



Ministero della Transizione Ecologica

Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale – VIA e VAS

Sottocommissione VIA

Parere n. 250 del 17 maggio 2021

Progetto:	<i>Verifica di assoggettabilità alla VIA</i> Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto Vasto sud-Termoli. Realizzazione adeguamento sede autostradale Viadotto Cacchione ID_VIP 5698
Proponente:	Autostrade per l'Italia S.p.A.

La Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS

Sottocommissione VIA

RICORDATA la normativa che regola il funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'impatto ambientale VIA –VAS, e in particolare:

- il D.Lgs del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” e s.m.i. ed in particolare l’art. 8 (*Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS*), come modificato dall’art. 228, comma 1, del Decreto Legge del 19 maggio 2020, n.34 recante “*Misure urgenti in materia di salute, sostegno al lavoro e all'economia, nonché di politiche sociali connesse all'emergenza epidemiologica da COVID-19*”;
- il Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 13 dicembre 2017, n. 342 recante *Articolazione, organizzazione, modalità di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- il Decreto Ministeriale del 4 gennaio 2018, n. 2 recante *Costi di funzionamento della Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS e del Comitato Tecnico Istruttorio*;
- i Decreti del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 241 del 20 agosto 2019 di nomina dei Componenti della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale VIA e VAS e n. 7 del 10 gennaio 2020 di nomina del Presidente della Commissione Tecnica di Verifica dell’Impatto Ambientale – VIA e VAS, dei Coordinatori delle Sottocommissioni VIA e VAS e dei Commissari componenti delle Sottocommissioni medesime, come modificati con Decreto del Ministro dell’Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare n. 238 del 24 novembre 2020;
- la nota della Regione Molise prot.n.194097 del 16/12/2020, acquisita al prot.MATTM-107282 del 21/12/2020, di designazione dell’ing. Massimo Pillarella, quale rappresentante regionale nella Commissione tecnica di verifica dell’impatto ambientale VIA e VAS;

RICORDATA la disciplina costituente il quadro di riferimento dei procedimenti di valutazione ambientale, e in particolare i principi e le norme concernenti la *verifica di assoggettabilità a VIA* (c.d. “*screening*”):

- la direttiva del Parlamento europeo e del Consiglio n. 2014/52/UE del 16 aprile 2014 che modifica la direttiva 2011/92/UE del 13/11/2011 concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati;
- il d.lgs. del 3 aprile 2006, n.152 recante “*Norme in materia ambientale*” come novellato dal d.lgs 16.06.2017, n. 104, recante “*Attuazione della direttiva 2014/52/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 16 aprile 2014, che modifica la direttiva 2011/92/UE, concernente la valutazione dell'impatto ambientale di determinati progetti pubblici e privati, ai sensi degli articoli 1 e 14 della legge 9 luglio 2015, n. 114*”, e in particolare:
 - l’ art. 5, recante ‘*definizioni*’, e in particolare il comma 1, lett. m), secondo cui “*si intende per*” m) *Verifica di assoggettabilità a VIA di un progetto*: “*La verifica attivata allo scopo di valutare, ove previsto, se un progetto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto a*

procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III, Parte seconda del presente decreto” ;

- l'art. 19, recante *‘Modalità di svolgimento del procedimento di verifica di assoggettabilità a VIA’*, e in particolare il comma 5, secondo cui *“L'autorità competente, sulla base dei criteri di cui all'Allegato V alla parte seconda del presente decreto, tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso dei risultati di altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali, verifica se il progetto ha possibili impatti ambientali significativi”* (comma 5);
- gli Allegati di cui alla parte seconda del d.lgs. n. 152/2006 IV-bis, recante *“Contenuti dello Studio Preliminare Ambientale di cui all'articolo 19”* e V, recante *“Criteri per la verifica di assoggettabilità di cui all'art. 19”*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 30 marzo 2015 n. 52 recante *“Linee guida per la verifica di assoggettabilità a valutazione di impatto ambientale dei progetti di competenza delle regioni e province autonome, previsto dall'articolo 15 del decreto-legge 24 giugno 2014, n. 91, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 agosto 2014, n. 116”*;
- il Decreto del Ministro dell'Ambiente e della Tutela del Territorio e del Mare del 24 dicembre 2015, n. 308 recante *“Indirizzi metodologici per la predisposizione dei quadri prescrittivi nei provvedimenti di valutazione ambientale di competenza statale”*;
- il Decreto del Presidente della Repubblica n.120 del 13 giugno 2017 recante *“Regolamento recante la disciplina semplificata della gestione delle terre e rocce da scavo, ai sensi dell'articolo 8 del decreto-legge 12 settembre 2014, n. 133, convertito, con modificazioni, dalla legge 11 novembre 2014, n. 164”*;
- le Linee guida *“Environmental Impact Assessment of Projects Guidance on Screening”* (Directive 2011/92/EU as amended by 2014/52/EU);
- le Linee Guida Comunità Europea *“Assessment of plans and projects significantly affecting Natura 2000 sites - Methodological guidance on the provisions of Article 6(3) and (4) of the Habitats Directive 92/43/EEC”*;
- le Linee Guida nazionali per la Valutazione di Incidenza 2019;

DATO ATTO che:

- la Società Autostrade per l'Italia S.p.A, con nota prot.n.19585 del 27/11/2020, ha presentato domanda per l'avvio della procedura di verifica di assoggettabilità ai sensi dell'art.19 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., relativamente al progetto *“Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto Vasto sud-Termoli. Realizzazione adeguamento sede autostradale Viadotto Cacchione”*, da realizzarsi nel Comune di Petacciato, Provincia di Campobasso;
- la domanda è stata acquisita dalla Divisione V - Sistemi di valutazione ambientale della Direzione generale per la crescita sostenibile e la qualità dello sviluppo (d'ora innanzi Divisione) con prot.n.MATTM/100671 in data 02/12/2020;
- la Divisione con nota prot.n.MATTM/101902 del 04/12/2020, acquisita dalla Commissione Tecnica di Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS (d'ora innanzi Commissione) con prot.n.CTVA/4096 in data 07/12/2020 ha comunicato la procedibilità della domanda;

- la Divisione con nota prot.n.MATTM/101898 del 04/12/2020, acquisita dalla Commissione con prot.n.CTVA/4098 in data 07/12/2020 ha nominato Referente Istruttore ai sensi dell'art.5, comma 2, lett. B) del D.M. 342 del 13/12/2017, il Gruppo Istruttore 3 della CTVA;
- ai sensi dell'art.19, comma 2 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la documentazione presentata è stata pubblicata sul sito internet istituzionale dell'autorità competente;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot.n.MATTM/95310 del 19/11/2020, ha comunicato alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione;
- con nota prot. CTVA-862 del 23/02/2021 ha richiesto alla Divisione di acquisire documentazione tecnica che, ancorchè citata, non risultava allegata alla istanza trasmessa dalla Divisione stessa;
- con nota prot. MATTM-25951 del 12/03/2021, la Divisione trasmetteva la richiesta di documentazione al Proponente;
- la Società Autostrade per l'Italia S.p.A. con nota prot.n.4838 del 18/03/2021, acquisita dalla Commissione con prot. CTVA-1348 del 18/03/2021 e dalla Divisione con prot. MATTM/29933 del 22/03/2021, ha trasmesso la documentazione mancante in riscontro alla richiesta di perfezionamento della Divisione;
- ai sensi dell'art.19, comma 3 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., la Divisione, con nota prot.n.MATTM/31167 del 25/03/2021, acquisita con prot.n.CTVA/1504 in data 25/03/2021, ha comunicato alla Commissione, alle Amministrazioni ed agli enti territoriali potenzialmente interessati l'avvenuta pubblicazione sul sito internet istituzionale della documentazione sopracitata;

CONSIDERATO che:

- la documentazione acquisita al fine di verificare se il progetto proposto determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e deve essere quindi sottoposto al procedimento di VIA, consiste nei seguenti elaborati:
 - Studio Preliminare Ambientale
 - elaborati di progetto definitivo
 - Studio per la Valutazione di incidenza;
- la verifica di assoggettabilità a VIA è effettuata in quanto il progetto rientra nella categoria di modifica o estensione dei progetti elencati nell'allegato II bis della parte seconda del D.Lgs. n.104/2017 che possono avere notevoli impatti ambientali significativi e negativi;

EVIDENZIATO che:

Motivazioni dell'intervento

Il progetto di cui alla presente istanza riguarda la realizzazione di interventi per l'adeguamento della sede autostradale del viadotto Cacchione, alla progr. 462+500 nel Comune di Petacciato (Provincia di Campobasso), lungo l'Autostrada Bologna-Bari-Taranto, tratto Vasto sud-Termoli;

il progetto prevede la demolizione dell'esistente viadotto su due campate e la realizzazione di un rilevato stradale in sua sostituzione, dotato di attraversamento con tubo tipo ARMCO, al fine di garantire la continuità idraulica del fosso Cacchione (detto anche Fosso degli Ulivi), sul quale passa l'attuale viadotto.

L'intervento di adeguamento ha l'obiettivo di mitigare gli effetti indotti, sul tratto di viabilità interessata, dai frequenti movimenti franosi che interessano il bacino del fosso Cacchione e che coinvolgono anche il corpo autostradale in corrispondenza del viadotto omonimo; tali movimenti franosi hanno richiesto anche di recente diversi interventi di manutenzione e riparazione dell'impalcato del viadotto, specie in corrispondenza degli appoggi e dei giunti, nonché della pavimentazione stradale.

La soluzione proposta, secondo le finalità progettuali, consentirà di gestire gli effetti dei movimenti franosi in maniera più efficace, riducendo la durata dei periodi di interruzione dell'uso dell'autostrada, facilitando gli interventi periodici di manutenzione della nuova opera e garantendo una maggiore sicurezza per il traffico stradale.

La soluzione proposta nel progetto in esame è stata studiata in alternativa alla precedente ipotesi di realizzare una bretella di servizio, tra il km 461+938 e il km 463+576, in affiancamento (lato monte) all'autostrada esistente e avente funzione di by-pass di emergenza, nel tratto che iniziava immediatamente prima della spalla nord del viadotto Cacchione e terminava immediatamente a sud del viadotto Marinella, per complessivi 1.650 m circa. Il progetto fu sottoposto a procedimento di VIA nel 2014-2015 ed esaminato dal MATTM. La Commissione con nota CTVIA-2015-0001838 del 28/05/2015 avanzò una richiesta di integrazioni alla documentazione presentata dal Proponente, con particolare riferimento alla presenza della frana di Petacciato, ritenendo necessario lo sviluppo di alternative progettuali che includessero la possibilità di realizzare un nuovo tracciato al di fuori delle aree interessate dai movimenti franosi. Successivamente, con nota prot.n.DVA/11245 del 27/04/2016, su richiesta del Proponente il procedimento di VIA è stato archiviato. Infatti, il Proponente, alla luce delle preoccupazioni espresse dalla Commissione, ha comunicato che stava elaborando una soluzione in sede, intervenendo direttamente sui viadotti Cacchione e Marinella della A14 Bologna-Bari-Taranto, con sistemi moderni di compensazione che conservassero analoghi benefici rispetto a quelli attesi con la succitata bretella. Peraltro, proseguiva il Proponente, tale tipo di intervento avrebbe avuto la stessa funzionalità della precedente soluzione, ma con tempi di realizzazione molto più celeri e senza generare alcuna ripercussione sull'assetto geologico esistente.

