



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio e del Mare*

DIREZIONE GENERALE PER LE VALUTAZIONI
E LE AUTORIZZAZIONI AMBIENTALI

IL DIRETTORE GENERALE

Indirizzi in allegato



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

U.prot DVA - 2015 - 0014780 del 04/06/2015

Pratica N.

Ref. Mittente:

**OGGETTO: [ID_VIP:2806] - Procedura di V.I.A. (D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii.) -
Progetto Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto tratto Vasto sud-
Termoli realizzazione di una bretella autostradale in località
Petacciato (CB) tra il km 461+938 e il km 463+576 - Proponente Soc.
Autostrade per l'Italia S.p.A..
Richiesta integrazioni.**

Con riferimento alla procedura di valutazione di impatto ambientale in oggetto indicata, la Commissione Tecnica VIA/VAS ha comunicato, con la nota prot. CTVA-2015-0001838 del 28/05/2015, acquisita al prot. DVA-2015-0014432 del 29/05/2015 che si allega, la necessità di acquisire approfondimenti ai fini del corretto espletamento delle attività istruttorie.

Pertanto nel chiedere a codesta Società di voler provvedere a fornire la documentazione integrativa, si comunica che la stessa dovrà pervenire entro 45 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di questa Amministrazione inviata tramite posta elettronica certificata.

Si precisa che, qualora il termine indicato per la presentazione delle integrazioni decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale VIA/VAS concuderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti.

Prima della scadenza del termine la Società potrà inoltrare, qualora necessario, richiesta motivata di proroga che potrà essere concessa da questa Amministrazione.

Ufficio Mittente: Sezione Opere Civili
Funzionario responsabile: digianfrancesco.carlo@minambiente.it-tel.0657225931
DVA-2VA-OC-04_2015-0102.DOC

Via Cristoforo Colombo, 44 - 00147 Roma Tel. 06-57223001 - Fax 06-57223040

e-mail: dva@minambiente.it

e-mail PEC: DGSalvanguardia.Ambientale@PEC.minambiente.it

Le integrazioni dovranno essere trasmesse alla Direzione Generale per le Valutazioni e le Autorizzazioni Ambientali, via Cristoforo Colombo, 44, 00147 Roma, e predisposte secondo le "Specifiche Tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale relativa alle procedure di VAS e VIA" disponibili sul sito web di questo Ministero, alla sezione dedicata alle Valutazioni di Impatto Ambientale:

<http://www.va.minambiente.it/it/IT/ps/DatiEStrumenti/SpecificheTecnicheELineeGuida>

in:

- n. 1 copia in formato cartaceo;
- n. 3 copie in formato digitale.

Copia della documentazione richiesta dovrà essere inoltrata a tutte le Amministrazioni competenti per il procedimento di V.I.A..

Inoltre, ai fini di consentire la partecipazione del pubblico, la scrivente si riserva di comunicare alla Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A. la necessità di dare avviso sui quotidiani, secondo le modalità previste dai commi 2 e 3 dell'art. 24 del D.Lgs. 152/2006 e ss.mm.ii., dell'avvenuto deposito della documentazione integrativa.

Si chiede ai soggetti in indirizzo di riportare nell'intestazione di eventuali note alla Direzione Generale scrivente il codice identificativo del procedimento amministrativo [ID_VIP: 2806].

Renato Grimaldi



Allegato: nota assunta al prot. DVA-2015-0014432 del 29/05/2015

Elenco indirizzi

Soc. Autostrade per l'Italia S.p.A.
autostradeperlitalia@pec.autostrade.it

e p.c.

