigere, ove possibile, il traffico di mezzi pesanti lungo tragitti lontani dai recettori;
- posizionare i macchinari fissi il più lontano possibile dai recettori;
- limitare le attività disturbanti agli orari della giornata indicati dalla D.G.R. 1197/2020 o del Regolamento comunale;
- impiegare mezzi caratterizzati da una ridotta emissione acustica e dotati di marcatura CE;
- organizzare corsi di formazione per il personale addetto al fine di sensibilizzare alla riduzione del rumore mediante specifiche azioni comportamentali, come ad es. non tenere i mezzi in esercizio se non strettamente necessario e ridurre i giri del motore quando possibile;

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 29 dicembre 2008 n. 2416 "Indirizzi in ordine alle relazioni organizzative e funzionali tra le strutture e sull'esercizio delle funzioni dirigenziali. Adempimenti conseguenti alla delibera 999/2008. Adeguamento e aggiornamento della delibera 450/2007", per quanto applicabile;
- 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 22 dicembre 2023 n. 2317 "Disciplina Organica in materia di organizzazione dell'Ente e gestione del personale. Aggiornamenti in vigore dal 1°aprile gennaio 2024";
- 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 deliberazione di Giunta regionale 10 aprile 2017 n. 468 "Il sistema dei controlli interni nella Regione Emilia-Romagna", per quanto applicabile;
- la deliberazione di Giunta regionale 29 gennaio 2024 n. 157 "Piano Integrato delle Attività e dell'Organizzazione 2024-2026. Approvazione";
- 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 determinazione del Direttore Cura del Territorio e dell'Ambiente 19 dicembre 2022 n. 24717 "Conferimento incarichi dirigenziali presso la Direzione Generale Cura Del Territorio e dell'ambiente";
- 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 determinazione 9 febbraio 2022 n. 2335 "Direttiva di indirizzi interpretativi degli obblighi di pubblicazione previsti dal decreto legislativo n. 33 del 2013. Anno 2022";

Viste altresì le circolari del Capo di Gabinetto del Presidente della Giunta regionale del 13/10/2017 PG/2017/0660476 e del 21/12/2017 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;

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 "TEST TRACK - realizzazione della nuova pista di prova delle automobili prodotte nello stabilimento Ferrari SpA prima della consegna al cliente", localizzato nel comune di Fiorano Modenese (MO) proposto da Ferrari S.p.A., per le valutazioni espresse in narrativa, nel rispetto delle condizioni ambientali di seguito indicate:
1. in merito alle emissioni di polveri, si dovranno installare delle barriere antipolvere in particolare a protezione dei recettori posti a Sud-Est. L'evidenza dell'installazione di tali barriere dovrà essere comunicata ad Arpae di Modena entro 10 giorni dall'inizio dei lavori;
 2. le linee di impluvio e le trincee drenanti che assolvono alla funzione di collettori idraulici, dovranno essere adeguatamente impermeabilizzate. In sede di progettazione esecutiva la Ditta dovrà presentare una relazione descrittiva delle modalità costruttive dei bacini di laminazione e delle condotte per il convogliamento delle acque meteoriche allo scarico finale;
 3. al fine di valutare l'impatto acustico reale sui ricettori abitativi più prossimi alle attività di cantiere, si dovrà predisporre un piano di monitoraggio acustico di CO (Corso d'Opera), che preveda delle rilevazioni fonometriche presso i ricettori abitativi impattati, da svolgersi durante il funzionamento delle attività più rumorose nei pressi degli stessi ricettori indagati. Il PMA dettagliato dovrà essere presentato al comune di Fiorano Modenese, Arpae e Ausl almeno 60 giorni prima dell'inizio dei lavori. Gli esiti delle misure dovranno essere inviati al comune di Fiorano Modenese, Arpae e Ausl, entro 15 giorni dalla fine delle rilevazioni;
 4. poiché per la pista di Fiorano esistente è attiva una centralina di rilevazione di rumore in continuo, si dovrà implementare il sistema di monitoraggio con una centralina da collocare in una posizione

significativa per l'impatto acustico della nuova pista di test e rappresentativa dei ricettori abitativi più impattati. Tale sistema di monitoraggio dovrà essere progettato entro 60 giorni dall'autorizzazione dell'opera e il progetto dovrà essere inviato al comune di Fiorano Modenese, Arpae e Ausl per le valutazioni di competenza;