EVIDENZIATO inoltre che:

- la verifica viene effettuata sulla base dei criteri di valutazione di cui all'Allegato V della Parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., tenuto conto delle osservazioni pervenute e, se del caso, dei risultati di eventuali altre valutazioni degli effetti sull'ambiente effettuate in base ad altre pertinenti normative europee, nazionali o regionali;
- gli esiti delle verifiche effettuate in relazione alla documentazione presentata e in base ai criteri dell'Allegato V relativi alle caratteristiche progettuali, alla localizzazione del progetto ed alle caratteristiche dell'impatto potenziale, sono così sintetizzabili:

In ordine alle caratteristiche progettuali

Il viadotto Cacchione è ubicato in Molise, sul tratto di autostrada A14 tra Vasto Sud e Termoli, nel Comune di Petacciato, in Provincia di Campobasso (Fig.1). La zona in cui ricade il viadotto è interessata dal periodico riattivarsi di movimenti franosi che si estendono dall'abitato di Petacciato fin'oltre la linea di costa; tali movimenti franosi interessano più marcatamente il

tratto compreso tra il fosso Cacchione (detto anche fosso degli Ulivi) e il fosso della Torre e coinvolgono anche il corpo autostradale, in particolar modo proprio in corrispondenza del viadotto Cacchione. Le successive riattivazioni dei movimenti franosi (le ultime risalenti agli anni 2015, 2009 e 1996) hanno richiesto diversi interventi di manutenzione e di riparazione dell'impalcato del viadotto, a causa dei danni riscontrati in corrispondenza degli appoggi e dei giunti e della deformazione della pavimentazione stradale.

Il viadotto (Fig.2) si sviluppa tra il km 462+446 e il km 462+521 dell'Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto ed è costituito da due opere distinte, per la carreggiata nord e quella sud, ciascuna di due campate, ciascuna di lunghezza complessiva pari a 65 m circa. Le fondazioni di pile e spalle sono su pali; inoltre, a protezione delle spalle lato Bari, a seguito della riattivazione dei movimenti franosi del 1979, è stata realizzata una paratia costituita da una doppia fila di pali uniti in sommità da una trave di coronamento tirantata.

Il tratto del fosso Cacchione che sottopassa il viadotto è inalveato in una sezione in calcestruzzo trapezia, larga alla base 2,5 m, alta 2,0 m e con sponde disposte a 45°; in sommità la larghezza della sezione è pari a 6,5 m. A valle del viadotto, una cunetta convoglia le acque del fosso Cacchione nel tombino scatolare che sottopassa la ferrovia. Dopo la ferrovia un'ulteriore cunetta veicola le acque in un secondo tombino che sottopassa la Strada Statale, oltre il quale esse sfociano sulla linea di costa.

In una prima fase, il Proponente ha studiato una soluzione progettuale che prevedeva la realizzazione di una bretella di servizio in località Petacciato (CB), tra il km 461+938 e il km 463+576, lungo il tratto Vasto Sud-Termoli dell'Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto; tale bretella aveva la funzione di by-pass di emergenza, da attivare in corrispondenza dei possibili danni della sede autostradale conseguenti ai fenomeni franosi.

Tale soluzione è stata successivamente abbandonata e il Proponente ha quindi provveduto alla redazione di una soluzione progettuale differente. Essa prevede la sostituzione totale del viadotto con un rilevato (Fig.3), con lo scopo di gestire gli effetti dei movimenti franosi in maniera più funzionale ed efficace rispetto alla condizione attuale, in particolar modo riducendo la durata dei periodi di interruzione o compromissione del traffico veicolare in corrispondenza delle carreggiate autostradali. Secondo le previsioni progettuali, infatti, il nuovo rilevato autostradale, seppur sottoposto a fenomeni deformativi indotti dal riattivarsi dei movimenti franosi, così come già capita per il tratto autostradale esistente, sarà più facilmente e rapidamente riparabile rispetto all'attuale viadotto. La realizzazione di tale rilevato, inoltre, non altererà in modo apprezzabile le condizioni di stabilità del versante, essendo i volumi dell'infrastruttura percentualmente trascurabili rispetto alle masse in gioco, nonché all'estensione del movimento franoso, che interessa l'area del Comune di Petacciato.

Al fine di garantire la continuità idraulica del fosso Cacchione al di sotto del nuovo rilevato, in progetto è prevista la realizzazione di un nuovo tombino idraulico mediante una tubazione di tipo ARMCO del diametro di 5 m. Il tracciato del nuovo tombino (Figg.3 e 4) ha uno sviluppo rettilineo di 57 m, in obliquo rispetto all'asse della sede autostradale, in modo da garantire il collegamento idraulico in linea retta della savanella di fondo del fosso con l'asse del tombino che sottopassa la linea ferroviaria. La pendenza del nuovo tombino sarà costante e pari a 2.8%. Le dimensioni interne del nuovo tombino idraulico sono tali da permettere il deflusso delle acque in corrispondenza della portata avente tempo di ritorno di 200 anni, garantendo una luce sufficientemente ampia per rispettare i vincoli imposti dalle Norme di Attuazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Fiume Biferno e Minori (2017), che prevedono un franco minimo di 1,5 m; tale dimensione consentirà inoltre il deflusso delle acque anche in presenza di trascinalimento di resti vegetali (arbusti principalmente), nonché la necessaria ispezione e manutenzione del tombino. La luce prevista garantisce il deflusso delle acque anche in presenza di trascinalimento di resti vegetali (arbusti principalmente) ed è sufficientemente

ampia per permettere una facile ispezione e manutenzione. Il fondo della tubazione ARMCO sarà sagomata, con getto in cls, in modo da creare una savanella per il deflusso delle portate di magra e, al contempo, realizzare un piano per l'eventuale ingresso di mezzi di manutenzione.

A monte del nuovo rilevato autostradale, prima dell'imbocco del tubo ARMCO, è prevista la costruzione di una vasca avente lo scopo di raccogliere e convogliare le acque del fosso Cacchione all'interno del tombino (Fig.4); la vasca, di lunghezza 20 m e larghezza sul fondo pari a 9 m, è realizzata con fondo in materiali sciolti opportunamente dimensionati (diametro medio pari a 0,40 m) e sponde in gabbioni, dell'altezza di 3 m in sponda destra e 4 m in sponda sinistra. La larghezza della vasca, superiore a quella del canale trapezio ad essa in arrivo, così come la tipologia del materiale scelto per il fondo, permette il rallentamento della corrente e il deposito della parte solida trasportata. In sponda destra del fosso è prevista una rampa di accesso alla vasca, al fine di permetterne le regolari ispezioni e manutenzioni per regolari interventi di pulizia e rimozione del materiale sedimentato.

Tutte le canalette e canali esistenti saranno riadeguati o ricostruiti, permettendo il convogliamento delle acque da loro raccolte o nella vasca a monte o nella cunetta a valle del nuovo rilevato autostradale. Tra la sezione terminale del tubo ARMCO e la cunetta di uscita è prevista la realizzazione di una vasca in calcestruzzo (Fig.4) dotata di pareti di contenimento in cls dello spessore di 0.35 m, la cui geometria è pressoché pari a quella esistente.

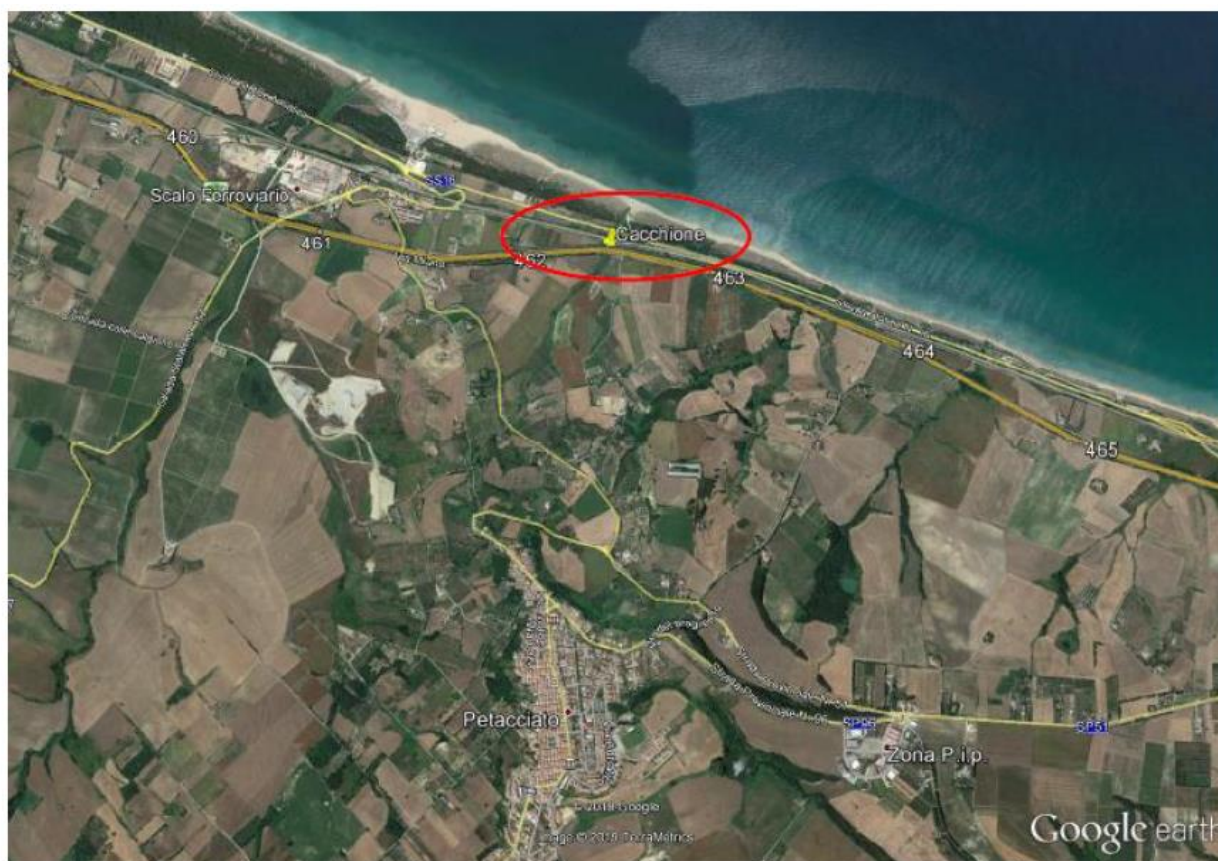


Fig.1 – Corografia del tratto di autostrada interessato dall'intervento in progetto e localizzazione del viadotto sul fosso Cacchione (cerchiato in rosso)

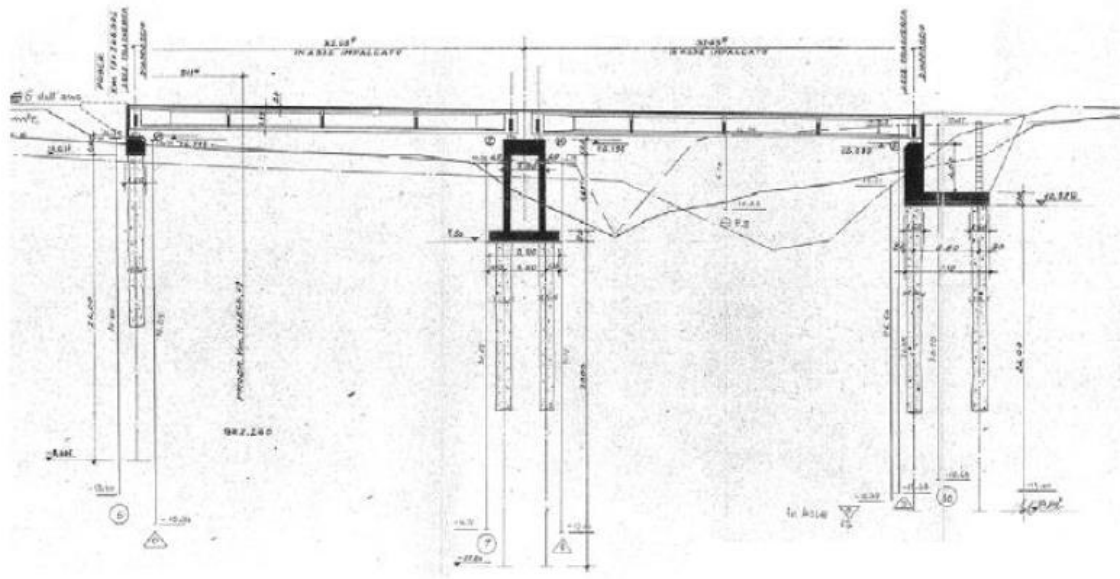


Fig.2 – Sezione longitudinale dell'attuale viadotto sul fosso Cacchione (carreggiata sud)

