



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] - **Richiesta integrazioni**

### **RISPOSTA ALLE RICHIESTE DI INTEGRAZIONI ALL'OGGETTO**

- In corsivo le risposte dell'Ente
- In rosso le risposte alle richieste

1) Per quanto riguarda quanto espresso nella richiesta di integrazioni di *“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”*, si rileva quanto segue; la risposta fornita (punto 7.c) delle integrazioni riguarda erroneamente l'inquinamento atmosferico, si suppone che il testo riportato al punto 5.b) fosse la nota corretta riguardante l'aspetto richiesto. Tuttavia, anche considerando quanto riportato al punto 5.b), non risulta sufficiente riferirsi al testo già presente nello studio di impatto acustico. In particolare:

a) *è necessario precisare se il valore riportato nella colonna 'Max' della Tabella 10 è effettivamente riferito allo scenario di massimo impatto, cioè rappresenta la stima dei livelli acustici ai ricettori considerando il numero massimo (7) di auto che il proponente dichiara potranno girare in pista contemporaneamente. In caso affermativo, i livelli acustici stimati devono essere confrontati con (e rispettare) i limiti orari, diurno (70 dBA) e notturno (60 dBA), stabiliti all'art. 3 c.3 del DPR n. 304/2001*

La condizione di 7 auto circolanti nella pista in progetto è ritenuta dai progettisti la presenza massima di auto in pista al fine di evitare che le auto possano ostacolare le prove stesse, in tal senso è stata indicata come valore massimo possibile; non costituisce in ogni caso uno scenario reale in quanto tale condizione determinerebbe l'esecuzione dei test per oltre 500 auto ogni giorno; sarà quindi una condizione possibili per brevi periodi temporali che potranno verificarsi solo in un limitato numero di giornate e mai in periodo notturno.

Realizzata la pista di prove a fine linea (prima della consegna delle auto ai clienti) non ci sarà l'esigenza di effettuare i test in periodo notturno, cosa che in qualche caso avviene attualmente, in strada, quando è necessario effettuare il test in condizioni di traffico limitato. Il dato di progetto dei veicoli in prova, calcolato sulla produzione massima consentita dall'AIA vigente, inferiore ai 60 veicoli giorno, tenendo conto che è necessario ripetere la prova nel 30% dei casi, dato storico consolidato, il valore medio di auto in pista risulta compreso tra 1 e 2; va precisato che le prove sono previste nel solo periodo diurno (scenario 0). Si conferma che gli altri scenari sono stati introdotti solo al fine di dimostrare che anche l'utilizzo della pista di prove per un numero di veicoli superiori, fino al limite di sicurezza (7 veicoli contemporaneamente in prova) non determinerebbe effetti percepibili sul livello

sonoro ai ricettori; è escluso che la condizione massima possa verificarsi in periodo notturno.

Nella tabella 6 a pagina 32 dello studio di impatto acustico sono riportati i valori di emissione sonora ai recettori indotte dalle prove sulla nuova pista, calcolate da Dromo, tali valori anche nella condizione limite di massima presenza di veicoli in prova risultano comunque significativamente minori rispetto allo stato di fatto.

Nella tabella che segue sono stati riportati per tutti i ricettori, per gli scenari A2 e B2, "scenari critici" perché contengono l'ipotesi di utilizzo notturno della pista (anche se non si tratta di ipotesi di progetto): i livelli sonori in emissione della nuova pista, i livelli di immissione attesi per il periodo diurno e notturno; da confronto si evince che per tutti i recettori i livelli sonori per lo stato di fatto non saranno modificati in seguito all'attivazione del nuovo impianto. Anche l'ipotesi della massima presenza di auto in pista, che in ogni caso potrebbe verificarsi solamente i periodi temporali brevi e solamente in periodo diurno, non modificherebbe i livelli sonori presenti allo stato di fatto.

Per quanto esposto e per i livelli sonori calcolati riportati nella tabella che segue 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.