Ministero dei beni e delle attività
culturali e del turismo
Direzione Generale belle arti e
paesaggio
Servizio III
mbac-dg-beap@mailcert.beniculturali.it

Regione Molise
Direzione Generale
Servizio Valutazioni Ambientali
regionemolise@cert.regione.molise.it

Provincia di Campobasso
provincia.campobasso@legalmail.it

Comune di Petacciato
comunedipetacciato@pec-leonet.it

Presidente della Commissione Tecnica
di Verifica dell'Impatto Ambientale
VIA/VAS
ctva@pec.minambiente.it



*Ministero dell' Ambiente
e della Tutela del Territorio
e del Mare*

COMMISSIONE TECNICA DI VERIFICA DELL'IMPATTO
AMBIENTALE - VIA E VAS

IL PRESIDENTE



ro dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
are - Commissione Tecnica VIA - VAS

TVA - 2015 - 0001838 del 28/05/2015

Pratica N.

Ref. Mittente:

OGGETTO: [ID_VIP:2806] Procedura di Valutazione di Impatto Ambientale ai sensi del D. Lgs 152/2006 e ss.mm.ii relativa al progetto "Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto tratto Vasto sud-Teroli realizzazione di una bretella autostradale in loc. Petacciato tra km 461+938 e km 463+576. Proponente: Autostrade per l'Italia S.p.A - Richiesta di integrazioni

Con la presente si comunica che, a seguito delle attività di analisi e valutazione della documentazione tecnica pervenuta ed in considerazione di quanto emerso nel corso della riunione effettuata presso il M.A.T.T.M. in data 05/03/2015, del sopralluogo effettuato in data 01/04/2015 e dell'ulteriore riunione del 23/04/2015 effettuata presso il M.A.T.T.M., il Gruppo Istruttore ritiene necessario acquisire gli approfondimenti di seguito elencati ai fini del corretto espletamento dell'attività istruttoria in oggetto.

Si precisa sin d'ora che poiché la frana di Petacciato, all'interno della quale ricade il tracciato dell'attuale Autostrada A14 e la nuova bretella prevista in affiancamento, nonché il tracciato della Rete Ferroviaria Italiana e la S.S. 16, costituisce un evento di rilevante interesse nazionale, si ritiene necessario che il progetto proposto venga integrato con un piano di salvaguardia ambientale di area vasta, la cui realizzazione non si ritiene possa essere posta interamente a carico del proponente. Tale movimento franoso colpisce periodicamente la rete viaria e ferroviaria che, se interrotte, dividerebbero l'Italia Adriatica in due.

Si segnala, in ogni caso, la necessità del coinvolgimento e coordinamento di tutti i soggetti istituzionali e privati responsabili e coinvolti al fine di individuare, in tempi brevi, le modalità per garantire la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei dissesti.

Ufficio Mittente:
Funzionario responsabile:
CTVA-US-09_2015-0008.DOC



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio e
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali

E.prot DVA - 2015 - 0014432 del 29/05/2015

Direzione Generale per le
Valutazioni e Autorizzazioni Ambientali
dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it



La nuova bretella autostradale proposta è ubicata all'interno di un'ampia area in frana, che si sviluppa tra l'abitato di Petacciato e la vicina costa adriatica in cui, periodicamente, si riattivano movimenti franosi, il cui piede emerge a mare, tali da creare problemi all'abitato ed alle infrastrutture di trasporto situate nella parte bassa del versante (autostrada A14, Ferrovia e Strada Statale 16).

Fra le cause innescenti i movimenti franosi, sia superficiali che profondi, la più importante è rappresentata dalle escursioni della falda che comportano variazioni delle pressioni interstiziali all'interno dell'ammasso argilloso, variazioni che risultano particolarmente critiche in corrispondenza delle superfici profonde di scivolamento dell'ammasso in frana.

La frequenza con cui si ripropongono i movimenti franosi è variabile, infatti negli ultimi 100 anni il fenomeno si è riattivato con frequenza tra 1 e 5 anni (7 eventi) e tra 10 e 16 anni (4 eventi) provocando sempre ingenti danni sia all'abitato che alle maggiori vie di comunicazione comunali e provinciali nonché all'autostrada A14, alla ferrovia e alla S.S. 16.