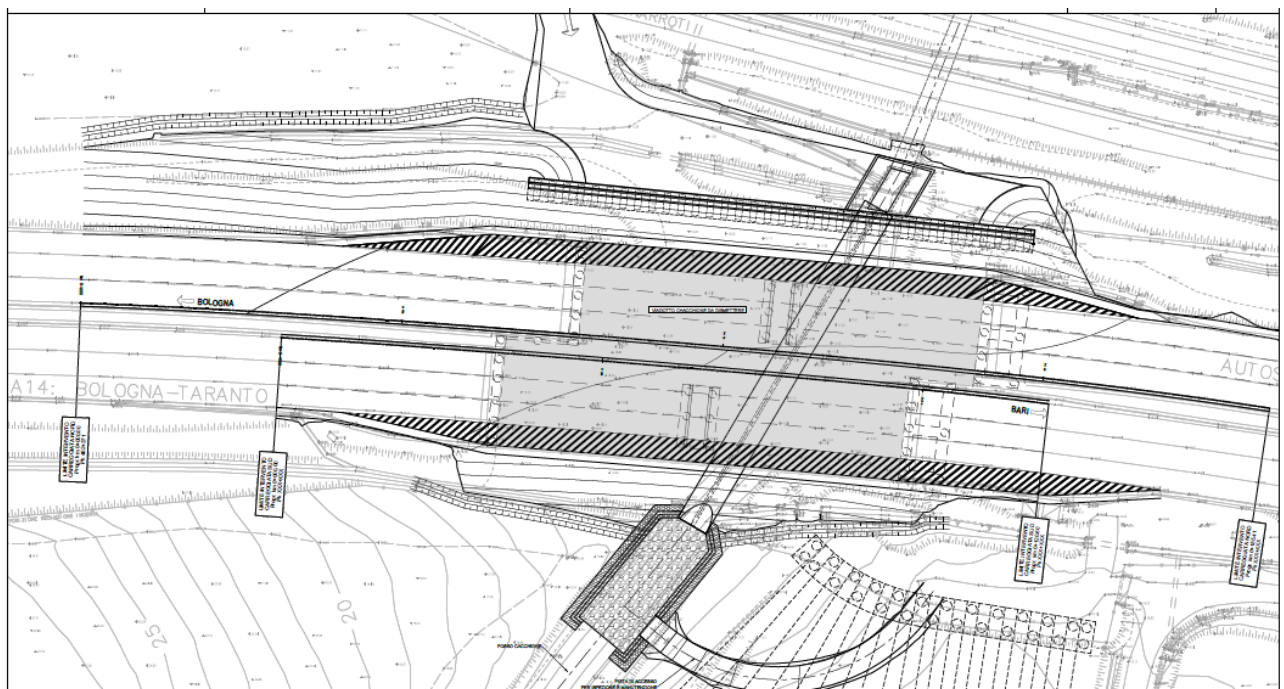


Fig.3 – Planimetria di progetto del nuovo rilevato stradale con indicazione dell'attuale viadotto (in grigio)

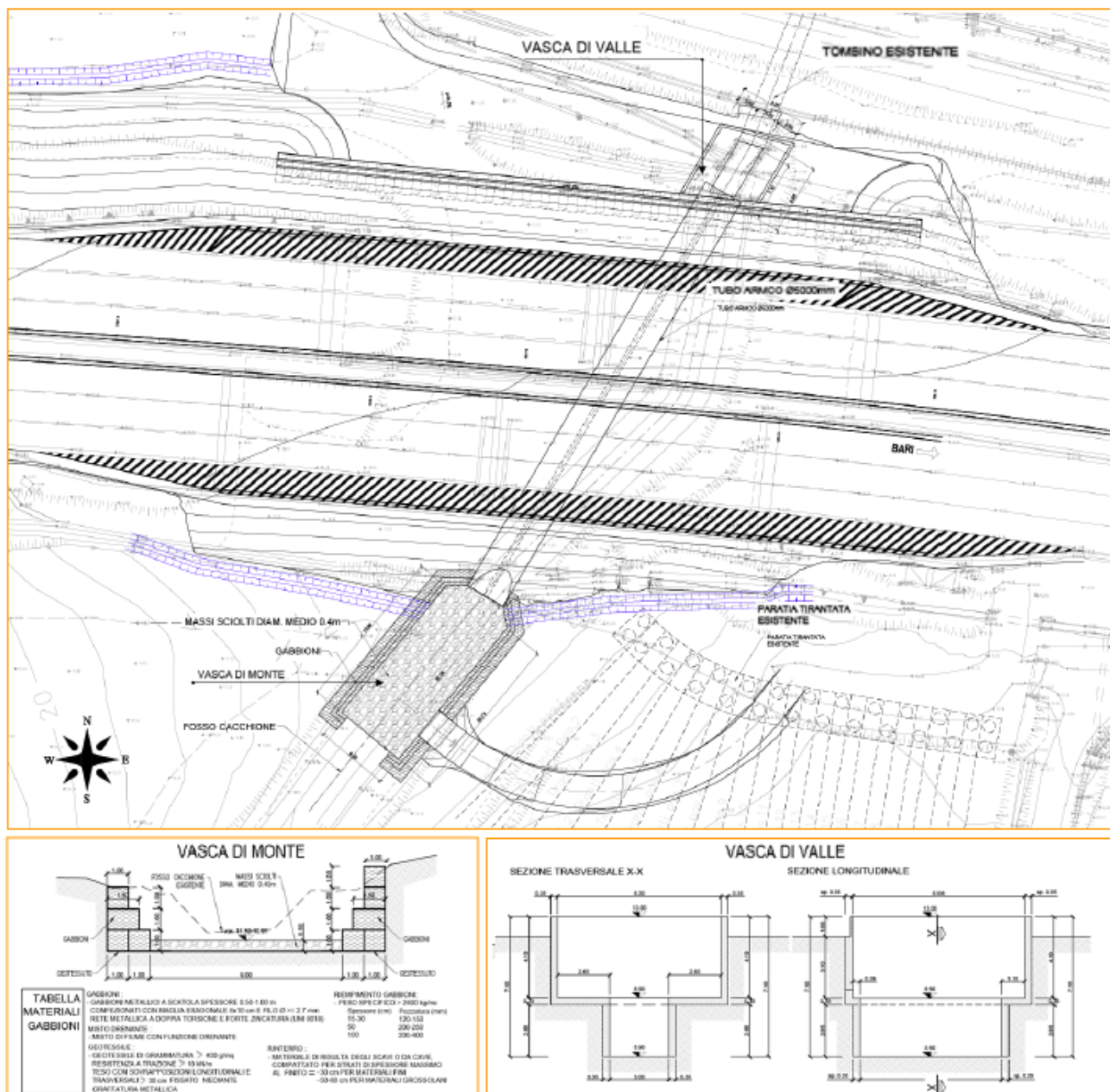


Fig.4 – Planimetria di progetto del nuovo rilevato stradale con indicazione delle opere previste per la sistemazione idraulica del fosso Cacchione

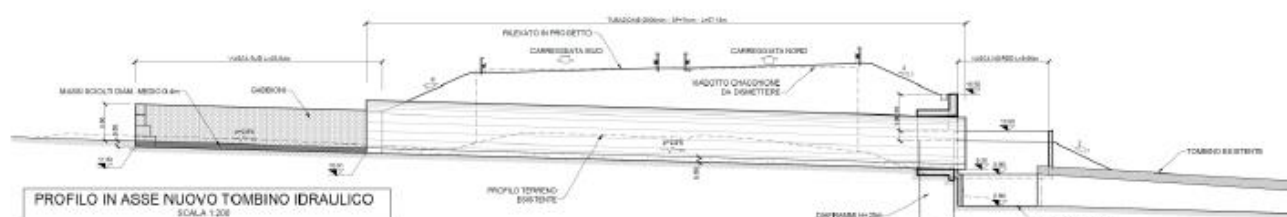


Fig.5 – Profilo longitudinale del nuovo rilevato stradale e dell'attraversamento del fosso Cacchione

Le aree che saranno interessate dal cantiere sono ubicate a ridosso del viadotto Cacchione e del sedime autostradale. Nello specifico si prevede di utilizzare i terreni compresi tra il sedime ferroviario e quello autostradale (lato carreggiata Nord, direzione Bologna) e i terreni a ridosso dell'autostrada (lato carreggiata Sud, direzione Bari); tutti i suoli sono ad uso prevalentemente agricolo.

La durata complessiva dei lavori è stimata in progetto pari a 350 giorni.

Per quanto riguarda la gestione delle terre e rocce da scavo (per un totale di 8.133,25 m³) il progetto prevede che le stesse vengano gestite come rifiuti (a meno di quelle derivanti dallo scotico del materiale vegetale superficiale), e destinate a impianto di recupero e/o smaltimento, mentre il fabbisogno di terre per la realizzazione del rilevato verrà soddisfatto mediante approvvigionamento da cava. Tale scelta è legata, non tanto ad una incompatibilità geotecnica tra materiale scavato e materiale necessario per la realizzazione del nuovo rilevato, quanto piuttosto a motivi logistici, cioè alla mancanza di spazi per il deposito temporaneo dei materiali scavati e per l'installazione dell'impianto di trattamento a calce.

Si prevede invece il riutilizzo del solo materiale vegetale (per un totale di 948,70 m³) secondo quanto previsto dall'art. 185 del D.Lgs.152/06, che prevede la possibilità di utilizzo del materiale di scavo del suolo non contaminato nello stesso sito in cui esso è stato escavato.

Per la demolizione del viadotto saranno invece prodotti rifiuti da demolizione (per un totale di 5.213,13 m³), derivanti dalla dismissione delle strutture in c.a. e c.a.p. costituenti il viadotto e della sovrastruttura stradale e dalla scarificazione della pavimentazione bituminosa.

La quantità complessiva gestita come rifiuto e avviata a discarica o a impianti di recupero ammonta quindi a 13.346,38 m³ (anche se in progetto si afferma che 948,70 m³ di questi sarebbero utilizzati nello stesso cantiere ai sensi dell'art.185 del D.lgs. 152/2006).

Per la realizzazione del rilevato stradale è previsto l'approvvigionamento da cave di 18.229,21 m³ di terre, di cui 341 m³ di ulteriore vegetale per completare le sistemazioni finali dell'area di intervento.

In progetto è riportato l'elenco degli impianti utilizzabili per lo smaltimento e il recupero dei rifiuti, nonché delle cave idonee per l'approvvigionamento delle terre necessarie per la costituzione del rilevato.