Ricettori Piano		SdF		A2		SdP - A2		B2		SdP - B2		max (ora) SdP-max	
		Immissione		Emissione		Immissione		Emissione		Immissione		Emissione	
		L(6-22)	L(22-6))	L(6-22)	L(22-6))	L(6-22)	L(22-6)	L(6-22)	L(22-6))	L(6-22)	L(22-6))	L(6-22)	L(6-22)
R1	PT	63,9	56,0	30,9	29,2	63,9	56,0	29,2	26,2	63,9	56,0	34,6	63,9
R1	1°P	65,1	57,1	33,4	31,6	65,1	57,1	31,6	28,6	65,1	57,1	37,1	65,1
R1	2°P	65,0	57,0	34,7	32,9	65,0	57,0	32,9	29,9	65,0	57,0	38,4	65,0
R2	PT	54,8	50,9	27,7	25,9	54,8	50,9	25,9	22,9	54,8	50,9	31,4	54,8
R2	1°P	56,4	52,3	28,9	27,2	56,4	52,3	27,2	24,2	56,4	52,3	32,6	56,4
R2	2°P	57,4	52,9	29,7	28,0	57,4	52,9	28,0	25,0	57,4	52,9	33,4	57,4
R2	3°P	58,1	53,1	29,9	28,1	58,1	53,1	28,1	25,1	58,1	53,1	33,6	58,1
R2	4°P	59,5	52,8	31,6	29,9	59,5	52,8	29,9	26,9	59,5	52,8	35,3	59,5
R3	PT	55,1	44,2	34,9	33,2	55,1	44,5	33,2	30,2	55,1	44,5	38,6	55,2
R3	1°P	57,3	47,2	38,0	36,2	57,4	47,5	36,2	33,2	57,3	47,5	41,7	57,4
R3	2°P	59,4	50,1	41,4	39,7	59,5	50,5	39,7	36,7	59,4	50,5	45,1	59,6
R4	PT	65,1	56,8	43,2	41,5	65,1	56,9	41,5	38,5	65,1	56,9	46,9	65,2
R4	1°P	66,7	58,5	44,6	42,9	66,7	58,6	42,9	39,9	66,7	58,6	48,3	66,8
R5	PT	61,8	52,9	37,0	35,3	61,8	53,0	35,3	32,3	61,8	53,0	40,7	61,8
R5	1°P	65,2	56,8	42,3	40,5	65,2	56,9	40,5	37,5	65,2	56,9	46,0	65,3
R6a	PT	67,6	59,6	35,3	33,6	67,6	59,6	33,6	30,6	67,6	59,6	39,0	67,6
R6a	1°P	69,0	61,0	37,5	35,8	69,0	61,0	35,8	32,8	69,0	61,0	41,2	69,0
R6b	PT	63,0	55,2	33,0	31,3	63,0	55,2	31,3	28,3	63,0	55,2	36,7	63,0
R6b	1°P	65,2	57,5	35,8	34,0	65,2	57,5	34,0	31,0	65,2	57,5	39,5	65,2
R7	PT	56,2	47,4	38,6	36,9	56,3	47,8	36,9	33,9	56,2	47,8	42,3	56,4
R8	PT	59,5	48,7	38,6	36,8	59,5	49,0	36,8	33,8	59,5	49,0	42,3	59,6
R8	1°P	60,5	50,5	40,2	38,5	60,5	50,8	38,5	35,5	60,5	50,8	43,9	60,6
R8	2°P	61,1	51,5	40,6	38,9	61,1	51,7	38,9	35,9	61,1	51,7	44,3	61,2
R9	PT	62,1	48,3	38,4	36,7	62,1	48,6	36,7	33,7	62,1	48,6	42,1	62,1
R9	1°P	62,6	49,6	40,2	38,5	62,6	49,9	38,5	35,5	62,6	49,9	43,9	62,7
R9	2°P	63,0	50,7	40,7	39,0	63,0	51,0	39,0	36,0	63,0	51,0	44,4	63,1
R9	3°P	62,2	50,6	38,6	36,8	62,2	50,8	36,8	33,8	62,2	50,8	42,3	62,2

R10	PT	65,7	48,4	38,4	36,7	65,7	48,7	36,7	33,7	65,7	48,7	42,1	65,7
R11	PT	62,3	48,4	36,2	34,4	62,3	48,6	34,4	31,4	62,3	48,6	39,9	62,3
R11	1°P	61,5	47,9	38,0	36,3	61,5	48,2	36,3	33,3	61,5	48,2	41,7	61,5
R12	PT	58,0	45,4	31,8	30,1	58,0	45,5	30,1	27,1	58,0	45,5	35,5	58,0
R12	1°P	58,9	46,1	34,1	32,4	58,9	46,3	32,4	29,4	58,9	46,3	37,8	58,9
R12	2°P	59,4	46,2	34,6	32,9	59,4	46,4	32,9	29,9	59,4	46,4	38,3	59,4
R12	3°P	60,4	46,2	34,6	32,9	60,4	46,4	32,9	29,9	60,4	46,4	38,3	60,4
R12	4°P	60,8	46,5	34,6	32,9	60,8	46,7	32,9	29,9	60,8	46,7	38,3	60,8
R13	PT	56,7	43,1	32,0	30,2	56,7	43,3	30,2	27,2	56,7	43,3	35,7	56,7
R14	PT	57,1	46,2	32,2	30,5	57,1	46,3	30,5	27,4	57,1	46,3	35,9	57,1
R14	1°P	58,0	46,6	34,4	32,6	58,0	46,8	32,6	29,6	58,0	46,8	38,1	58,0
R15	PT	57,8	43,4	32,2	30,4	57,8	43,6	30,4	27,4	57,8	43,6	35,9	57,8
R16	PT	54,4	42,7	31,0	29,2	54,4	42,9	29,2	26,2	54,4	42,9	34,7	54,4
R17	PT	56,5	43,6	30,9	29,2	56,5	43,8	29,2	26,1	56,5	43,8	34,6	56,5