5. al fine di valutare l'impatto acustico reale sui ricettori abitativi più prossimi alla pista in progetto si dovrà predisporre un piano di monitoraggio acustico di PO (Post Operam), che preveda delle rilevazioni fonometriche presso i ricettori abitativi impattati: le rilevazioni del livello acustico dovranno essere di durata pari ad almeno tutto il periodo diurno (6-22), in corrispondenza dello svolgimento delle attività corrispondenti agli scenari 1A, 2A, 1B, 2B ed allo scenario massimo valutati, al fine di verificare il rispetto sia del limite di zona diurno, che del limite orario diurno. Nel caso vengano svolti test nel periodo notturno, dovranno essere effettuati monitoraggi presso i ricettori per l'intero periodo 22-8. Le rilevazioni dovranno essere effettuate in corrispondenza della facciata più esposta dei ricettori individuati, con il microfono a 4 m dal suolo, secondo i criteri stabiliti dal DM 16/03/1998. La proposta dettagliata del PMA di rumore dovrà essere presentata al comune di Fiorano Modenese, Arpae e Ausl almeno 60 giorni prima dell'inizio dei lavori. Gli esiti delle misure dovranno essere inviati a Comune, Arpae e Ausl, entro 15 giorni dalla fine delle rilevazioni stesse;
- b) di disporre che la verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali di cui alla lettera a) dovrà essere effettuata da ARPAE di Modena;
- c) di disporre che il progetto dovrà essere realizzato coerentemente a quanto dichiarato nello studio ambientale preliminare e che dovrà essere trasmessa ad ARPAE di Modena e alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni, entro sessanta (60) giorni dalla data di fine lavori, la certificazione di regolare esecuzione delle opere, ai sensi dell'art. 28, comma 7-bis, del d.lgs. 152/06, comprensiva di specifiche indicazioni circa la

conformità delle opere rispetto al progetto depositato e alle condizioni ambientali prescritte;

- d) di dare atto che dovrà essere trasmessa la documentazione contenente gli elementi necessari alla verifica dell'ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA ad Arpae SAC di Modena per la relativa verifica ai sensi dell'art. 28, comma 3, del d.lgs. 152/2006 e per conoscenza alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni ai fini della pubblicazione nella banca dati delle valutazioni ambientali. Si specifica che è disponibile apposita modulistica per agevolare l'invio della documentazione reperibile al seguente link: [Verifica di ottemperanza delle condizioni ambientali \(art.28 del d.lgs.152/2006\) - Valutazioni ambientali e autorizzazioni - Ambiente \(regione.emilia-romagna.it\)](http://regione.emilia-romagna.it/Verifica_di_ottemperanza_delle_condizioni_ambientali_(art.28_del_d.lgs.152/2006)_-_Valutazioni_ambientali_e_autorizzazioni). L'Ente preposto alla verifica dovrà trasmetterne l'esito ad ARPAE SAC di Modena e alla Regione Emilia-Romagna - Area Valutazione Impatto Ambientale e Autorizzazioni;
- e) di dare atto che la non ottemperanza delle condizioni ambientali contenute nel provvedimento di verifica di assoggettabilità a VIA sarà soggetta a diffida e ad eventuale sanzione, ai sensi dell'art. 29 del d.lgs. 152/2006;
- f) di stabilire l'efficacia temporale per la realizzazione del progetto in 5 anni; decorso tale periodo senza che il progetto sia stato realizzato, il provvedimento di screening dovrà essere reiterato, fatta salva la concessione, su istanza del proponente, di specifica proroga da parte dell'autorità competente;
- g) di trasmettere copia della presente determina al Proponente Ferrari S.p.A., al Comune di Fiorano Modenese, al Comune di Maranello, alla Provincia di Modena, all'AUSL Modena - Dipartimento Sanità Pubblica, all'ARPAE di Modena;
- h) di pubblicare, per estratto, la presente determina dirigenziale sul BURERT e, integralmente, sul sito web delle valutazioni ambientali della Regione Emilia-Romagna;
- i) 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 BURERT;

- j) 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.

DENIS BARBIERI