Per la caratterizzazione delle terre da scavo è stata condotta una specifica campagna di indagine, svolta nel mese di febbraio 2019. Nel corso di tale campagna sono stati realizzati 4 sondaggi a carotaggio mediante i quali sono stati prelevati 11 campioni di terreno da sottoporre a caratterizzazione ambientale. I risultati delle analisi eseguite hanno evidenziato il rispetto dei limiti (CSC per i suoli) relativi ai siti a destinazione d'uso industriale o commerciale (colonna B) della Tabella 1 dell'Allegato 5 della Parte IV al Titolo V del D.Lgs.152/2006, mentre sono stati registrati 2 superamenti dei limiti previsti nelle aree a verde pubblico/privato o a vocazione residenziale (colonna A). Tali superamenti sono stati ritenuti compatibili con eventuali utilizzi dei terreni di scavo, stante l'assimilabilità dell'opera in progetto (infrastruttura viaria) a un'area ad uso commerciale o industriale. Per quanto riguarda gli inquinanti di chiara origine antropica, come i composti organici aromatici e gli idrocarburi, i superamenti limitati riscontrati sono stati presumibilmente imputati a contaminazioni provenienti dalla limitrofa viabilità in esercizio.

In progetto è previsto l'allestimento di opere a verde, con l'obiettivo di meglio integrare le opere in progetto col contesto ambientale, dai punti di vista paesaggistico, ecologico e di ripristino vegetazionale e ambientale (Fig.6). Le opere a verde previste possono essere distinte in:

- interventi di inserimento ambientale del rilevato in progetto mediante la formazione di una macchia arbustiva autoctona;

- interventi aventi funzione antierosiva del versante e di inserimento ambientale con la costituzione di un prato polifita da idrosemina.

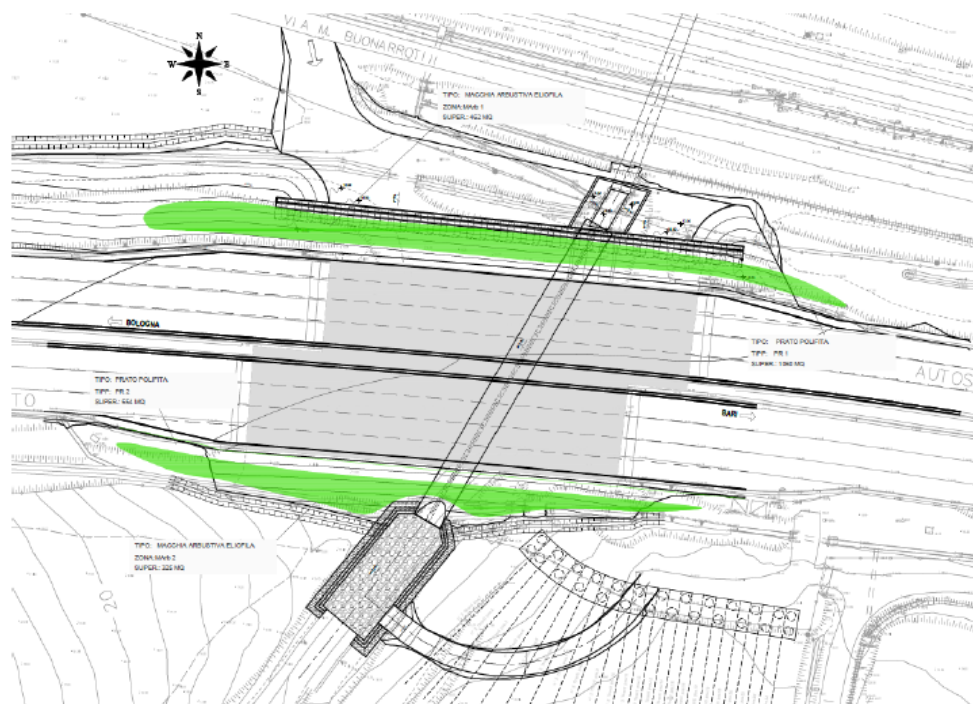


Figura 0-22. Opere a verde

Fig.6 – Planimetria dell'intervento in progetto con indicazione delle opere a verde

In ordine alla localizzazione del progetto:

L'area interessata dal progetto si trova nel Comune di Petacciato (CB), nel tratto di Autostrada A14, al km 462+500 circa, in affiancamento alla linea ferroviaria e alla Strada Statale 16, nella Regione Molise.

Il viadotto Cacchione viene a collocarsi nell'ambito di un'ampia area franosa che si sviluppa fra l'abitato di Petacciato e la vicina costa adriatica. In tale area periodicamente si riattivano movimenti franosi profondi tali da creare problemi all'abitato, alla viabilità di accesso all'abitato e alle infrastrutture di trasporto situate nella parte bassa del versante (autostrada A14, ferrovia e Strada Statale). Le ultime importanti riattivazioni dei movimenti gravitativi profondi sono state registrate nel 1979, nel Gennaio 1991, il 15 Marzo 1996, il 20 Febbraio 2009 ed il 18 Marzo 2015. Riattivazioni precedenti sono state segnalate nel 1916, 1932, 1938, 1953, 1954, 1955, 1956, 1960 e 1966.

La Regione Molise ha ottenuto, di recente, un finanziamento di circa 41 milioni di euro, per realizzare, attraverso il Commissario Straordinario al Dissesto, un percorso di mitigazione della frana di Petacciato; al momento sono in corso le procedure per finalizzare la progettazione esecutiva ed avviare la realizzazione dei lavori entro il 2022.

L'intervento previsto in progetto, secondo il Proponente, non si configura come un'opera di stabilizzazione, e infatti non modifica le condizioni di stabilità del versante, ma è piuttosto connesso alla gestione dell'infrastruttura, e soprattutto alla salvaguardia e all'incolumità dell'utenza, nei confronti degli effetti indotti dall'attivarsi del movimento franoso.

Le verifiche di coerenza con la pianificazione e programmazione vigente consentono di stabilire il livello di coerenza del Progetto Definitivo con gli strumenti di programmazione e pianificazione esistenti prodotti dalla Regione Molise, dalla Provincia di Campobasso e dal Comune di Petacciato, all'interno del quale rientra l'ambito di intervento.

Di seguito si riportano gli strumenti di Pianificazione territoriale e di settore considerati nel progetto:

- il Piano Territoriale Paesistico-Ambientale Regionale prodotto dalla Regione Molise
- il Piano Territoriale di Coordinamento (PTCP) della Provincia di Campobasso
- il Piano Regolatore Comunale (PRG) del comune di Petacciato
- Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) - Autorità di bacino dei Fiumi Trigno, Biferno e Minori, Saccione e Fortore
- Piano di Gestione Rischio Alluvioni (PGRA)

In particolare:

- Il P.T.P.A. evidenzia che l'ambito di studio ricade in "Aree ad eccezionale pericolosità geologica" (MG1).
- Il P.T.C.P. riporta nella trattazione della matrice ambientale che tra i più importanti processi di evoluzione morfologica presenti nel territorio vi sono le frane classificabili come deformazioni gravitative profonde tra le quali vi è la frana di Petacciato. La "Carta della Pericolosità" inserita tra i documenti del P.T.C.P. indica tutta l'area interessata dalla frana di Petacciato come classificata a "Pericolosità Elevata" dal PAI.
- Il Piano di Assetto Idrogeologico (PAI) dell'Autorità di Bacino del Fiume Biferno e Minori segnala su tutto il versante nord-orientale a valle dell'abitato di Petacciato, compresa la zona interessata dalle opere in progetto, la presenza di un'area classificata a pericolosità da frana elevata Pf2 e a rischio elevato R3;
- Il PRGA ha aggiornato la Carta della Perimetrazione del movimento franoso a seguito dell'evento franoso del 18/03/2015 che ha coinvolto il viadotto sul fosso Cacchione

La sostituzione totale del viadotto con un rilevato ha quindi lo scopo di gestire gli effetti dei movimenti franosi in maniera più funzionale ed efficace rispetto alla condizione attuale che prevede il transito del traffico su un viadotto, in particolar modo riducendo la durata dei periodi di interruzione o compromissione del traffico veicolare in corrispondenza delle carreggiate autostradali.

Rispetto alla componente paesaggistica, l'ambito di studio rientra all'interno dell'Area Vasta "Basso Molise" a forte connotazione agricola, essendo il territorio caratterizzato dalla presenza di colture prevalentemente seminate, inframmezzati da uliveti e vigneti e da sporadiche macchie arboree di originaria vegetazione mediterranea.

L'ambito di studio è prossimo alla fascia costiera del comune di Petacciato, il cui paesaggio risulta fortemente condizionato dalla costruzione delle grandi arterie a carattere nazionale in esse presenti: la variante Litoranea alla S.S. 16; la linea ferroviaria Bologna-Bari-Taranto e l'Autostrada A14 su cui si inserisce il viadotto.

Gli strumenti pianificatori presi in esame evidenziano la vicinanza del viadotto alla fascia del "Tratturo Magno l'Aquila – Foggia" (che interessa anche una porzione del tratto autostradale prossima al viadotto, in direzione Bari). Tale fascia risulta compromessa dalla presenza delle infrastrutture stradali e ferroviarie e, pertanto, non più leggibile nel territorio.

L'ambito di studio è interessato dai seguenti elementi di vincolo/tutela:

- area di interesse pubblico ai sensi dell'art. 136 del D.Lgs.42/2004 e s.m.i. relativa a "Zone ricadenti nei comuni di Montenero di Bisaccia, Campomarino e S. Giacomo degli Schiavoni e integrazione della dichiarazione di notevole interesse pubblico, di cui al decreto ministeriale 2 febbraio 1970, riguardante i comuni di Montenero di Bisaccia, Petacciato, Termoli e Campomarino" vincolata con D.M. 18 aprile 1985, così come modificato con D.M. 24 aprile 1990.
- fascia costiera, soggetta a vincolo paesaggistico ai sensi dell'art. 142, comma 1, lett. A) del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i. "i territori costieri compresi in una fascia della profondità di 300 metri dalla linea di battigia, anche per i terreni elevati sul mare".

Il progetto in esame è quindi sottoposto a procedura di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell'art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i.

Sotto il profilo ambientale il viadotto sul fosso Cacchione ricade a circa 40 m dal Sito di Importanza Comunitaria (SIC) IT7228221 "Foce Trigno – Marina di Petacciato", all'esterno da questo. Per tale motivo il progetto è accompagnato anche dallo Studio per la Valutazione di Incidenza.

In ordine alle caratteristiche dell'impatto potenziale

ATMOSFERA

La rete regionale di monitoraggio della qualità dell'aria è composta da 10 stazioni, delle quali 2 ricadono nella fascia costiera (codice zona IT14049) all'interno del Comune di Termoli. Nel Comune di Petacciato non sono presenti centraline per il rilevamento dell'inquinamento atmosferico.

Ai fini dell'analisi della qualità dell'aria si possono prendere a riferimento i risultati del monitoraggio condotto nelle stazioni di Termoli, comune costiero che si trova a circa 11 km da Petacciato, in cui sono rilevati i parametri PM₁₀, PM_{2,5}, NO₂, ozono, benzene, metalli pesanti (As, Cd, Ni, Pb). Le misure sin qui condotte a partire dal 2014 evidenziano che lo stato di qualità dell'aria è attualmente buono, vista non solo l'assenza di superamenti dei limiti normativi, ma la sussistenza di livelli significativamente inferiori a tali limiti. Tale situazione positiva è presente nelle aree urbane e risulta ancora migliore in quelle agricole ed extraurbane, quale il territorio interessato dall'intervento in progetto.

I possibili impatti sull'atmosfera riconducibili all'opera relativi alla fase di cantiere, a causa dell'inquinamento prodotto da due tipologia emissive:

- emissioni da processi di lavoro;
- emissioni da motori.