Le riattivazioni più recenti sono quelle del Gennaio 1991, Marzo 1996, Febbraio 2009 e marzo 2015, che dimostrano la criticità della situazione.

La società Autostrade per l'Italia propone di realizzare una bretella autostradale in affiancamento, lato monte, all'autostrada esistente, nel tratto che inizia immediatamente prima della spalla nord del viadotto Cacchione e termina immediatamente a Sud del viadotto Marinella, per complessivi 1650 m circa. Fatta eccezione per il tratto di imbocco lato Nord, di lunghezza 500 m circa, la bretella è costituita principalmente da rilevati che, in caso di riattivazione dei movimenti franosi, sono meno sensibili dei viadotti agli effetti prodotti dalle deformazioni totali e differenziali e risultano comunque più rapidamente ripristinabili, comportando meno rischi rispetto all'esercizio dei viadotti (in particolare il viadotto Cacchione).

Autostrade per l'Italia, quindi, propone una nuova bretella autostradale senza intervenire con opere di stabilizzazione locali né di drenaggio a salvaguardia dell'autostrada, accettando, in presenza delle periodiche riattivazioni e/o di eventi sismici, di subire spostamenti verso valle.

In generale, quindi, si ritiene necessario che il proponente sviluppi alternative progettuali, rispetto a quanto proposto che includano anche la possibilità di realizzare un nuovo tracciato al di fuori delle aree interessate dai movimenti franosi.

Inoltre, poiché il progetto è stato elaborato nel mese di marzo del 2009 tenendo conto dei risultati della campagna di indagine effettuata negli anni 2000-2001 dal Comitato Tecnico Scientifico in merito al fenomeno franoso, si ritiene necessario, tenuto conto del lungo lasso di tempo trascorso, che lo stesso venga integrato ed aggiornato valutando e confrontando tutti i dati di monitoraggio della frana disponibili successivamente a quelli posti a base della progettazione.

In ogni caso si ritiene necessario che il progetto proposto venga integrato con un piano di salvaguardia ambientale di area vasta, che preveda la realizzazione di opere di drenaggio della falda sia superficiale che profonda, al fine di ridurre il livello della stessa per la stabilizzazione del

versante. Dovrà essere valutata la possibilità di includere anche l'eliminazione dei laghetti collinari presenti all'interno e nell'intorno del corpo di frana, la realizzazione di opere di rimboschimento, nonché qualsiasi altro intervento in grado di ridurre il rischio di ulteriori cedimenti e movimenti del tratto autostradale.

Si ritiene necessario che tale piano sia per quanto possibile concordato con le autorità locali (Comune di Petacciato, Provincia di Campobasso, Regione Molise), nonché con R.F.I., ANAS, Consorzio di Bonifica destra Trigno e basso Biferno e gli altri eventuali enti preposti alla salvaguardia del territorio.

Di seguito vengono riportate in dettaglio le integrazioni richieste.

Quadro di riferimento programmatico

1. Dal confronto tra i seguenti strumenti di pianificazione:

- ✓ Piano Territoriale Paesistico - Ambientale Regionale;
- ✓ Piano di Assetto Idrogeologico (PAI);
- ✓ Piano Regolatore Generale;

si sono riscontrate le seguenti incongruenze:

In base al Piano Territoriale Paesistico - Ambientale Regionale, l'ambito di studio ricade all'interno dell'area vasta n. 1 "Basso Molise". In tale ambito la "Carta della trasformabilità del territorio - Ambiti di progettazione e pianificazione paesistica esecutiva (04/1989)" del Piano individua, in particolare, "Aree ad eccezionale pericolosità geologica" (indicate come "MG1") relative all'ambito della frana attiva per la quale è necessario l'intervento proposto in alternativa all'autostrada A14 nei periodi di manutenzione della stessa.

Nel Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) invece l'area di frana viene individuata, in larga parte, come area a rischio nullo ed in parte come area a rischio moderato.

