

OGGETTO: Procedura di Verifica di Assoggettabilità a VIA, ai sensi dell'art. 10 della L.R. 4/2018 e dell'art. 19 del D.lgs. 152/2006, del progetto denominato **“TEST TRACK – Pista prova per l'esecuzione dei test sulle automobili prodotte prima della consegna al cliente”**, presentato da **Ferrari S.p.A.** localizzato nel comune di **Fiorano Modenese (MO)** - [Fasc. 1311/62/2024]

RISPOSTE ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI

In riferimento alla procedura in oggetto, avviata con istanza acquisita agli atti regionali al protocollo PG.2024.776261 del 17 luglio 2024, si informa che, in seguito alle verifiche di cui all'art. 19 comma 2 del D.lgs. 152/06,

vengono formulate le risposte e chiarimenti alle richieste esposte con eventuali riferimenti ad integrazioni presentate allegate a queste note.

in particolare:

in corsivo le richieste dell'Ente

in rosso – corsivo le risposte con note

Premessa generale

Le “Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore” sono elencate al punto B.2.44 della Legge Regionale 4/2018 e quindi da assoggettare a Verifica di Assoggettabilità alla VIA (Screening).

La verifica a screening si conclude con una determina che dice che è da assoggettare a VIA oppure che non è da assoggettare a VIA prevedendo eventuali prescrizioni.

Da una nota interpretativa della Regione Emilia Romagna si dava indicazioni che se il progetto è ricompreso all'interno del Procedimento Unico dell'Art.53 della Legge Regionale 24/2017 “Disciplina regionale sulla tutela e l'uso del territorio”, il proponente utilizzando la modulistica predisposta poteva inviare al Comune l'istanza e la relativa documentazione di Screening nell'ambito della richiesta di attivazione dell'Art.53. ***l'attivazione dello screening presso l'ente competente era contestuale all'attivazione del procedimento Unico.***

Con riferimento all'istanza di procedimento unico ai sensi dell'art. 53 della L.R. n. 24/2017 di cui in oggetto, acquisita agli atti con prot. n. 10376 del 03.05.2024 nonché successivamente integrata con prot. n. 11156 del 09.05.2023;

Il Comune di Fiorano esaminata la documentazione ad essa allegata indicava:

- Dato atto che dalla stessa è emerso che l'opera da realizzare rientra nella casistica di cui all'Allegato B della L.R.4/2018, punto B.2.44 ***“Piste permanenti per corse e prove di automobili, motociclette ed altri veicoli a motore, da assoggettare a procedura di screening di VIA;***
- Dato atto altresì che ai sensi dell'art. 53 della L.R. 24/2017 il procedimento unico è ***avviato fuori dai casi di progetti sottoposti a VIA ;***

In data 21/06/2024 ci veniva comunicata la sospensione del procedimento di cui all'art. 53 della L.R. 24/2017 fino alla /conclusione del procedimento discreening di cui alla L.R. n. 4/2018, da attivare presso Arpae Sac, autorità competente, che accerti la non assoggettabilità a VIA;

I termini del procedimento di cui all'art. 53 della L.R. n. 24/2017 riprenderanno a decorrere per intero solo a conclusione della procedura di screening.

Riteniamo questa precisazione fondamentale, poiché confermiamo che l'intero progetto sarà successivamente rivisto e rivalutato nell'ambito del procedimento Unico. In questa fase, gli elaborati saranno integrati e aggiornati in base alle considerazioni e agli approfondimenti derivati dalle successive considerazioni.

Ulteriori approfondimenti e test richiesti saranno prodotti all'interno dei tempi preposti per l'esito dello screening come integrazioni volontarie.

Fase di cantiere

1. dichiarare la durata complessiva della fase di cantiere;

"I tempi stimati per la realizzazione della pista e del fabbricato variano tra gli 8 e i 10 mesi di lavoro. Tuttavia, questa tempistica potrebbe subire variazioni significative in base al periodo di inizio dei lavori, poiché le condizioni meteorologiche stagionali avranno un impatto determinante sull'avanzamento delle operazioni."

