



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) – Presentazione osservazioni da parte del Comune di Fiorano in data 17/09/2024

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

- *Chiarire come l'attività inciderà sulla vigente autorizzazione in deroga acustica rilasciata dal Comune di Fiorano Modenese ai sensi dell'art. 3 del D.p.r. 304/2001, precisando che la suddetta autorizzazione temporanea ha valore a condizione*

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.

- *Fornire una stima dell'impatto in termini emissivi di PM10 e NOx derivanti dal contributo sia dei veicoli che gireranno sulla nuova pista sia del traffico indotto. Ai sensi del Piano Integrato Aria PAIR-2030, infatti, il Comune di Fiorano Modenese è ubicato in area di superamento dei valori limiti per il PM10 e per gli NO2 e l'incremento atteso di 150 vettori al giorno potrebbe incidere significativamente sui dati di qualità dell'aria già compromessi. La stima dovrebbe essere effettuata sia a livello di area di studio e sia a scala più ampia al fine di poter avanzare valutazioni di confronto con le emissioni dell'inventario Inemar 2019 per il comune di Fiorano Modenese*

Va precisato che non vi sarà incremento di veicoli da sottoporre a test, che già ora vengono eseguiti sulla viabilità pubblica; la nuova pista consentirà anzi di ridurre il percorso di prova che inizia dall'uscita dallo stabilimento, prevede l'esecuzione dei test di controllo ed il rientro allo stabilimento. Lo scenario di progetto, ovvero il numero di veicoli da sottoporre a test, è quello dei veicoli prodotti per la quale l'AIA vigente indica un valore medio di 60 veicoli al giorno, ai quali si deve aggiungere la necessità di ripetere la prova nel 30% dei casi, dato storico consolidato, 18 veicoli giorno, si tratta quindi dello scenario 0.

Nella relazione di Screening è stata effettuata la stima della emissione di PM10, NOx e CO2 all'interno della nuova pista e nel tragitto di andata e ritorno dallo stabilimento dalla nuova pista; oltre che l'emissione allo stato di fatto con il percorso sulla viabilità pubblica.

Nella tabella che segue sono riportati i risultati per stato di fatto in assenza della nuova pista, e per lo stato di progetto (scenario-0); sono inoltre stati simulati ulteriori scenari che valutano

l'emissione in caso di incrementi della produzione, appositamente inseriti al fine di mettere in evidenza come il nuovo impianto porterebbe al contenimento delle emissioni oltre che migliorare le condizioni di sicurezza.

SCENARI	Auto/giorno		Emissione anno (250 gg)			Incremento % SdF SdP		
	Testate	Ripetute	PM10 kg/a	NOx Kg/a	CO2 Mg/a	PM10 kg/a	NOx Kg/a	CO2 Mg/a
SdF	60	18	28,15	13,83	139,31	---	---	---
SdP (0)	60	18	21,51	12,10	98,87	-23,6	-12,5	-29,0
SdP (B)	90	27	32,27	18,15	148,30	+14,6	+31,2	+6,5
SdP (A)	150	45	53,78	30,25	247,17	+91,0	+118,7	+77,4

Il confronto mette in evidenza come lo scenario (0), dove il numero dei test eseguiti è invariato rispetto la condizione attuale, 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.

Negli altri scenari dove si ipotizza un maggior numero di veicoli prodotti e testati emerge come l'incremento delle emissioni sarebbe comunque inferiore all'incremento dei veicoli testati. Nello scenario B a fronte di un incremento del 50% dei veicoli testati si determinerebbe l'incremento delle emissioni pari al 14,6% per le PM10, al 31,2% per NOx del 6,5% per la CO2 rispetto l'emissione attuale con un numero di veicoli testati inferiore del 50%. Se si effettuasse il confronto a parità di auto testate la condizione si avrebbe una riduzione delle emissioni di inquinanti che sarebbe la stessa, in termini percentuali, in precedenza riportate.

- *Chiarire come saranno gestite le acque meteoriche*

E' stato presentato In Comune a Fiorano tutto il pacchetto degli elaborati e relazione invarianza idraulica (PDC.R.07_Rev00_Relazione invarianza idraulica) l'analisi del rischio idraulica (PDC.I.01 Analisi del Rischio Idraulico e fognature) in data 03-05-2024 Pratica edilizia n. 2024/0170.

Mettiamo una breve sintesi di quanto progettato e già ampiamente concordato con l'Ente preposto. 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.

Osservazione: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. Il progetto idraulico è stato eseguito dal DOTT. ING. YOS ZORZI.

- *Chiarire come l'attività inciderà sul vigente titolo di AIA,*

L'attività svolta da una pista di Test Track non è di per sé assoggettabile ad AIA, ma essendo, nei fatti, collegata alla produzione di automobili, in caso di approvazione del progetto, si provvederà ad aggiornare l'allegato tecnico AIA nell'ambito di una modifica non sostanziale.

- *Effettuare una valutazione sulla produzione e gestione delle terre e rocce da scavo ai sensi del DPR 120/2017, che pare non sia stata elaborata,*

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). Nelle integrazioni volontarie trasmesse in data 26 settembre scorso sono riportati i volumi movimentati oltre all'impatto acustico del cantiere e alla emissione di PM10 dalle lavorazioni previste.

- *Chiarire come avvenga il rifornimento delle vetture e se nel progetto si prevedano eventuali dispositivi di stoccaggio di gasolio e/o modifiche a quelli esistenti.*

La nuova pista non sarà destinata ad ospitare attività sportive, ma ad effettuare le prove di controllo dei veicoli prodotti dallo stabilimento Ferrari prima della consegna al cliente finale, controlli che attualmente vengono svolte sulla viabilità ordinaria. I veicoli da sottoporre a test usciranno dallo stabilimento con una quantità di benzina sufficiente per raggiungere la nuova pista, effettuare le prove e rientrare allo stabilimento. Non vi sarà pertanto la necessità di rifornire le auto all'interno della nuova pista.

Sassuolo 2024-10-04

In fede

Ing. Luca Bernardoni