Nel PRG infine (carta della zonizzazione) una vastissima area all'interno del perimetro di frana è stata destinata a zone C2, di espansione con densità medio-bassa.

Si chiede pertanto di fornire chiarimenti circa le incongruenze sopra evidenziate.

Quadro di riferimento progettuale

2. Si chiede al proponente di integrare la documentazione trasmessa con i seguenti studi scientifici che, seppur citati, non sono stati prodotti:

- ✓ studi completi a carattere geologico, geomorfologico, idrogeologico e geotecnico commissionati dalla Presidenza del Consiglio dei Ministri, Dipartimento della Protezione Civile, alla Commissione Tecnico-Scientifica presieduta dai proff. Vincenzo Cotecchia e Gregorio Melidoro;

- ✓ Monografia dedicata al sito di Petacciato inclusa tra gli elaborati del progetto di ricerca finanziato dalla Comunità Europea "LessLoss", conclusosi ad Agosto 2007;
 - ✓ Studi effettuati dalla società Autostrade nell'ambito del progetto ANIDRO.
3. Si richiede al Proponente di integrare la documentazione fornita con le informazioni disponibili a seguito di attività di ricerca da parte di Enti pubblici, Università, Istituti di ricerca etc. mirate all'identificazione dei meccanismi di deformazione del versante (cosiddetta frana di Petacciato) che da Petacciato si estende verso la costa fino ad entrare in mare per un fronte di vari chilometri e che è sede di movimenti gravitativi di massa variamente profondi, ciclici e per settori. Dovranno, altresì, essere identificate l'estensione a mare del piede della frana e le potenziali superfici di scivolamento.
 4. Si chiede al Proponente di approfondire la caratterizzazione ed il monitoraggio della frana e di stimarne più approfonditamente la sua pericolosità tramite l'integrazione dei dati acquisiti in sito (tramite livellazioni, trilaterazioni e GPS) con i dati forniti da Telerilevamento satellitare ed in particolare dalle tecniche interferometriche (SAR - Synthetic Aperture Radar), se esistenti anche con l'ausilio di scatteratori permanenti.
 5. In particolare, si chiede al Proponente che realizzi specifici modelli numerici 3D della deformazione della frana che includano le informazioni geologiche (sia quelle litologiche che quelle relative ai vari livelli di scollamento della frana) e reologiche reali. Dovrà inoltre essere realizzato un modello del flusso nei mezzi porosi della falda. Tali modelli dovranno essere calibrati con i dati di monitoraggio.
 6. Durante il sopralluogo è stata indicata la presenza:
 - ✓ di un grande acquedotto per irrigazione - Consorzio di Bonifica destra Trigno e basso Biferno (tubazione in acciaio DN 1200 PN 6), che taglia la frana in tutta la sua lunghezza poco a monte del sedime autostradale;
 - ✓ dell'acquedotto del Basso Molise utilizzato a scopi idropotabili per l'alimentazione idrica dei Comuni di Petacciato e Montenero che taglia centralmente l'intera area di pendio compresa tra l'abitato e la linea di costa Adriatica interessata dalla frana.

Dovrà essere investigata l'integrità complessiva di tali acquedotti, localizzando e quantificando le eventuali perdite e valutando quanto queste possano influenzare il moto della frana.

7. In base a tutta la documentazione raccolta si chiede al Proponente di progettare un sistema di drenaggio adeguato a stabilizzare per quanto possibile la frana. Tale progetto dovrebbe considerare l'opportunità di includere la realizzazione di una barriera di pozzi drenanti a monte dell'autostrada oltre una serie di drenaggi lungo il pendio e l'eliminazione dei laghetti su tutta l'area di frana. Tramite la modellistica il progetto dovrà altresì valutare quanto la riduzione del livello della falda operata dai drenaggi migliori la stabilità del versante.

