



Data Vigolzone 9 Marzo 2021

Da Comitato Salvaguardia Ambientale Valnure

Mauro Marchionni  
Piera Reboli  
Stefano Pronti

A: Servizio Valutazione Impatto e Promozione Sostenibilità Ambientale  
Dott. Valerio Marroni  
[Vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it](mailto:Vipsa@postacert.regione.emilia-romagna.it)

**Oggetto: Considerazioni sulla VIA presentata da Buzzi Unicem per la concessione della cava di Albarola-Canova**

### **PREMESSA**

Il piano di sviluppo presentato dalla Buzzi Unicem per i siti minerari di Albarola e Canova è molto chiaro nella documentazione presentata per la VIA all'ARPAE ed ai comuni di Rivergaro e Vigolzone, direttamente interessati dai lavori.

Per ALBAROLA si richiede un ampliamento della zona di concessione tale da poter eliminare un'ampia zona boschiva posta sulla sommità della attuale cava ed in futuro estendere la ricerca della marna cementizia sottostante un vigneto dove sono già state condotte perforazioni per accertarne la presenza.

In pratica lo strato di terreno da rimuovere è molto ampio stante il fatto che la relazione del geologo della Buzzi Unicem individua la marna a una profondità di 30/40 metri sotto la zona da scavare.

Praticamente l'altezza di un edificio di 10 piani.

Sparirà una collina e al suo posto si allargherà ancora di più la voragine della attuale cava.

Il programma di lavoro prevede la durata di 5 anni di scavi per poter tornare al pieno sfruttamento della marna.

Nel frattempo per il sito di CANOVA si chiede un ampliamento praticamente del doppio dell'attuale area che, previa la eliminazione di un altro bosco, possa consentire di integrare in parte il materiale che non potrà essere estratto da ALBAROLA nei primi 5 anni di lavori previsti per abbattere la collina e i boschi.

Per ALBAROLA inoltre si fa richiesta esplicita al Comune di Vigolzone di poter spostare un acquedotto che passa sotto la collina da spianare.

Un impatto molto forte a livello paesaggistico e con ricadute pesanti sul traffico di camion tra Canova ed Albarola ed in termini di polveri sottili PM10 e CO2 generate dai mezzi di cantiere e dai camion che trasporteranno la marna fra un cantiere e l'altro.

## EMISSIONI DI CO2

I dati forniti dalla Buzzi Unicem prevedono il consumo di 5.241.000 litri di gasolio. Si stima che il gasolio bruciato produrrà 13 milioni e 975mila KG di CO<sub>2</sub>, cioè 13.980 tonnellate di cui SOLO 7.300 tonnellate saranno neutralizzate dalle aree boschive che circondano i siti minerari. A tal proposito la Buzzi Unicem scrive **“Per raggiungere la piena compensazione, dovranno pertanto essere oggetto di monetizzazione, o piantumazione in altre aree indicate dagli Enti, un numero di piante utili a compensare circa 6.680 t di CO<sub>2</sub>.”**

In pratica pare di capire che pagando, questo significa “monetizzare”, si possa sommergere il territorio di tonnellate di CO<sub>2</sub>. La nostra salute ha un prezzo? Pagando o piantumando alberi dove capita non si risolve il problema dell'inquinamento dell'area interessata ai lavori che comprende zone abitate, campi coltivati e vigneti.

La quantificazione di alberi necessaria ad assorbire la CO<sub>2</sub> in esubero è di 31.160 alberi, sulla Libertà del 9 Febbraio in una dichiarazione rilasciata da Buzzi Unicem, **gli alberi che dovrebbero essere piantumati sono 21.000**, e il totale dell'assorbimento si

Tabella: 2.5.2 – Valutazione complessiva delle emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte dalle attività previste.

	1a fase	2a fase	3a fase	4a fase	Totale
Consumo di gasolio (l)	1.968.000	1.055.000	1.210.000	1.006.000	5.241.000
Densità (kg/l)	0,85				
Consumo di gasolio (kg)	1.673.000	897.000	1.029.000	855.000	4.455.000
Fattore di emissione (g/kg)	3.137,59				
<b>Totale emissioni di CO<sub>2</sub> prodotte (kg)</b>	<b>5.249.000</b>	<b>2.817.000</b>	<b>3.229.000</b>	<b>2.683.000</b>	<b>13.975.000</b>

avrà alla fine delle fasi delle lavorazioni. Cioè dovremo per una 15ina di anni respirare tonnellate di CO<sub>2</sub>. Se si raggiungesse un accordo di monetizzazione del danno da CO<sub>2</sub> il recupero ambientale si darebbe per assolto dal pagamento?