Le prime derivano da processi di lavoro meccanici e termochimici che comportano la formazione, lo sprigionamento e/o il sollevamento di polveri, polveri fini, fumo e/o sostanze gassose. Le seconde sono determinate da processi di combustione e di abrasione nei motori (diesel, benzina, gas). Le principali sostanze emesse in questo caso sono: PM₁₀, NO_x, C₆H₆, CO e CO₂.

L'analisi dei potenziali impatti determinati dalla realizzazione dell'opera relativamente alla componente atmosfera non evidenzia situazioni critiche, anche in considerazione della limitata durata dei lavori, oltre che alla sostanziale assenza di ricettori. E' prevista comunque la messa in atto di alcuni provvedimenti mirati al contenimento delle emissioni in atmosfera (soprattutto polveri), quali la pavimentazione delle aree di cantiere, il bagnamento superfici, la recinzione con reti antipolvere, la coperture con teloni, etc.).

Relativamente alla fase di esercizio, le indagini sin qui disponibili sulla qualità dell'aria rilevate nelle stazioni di monitoraggio fisse Termoli 1 e Termoli 2 non evidenziano per la zona situazioni di criticità in quanto i dati rilevati sono risultati entro la norma per tutti gli inquinanti monitorati.

Il progetto in esame non introduce quindi elementi di modifica peggiorativi della qualità dell'aria, non determinando variazioni dei flussi di traffico, né spostamenti della localizzazione delle sorgenti emissive.

INQUINAMENTO ACUSTICO

Il progetto comprende il censimento dei possibili ricettori; è stato individuato un solo edificio residenziale potenzialmente interessato, mentre un secondo edificio, non interessato dall'intervento, è stato considerato, per la sua posizione, come rappresentativo dei potenziali effetti di rumore sul Sito di Importanza Comunitaria "Foce Trigno – Marina di Petacciato" (SIC IT7228221) prossimo all'area di studio; non sono invece presenti ricettori sensibili, quali scuole o ospedali.

La campagna di misura appositamente eseguita ha permesso di caratterizzare la sorgente e il clima acustico esistente allo stato attuale nell'area interessata dal progetto e, inoltre, di tarare il modello di simulazione acustica utilizzato nell'analisi previsionale, sia dello stato attuale, sia dello stato progettuale.

L'analisi previsionale di impatto acustico nello scenario attuale, che coincide con quello di progetto, in quanto le caratteristiche planoaltimetriche dell'infrastruttura non vengono modificate, è stata elaborata mediante l'utilizzo del modello previsionale SoundPlan®, tarato sulla base del rilevamento acustico eseguito e verificando la concorsualità acustica con le immissioni derivanti dal traffico circolante sulle altre infrastrutture di trasporto.

L'esito della modellazione acustica svolta nello studio per la fase di esercizio ha evidenziato che la realizzazione del progetto non comporta un peggioramento del clima acustico per i ricettori dell'area, risultando quindi compatibile con il clima acustico attuale e con i limiti autostradali stabiliti dalla normativa. Il Proponente rileva peraltro che si può forse ritenere che in fase di esercizio ci sia un lieve miglioramento rispetto alla situazione attuale, per via della riduzione del disturbo acustico causato dalla presenza del giunto tra piattaforma stradale e viadotto, che verrà eliminato con la realizzazione del rilevato di progetto. Per tutti tali motivi, non sono stati previsti interventi di mitigazione acustica.

Per la fase di cantiere si prospettano temporanei e limitati disturbi a carico dell'unico ricettore presente nell'area potenzialmente affetto dai lavori (edificio n.1); in progetto è previsto che l'impresa esecutrice dei lavori dovrà attuare le misure di mitigazione per il contenimento del rumore usualmente adottate nel caso di significativi interventi infrastrutturali. Trovandosi, invece, ancora più lontano dall'intervento in progetto rispetto all'edificio 1, sono ritenuti non influenti i possibili disturbi da rumore sul SIC "Foce Trigno – Marina di Petacciato" (SIC IT7228221) presente nell'area di studio in corrispondenza della spiaggia di Marina di Petacciato. A riguardo, è anche possibile evidenziare che gli elementi caratterizzanti il sito nel tratto dell'area di studio del progetto sono sostanzialmente rappresentati dalle dune sabbiose e dalla vegetazione caratteristica di questi ambienti e, quindi, da elementi non "ricettivi" dal punto di vista del rumore in senso lato.

AMBIENTE IDRICO, INQUINAMENTO DELLE ACQUE, RISCHIO GEOLOGICO E IDROGEOLOGICO

L'area oggetto dell'intervento ricade all'interno del bacino idrografico del fiume Biferno e Minori (Fig.7); a livello di area vasta, i corsi d'acqua principali sono il fiume Trigno e il torrente

Tecchio, non interessati dal rilevato in progetto. L'area del bacino imbrifero sotteso dal fosso Cacchione è pari a 0.83 km².

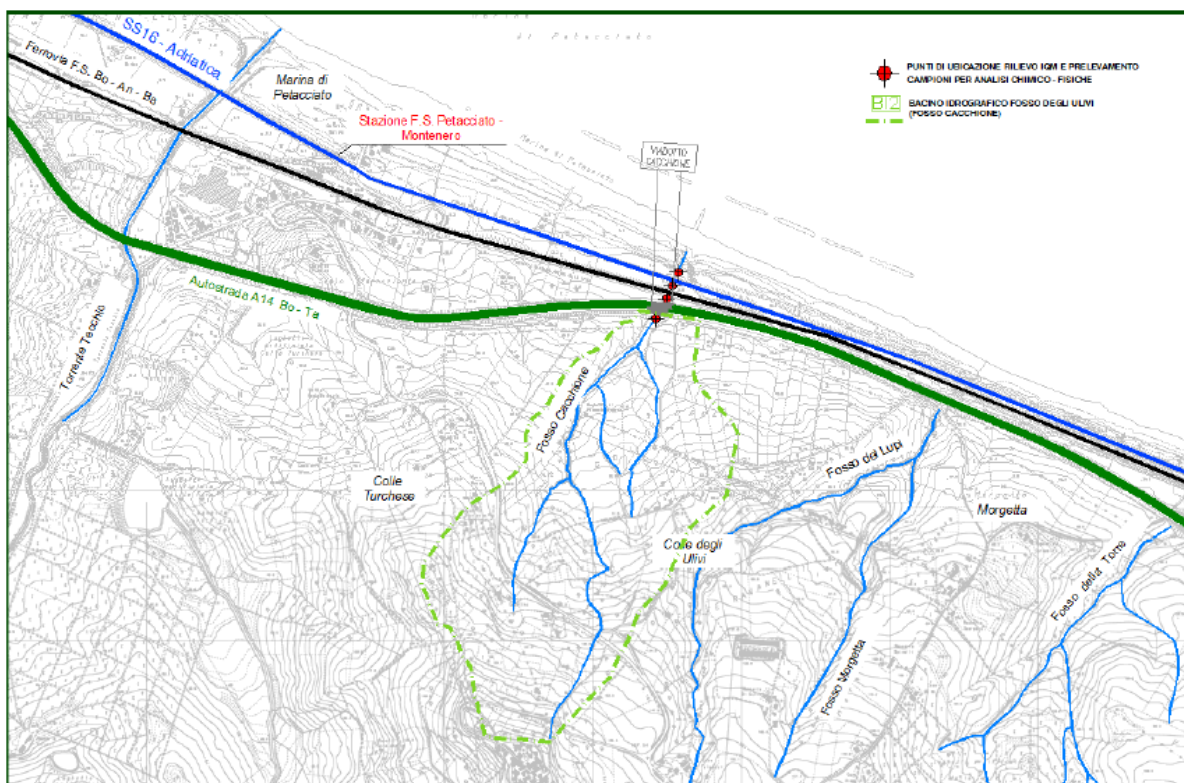


Fig.7 – Idrografia superficiale a livello di area vasta

Il tratto del fosso Cacchione che sottopassa il viadotto autostradale è inalveato in una sezione in calcestruzzo trapezia larga alla base 2,5 m, alta 2,0 m e con sponde disposte a 45°; in sommità la larghezza della sezione è pari a 6,5 m. Il tratto inalveato comincia 60 m circa a monte del viadotto, subito dopo il passaggio del fosso all'interno di una tubazione circolare ϕ 1670 mm che permette il collegamento tra le sponde ad uso agricolo. La pendenza del tratto inalveato risulta compresa tra il 3,3 ed il 6,2%. Subito a valle del viadotto è presente una cunetta che convoglia le acque del fosso Cacchione in un tombino scatolare che sottopassa la ferrovia. Dopo la ferrovia le acque si immettono in una seconda cunetta, collegata a un altro tombino che sottopassa la Strada Statale per poi sfociare lungo la linea di costa.

Al fine di verificare l'idoneità delle dimensioni assegnate alla nuova opera di attraversamento del corpo autostradale sono stati ricostruiti i profili idrometrici per la portata di progetto mediante il modello idrodinamico HEC RAS 4.0 messo a punto dall' U.S. Army Corps of Engineers.

Le verifiche eseguite delle dimensioni interne del nuovo tombino hanno dato esito positivo al rispetto delle seguenti condizioni:

- luce sufficientemente ampia per permettere il deflusso delle portate di piena afferenti dal bacino imbrifero sotteso dal fosso Cacchione (portata idrologica duecentennale di progetto) e nel rispetto delle prescrizioni definite nell'Allegato 1 alle Norme di Attuazione del Piano Stralcio per l'Assetto Idrogeologico del Fiume Biferno e Minori (2017);

- luce sufficientemente ampia per permettere il deflusso delle acque anche in presenza di trascinarsi di resti vegetali (arbusti principalmente) e per permettere una facile ispezione e manutenzione.

Si osserva che le verifiche idrologiche e idrauliche riportate in progetto non tengono conto della presenza dei due tombini ricadenti a valle del nuovo rilevato, che attraversano la linea ferroviaria e la Strada Statale.

Per quanto riguarda invece la qualità delle acque, le analisi eseguite ante operam, mirate alla caratterizzazione del corpo idrico, non hanno evidenziato criticità.

Con riferimento alle attività di cantiere, occorre tener conto della limitata durata delle attività e, di conseguenza, del potenziale impatto sulla qualità delle acque, che risulterebbe reversibile, a breve termine e mitigabile mediante la corretta gestione ambientale delle fasi realizzative previste per la costruzione delle opere che interessano il fosso, che da quanto riportato in progetto sono così sintetizzabili:

- per tutti i mezzi e le attrezzature dovranno essere rispettate le previste procedure di revisione e manutenzione in modo da garantirne l'efficienza e da evitare perdite o rilasci di materiali e liquidi;
- in fase di realizzazione delle opere non dovranno essere effettuati sversamenti sul corso d'acqua in grado di alterare la qualità fisico-chimica delle acque.

Relativamente alla fase di esercizio, l'intervento di progetto non causerà variazioni di traffico e quindi dell'attuale fattore di pressione da questo potenzialmente causato, riconducibile alla produzione di acque di piattaforma, per cui è da ritenere che la qualità delle acque del fosso Cacchione, che costituisce il recapito finale delle acque meteoriche cadute sulla superficie stradale, risulti inalterato.

SUOLO E SOTTOSUOLO

La caratterizzazione geognostica dell'area in esame è stata condotta a mezzo di specifiche indagini fatte durante la primavera 2019, che hanno integrato le informazioni acquisite a mezzo di indagini geognostiche pregresse, realizzate in vari periodi da Enti diversi dal Proponente.

L'orografia del territorio è quella tipica della fascia costiera dell'area abruzzese-molisana, caratterizzata da un paesaggio collinare lentamente degradante verso i quadranti nordorientali, con una quota massima di circa 230 m s.l.m. e una quota minima al livello del mare. Il litorale è costituito da un tratto di costa bassa di ampiezza variabile, dai 50 ai 300 m.