8. Dalla documentazione progettuale esaminata emerge che il progetto definitivo è stato redatto nel marzo 2009, tenendo conto dei risultati della campagne di indagine integrativa 2000-20001 effettuata sotto la guida del Comitato Tecnico Scientifico in merito al fenomeno franoso. Tenuto conto del lungo lasso di tempo trascorso si ritiene necessario che il progetto venga integrato ed aggiornato, anche eventualmente riattrezzando, ricostituendo ed integrando i punti di monitoraggio individuati dallo studio redatto dai Proff. Cotecchia e Melidoro (Vedi allegato 1 del 1° rapporto di progresso - Planimetria con ubicazione indagini - scala 1:5.000) valutando e confrontando tutti i dati fattuali, modellistici e di monitoraggio della frana disponibili inclusi i dati successivi a quelli posti a base della progettazione.
9. Per la componente maggiormente delicata, "suolo e sottosuolo", punto centrale per il quale l'opera viene realizzata, è necessario che il proponente fornisca studi più di dettaglio che consentano di escludere impatti significativi e negativi non mitigabili dell'opera. La documentazione prodotta, infatti, non si ritiene sufficiente a definire indicazioni complete circa le reali efficacie della soluzione progettata (bretella in affiancamento) e gli eventuali effetti acceleranti del movimento gravitativo dovuti alla nuova opera proposta.
10. Il proponente evidenzia, anche in accordo allo studio effettuato dai Proff. V. Cotecchia e G. Melidoro, che risulterebbe possibile stabilire che "le precipitazioni prolungate nel tempo esercitano molto probabilmente un ruolo importante sulla rimobilizzazione del movimento franoso del pendio in esame, con eventi idrometeorici non eccezionali, come si deduce dai modesti tempi di ritorno associati ai movimenti di massa. Il periodo poi in cui detti movimenti si sono verificati (Gennaio-Marzo) farebbe ritenere che tra le cause concomitanti ci sarebbe l'innalzamento del livello della superficie della falda". Il proponente inoltre evidenzia che, sulla base degli studi effettuati, non si può escludere che in futuro possano verificarsi fenomeni di entità superiore, ovvero tali da interessare aree più ampie se non addirittura l'intera superficie della frana storica, coinvolgendo con rotture tipo "lateral spread" anche il crostone arenaceo-conglomeratico di località Morgetta e le aree ad ovest del Fosso degli Ulivi (o Fosso Cacchione). Da un punto di vista progettuale il proponente ha distinto i fenomeni franosi relativamente superficiali (spessori non superiori a 12-15 metri) ove si può intervenire con opere di stabilizzazione locali (diaframmi, pali, dreni superficiali etc.), da fenomeni franosi profondi, per i quali ritiene che si possa soltanto procedere con il ricorso al monitoraggio ed alla sorveglianza continua dell'area ed a periodici interventi di manutenzione delle opere con totale o parziale interruzione del traffico. Si ritiene necessario che il proponente approfondisca la conoscenza della situazione idrogeologica, anche mediante indagini finalizzate alla raccolta di una serie storica di dati del livello piezometrico di durata significativa, al fine di correlare le variazioni della falda con gli eventi meteorici e di valutare in maniera più realistica le variazioni indotte sulla falda dalle opere in progetto (estensione innalzamenti e abbassamenti e massimo valore assoluto della variazione piezometrica).

11. Si ritiene necessario che il proponente valuti gli effetti stabilizzanti o meno delle scogliere a mare sui movimenti franosi che interessano i tratti autostradali prevedendo eventuali opere di ripristino e/o ampliamento che tendano ad appesantire il piede della frana ed a evitare l'erosione costiera.

