

# ***CAVA DI GHIAIA IN LOCALITÀ CONGIUNTI DEL COMUNE DI COLLECORVINO***

AUTORIZZATA CON DPC023/39 DEL 05.07.2018.



GIUNTA REGIONALE

---

**DETERMINAZIONE N. DPC023/39**

**DEL 05.07.2018**

**DIPARTIMENTO** OO.PP., GOVERNO DEL TERRITORIO E POLITICHE AMBIENTALI

**SERVIZIO** RISORSE DEL TERRITORIO E ATTIVITÀ ESTRATTIVE

**UFFICIO** ATTIVITÀ ESTRAZIONI SOLIDE

***CCR-VIA  
COMITATO DI COORDINAMENTO REGIONALE  
PER LA VALUTAZIONE D'IMPATTO AMBIENTALE***

**NOTA DI RISPOSTA PER QUANTO ESPRESSO NEL GIUDIZIO**

***Giudizio n° 3458 del 15/07/2021***

***Prot. n° 2021/238323 del 07/06/2021***

***VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI***

*firmato digitalmente da  
Oscar Moretti, Geologo*

***la ditta  
INERTI VAL FINO Srl***

## CONTENUTO

1.   PREMESSA
2.   VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI
  - 2.1   Individuazione delle componenti ambientali
  - 2.2   Impatto sull'atmosfera
    - 2.2.1   Pressione acustica
    - 2.2.2   Polveri
  - 2.3   Impatto sull'acqua
  - 2.4   Impatto sulla componente “terra”
3.   CONCLUSIONI

## 1. PREMESSA

Nell'ambito della procedura di Verifica di Assoggettabilità del progetto di ampliamento della cava in località Congiunti (Collecervino – PE) AUTORIZZATA CON DPC023/39 DEL 05.07.2018 è stata rilevata l'infrazione della conduzione con scavi oltre la profondità autorizzata.

A fronte di ciò il giudizio 3458 del CCR VIA del 15/07/2021 si chiude chiedendo:

*Al fine della determinazione della sanzione di cui all'art. 29 c. 5 del D.Lgs. 152/06 e ss.mm.ii., il proponente dovrà presentare entro il termine di 60 gg dalla pubblicazione del presente giudizio, una relazione nella quale siano valutati gli impatti, su tutte le componenti ambientali, relativi alle attività svolte in difformità al progetto di cui al Giudizio del CCR VIA n. 784 del 10.10.2006.*

## 2. VALUTAZIONE DEGLI IMPATTI

### 2.1 Individuazione delle componenti ambientali

L'attività di coltivazione interferisce con le seguenti componenti ambientali:

- Atmosfera: interferisce con la pressione acustica per la presenza in cava dei mezzi d'opera e per il transito dei mezzi di trasporto in entrata e in uscita. Si valuterà la coerenza dell'attività con la sovraesposizione differenziale rispetto a quanto progettato. Oltre alla pressione acustica si valuterà l'incremento di emissioni in atmosfera connesso con il differenziale di maggiore sfruttamento del giacimento.
- Acqua: nel caso particolare avendo disatteso il mantenimento del franco di due metri sopra il livello della falda si impone una doppia verifica, di qualità dell'acqua e delle conseguenze sulla circolazione
- Terra: si fa riferimento alle due componenti, suolo e sottosuolo. Si farà riferimento al consumo differenziale di suolo, se esiste e al cosmodel giacimento.

### 2.2 Impatto sull'atmosfera

#### 2.2.1 Pressione acustica

Per quanto alla pressione acustica si fa riferimento al documento prodotto dalla Acustica Sas nell'ambito del progetto di ampliamento. In esso viene analizzato il quadro ambientale esistente in cantiere rispetto ai potenziali recettori. Riferendosi allo stato di fatto misurato si fa notare che esso rappresenta la pressione acustica con il cantiere in attività. In cantiere sono presenti: un escavatore che opera al momento del caricamento dell'autocarro, una ruspa che collabora nel perfezionamento dello spandimento dei terreni di risanamento.

Le lavorazioni aggiuntive effettuate in difformità non modificano il quadro emissivo se non che per la continuità.

#### Considerazione

La maggiore lavorazione, rimanendo nell'ambito della coerenza normativa comporta un disagio incrementale modesto, reversibile e limitato nel tempo.

### 2.2.2 Polveri

I 49.717,5 mc aggiuntivi corrispondono a circa 89.000 t. Ogni viaggio trasporta circa 30 t da cui si può calcolare un incremento di traffico di circa 2967 viaggi. Nei tre anni intercorsi ad una media di 180 giorni all'anno di lavorazione rappresentano un incremento medio di circa 0,7 viaggi ora.