Inoltre la stima di 6.680 tonnellate di CO2 non assorbita è parziale poichè nella 1ª Fase dei lavori per Albarola è previsto l'abbattimento completo di un bosco sulla cima della

Tabella: 2.5.1 – Valutazione complessiva del consumo di gasolio per le attività previste.

Consumo di gasolio (l)	1a fase	2a fase	3a fase	4a fase	Totale
Area Albarola terreno di copertura, estrazione risorsa, trasporto e recupero ambientale	1.500.000	632.000	797.000	479.000	3.410.000
Area Canova estrazione risorsa, trasporto e recupero ambientale	320.000	275.000	265.000	379.000	1.239.000
Altre lavorazioni per entrambe le aree di intervento	148.000	148.000	148.000	148.000	592.000
<b>Totale</b>	<b>1.968.000</b>	<b>1.055.000</b>	<b>1.210.000</b>	<b>1.006.000</b>	<b>5.241.000</b>

cava e di altra vegetazione, pertanto si ridurrà ancor di più la capacità di assorbimento della CO2.

### **Rilascio di Polveri Sottili, PM10**

Dai documenti presentati nella VIA leggiamo che le fonti di produzione di PM10 sono le seguenti:

## **12. SORGENTI DI EMISSIONE DI PM10**

### **12.1 Individuazione delle sorgenti di emissione**

Le principali azioni di progetto che comportano emissione di polveri sono qui elencate:

- realizzazione fori per esplosivo;
- frantumazione marna con esplosivo;
- frantumazione marna con escavatore equipaggiato con martellone/ripper;
- carico tout-venant su dumper/autocarri mediante pala con benna;
- trasporto tout-venant lungo le piste interne alla miniera;
- scarico tout-venant nella tramoggia dell'impianto di frantumazione;
- frantumazione del tout-venant;
- carico dei camion a valle dell'impianto di frantumazione.

Ci sono alcuni soggetti che saranno investiti in misura maggiore dalle PM10 infatti leggiamo nella VIA:

*“La Fase 1, a causa della maggiore produzione media annua e della maggiore vicinanza ad alcuni ricettori (soprattutto nel caso del cantiere “Canova”), è la fase più sfavorevole.*

*La distribuzione delle concentrazioni medie annuali di PM10 evidenzia i seguenti ricettori più sfavoriti per i due cantieri “Albarola” e “Canova”:*

- l'azienda agricola "Otto Barattieri", in località Vignazza, a Est del Cantiere "Albarola", dove si prevedono concentrazioni medie annue di PM10 di 15  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ;
- l'abitazione isolata in località Pian del Ronco (peraltro abitata stagionalmente), presso il confine Ovest dell'area di coltivazione del cantiere "Canova", dove si prevedono concentrazioni medie annue di PM10 di 20  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Nella Figura 24 la distribuzione del 90.4° percentile delle concentrazioni su 24h di PM10 su base annuale prevede per i suddetti ricettori i seguenti valori:

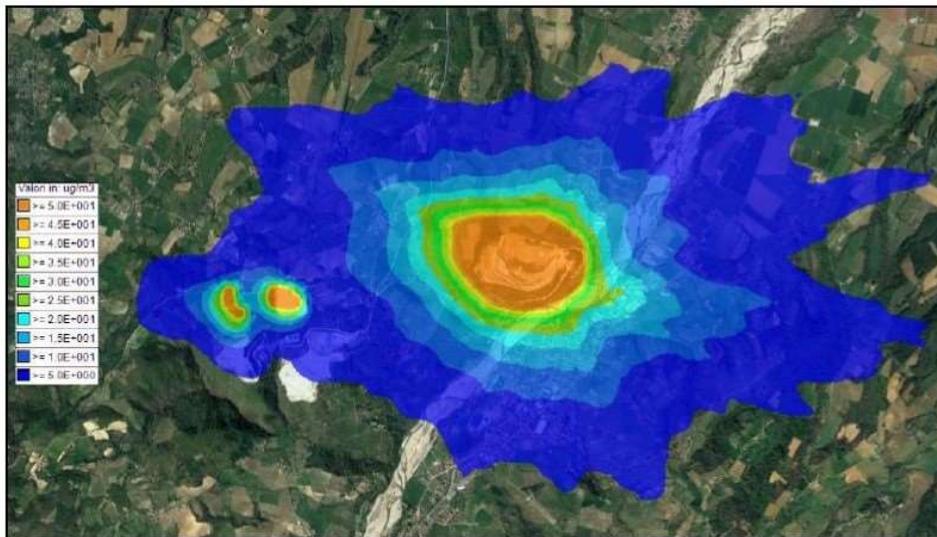
- per l'azienda agricola "Otto Barattieri", concentrazione PM10 di 35  $\mu\text{g}/\text{m}^3$  ;
- per l'abitazione isolata in località Pian del Ronco si prevedono concentrazioni di PM10 di circa 40  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Presso i restanti ricettori le concentrazioni sono nettamente inferiori, comprese tra 10 e 25  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

