



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.

In allegato la relazione sul calcolo delle polveri prodotte in fase di cantiere, che tratta 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 Valsat.

- 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;*

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 lo scenario di progetto al momento è lo scenario 0 che corrisponde alla produzione massima giornaliera di veicoli che l'AIA vigente consente nello stabilimento Ferrari. La decisione di stimare gli effetti prodotti all'esterno in termini di emissioni atmosferiche e di rumore in caso di un maggior numero di test fino a raggiungere il numero di prove tecnicamente possibili con le caratteristiche del circuito progettato. Il risultato conferma che gli effetti sono estremamente limitati e comunque notevolmente inferiori a quelli che si verificano nelle attuali condizioni che effettuano tali verifiche sulla viabilità esterna. In ogni le caratteristiche del circuito non sono quelle in cui effettuare circolazione con guida sportiva.

- 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 è eliminato il refuso delle tabelle delle polveri di CPC rimasta come refuso, nella Valsat 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 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.

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;

Nel DGR 1860 del 2006 applicativo della L.R 286 del 2005 prevede che le acque derivanti dalle acque di dilavamento di superfici adibite al transito e/o parcheggio non generano prime piogge.

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;*

Si allegano alla presente relazione la tavola "D429 Fiorano Test Track - Simulazione Rumore Giro Tipo-A1", che illustrano le fasi di accelerazione dei veicoli nelle due configurazioni di maggior rumorosità.

Le parti rosse rappresentano le accelerazioni, le parti gialle quelle in cui il pedale dell'acceleratore è parzializzato.

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;*

Il tracciato percorso per giungere alla nuova pista dopo la rotatoria del Cavallino percorre la via Nuvolari un tratto di 700 metri circa di via Abetone sud, un tratto di 700 metri circa di via Dino Ferrari ed un ulteriore tratto di 300 metri di altra viabilità per arrivare all'ingresso come riportato nella figura 5.5.2. Tale tracciato è parte di quello che si percorre attualmente anche se nella figura 5.5.1 è riportato un tracciato errato che esclude una parte di via Abetone e di via Ferrari ma inesistente perché non corrisponde a nessun tracciato viario. tecnicamente possibili con le caratteristiche del circuito progettato. Pertanto non vi sarà alcun incremento del traffico e dell'impatto acustico nella condizione di progetto rispetto alla condizione attuale perché i veicoli transitano comunque su quei tratti stradali. Va per altro sottolineato come 120 transiti al giorno siano trascurabili rispetto ai transiti che si registrano ogni giorno su tratto viario individuato, tale condizione corrisponde allo scenario 0. Gli altri scenari valutati, che allo stato attuale risultano solo una ipotesi sulla potenzialità teorica della pista determinerebbero rispettivamente 180 e 300 transiti giornalieri, per realizzarsi richiederebbero l'incremento della potenzialità produttiva prevista dall'AIA e comunque dovrebbero effettuare il test sulla viabilità ordinaria in assenza della nuova pista di prova e quindi anche in questo caso non ci sarà incremento rispetto all'assenza della pista di prova.

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;*

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. Le elaborazioni modellistiche elaborate da Dromo riportate nelle figure da 5.6.17 e 5.6.23 del Rapporto Ambientale mostrano che anche per lo scenario A1 l'emissione diurna al perimetro della pista è inferiore a 50 dBA e che l'emissione massima oraria (condizione di 7 auto in circolazione ritenuto il numero massimo di auto compatibile con l'esecuzione delle prove) è prossima a 50 dBA. Nella tabella 5.6.6 di pagina 108 del Rapporto Ambientale, dove sono

riportate le stime della emissione sonora ai recettori indotte dalle prove sulla nuova pista, calcolate da Dromo, si evidenzia come per il recettore più esposto, R4 al primo piano, l'emissione risulta essere: scenario A1 45,9 dBA in periodo diurno, scenario A2 in periodo notturno 42,9 dBA, valore massimo orario diurno 48,3 dBA. Tali livelli sonori di emissione, tenuto conto che il timbro e la dinamica degli eventi sonori della sorgente pista, non sono diversi da quelli del traffico urbano, non pare possano essere percepiti come disturbanti. Va inoltre precisato che i valori in immissione più elevati riportati nella tabella 5.6.10 di pagina 117 e 118 del Rapporto Ambientale, ad esempio (R6a-1°P) risultano pari a 69 dBA in periodo diurno e 61 dBA in periodo notturno ma sono determinati dal traffico sulla circonvallazione San Francesco, infatti tali valori restano invariati per tutti gli scenari compreso per il valore massimo orario. Ad ulteriore conferma si segnala come il valore di emissione della sola nuova pista per (R6a-1°P) risulta essere: scenario A1 38,8 dBA in periodo diurno, scenario A2 in periodo notturno 35,8 dBA, valore massimo orario diurno 41,2 dBA.

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;*

Le mappe acustiche riportate nello studio di impatto acustico, elaborate da Dromo, sono le medesime riportate nel capitolo sul rumore del Rapporto Ambientale e si riferiscono alla emissione della nuova pista nei diversi scenari presi in esame. La legenda riporta la scala cromatica del modello e quindi raggiunge i 105 dBA mentre la mappa riporta solamente i livelli sonori previsti dal modello stesso per ogni scenario che già al bordo pista non superano mai i 65 dBA per questo non sono riportati i passaggi intermedi essendo l'anello della pista l'area dove si muovono le singole sorgenti sonore in movimento. Allargando la scala della figura 24, quella che simula l'emissione massima oraria, si possono notare due piccole all'interno della pista, di colore arancio, dove i livelli sonori previsti sono compresi tra i 65 ed i 70 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;*

L'emissione sonora ai ricettori indotta dalla nuova pista è trascurabile rispetto le altre sorgenti sonore della zona, tale condizione è chiaramente percepibile nella tabella 6 dello studio di impatto acustico dove nell'ultima colonna viene riportata l'emissione massima oraria presso tutti i ricettori. Il valore massimo al primo piano del ricettore 4 risulta pari a 48,3 dBA. In ogni caso è stata predisposta la mappa per lo stato di progetto che conferma come anche nell'ora di massima emissione oraria tra tutti gli scenari valutati i livelli sonori ante operam non vengono modificati riportata in allegato.

La tabella 10 riportata nello studio di impatto acustico costituisce una modalità di confronto tra stato di fatto e stato di progetto per tutti i ricettori rispetto a tutti gli scenari valutati.

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 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.

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.

DOCUMENTI ALLEGATI:

Richiesta_integrazioni_Ferrari_(MO)Rev. 01

- *D429 Fiorano Test Track - Simulazione Rumore Giro Tipo-A1*
- *D429 Descrizione Lavorazioni Polverose_00*
- *D429 - Stima mezzi d'opera - 20240909*
- *Mappa Leq Complessiva*
- *Impatto acusti Cantiere a Pista Test Track*
- *Test Track Emissione Polveri Cantiere*
- **DOCUMENTO DI VALSAT_REV3**

Sassuolo 2024-09-26

In fede
Ing. Luca Bernardoni