L'idrografia è contraddistinta da un corso d'acqua principale, il fiume Trigno e da una serie di corsi d'acqua minori, tra cui il torrente Tecchio e il torrente Sinarca posti rispettivamente a NO e a SE dell'area di studio; in essa è inoltre presente un reticolo minore costituito da fossi. Tutti i corsi d'acqua presentano decorso in direzione SO-NE perpendicolarmente alla linea di costa. Il bacino idrografico del Biferno e minori, in cui ricade l'area di studio, presenta forma allungata e simmetrica.

Dal punto di vista geomorfologico, il viadotto Cacchione si colloca nell'ambito di un'ampia area franosa che si sviluppa fra l'abitato di Petacciato e la vicina costa adriatica. In tale area periodicamente si riattivano movimenti gravitativi profondi che creano ripercussioni all'abitato, alla rete viaria locale e alle infrastrutture di trasporto situate nella parte bassa del versante (autostrada A14, ferrovia e strada statale). Le ultime riattivazioni dei movimenti franosi (2015, 2009 e 1996) hanno infatti richiesto diversi interventi di manutenzione e di riparazione dell'impalcato del viadotto, per problematiche principalmente connesse agli appoggi, ai giunti ed alla deformazione della pavimentazione stradale.

In particolare, la frana di Petacciato si sviluppa sul versante costiero dell'abitato, per un'ampiezza di quasi 7 km trasversalmente e quasi 2 km longitudinalmente al movimento; con un dislivello superiore ai 200 m, risulta la frana più estesa della Regione. La frana di Petacciato è formata dalla coalescenza di numerosi fenomeni più o meno profondi, soggetti ciclicamente a movimenti e interagenti fra loro secondo una complessa dinamica spazio-temporale. Nel complesso, l'area franosa ha un'estensione superiore a 10 km². Le tipologie di frana più frequenti sono lo scivolamento e il colamento, mentre le frane di crollo sono limitate alla porzione di versante in prossimità dell'abitato di Petacciato, dove affiorano le litologie sabbioso-arenacee. La velocità dei fenomeni deformativi ha subito repentini incrementi in occasione di piogge persistenti e nevicate; inoltre esistono altri fattori destabilizzanti come ad esempio i sovraccarichi e i sismi.

Rispetto alla classificazione sismica, la normativa nazionale di riferimento è l'Ordinanza del Presidente del Consiglio dei Ministri OPCM 3274/2003 successivamente integrata e aggiornata dall'OPCM 3519/2006. La Normativa Nazionale è stata recepita dalla Regione Molise con Deliberazione Giunta Regionale n. 1171 del 2 agosto 2006 e con Deliberazione del Consiglio Regionale n. 194 del 20 settembre 2006. In conformità a tale normativa, il comune di Petacciato ricade in classe 3.

In definitiva, il viadotto sul fosso Cacchione si trova nell'ambito di un'ampia area franosa che si sviluppa fra l'abitato di Petacciato e la vicina costa adriatica. In tale area, periodicamente, si riattivano movimenti gravitativi profondi che hanno creato problemi all'abitato, alla viabilità di accesso all'abitato e alle infrastrutture di trasporto situate nella parte bassa del versante (autostrada A14, ferrovia e strada statale). Le ultime importanti riattivazioni dei movimenti gravitativi profondi sono state registrate nel 1979, nel Gennaio 1991, il 15 Marzo 1996, il 20 Febbraio 2009 ed il 18 Marzo 2015. Alcuni documenti segnalano riattivazioni precedenti negli anni 1880, 1883, 1906, 1916, 1932 e 1955, mentre altri documenti anche negli anni 1938, 1953, 1954, 1956, 1960 e 1966.

Gli elaborati del PAI (Carta della Pericolosità da Frana e Valanga) segnalano su tutto il versante nord-orientale a valle dell'abitato di Petacciato, compresa la zona interessata dalle opere in progetto, la presenza di un'area classificata a Pericolosità da Frana e Valanga Elevata (PF2).

La cartografia IFFI evidenzia la complessità del fenomeno franoso che interessa tutto il versante nord-orientale a valle dell'abitato di Petacciato, caratterizzato dalla presenza di due corpi di frana principali di tipo complesso e da numerosi corpi "secondari" con tipologia da complesso a scivolamento a colamento lento. Il fosso Cacchione rappresenta il limite occidentale del corpo di frana principale che si sviluppa a valle dell'abitato di Petacciato; oltre a questo, sia in sinistra che in destra idrografica del fosso, sono stati cartografati diversi corpi di frana tutti con stato di attività quiescente e la cui causa è stata attribuita a "precipitazioni breve ed intense / precipitazioni eccezionali prolungate".

Nella carta geologica d'Italia alla scala 1.50.000 (Foglio 372 Vasto) è cartografata l'area interessata dalla "Grande Frana di Petacciato" che coinvolge tutto il versante nord-orientale a valle dell'abito di Petacciato e alla cui base si collocano le opere in progetto.

Nel P.R.G. Comune di Petacciato è stato redatto l'elaborato la "Riperimetrazione del Movimento Franoso" (Maggio 2016) resasi necessaria a seguito dell'evento franoso del 18/03/2015.

La "Carta della Pericolosità" inserita tra i documenti del P.T.C.P. come "Tavola di Analisi" della Componente Ambientale indica tutta l'area interessata dalla frana di Petacciato come classificata a "Pericolosità Elevata" da PAI.

Nel P.R.G. Comune di Petacciato (cfr. tavola C2 "Carta d'Uso del Suolo o delle penalità ai fini edificatori") si segnala che le opere in progetto ricadono in un'area classificata come "Terreno

Pessimo”. Con riferimento alla Tavola A2 “Carta Geomorfologica con ubicazione indagini geognostiche”, le opere in progetto si collocano in un’area interessata da una frana di con stato di attività quiescente.

Si segnala in progetto la presenza di materiali contraddistinti da scadenti caratteristiche meccaniche (coltri di alterazione del substrato, depositi eluvio colluviali, materiale di riporto) e la presenza di depositi prevalentemente argillosi. I terreni fini risultano compressibili, il che deve essere debitamente considerato al fine di eliminare/contenere al massimo i potenziali cedimenti, anche differenziali.

Alla luce della caratterizzazione dello stato attuale dell’ambiente, i potenziali impatti individuabili per la componente in esame non alterano l’assetto dei versanti né in fase di costruzione, né in esercizio.

Infatti, la finalità delle opere in progetto non è infatti quella di mitigare il rischio frana, quanto piuttosto di mitigare gli effetti della frana sulla sede autostradale, semplificando gli interventi di manutenzione straordinaria in caso di riattivazione della stessa.

Altri aspetti da tenere in considerazione in fase di realizzazione dell’intervento sono:

- l’occupazione temporanea di suolo (area fissa di cantiere);
- la variazione dello stato di qualità del suolo e sottosuolo, imputabile al potenziale inquinamento di sorgenti puntuali (mezzi di cantiere);
- l’approvvigionamento di terre per la realizzazione delle opere.

In merito al primo punto, il Progetto ha individuato un’area fissa da destinare a cantiere, ubicata a valle dell’attuale viadotto, per lo più in terreni di proprietà autostradale, che sarà occupata temporaneamente e ripristinata al termine dei lavori.

L’impatto sulla qualità di suolo e sottosuolo imputabile al potenziale inquinamento di sorgenti puntuali (mezzi di cantiere) è ritenuto non significativo in quanto, per i mezzi di cantiere, sono previste procedure di revisione e manutenzione che, laddove seguite, garantiscono di per sé l’efficienza dei mezzi stessi e l’assenza di particolari perdite o rilasci di materiali e liquidi.

Le lavorazioni connesse alla realizzazione dell’intervento in oggetto prevedono l’esecuzione di scavi superficiali, necessari alla corretta posa in opera dei nuovi rilevati (piano di posa), e di scavi profondi localizzati, per l’esecuzione dei diaframmi di presidio al piede dei rilevati stessi.

È stata quindi stimata sia l’entità dei materiali provenienti da attività di scavo sia il fabbisogno di materiali per la realizzazione dei rilevati, già riportati e commentati in precedenza.

Per quanto riguarda l’impatto su suolo e sottosuolo della fase di esercizio, la realizzazione del nuovo rilevato non altererà in modo apprezzabile le condizioni di stabilità del versante, essendo i volumi dell’infrastruttura percentualmente trascurabili rispetto alle masse in gioco, nonché all’estensione del movimento franoso, che interessa pressoché tutta l’area del comune di Petacciato.

VEGETAZIONE E ECOSISTEMI – BIODIVERSITA’

Per quanto riguarda la situazione attuale, il tratto di autostrada in esame attraversa una zona tradizionalmente interessata dalla coltivazione di seminativo, colture erbacee oleaginose e oliveti. Nelle radure della macchia retrodunale e dove i boschi retrodunali sono stati eliminati si trovano praterie steppiche. Nelle aree retrodunali si ritrova anche la vegetazione effimera di piccoli stagni mediterranei e depressioni interdunali.

Lungo il corso del torrente Cacchione invece l’alveo contiene frequentemente la sua vegetazione ripariale in boschi esigui o filari a *Salix alba* L., *Populus alba* e *nigra* e macchie di *Phragmites*

australis. Si riscontrano invece, lungo l'asse autostradale, molte specie alloctone come esemplari di *Ligustrum lucidum*, *Cupressus arizonica* e *Eucalyptus camaldulensis* Dehnh.

Il contesto ecologico principale dell'area interessata dall'intervento in progetto è di tipo agricolo, rappresentato soprattutto da terre coltivate con vegetazione più o meno ridotta e poi da oliveti, frutteti e vigneti.

Ambienti particolarmente interessanti sono quelli che si sviluppano lungo la fascia costiera rappresentati dalle dune sabbiose e dalle pinete litoranee, facenti parte del SIC IT7228221 "Foce Trigno-Marina di Petacciato", che rappresenta l'ambito naturale di interesse nell'area di studio anche se non direttamente interessato dall'intervento in progetto.

Altri ambienti di importante interesse naturalistico sono rappresentati dai corsi d'acqua e torrenti e dai boschi di querce, che interessano solo aree residue del territorio comunale, sviluppandosi nelle zone marginali tra i campi coltivati.

Gli impatti potenziali imputabili alla fase di cantierizzazione nei confronti di vegetazione, flora e fauna sono riconducibili a:

- perdita di superficie agricola;
- rimozione e taglio di elementi vegetazionali;
- potenziale perdita di habitat di specie a seguito del tombamento del fosso Cacchione;
- possibile perturbazione alle specie avifaunistiche che frequentano gli ambienti circostanti l'area di intervento, causata dal rumore generato dalle attività di cantiere.

Rispetto al primo punto, vista la contenuta entità delle dimensioni dell'intervento e la tipologia di ecosistema agricolo interessata, l'impatto si può ritenere trascurabile.

Rispetto alla perdita di vegetazione, il progetto prevede l'inserimento di nuove specie a verde anche con lo scopo antierosivo delle nuove opere.

Riguardo alla possibile perturbazione alle specie avifaunistiche che frequentano gli ambienti circostanti l'area di intervento, è possibile che la fase di cantierizzazione determini una interazione sulle specie avifaunistiche dovuta a fonti di rumore prodotte da attrezzature e macchine utilizzate in cantiere (mezzi d'opera) e dal transito dei mezzi di trasporto impiegati per l'approvvigionamento di materiali e componenti e per l'allontanamento dei materiali di risulta. Segue quindi che le attività di cantiere dovranno essere svolte in modo tale da evitare qualsiasi interferenza con l'eventuale presenza di anfibi e rettili, con particolare riguardo alla presenza delle specie *Emys orbicularis*, *Testudo hermanni* e *Bufo balearicus*.