In tutti i casi le concentrazioni sono inferiori al limite di legge di 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ .

Pur inserendo correttamente all'inizio dello studio della emissione di PM10 i valori medi riscontrati nelle aree di Albarola e Canova pare non essere considerato che le PM10 che saranno generate dai lavori dei cantieri SONO AGGIUNTIVE a valori medi che non sono esattamente a zero, un dato in comune con tutta la provincia di Piacenza. Altro punto è che non viene citato è il valore di PM10 generato dal futuro traffico di

Figura 24 - FASE 1 - Mappa del 90.4° percentile delle concentrazioni su base annuale di PM10 (limite 50  $\mu\text{g}/\text{m}^3$ )



camion che trasporterà la marna da Canova ad Albarola nè tantomeno quello dei mezzi che trasporteranno 35.000 m<sup>3</sup> di terreno di copertura da Albarola a Canova. Mentre in un altro punto del corposo documento si offre la soluzione

di bagnare le strade interne dei cantieri, lavare i camion e coprire tutti i trasporti per ridurre le polveri. Dunque non si calcola un dato che invece è certo e perfettamente a conoscenza di Buzzi Unicem. Nelle aree immediatamente adiacenti ai cantieri le PM 10 avranno valori molto alti.

A questo proposito riteniamo sia necessario installare centraline di rilevamento degli inquinanti nei pressi delle zona abitate come Albarola e Ponte dell'Olio poichè il mix

CO2 e PM10 per la durata della fase uno dei lavori (5 anni) rischia di essere estremamente nocivo.

### **TRAFFICO GENERATO DAL PIANO DI LAVORI**

In base ai dati forniti da Buzzi Unicem il quantitativo medi di marna prelevata dal sito di Albarola si aggira sulle 600.000 tonnellate annue che vengono trasportate al cementificio di Vernasca tramite camion. La portata dei camion su tre assi, da codice della strada, è di 40/44 tonnellate con carico utile che varia da 26 a 36 tonnellate.

Dunque assumendo che non tutto il materiale estratto sia trasportato al cementificio di Vernasca occorrono almeno 10.000 viaggi a pieno carico e quasi altrettanti per ritornare alla Cava. Tutto il trasporto ha un unico percorso e passa sul ponte Di Ponte dell' Olio e subito dopo effettua una svolta a 90 gradi in una stretta via a fianco della chiesa dove si formano piccole code nel caso ci fosse un veicolo che proveniente da Carpaneto o zone limitrofe faccia lo stesso percorso dei camion in senso opposto.

La situazione si  
ripete,  
incessantemente,  
tanto all'andata  
che al ritorno dei  
camion ad  
Albarola.

Pur a conoscenza che le leggi regionali considerano per la VIA solo i Comuni direttamente interessati, è veramente difficile negare il coinvolgimento di Ponte dell'Olio per vicinanza e per il transito incessante di camion da 40 tonnellate sul ponte del Nure . Dovrebbe esserci un calcolo della CO2 e PM10 che questo traffico genera e porta a Ponte dell'Olio, che dista un paio di KM dalla base di partenza dei trasporti.

Sarebbe opportuno inserire il Ponte sul Nure nel piano della Provincia di verifiche dello stato delle strutture dato l'elevato carico al quale viene sottoposto oltre al naturale traffico.

Qualora fosse possibile, sarebbe opportuno anche dirottare su altro percorso almeno una parte dei carichi o dei ritorni a vuoto dei camion.