12. Sulla base degli approfondimenti richiesti ed in particolare dei dati di monitoraggio della frana e dell'andamento della falda occorre definire, valutare e confrontare alternative progettuali esplicitando e motivando con maggiore dettaglio le ragioni delle scelte operate. Tale esigenza discende, oltre che da una generale indicazione della normativa specifica sulla VIA, dalla principale criticità ambientale dell'intervento ovvero la reale efficacia della soluzione progettata (bretella in affiancamento) ed i relativi effetti sul movimento franoso. In particolare è necessario che il proponente valuti in dettaglio, provvedendo alle eventuali integrazioni progettuali, le seguenti alternative progettuali:
 - ✓ realizzazione del nuovo rilevato in sede, mediante la sostituzione degli attuali viadotti (alternativa a breve termine);
 - ✓ realizzazione di un tracciato autostradale alternativo che si sviluppi all'esterno delle aree interessate dai fenomeni franosi (alternativa a lungo termine);

13. E' necessario che il proponente, sulla base dei dati ricavati dagli approfondimenti richiesti individui con maggior dettaglio gli effetti che la realizzazione della nuova opera potrebbe avere sul movimento franoso ed integri le previsioni progettuali con interventi mirati all'abbassamento del livello di falda sia superficiale che profondo per ridurre gli effetti che eventuali nuovi movimenti franosi avrebbero sul tratto autostradale esistente e su quello di nuova previsione.

14. Si ritiene necessario che in generale il proponente integri le previsioni progettuali con un vasto piano di salvaguardia ambientale che comprenda come minimo opere di drenaggio superficiale e profondo a monte della nuova bretella autostradale, opere di ripristino/adeguamento delle scogliere esistenti e opere di rimboschimento.

15. E' necessario integrare il progetto con la definizione e valutazione degli impatti provocati dalla fase di cantierizzazione elaborando di conseguenza specifica documentazione. In particolare:
 - ✓ per la componente atmosfera: si richiede di prevedere soluzioni progettuali e misure gestionali per la riduzione delle polveri;
 - ✓ per la componente ambiente idrico: si richiede, per quanto riguarda le lavorazioni che interferiscono con la falda, di dettagliare le modalità esecutive previste per la realizzazione delle opere al fine della tutela della risorsa idrica, chiarendo altresì le misure previste in caso di sversamento, oltre che di olii, di altre sostanze inquinanti/pericolose sulla piattaforma autostradale (piani di sicurezza, interventi per prevenire incidenti) e le attività di monitoraggio previste per verificare gli impatti e la compatibilità ambientale relativamente ai recapiti delle acque di piattaforma;

- ✓ per la componente rumore: si richiede di fornire in dettaglio i parametri utilizzati nella modellazione acustica delle aree di cantiere, con riferimento ai layout dei cantieri considerati ed alla eventuale sovrapposizione degli impatti tra più cantieri.

16. Mitigazioni:

- ✓ con riferimento agli impatti in fase di cantiere, relativi alla componente idrica, è necessario produrre specifica documentazione integrativa che individui tutte le risorse utili a prevenire il rischio di intorbidimento delle acque di immissione di sostanze inquinanti prevedendo un piano di intervento rapido per il contenimento e l'assorbimento di sversamenti accidentali di idrocarburi o di altri prodotti chimici derivanti dai processi di lavorazione sul terreno. Eventuali stoccaggi di materiali e sostanze chimiche in area di cantiere devono essere localizzati il più lontano possibile dai corsi d'acqua, su superficie pianeggiante temporaneamente impermeabilizzata onde evitare fenomeni di infiltrazioni nella falda o di dilavamento verso il reticolo idrografico superficiale;
 - ✓ deve essere presentato uno studio riguardante le ricadute sulle componenti ambientali potenzialmente impattate verificando i dati di ingresso e di uscita dalle aree dei cantieri, con indicazione dei percorsi da e per le aree di cantiere, il numero dei viaggi stimati e l'individuazione di soggetti sensibili lungo i percorsi utilizzati dai mezzi di cantiere;
 - ✓ è necessario integrare la documentazione progettuale con planimetrie di dettaglio relative alla distribuzione interna delle aree di cantiere comprensiva di una descrizione degli impianti fissi (ubicazione, dimensionamento, layout e modalità di gestione) al fine di un'eventuale necessità di individuare presidi e/o sistemi di mitigazione degli impatti potenziali sulle componenti ambientali atmosfera (qualità dell'aria), rumore, acque superficiali e/o sotterranee.
17. Occorre chiarire se nell'ambito della realizzazione delle opere si prevede di utilizzare come sottoprodotti i materiali provenienti dagli scavi ed in generale le modalità con le quali si prevede di gestire le Terre e Rocce da Scavo. Nel caso in cui si preveda di gestire materiale da scavo come sottoprodotto il proponente dovrà presentare il Piano di utilizzo delle Terre ai sensi del D.M. 161/2012.