Per quanto riguarda invece la fase di esercizio, dall'analisi dello *Studio per la valutazione di incidenza* allegato al progetto definitivo, si rileva che l'adeguamento della sede autostradale in corrispondenza del viadotto Cacchione non interferisce con il SIC IT7228221 "Foce Trigno-Marina di Petacciato" e con gli elementi chiave di questo, ovvero habitat di interesse comunitario, in quanto l'area di intervento risulta esterna al Sito Natura 2000, a circa 40 m da esso.

L'ambito oggetto di intervento non è localizzato all'interno del perimetro di Parchi naturali nazionali e regionali e di Riserve Naturali. Il Progetto prevede opere a verde con l'obiettivo di integrare il nuovo rilevato (in sostituzione del viadotto esistente) con il contesto ambientale, considerando quindi non solo gli aspetti paesaggistici, ma anche quelli ecologici e di recupero ambientale.

Rispetto alla possibile incidenza del progetto sulla fauna, le misure di conservazione del Sito Natura 2000 di cui alla DGR 536/2017 (Allegato 22) individuano come fattore di pressione sulla specie *B. balearicus* l'investimento su strada e quindi come azione l'adeguamento della rete

infrastrutturale per ridurre il rischio di “road mortality”. Poiché il Rospo smeraldino appenninico lo si può ritrovare in un’ampia varietà di ambienti, tra i quali stagni, fossati e anche serbatoi d’acqua, aree coltivate, a titolo cautelativo è previsto l’inserimento, sul bordo autostradale, di barriere per anfibi e piccola fauna a monte e a valle dell’opera.

Infine, il progetto prevede opere a verde con l’obiettivo di integrare il nuovo rilevato (in sostituzione del viadotto esistente) con il contesto ambientale, considerando quindi non solo gli aspetti paesaggistici, ma anche quelli ecologici e di recupero ambientale.

La descrizione e la caratterizzazione contenuti nello Studio per la Valutazione di Incidenza (VINCA) presentata dal proponente sono adeguati per la valutazione del possibile verificarsi di incidenza negativa sui siti Natura 2000 per il livello di valutazione appropriata.

L'intervento non genererà deterioramenti e disturbi, diretti, indiretti, e/o cumulativi di entità significativa su habitat e specie di interesse comunitario, e complessivamente sull'integrità dei siti della rete Natura 2000.

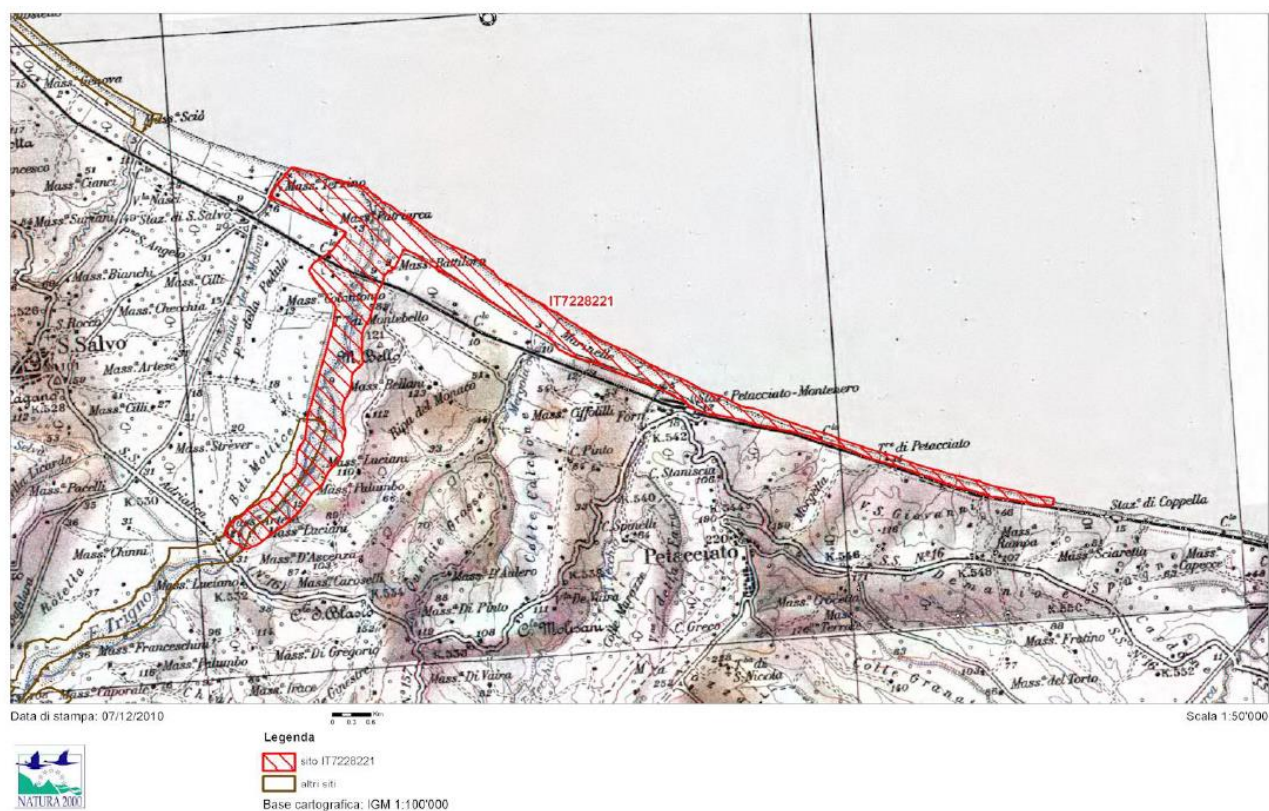


Fig.8 – Perimetro area SIC IT7228221 “Foce Trigno-Marina di Petacciato”

PAESAGGIO

L’ambito di intervento è soggetto a vincolo paesaggistico ai sensi degli artt. 136 e 142 del D. Lgs. 42/2004 e s.m.i., pertanto il Progetto è sottoposto a procedura di autorizzazione paesaggistica ai sensi dell’art. 146 del D.Lgs. 42/2004 e s.m.i. ed è corredato da Relazione Paesaggistica.

L’analisi dell’intorno dell’ambito di intervento ha inoltre evidenziato la vicinanza del viadotto alla fascia del “Tratturo Magno l’Aquila-Foggia” (che interessa anche una porzione del tratto autostradale prossima al viadotto, in direzione di Bari), che non viene interferita dal progetto di sostituzione del viadotto con rilevato. Tale fascia peraltro risulta compromessa dalla presenza delle infrastrutture stradali e ferroviarie e, pertanto, non più leggibile nel territorio.

Il progetto in esame non prevede alcuna trasformazione significativa dello stato dei luoghi, in quanto l'intervento prevede la sostituzione di entrambe le campate del viadotto con un nuovo rilevato stradale. Nella zona non vi sono centri abitati e ciò comporta che per l'ambito di intervento in oggetto non esistono punti di vista statici, ma solo dinamici. I punti di vista maggiormente significativi ai fini della valutazione delle modifiche alle visuali del contesto ed alla percepibilità della nuova opera sono quindi rappresentati dagli automobilisti che percorrono la Statale Adriatica e dai viaggiatori sul treno lungo la linea Bologna-Otranto.

La percepibilità del nuovo rilevato da parte dell'osservatore che percorre in macchina o con altro mezzo motorizzato la Strada Statale Adriatica è fuggevole in quanto il rilevato si trova al di fuori del normale quadro visivo dell'automobilista. Tra la SS 16 e l'autostrada si interpone inoltre la ferrovia e una fascia arborea arbustiva a lato dei binari, per cui la percepibilità del nuovo rilevato si può ritenere medio-bassa. Considerazioni analoghe possono essere effettuate per l'utente che viaggia in treno lungo la linea Bologna-Otranto, considerando anche la velocità media oraria di percorrenza dei treni.

In definitiva, per l'incidenza visiva dell'opera (ingombro, contrasto cromatico, occultamento di visuali rilevanti), si rileva che le opere di progetto abbiano una incidenza visiva limitata e non vadano ad occludere visuali rilevanti.

Come misure di mitigazione, saranno inserite opportune opere a verde, create per migliorare l'inserimento dell'opera nel contesto paesaggistico di riferimento e, al contempo, creare una schermatura rispetto all'asse autostradale.

SALUTE PUBBLICA

In termini di salute pubblica, l'opera in oggetto non si ritiene possa avere riscontri particolarmente significativi, in quanto non modifica l'assetto attuale dell'infrastruttura stradale, né i relativi tassi di incidentalità.

Nella fase di cantiere si determineranno possibili impatti locali sulle componenti antropiche, per emissioni da processi di lavoro, o da motori, che comunque avranno una durata piuttosto limitata. In ogni caso, sarà necessario porre in essere tutte le attenzioni possibili per il contenimento delle emissioni in atmosfera, soprattutto di polveri, come descritto nelle misure di mitigazione della componente stessa.

Nella fase di esercizio, il contesto ambientale attuale interessato dall'intervento in progetto non presenta una vasta comunità potenzialmente coinvolta, in quanto l'area risulta caratterizzata da un contesto agricolo e quindi poco abitata; infatti, nell'intorno dell'area di intervento sono presenti due sole abitazioni. Il progetto in esame non introduce alcun elemento di modifica della qualità dell'aria, né del rumore, in quanto non determina alcuna variazione dei flussi di traffico, né sposta la localizzazione della sorgente. Per tale motivo, l'impatto antropico relativo alla fase di esercizio può considerarsi nullo.

TENUTO CONTO delle seguenti osservazioni, espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., da parte delle Regioni, delle Province autonome, degli Enti locali e degli altri soggetti pubblici e privati:

- MIBACT, osservazioni acquisite con prot. n. MATTM/981 in data 07/01/2021;
- Provincia di Campobasso, osservazioni acquisite con prot. n. MATTM/7574 in data 26/01/2021.

TENUTO CONTO in particolare che:

- il MIBACT “(...) nel segnalare che la Soprintendenza nella nota sopracitata ha ritenuto non necessario l'assoggettamento a VIA del procedimento in oggetto con prescrizioni, questa Direzione Generale fa comunque presente che, qualora l'intervento in oggetto non venga sottoposto a procedura di VIA lo stesso dovrà soddisfare le seguenti condizioni, finalizzate ad evitare e prevenire i potenziali impatti significativi e negativi sul patrimonio culturale:

per quanto attiene la tutela archeologica

Vengano recepite le eventuali ulteriori condizioni che la Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio del Molise formulerà a seguito dell'acquisizione dello “Studio Preliminare archeologico”, in corso di elaborazione, (...);

per quanto attiene la tutela paesaggistica

Venga elaborato un progetto di inserimento paesaggistico che preveda la piantumazione di essenze vegetali autoctone su entrambi i fronti del rilevato, al fine di mitigare la presenza, nonché la piantumazione di essenze vegetali atte a schermare le opere di contenimento del rilevato stesso.

Tutte le opere di mitigazione vegetale previste nel Progetto dovranno essere realizzate con l'assistenza continua di esperti botanici ed agronomi e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale. Si intende che le opere di mitigazione vegetale dovranno essere realizzate il più possibile in contemporanea con il procedere dei cantieri al fine di giungere al termine degli stessi con uno stato vegetativo il più avanzato possibile e vicino quindi a quello previsto a regime dal progetto”;

- la Provincia di Campobasso trasmette la determinazione dirigenziale n. 53 del 14/01/2021 dal quale emerge che si prende atto della documentazione progettuale senza rilevare nessun osservazione in merito;

VALUTATO che:

Con riferimento agli elaborati progettuali:

le soluzioni progettuali descritte negli elaborati presentati dal Proponente ai fini della valutazione dell'assoggettabilità a VIA sono descritte con sufficiente completezza, ai fini di evincere i potenziali impatti che l'opera potrà determinare in fase di cantiere e di esercizio;

Con riferimento alle osservazioni espresse ai sensi dell'art.19, comma 4 del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i.