Ma questa è la situazione "normale", ora con i lavori in programma da Canova partiranno camion con marna grezza da trasportare al frantoio di Albarola, poichè nella documentazione presentata si afferma che al ritorno verso Canova si avranno 3 viaggi all'ora che trasporteranno 35.000 metri cubi di terra prelevati dai 1.950.000 metri cubi dello sbancamento del Monte Bagnolo; è presumibile che se ne avranno altrettanti o quasi che scenderanno da Canova con la marna grezza. In pratica per massimizzare l'uso dei camion e dei trasporti si rischia di trovare sul tratto da Canova ad Albarola di 3,6 km, di cui 2,9 sulla strada provinciale denominata Strada Provinciale del Bagnolo (11% di pendenza), un traffico di camion in discesa o in risalita con una frequenza di 1 ogni 10/15 minuti.

Il tratto di strada provinciale, peraltro da tempo, è in condizioni critiche con un leggero scivolamento a valle, lato Nure, che genera numerose crepe longitudinali, alcune visibili proprio in corrispondenza del cancello di entrata dei camion alla cava di Albarola, quanto trasversali. Infatti periodicamente è oggetto di riasfaltatura per sanare crepe e parzialmente la pendenza.

L'aumento del traffico di camion, che tra carico e peso stesso del mezzo sarà di circa 40 tonnellate, non farà che peggiorare il traffico, l'inquinamento e lo stato della Provinciale.

Questi effetti non sono minimamente considerati nella VIA, che omette persino di calcolare la CO<sub>2</sub> e le polveri PM<sub>10</sub> generate dai camion che andranno a Canova con la terra di copertura affermando che tanto si tratta degli stessi mezzi che scendono da Canova e che comunque devono tornare per un secondo carico di Marna.

*“Si evidenzia che il terreno di copertura mancante (circa 35.000 m<sup>3</sup>) per la sistemazione morfologica nel cantiere di Canova e proveniente dal cantiere di Albarola sarà trasportato con gli stessi mezzi in fase di ritorno; per tale trasporto non si è quindi considerato nessun ulteriore consumo o emissione”.*

## **RIPRISTINO AMBIENTALE**

Nella VIA possiamo leggere:

*“La Ditta scrivente propone all’Amministrazione responsabile di ottemperare all’onere della compensazione boschiva in parte effettuando un rimboschimento fisico, all’interno dell’area in richiesta di autorizzazione, e in parte monetizzando l’obbligo compensativo, in entrambi i casi come previsto dalla DGR 549/2012”.*

*Il calcolo delle compensazioni (fisica e monetaria) è stato eseguito per fasi quinquennali, in linea con le fasi autorizzative del progetto.*

*Per ogni fase è stata calcolata la superficie disponibile che potrà essere destinata alla compensazione fisica, ovvero quella porzione di recupero ambientale che prevede la ricostituzione forestale su superfici dove ad oggi non è presente il bosco.*

*La superficie da compensare rimanente, qualora le aree a ricomposizione forestale non siano sufficienti ad ottemperare all’onere, è stata trasformata in una somma monetaria così come previsto dalla DGR 549/2012 (art. 2, art 4 commi 2, 3 e 4, e Allegato A).*

*A tali somme è stata applicata la riduzione della tariffa prevista dall’art. 4 comma 3 della DGR suddetta, meglio dettagliato dal chiarimento ricevuto dal Settore Foreste della Regione Emilia-Romagna, di seguito riportato:*

*”... precisazione in merito a quanto previsto dalla DGR n. 549/2012 ovvero la media ponderata va utilizzata quando non sia possibile suddividere il soprassuolo forestale in sottoinsiemi omogenei, inoltre alcune categorie non sono riportate in tabella e vanno ricondotte a quelle simili gli oneri di compensazione vengono ridotti quando esiste un obbligo di ripristino purché effettuato entro i 5 anni, calcolato come segue:*

*reimpianto entro 1 anno riduzione del 50%*

*reimpianto entro 2 anni riduzione del 40%*

*reimpianto entro 3 anni riduzione del 30%*  
*reimpianto entro 4 anni riduzione del 20%*  
*reimpianto entro 5 anni riduzione del 10% ”*

Apprendiamo pertanto che in base al DGR n°549/2012 una parte del ripristino ambientale sarà assolto monetizzando il valore delle aree che resteranno “non ripristinate” con la cospicua cifra di 551.323 euro, ma suddivisa in 4 fasi secondo il cronoprogramma dei lavori. A parte il discutibile principio che pagando si possa evitare una parte del recupero ambientale specialmente per il sito di Albarola, che è un’area abitata così come Ponte dell’Olio, si impone una riflessione sull’entità del recupero per il sito più devastato che è quello di Albarola. Nelle fasi I e II si procederà a stoccare parte dei 1.950.000 metri<sup>3</sup> del Monte Bagnolo in un cumulo di oltre 300.000 metri<sup>3</sup> in un area a fondo cava lato Sud, che sarà trasformato, così si legge, in “*area umida e prateria erbosa tramite idrosemina*”.