2. in merito all'impatto sulla qualità dell'aria:

a) *stima emissiva di polveri dalle attività di cantiere - con il dettaglio di tutti i dati utilizzati secondo quanto indicato dalle "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;*

b) *valutazione del traffico indotto in termini di veicoli che effettuano il trasporto di materiale da e per l'area di cantiere;*

risposta ai punti a) e b)

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.

Sarà prodotta una relazione sulle polveri di cantiere e tratterà le seguenti valutazioni

Stima emissiva di polveri dalle attività di cantiere.

Per la stima delle emissioni di polveri derivanti dalle attività di cantiere, ci siamo basati sulle "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, applicandole nel contesto specifico della Regione Emilia Romagna.

Si dovranno considerare diversi fattori, tra cui:

Metodi di manipolazione: Saranno utilizzati metodi a basso impatto emissivo, come bagnatura dei materiali durante le fasi di carico/scarico e copertura dei carichi durante il trasporto.

Condizioni meteorologiche: Si è tenuto conto delle condizioni climatiche tipiche della zona, con particolare attenzione ai periodi più secchi, in cui l'emissione di polveri potrebbe essere maggiore.

Questi dati saranno monitorati costantemente e adeguati in base alle reali condizioni operative e climatiche.

Valutazione del traffico indotto:

Il traffico indotto dalle attività di cantiere sarà composto principalmente da veicoli pesanti utilizzati per il trasporto di materiali da e per l'area di lavoro.

La stima sarà eseguita e prodotta nella relazione polveri di cantiere. E sarà un valore ipotetico così come l'indicazione dei veicoli al giorno, distribuiti nelle seguenti categorie:

Camion per il trasporto di materiali: Si prevede una media di camion al giorno per il trasporto dal sito di approvvigionamento all'area di cantiere.

Veicoli leggeri: indicazione stimata dei veicoli leggeri al giorno, utilizzati per il trasporto di personale e piccole attrezzature.

Questo traffico sarà monitorato per minimizzare l'impatto sulla viabilità locale, con particolare attenzione agli orari di punta per evitare congestioni.

È inoltre previsto un piano di riduzione delle emissioni attraverso l'uso di mezzi a basso impatto ambientale, ove possibile.

Durante la gestione del cantiere si dovranno adottare accorgimenti atti a ridurre la produzione e la diffusione delle polveri nei periodi stagionali che lo rendano necessario di seguito elencati:

- 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).

3. *in merito alle terre e rocce da scavo:*

- a) *dichiarare la dimensione del cantiere di scavo ai sensi del DPR 120/2017 (cantiere di piccole dimensioni inferiori 6000 mc o di grandi dimensioni maggiori di 6000 mc).*

Nella realizzazione del progetto si è cercato di ridurre al minimo l'apporto di materiale dall'esterno, in termini di sterri e riporti, ma ugualmente andremo a movimentare più di 60000mc di materiale e terre di scavo all'interno del sito, di questi circa 20000mc verranno dall'esterno.

Quindi il volume della movimentazione supera abbondantemente i 6000mc quindi è un cantiere di grandi dimensioni.

- b) *Inoltre, dichiarare se l'area del test track sarà ricompresa nell'atto autorizzativo AIA in possesso della ditta;*

L'area della pista di Test Track NON sarà ricompresa nell'AIA attuale.

4. *in merito all'impatto acustico non è stata presentata la valutazione di impatto acustico relativa alla fase di cantiere. Integrare pertanto con le seguenti informazioni:*

- a) *valutazione dei livelli acustici di immissione generati dalle attività di cantiere presso i ricettori abitativi più impattati, con il dettaglio di tutti i dati utilizzati ed in particolare delle potenze acustiche dei macchinari previsti, della durata del loro funzionamento, della distanza delle lavorazioni dai ricettori più prossimi;*
b) *valutazione del traffico indotto in termini di veicoli che effettuano il trasporto di materiale da e per l'area di cantiere e il relativo impatto acustico sui ricettori abitativi impattati;*
c) *misure di mitigazione, fisiche e gestionali, da prevedere al fine di contenere l'impatto acustico del cantiere;*
d) *prevedere nel PMA misure di rumore di AO e CO presso i ricettori più impattati dalle lavorazioni del cantiere;*