- Osservazioni avanzate dal MIBACT;
- L'osservazione 1, riguardante la tutela archeologica, non è di competenza della Commissione.

L'osservazione 2, riguardante la tutela paesaggistica con riferimento alla piantumazione di essenze vegetali autoctone, nonché di essenze vegetali atte a schermare le opere di contenimento del rilevato stesso, è condivisa dalla Commissione ed è oggetto di condizione ambientale appresso riportata.

Con riferimento alle caratteristiche ed alla localizzazione del progetto, nonché delle caratteristiche dell'impatto potenziale

Il progetto di cui alla presente istanza riguarda la realizzazione di interventi per l'adeguamento della sede autostradale del viadotto Cacchione, alla progr. 462+500 nel Comune di Petacciato (Provincia di Campobasso), lungo l'Autostrada Bologna-Bari-Taranto, tratto Vasto sud-Termoli; il progetto prevede la demolizione dell'esistente viadotto su due campate e la realizzazione di un rilevato stradale in sua sostituzione, dotato di attraverso con tubo tipo ARMCO, al fine di garantire la continuità idraulica del fosso Cacchione (detto anche Fosso degli Ulivi), sul quale passa l'attuale viadotto.

L'intervento di adeguamento ha l'obiettivo di mitigare gli effetti indotti sul tratto di viabilità interessata dai frequenti movimenti franosi che interessano il bacino del Fosso Cacchione e coinvolgono anche il corpo autostradale in corrispondenza del viadotto omonimo; tali movimenti franosi hanno richiesto anche di recente diversi interventi di manutenzione e riparazione dell'impalcato del viadotto, specie in corrispondenza degli appoggi e dei giunti, nonché della pavimentazione stradale.

La soluzione proposta, secondo le finalità progettuali, consentirà di gestire gli effetti dei movimenti franosi in maniera più efficace, riducendo la durata dei periodi di interruzione dell'uso dell'autostrada, facilitando gli interventi periodici di manutenzione della nuova opera e garantendo una maggiore sicurezza per il traffico stradale.

La soluzione proposta nel progetto in esame è stata studiata in alternativa alla precedente ipotesi di realizzare una bretella di servizio, tra il km 461+938 e il km 463+576, in affiancamento (lato monte) all'autostrada esistente e avente funzione di by-pass di emergenza, nel tratto che iniziava immediatamente prima della spalla nord del viadotto Cacchione e terminava immediatamente a sud del viadotto Marinella, per complessivi 1650 m circa.

Al progetto non è stato allegato il Piano Preliminare di Utilizzazione delle terre da scavo, in quanto per le stesse è prevista la gestione come rifiuti e, per una parte minore, l'utilizzo all'interno dello stesso cantiere ai sensi dell'art. 185 del D.lgs. 152/2006.

Negli elaborati progettuali sono presentati i potenziali impatti, gli effetti sulle componenti ambientali e gli interventi di mitigazione previsti, ove ritenuti necessari.

L'analisi dei possibili impatti sulle varie componenti ambientali non evidenzia criticità con riferimento ai vari comparti e fattori ambientali esaminati, a meno di quello riguardante la componente suolo, per la quale viene ribadita la forte criticità dell'area in esame derivante dal fatto che essa è interessata da una frana attiva che comporta periodici movimenti del terreno e delle infrastrutture che su di essa gravitano.

E' previsto con risorse della Regione Molise, attraverso il Commissario Delegato al Dissesto, un importante intervento di mitigazione della frana, per circa 41 milioni di euro di lavori che saranno avviati entro il 2022.

In ogni caso, nel progetto viene più volte sottolineato che la finalità delle opere in esso previste non è quella di mitigare il rischio frana, quanto piuttosto di mitigare gli effetti della frana sulla sede autostradale, semplificando gli interventi di manutenzione straordinaria in caso di riattivazione della stessa.

Nel progetto vengono citati i risultati dello studio idrologico e idraulico, che danno esito positivo alla verifica del rispetto dei franchi minimi in corrispondenza del nuovo attraversamento per la portata di piena di tempo di ritorno 200 anni; si osserva che non emerge che in tale studio si sia tenuto conto della presenza dei due tombini ricadenti a valle del nuovo rilevato, che attraversano la linea ferroviaria e la Strada Statale, al fine di valutarne eventuali effetti di rigurgito della portata nelle aree a monte e valle dell'attraversamento in progetto.

Non risulta fra i documenti presentati dal Proponente che sia stato redatto il Piano di Monitoraggio Ambientale, finalizzato al monitoraggio dei principali parametri indicatori delle componenti ambientali interessate dall'intervento, anche se negli elaborati presentati sono descritti e commentati i risultati di diverse campagne di misura appositamente eseguite per la caratterizzazione di alcune di tali componenti.

Restano ferme tutte le verifiche e le autorizzazioni degli enti competenti in materia di rischio idraulico,

Tutto ciò accertato e valutato, in base alle risultanze dell'istruttoria,

la Commissione Tecnica per la Verifica dell'Impatto Ambientale - VIA e VAS,

Sottocommissione VIA

per le ragioni in premessa indicate sulla base delle risultanze dell'istruttoria che precede, e in particolare i contenuti valutativi che qui si intendono integralmente riportati quale motivazione del presente parere

esprime il seguente

MOTIVATO PARERE

- che, con riferimento alla VINCA, la Valutazione Appropriata di incidenza si conclude positivamente;
- che il progetto denominato "Autostrada A14 Bologna-Bari-Taranto Tratto Vasto sud-Termoli. Realizzazione adeguamento sede autostradale Viadotto Cacchione" non determina potenziali impatti ambientali significativi e negativi e pertanto non deve essere sottoposto al procedimento di VIA secondo le disposizioni di cui al Titolo III della parte seconda del D.Lgs.n.152/2006 e s.m.i., fatti salvi l'ottenimento di autorizzazioni necessarie e pareri di competenza e le seguenti condizioni ambientali:

Condizione ambientale n.1	
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	vegetazione
Oggetto della prescrizione	Predisposizione di un progetto di inserimento paesaggistico che preveda la piantumazione di essenze vegetali autoctone su entrambi i fronti del rilevato, nonché di essenze vegetali atte a schermare le opere di contenimento del rilevato stesso. Tale attività dovrà essere svolta con l'assistenza continua di esperti botanici e dottori agronomi o forestali e con l'obbligo di una verifica dell'attecchimento e vigore delle essenze piantate entro tre anni dall'impianto. Le essenze trovate seccate alla verifica di cui sopra saranno sostituite con altre di uguale specie con successivo obbligo di verifica triennale.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dell'attività di cantiere
Ente vigilante	MITE - MIBACT

Enti coinvolti	Regione Molise
----------------	----------------

Condizione ambientale n.2	
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Monitoraggio ambientale
Oggetto della prescrizione	Prima dell'avvio dei lavori il Proponente dovrà predisporre un Piano di Monitoraggio ambientale (PMA) da concordare con l'ARPA Il PMA dovrà includere un monitoraggio della fauna e specialmente delle specie di maggiore rilievo conservazionistico e dei gruppi tassonomici, come anfibi e rettili, per i quali la realizzazione dell'opera proposta genera un aumento dei rischi di mortalità legati all'attraversamento della fauna lungo il piano stradale. Il piano di monitoraggio, il cui disegno dovrà essere concordato con l'ente gestore dei siti della Rete Natura 2000, avrà come target principale la popolazione di Bufo balearicus (rospo smeraldino appenninico). I risultati del monitoraggio ante operam, da effettuarsi anticipatamente allo sviluppo della progettazione esecutiva dovranno essere valutati al fine di considerare l'inserimento di soluzioni costruttive per ridurre l'effetto barriera dell'opera e creare passaggi faunistici aggiuntivi rispetto al solo tubolare ARMCO. Il PMA dovrà essere conforme alle Linee Guida per la predisposizione del Progetto di Monitoraggio Ambientale (PMA) delle opere soggette a procedure di VIA (D.Lgs.152/2006 e s.m.i., D.Lgs.163/2006 e s.m.i.) – agg. 2014 e dovrà essere trasmesso alla CTVA prima dell'approvazione del progetto esecutivo..
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Regione Molise - ARPA

Condizione ambientale n.3	
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	opere in progetto
Oggetto della prescrizione	Predisporre un piano di monitoraggio dello stato di conservazione e della stabilità globale delle opere in progetto, al fine di garantirne nel tempo la stabilità e sicurezza.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dell'attività di cantiere
Ente vigilante	MITE

Enti coinvolti	Regione Molise - II° Dipartimento - Risorse Finanziarie - Valorizzazione Ambiente e Risorse Naturali - Sistema Regionale e Autonomie Locali Autorità di Bacino Distrettuale dell' Appennino Centrale
----------------	---

Condizione ambientale n.4	
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	opere in progetto
Oggetto della prescrizione	Predisporre un piano di manutenzione delle opere, con particolare riferimento agli interventi di pulitura delle vasche ricadenti a monte e valle dell'attraversamento e di eventuale ripristino delle opere a seguito di movimenti franosi che ne possano compromettere la funzionalità e la sicurezza.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dell'attività di cantiere
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Regione Molise

Condizione ambientale n.4	
Macrofase	CORSO D'OPERA - POST-OPERAM
Fase	fase di cantiere e di esercizio
Ambito di applicazione	opere in progetto
Oggetto della prescrizione	Predisporre una relazione annuale con i risultati del piano di monitoraggio e del piano di manutenzione, con particolare riferimento agli eventi climatici, ai fenomeni franosi e alluvionali e alla stabilità e stato di conservazione delle opere.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Fine lavori
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Regione Molise

Condizione ambientale n.5	
Macrofase	ANTE OPERAM – CORSO D'OPERA
Fase	Progettazione
Ambito di applicazione	Geologia -
Oggetto della prescrizione	Condividere i risultati del monitoraggio relativo al corpo di frana ed ai fenomeni alluvionali e degli interventi di mitigazione con il II° Dipartimento - Risorse Finanziarie - Valorizzazione Ambiente e Risorse Naturali - Sistema Regionale e Autonomie Locali della Regione Molise e il Commissario al Dissesto. Coordinare le attività con il Commissario al Dissesto

Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'approvazione del progetto esecutivo a proseguire
Ente vigilante	Regione Molise - II° Dipartimento - Risorse Finanziarie - Valorizzazione Ambiente e Risorse Naturali - Sistema Regionale e Autonomie Locali / Commissario al Dissesto
Enti coinvolti	

Condizione ambientale n.6	
Macrofase	ANTE-OPERAM
Fase	progettazione esecutiva
Ambito di applicazione	Ambiente idrico e suolo
Oggetto della prescrizione	Predisposizione di uno studio idrologico e idraulico che tenga conto degli effetti della presenza dei due tombini di attraversamento della linea ferroviaria e della strada statale sulla formazione delle aree interessate dalla piena di progetto e di possibili forme di rigurgito che gli stessi tombini possano provocare a monte e valle del nuovo attraversamento autostradale.
Termine avvio Verifica Ottemperanza	Prima dell'avvio dell'attività di cantiere
Ente vigilante	MITE
Enti coinvolti	Regione Molise

La Coordinatrice della Sottocommissione VIA
Avv. Paola Brambilla