Il rimboschimento è previsto sui gradoni una volta ricoperti di terra proveniente sempre dal Monte Bagnolo.

Si preannunciano pertanto tempi molto lunghi prima di poter controbilanciare l’eccesso di CO<sub>2</sub>, che per inciso dovrebbe vedere una piantumazione assai più sostanziosa stando alle stesse stime di Buzzi Unicem (31.160 alberi) di quanto si legge nel piano di recupero. Visto l’ampio spettro temporale degli interventi, crediamo siano necessari controlli almeno semestrali dei piani di ripristino. Questo alla luce del totale abbandono dei piani di recupero relativi alla precedente concessione. L’unica foto fornita a testimonianza del recupero di Albarola già avvenuto in passato non ha riscontro nelle immagini satellitari disponibili in un arco decennale. Inoltre sarebbe interessante raffrontare la situazione odierna di recupero con un un piano del Aprile 1992 di ripristino ambientale a firma Ing. Francesco Luda di Cortemiglia per la Unicem, che presentava un bellissimo progetto rimasto evidentemente nel cassetto perchè della sua attuazione non c’è traccia alcuna.

Poichè nella documentazione presentata è stata inserito il testo di una fideiussione, ci auguriamo sia attivata con una cifra tale da coprire i lavori di recupero, come presentati nel budget dei costi ed eventualmente non effettuati. Ci si chiede anche quali sarebbero le sanzioni e le conseguenze sulla concessione per un eventuale mancato ripristino ambientale.

## **ALTERNATIVE**

Nella VIA, come è previsto, si esaminano le alternative al piano di sviluppo presentato escludendo varie direzioni verso le quali procedere all'estrazione della marna dal sito di Albarola per concludere che l'unica alternativa è lo sbancamento completo del Monte Bagnolo stimato in 1.950.000 metri cubi di terra da rimuovere per arrivare alla marna posta a 30/40 metri nel sottosuolo da compiere in 5 anni di lavori. Piano assai invasivo come lo è il raddoppio di Canova, che aumenterà il traffico di camion e assai costoso. Ci si chiede per quale ragione, visto il cospicuo investimento di oltre dieci milioni di euro, non si sia pensato a sfruttare a pieno la Miniera del Monte Vidalto posta nelle immediate vicinanze dello stabilimento Buzzi Unicem di Vernasca e che con un nastro trasportatore sotterraneo di 2.700 metri doveva assicurare i rifornimenti di malta cementizia consentendo di eliminare buona parte dei trasporti di marna via terra. Dalla Miniera Vidalto era prevista l'estrazione di 12 milioni di metri<sup>3</sup> di marna.

## **CONCLUSIONI**

Il piano di sviluppo dei siti di Albarola e Canova sono estremamente invasivi e comportano il totale stravolgimento di una parte importante del territorio posto sotto Vigolzone e che è adiacente ad aziende vitivinicole di importanza nazionale come la tenuta Barattieri, Cantine Romagnoli e la Tosa quasi tutte riconvertite a coltivazione biologica. Per non parlare di altre aziende vitivinicole in prossimità come Ucellaia e La Stoppa.

Con questo sviluppo si ha la certezza che la voragine di Albarola non sarà mai risanata e che anzi in futuro il cantiere sarà pienamente visibile dopo lo spianamento del monte Bagnolo.

Chiediamo che l'ampliamento sia limitato, che vengano installate centraline per l'analisi dell'aria per tracciare gli inquinanti, che il ponte sul Nure sia verificato in quanto a stabilità e portanza, che si esamini l'alternativa della miniera di Monte Vidalto che consentirebbe di mettere fine o quantomeno limitare percorsi di più di 50 km fra Albarola e Vernasca per trasportare la marna ed altri 50 per tornare alla cava.

Chiediamo anche una migliore documentazione fotografica o tramite rendering dalla quale si capisca esattamente dove si intende procedere con il recupero ambientale della Cava di Albarola.