L'area della pista di test track si trova, come indicato in tutte le relazioni (generale-acustica-ambientale) tra la pista di Fiorano (una pista per gare automobilistiche) e il capannone produttivo della parte accumulo e trattamento argille della Ceramica Florim. Inoltre, a nord è stato realizzato un altro fabbricato sempre produttivo – ceramico del gruppo Florim che si affaccia su tutto il fronte sulla Pedemontana la strada Provinciale 467, a sud la pista si estende completamente sulla strada ad alta percorribilità circonvallazione San Giovanni Evangelista.

Anche i ricettori di tipo residenziale si trovano oltre la pista esistente e quindi trascurabili come tipo di ricettori sensibili visto la presenza della pista di Fiorano .

Questa premessa risulta necessaria per inquadrare il sito dove sarà presente il cantiere di cui si chiede l'assoggettabilità a screening in quanto i ricettori sensibili sono ad una distanza molto superiore rispetto all'attuale pista di gara di Fiorano.

Dalla relazione acustica nel capitolo 6 STIMA DELLE LIVELLI SONORI ATTESI AI RECETTORI sono evidenziati i rumori delle sorgenti esistenti che già rappresentano un riferimento di partenza significativo per indicare che 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.

Fase di esercizio

5. *in merito all'impatto sulla qualità dell'aria nel documento di Relazione preliminare ambientale è stato eseguito il calcolo delle emissioni dello stato di fatto e dello stato di progetto. Per lo stato di progetto sono stati ipotizzati tre scenari: Scen 0 (78 test), Scen 1A (195 test), Scen 1B (117 test). Nel documento di Valsat sono presentate due tabelle (tabella 4 e tabella 5 alle pagine 104 e 105), in cui sono riportate le emissioni giornaliere per lo stato di fatto e per lo stato di progetto lungo i tratti stradali coinvolti. Entrambe le tabelle riportano come intestazione lo STATO DI PROGETTO:*

Si tratta di refuso e sarà corretto nella Vasat.

- a) *non è chiaro a quale scenario (Scen 0, 1A, 1B) si riferisca lo stato di progetto;*
• *non è chiaro quali siano i fattori di emissione utilizzati per effettuare il calcolo suddetto;*

Nella relazione ambientale si segnala che :

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 seguendo il tracciato riportato in seguito su base foto-aerea in figura 5.5.21. La realizzazione della nuova pista determinerà la contenuta riduzione dei flussi di traffico nella misura in cui i veicoli da collaudare non percorreranno più la viabilità extraurbana come ora avviene; contestualmente verrà a generarsi un flusso di traffico sulla nuova pista. 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. 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 è provveduto a valutare l'emissione di inquinanti nel caso di incrementare il numero dei test da eseguire fino alla saturazione della potenzialità del nuovo impianto risultata pari a 195 veicoli giorno comprensivi della ripetizione del controllo nel 30% dei veicoli sottoposti a test..

Ai fini del calcolo del flusso di massa di inquinanti emesso giornalmente le due opzioni, su due o su tre turni di 8 ore, sono indifferenti e pertanto verrà effettuato un solo calcolo per i due scenari denominati 1A e 1B senza ripeterlo per i due scenari 2A e 2B.

- b) *si richiede a quale scenario di progetto si riferisca la tabella 5 di pag 105 e di indicare i fattori di emissioni utilizzati per il calcolo emissivo riportato nelle tabelle suddette;*

Si riporta quanto indicato nella relazione ambientale che riassume quanto richiesto come chiarimento.

Si è proceduto ad effettuare il calcolo dei livelli di rumore in immissione in corrispondenza

dei recettori individuati per lo stato di fatto e per lo stato di progetto per tutti gli scenari per cui DROMO ha calcolato l'emissione sonora della pista in progetto, i valori calcolati sono riportati in Tabella 5.6.10 I risultati confermano che le emissioni legate 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.