*b) nel caso in cui lo scenario di massimo impatto si svolgesse nel periodo notturno, i livelli acustici stimati riportati nello studio acustico, di cui al punto 1, orario notturno di 60 dBA: si chiede quindi di specificare come il proponente intende ovviare a tale superamento;*

Per quanto riportato in precedenza non si ravvisa la possibilità di superamento dei limiti e pertanto si ritiene non sussista l'esigenza di ipotizzare misure di mitigazione delle emissioni sonore.

*c) si chiede di precisare se il numero di veicoli dichiarati per lo scenario di massimo impatto (7) è da intendersi come numero di veicoli all'ora;*

Per maggiore chiarezza si conferma che nella nuova pista non circoleranno più di 7 veicoli contemporaneamente pertanto il valore medio orario sarà sempre inferiore; come già precisato l'ipotesi di progetto che prevede 60 veicoli giorno e la ripetizione delle prove su 18 veicoli già testati determinerà una presenza media in pista, solo in periodo diurno e comunque inferiore ai 2 veicoli.

Nella valutazione della rumorosità della pista sono state fatte 3 ipotesi di scenari differenti: l'ipotesi 0 che rappresenta lo stato di fatto, l'ipotesi A in cui vengano testate 150 auto al giorno e lo scenario B in cui vengono testate 90 auto al giorno.

Innanzitutto questo numero è stato maggiorato di un 30% che rappresenta il numero di auto che mediamente deve ripetere il test.

Successivamente si è fatta l'ipotesi che il test sulle auto venga fatto in maniera omogenea su tutto l'arco della giornata lavorativa, creando 2 differenti scenari per il caso in cui questa sia di 16 o 24 ore. Anche in questo caso il numero medio delle auto in pista è stato approssimato per eccesso (non potendo far girare mezza macchina alla volta).

Infine si è valutata l'ipotesi che la distribuzione delle auto durante la giornata non sia omogenea in quanto si presume che possa accadere che ad esempio vi siano alcune ore in cui vi siano più macchine da provare e altre in cui ve ne siano meno. Questo non va a incidere sul valore medio giornaliero ma ad esempio sul livello orario. Non sapendo come valutare la probabilità di un numero diverso di macchine presenti per una data ora si è ipotizzato che sulla pista vi fosse il numero massimo di auto che garantiscono una buona riuscita dei test. Tale numero è stato fissato in 7 auto contemporaneamente. Si è pertanto calcolato il livello massimo orario (ma è un livello omogeneo, potrebbe essere anche su 10 minuti) per valutare il disturbo ai ricettori.

Per chiarire meglio la simulazione è fatta come se le macchine girassero per 60 minuti tutte e 7 continuamente e contemporaneamente.

d) necessario mostrare in modo esplicito come è stato ottenuto il numero di veicoli del punto 4 e come si accordano con i dati riportati nella Figura 17 a pag. 25 e nella Tabella 4 a pag. 26 dello Studio di Impatto Acustico. Infatti, il proponente dichiara che 51 giri sono il numero massimo di giri in un'ora e che un test dura 20 giri, per cui considerando ad esempio lo scenario 1A, caratterizzato dal test di 195 veicoli nelle 16 ore diurne, si otterrebbe un massimo di auto testate in un giorno pari a:  $195 \text{ veicoli-giorno} / 16 \text{ ore} = 12.2 \text{ veicoli/ora} * 20 \text{ giri} / 51 \text{ giri} = 4.8 \text{ veicoli/ora}$  anziché i 3.15 (approssimati a 4) veicoli considerati per lo scenario 1A, e così analogamente per gli altri scenari

A questa richiesta abbiamo risposto al punto precedente C)

1) matrice aria: si ritiene che la relazione relativa alla dispersione di polveri dalle attività di cantiere e la valutazione del traffico indotto dal cantiere stesso debbano essere presentate ai fini di una puntuale valutazione da parte di ARPAE;

La valutazione degli impatti del cantiere per quanto riguarda le emissioni di PM10 e del rumore è compresa nelle integrazioni volontarie trasmesse in data 26 settembre scorso.

Sassuolo 2024-10-04

In fede

Ing. Luca Bernardoni