Precedentemente, il volume approvato di 97500 mc in quattro anni porta, con un calcolo analogo si arriva a 1 viaggio ora.

Più concretamente si passa da circa 8 viaggi giorno a circa 14 viaggi giorno.

Si può calcolare che un traffico analogo serva per il conferimento dei terreni di riempimento con la variante che per quanto possibile gli autocarri non viaggeranno vuoti né in uscita né in ingresso. Possiamo stimare un differenziale attorno al 30 per cento di viaggi “vuoti” portando la media giornaliera da circa 11 a circa 20 viaggi.



Nel cantiere le attività di cava prevedono l'umidificazione regolare del cantiere proprio per minimizzare la dispersione di polveri. Laddove peraltro le ghiaie non comportano comunque particolare polverulenza

A lato una foto della cisterna utilizzata in cantiere ripresa durante un momento di umidificazione anche delle piste esterne

Fuori dal cantiere la mobilità avviene su viabilità di carattere regionale e nazionale che non ha limitazioni di traffico e già ordinariamente interessate da un importante volume di transito di mezzi pesanti. Il passaggio da circa

#### Considerazione

Le maggiori lavorazioni connesse con l'infrastruttura ha comportato una maggiore attività in cava e nel trasporto. Pressione sull'atmosfera di tipo reversibile e immediatamente riducibile a zero con la fine dei lavori. Nel corso dei lavori si ha un incremento significativo degli spostamenti passando da circa 11 a circa 20 viaggi ogni giorno nelle ore solite di lavoro: 7:00 AM – 18:00 PM. Il volume di traffico aggiunto è di circa 9 viaggi giorno che rappresenta – nel contesto della Strada Fondovalle Fino, quella più direttamente interessata – un valore assolutamente ininfluente.

In termini di valutazione dell'impatto si resta sempre nell'ambito del “modesto”.

### 2.3 Impatto sull'acqua

L'interferenza con la matrice acqua è dovuta allo scavo sottofalda con due possibili conseguenze: potenziali contaminazioni della falda a seguito di sversamenti, modifica del regime idraulico sotterraneo come conseguenza dell'asportazione del “cuscinetto” ghiaioso di due metri sopra la massima escursione del livello di falda e sua sostituzione con terreni a diversa permeabilità-

- Scavo sottofalda: la problematica è connessa con la sostituzione della ghiaia con altro materiale che ha una permeabilità diversa e che quindi può modificare la circolazione sotterranea. I piezometri installati registrano, anche nelle aree ritombate con terreni a diversa permeabilità la presenza della falda. Questo, al di là della diversa circolazione evidenzia che i terreni utilizzati sono comunque idonei a conservare una circolazione sotterranea ancorché con minor trasmissività. La ricostruzione dell'andamento della falda nel sottosuolo (cfr. relazione di risposta al giudizio) evidenzia che non viene modificata la direzione del flusso, fatto salvo un inevitabile rallentamento che comporta un locale “innalzamento” fino a circa 4 m di profondità dal piano campagna contro i 5,5 m di media all'intorno.

I risultati delle analisi effettuate sui campioni evidenziano che la falda non ha risentito dello scavo.

#### Considerazione

L'impatto sulla componente acqua ha parzialmente modificato in forma irreversibile la circolazione sotterranea. In una scala di valori l'impatto si colloca tra moderato e medio in quanto irreversibile.

### 2.4 Impatto sulla componente “terra”

Distinguiamo tra “terra” come terreni di ripristino e “terra” come “suolo”.

I terreni di ripristino utilizzati hanno sempre seguito un rigido protocollo di accettazione. Le analisi effettuate (cfr. relazione di risposta al giudizio – allegati) certificano l'assenza di criticità (non si considera tale ovviamente la concentrazione di Manganese, di cui è noto il valore di fondo naturale).

Per quanto al suolo si fa notare che i terreni di scopertura sono stati – come dovuto – conservati e riutilizzati e non rappresenta quindi un vero e proprio “consumo”. Non essendovi peraltro stato uno “sconfinamento” planimetrico non c'è stata modifica a quanto autorizzato.

#### Considerazione

Le attività difforni a quanto progettato comportano un impatto nullo rispetto alla componente terra e suolo.

### 3. CONCLUSIONI

La disamina riguardante la valutazione degli impatti sulle diverse componenti ha dimostrato che in ogni caso le attività difformi a quanto progettato hanno sempre mantenuto l'impatto differenziale rispetto a quanto atteso nei limiti del "modesto" anche anche quando irreversibile.