6. *in merito all'impatto sulla matrice acqua dovrà essere valutata la necessità di trattare le acque meteoriche ricadenti nell'area destinata ad ospitare il nuovo test track, prima dello scarico in acque superficiali;*

Sarà valutata la necessità di trattare le acque meteoriche ricadenti nell'area destinata ad ospitare il nuovo test track, prima dello scarico in acque superficiali;

7. *in merito all'impatto acustico, integrare la valutazione di impatto acustico presentata secondo le seguenti indicazioni:*

a) *chiarire come vengono assegnati i livelli di potenza acustica lineare ai diversi tratti della sorgente pista di prova in progetto, indicando in cartografia quali tratti sono da considerare in accelerazione, in frenata, in parzializzazione;*

Sarà allegata una planimetria con l'indicazione richiesto dei tratti in accelerazione.

b) *valutare il traffico indotto dalla nuova pista di prova sulla viabilità esistente, ed in particolare lungo il percorso che porterà le auto da testare dallo stabilimento di costruzione alla pista, valutandone quindi l'impatto acustico sui ricettori lungo tale percorso/viabilità;*

Si ritiene trascurabile l'impatto del rumore della macchina nel tragitto tra la fabbrica e la pista. Il tragitto è molto breve e l'auto è di tipo da strada e quindi la velocità è quella stradale ed il rumore è trascurabile considerando il contesto. Questa verifica è stata eseguita a pag. 118 della Relazione Ambientale.

c) *esplicitare il confronto tra i livelli acustici stimati per l'ora più rumorosa e i limiti orari stabiliti dal DPR 304/2001, sia nel periodo diurno, che in quello notturno: dalle stime presentate sembrerebbe non rispettato il limite orario notturno presso alcuni ricettori, in tal caso dovranno essere previste delle opere di mitigazione a protezione di tali ricettori;*

Sempre nella Relazione Ambientale sono state fatte le verifiche richieste e a pag 118 ci sono le conclusioni... 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 influente rispetto i 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.

d) *chiarire quali attività si prevede che siano svolte nelle giornate in cui verrà richiesta deroga ai limiti, ai sensi del DPR 304/2001, e l'entità dei livelli acustici (orari massimi, diurni e notturni) stimati ai ricettori in tali giornate;*

Questa pista test track NON è una pista da GARA e non sono previste richieste di deroghe.

e) *chiarire il motivo per cui nelle mappe acustiche presentate, riportate nelle Figure da 18 a 24 della 'Relazione Impatto acustico' (PDC_R_08_Rev00), il passaggio tra il colore giallo (attribuito al livello 60-65 dBA) e il colore blu (>105 dBA) non mostra i passaggi intermedi tra i due intervalli di valori, seppur previsti in Legenda;*

Verificheremo se c'è un refuso nella rappresentazione grafica degli schemi, ma non sono mai superati i livelli sonori dei 65 dBA.

f) *presentare le mappe acustiche dei livelli generati nell'area in esame, generati complessivamente da tutte le sorgenti esistenti ed in progetto nella situazione di esercizio;*

Le mappe acustiche di tali dati non sono state presentate, poiché si è ritenuto risultassero superflui, considerata la marginalità delle emissioni rilevate, che non avrebbero apportato alcun valore aggiunto all'analisi complessiva.

8. *compensazioni e mitigazioni:*

a) *valutare misure compensative/mitigative per limitare l'aumento emissivo (PM10 e NOx) stimato dei due scenari di progetto ipotizzati 1A e 1B;*

Nella relazione ambientale si evidenzia che la realizzazione della pista, destinata ai test di collaudo dei veicoli prodotti dallo stabilimento Ferrari S.p.A. di via Abetone Inferiore a Maranello, prima della consegna al cliente finale, comporta significativi benefici ambientali. In particolare, nella condizione di invarianza del numero di veicoli da sottoporre a collaudo, l'utilizzo della pista permette una riduzione delle emissioni di inquinanti grazie alla diminuzione dei consumi di carburante e alla riduzione delle percorrenze complessive.

Il confronto tra gli scenari A e B, entrambi caratterizzati da un notevole incremento dei test da eseguire, dimostra come l'aumento percentuale delle emissioni di inquinanti risulti comunque inferiore rispetto alla percentuale di incremento dei test di controllo previsti. Questo dato suggerisce un'efficienza maggiore nella gestione delle risorse e un impatto ambientale contenuto.