Quadro di riferimento ambientale

18. La nuova bretella autostradale proposta ricade nelle immediate vicinanze del SIC IT7228221 "Foce Trigno - Marina di Petacciato" e, pur essendo esterna al SIC, si trova immediatamente a monte dal suo confine. Si ritiene necessario che lo studio per la valutazione di incidenza venga integrato individuando e valutando i principali effetti diretti ed indiretti che si potrebbero avere sugli habitat e sulle specie per i quali è stato definito il SIC, nel rispetto della struttura e della funzionalità del sito e dei suoi obiettivi di conservazione, anche durante la fase di cantierizzazione.

19. Approfondire lo studio delle interferenze tra le opere di progetto e l'escursione nel tempo della falda e indicare i provvedimenti previsti per risolvere le criticità.
20. Oltre le necessarie opere di mitigazione, indicare opportune misure di compensazione degli impatti ambientali da prevedere per l'uso del suolo in considerazione del pregio paesaggistico dell'area interessata dagli interventi di progetto e dalla sottrazione di terreno dalle coltivazioni ivi presenti.

ULTERIORI RICHIESTE

Si richiede inoltre:

- ✓ Di attenersi nell'ambito della documentazione integrativa alle eventuali richieste e/o raccomandazione espresse dall'Autorità di Bacino o da altri Enti di cui si dovrà ottenere il parere
- ✓ Di controdedurre ad eventuali osservazioni pervenute.

CONCLUSIONI

La frana di Petacciato, all'interno della quale ricade il tracciato dell'attuale autostrada A14 e la nuova bretella prevista in affiancamento, nonché il tracciato della Rete Ferroviaria Italiana e la S.S.16, costituisce un evento di rilevante interesse nazionale in quanto tale movimento franoso colpisce periodicamente la rete viaria e ferroviaria che, se interrotte, dividerebbero l'Italia Adriatica in due.

Si ritiene necessario pertanto che il progetto proposto venga integrato con un Piano di Salvaguardia Ambientale di Area Vasta la cui realizzazione però non si ritiene possa essere posta interamente a carico del proponente.

Si segnala quindi la necessità del coinvolgimento e coordinamento di tutti i soggetti interessati al fine di individuare in tempi brevi le modalità per garantire la realizzazione degli interventi necessari alla mitigazione dei dissesti.

MODALITÀ E TEMPI DI CONSEGNA

Il termine a disposizione del Proponente per fornire le integrazioni richieste è fissato in 45 giorni naturali e consecutivi, che decorrono dalla data di protocollo della richiesta da parte di codesta Amministrazione, inviata via PEC.

Qualora tale termine decorra senza esito, la Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS concluderà l'istruttoria sulla base della documentazione agli atti. Il Proponente, entro il periodo a disposizione inoltrerà qualora necessario richiesta motivata di proroga, che potrà essere concessa dall'Amministrazione.

Le integrazioni dovranno essere trasmesse secondo le specifiche tecniche definite dal Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare, contenute nell'elaborato "Specifiche

tecniche per la predisposizione e la trasmissione della documentazione in formato digitale per le procedure di VAS e VIA ai sensi del D.Lgs. 152/2006 e s.m.i." acquisibile sul sito Internet <http://www.va.minambiente.it/Condivisione/SpecificheTecnicheEModulistica>

IL PRESIDENTE
(Ing. Guido Monteforte Specchi)