Attualmente, non si ritiene necessario prevedere misure compensative o di mitigazione specifiche, oltre alla realizzazione del progetto come presentato, poiché l'utilizzo della pista per le prove consente una sensibile riduzione sia del traffico sia delle emissioni inquinanti. Come confermato dalle verifiche, l'uso della pista comporterà una diminuzione dei chilometri complessivi percorsi annualmente, pur garantendo un numero maggiore di test sui veicoli.

Infine, si sottolinea che la realizzazione di questa pista si inserisce nell'ambito del procedimento previsto dall'Articolo 53 della L.R. 24/2017, che contempla ulteriori approfondimenti per verificare e confermare le indicazioni riportate.

b) *anche per quanto riguarda il rumore, l'impatto viene valutato dal proponente come non significativo e perciò non sono stati valutati interventi di mitigazione, né in fase di cantiere, né in fase di esercizio: tuttavia, vista l'area già compromessa dal punto di vista acustico (le misure di ante operam presentate mostrano superamenti dei limiti di zona), si chiede di valutare delle misure (fisiche e gestionali) contenitive rispetto al rumore generato dalla nuova opera, al fine anche di migliorare la situazione di comfort acustico presso i ricettori abitativi più prossimi;*

Come già indicato, 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, sono stato considerato l'utilizzo di asfalti particolarmente performanti per la 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.

9. *piano di monitoraggio:*

a) *integrare il PMA per la matrice rumore, prevedendo misure acustiche al fine di verificare il rumore generato presso i ricettori più impattati dall'opera, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio;*

Nel contesto di uno screening con procedura di Valutazione di Impatto Ambientale (VIA), il documento del Piano di Monitoraggio Ambientale è un documento fondamentale che viene predisposto per garantire che le misure di mitigazione previste nel progetto siano efficacemente implementate e che gli impatti ambientali siano costantemente monitorati durante le diverse fasi del progetto, come costruzione, operatività, e dismissione. In particolare, nel caso di uno screening VIA, il PMA assicura che l'attività proposta non superi le soglie di impatto ambientale stabilite, garantendo che i livelli di emissioni, rumore, vibrazioni, e altri fattori ambientali rimangano sotto controllo e rispettino le normative vigenti.

In sintesi, il PMA nel contesto della VIA serve a:

- Definire le modalità e le tempistiche del monitoraggio ambientale.
- Stabilire gli indicatori ambientali da tenere sotto osservazione.
- Specificare le azioni correttive da adottare in caso di superamento delle soglie critiche.
- Assicurare la conformità del progetto alle normative ambientali locali e nazionali.

Come già ampiamente specificato sia in premessa che nei successivi punti il PMA sarà implementato con le indicazioni richieste facendo le misure del rumore attraverso dei monitoraggi che al momento riteniamo indispensabili solo per la fase di cantiere. Altre valutazioni possono essere successivamente richieste attraverso il procedimento Unico dell'art. 53 della L.R. 24/2017 per la richiesta di fattibilità urbanistica ed edilizia di questo nuovo progetto di pista per test track dell'azienda Ferrari SPA.

b) *esplicitare come si intende modificare l'attuale sistema di monitoraggio di rumore in continuo (previsto ai sensi del DPR 304/2001), prevedendo l'implementazione di ulteriori postazioni di misura, al fine di monitorare l'impatto della pista di prova di nuova realizzazione.*

Anche per questa richiesta, si rimanda a una valutazione successiva, tenendo presente che le abitazioni, in quanto ricettori sensibili, si trovano a una distanza considerevole dal sito in questione. Inoltre, tra le abitazioni e il nuovo progetto si interpone la pista di Fiorano, la quale è soggetta a valutazioni acustiche specifiche e distinte, che devono essere considerate separatamente.

Rimaniamo in ogni caso disponibili a valutazioni di maggiore approfondimento.

Sassuolo 2024-08-14

In fede
Ing. Luca Bernardoni

