

Vice Direzione Generale Operation
Direzione Operativa Infrastrutture
Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale Ancona
S.O. Ingegneria
Il Responsabile

Ferrovie dello Stato Italiane
UA 18/3/2024
RFI-VDO-DOIT.AN.INGVA00
18\P\2024\0001535

Spett. Le **Commissario Di Governo Per Il
Contrasto Al Dissesto Idrogeologico
Regione Molise**
c.a. Arch. Nicola Gesualdo
PEC: regionemolise@cert.regione.molise.it

p.c. **Vice Direzione Generale Operation
Direzione Tecnica
Standard Infrastruttura – Geologia**
c.a. ing. Massimo Mezzabotta

p.c. **Unità Territoriale di Pescara**

Oggetto: Comune di Petacciato – Codice Rendis 14IR097/G1 – 14IR529/G1 – 14IR530/G1 – 15IR531/G1. Intervento di consolidamento idrogeologico interessante il versante nord – est a valle dell’abitato – 4 lotti – importo intervento €40.599.460,00 – Progetto di Fattibilità Tecnico Economica – Avviso di indizione di Conferenza di Servizi Preliminare ai sensi dell’art.14, comma 3 della Legge 241/1990 e ss.mm.ii., da effettuarsi in forma semplificata ed in modalità asincrona ex art. 14-bis della Legge 241/1990. Espressione delle determinazioni di competenza – Risccontro CDS.

Nell’ambito della Conferenza di Servizi preliminare, indetta dal Commissario di Governo per il contrasto al dissesto idrogeologico della Regione Molise, ai sensi dell’art. 14 co. 3 della L. 241/1990 e sue mm.ii., esaminati gli elaborati progettuali prodotti dal Soggetto Attuatore, si comunica parere favorevole di massima, subordinatamente alle seguenti prescrizioni/osservazioni che dovranno essere recepite nei successivi livelli di progettazione:

- a) Nel progetto non risultano evidenti le relazioni tra gli interventi proposti e le aree interessate dalla linea ferroviaria Bologna – Lecce, in termini di benefici attesi (incrementi dei fattori di sicurezza) e/o potenziali interferenze. Si ravvisa, pertanto, una generale necessità di approfondimento di tali aspetti.
- b) Considerati gli obiettivi progettuali, finalizzati ad una riduzione complessiva delle pressioni interstiziali ed avuto riguardo dell’esistenza elevate valori delle sovrappressioni anche a profondità molto elevate (80-100m), non appaiono evidenti le relazioni di quest’ultime con le quote del sistema drenante di



- progetto. Si richiedono, pertanto, chiarimenti su questo tema anche in relazione alla prevista articolazione del piano preliminare di monitoraggio.
- c) Si rileva che l'area di intervento appare non coerente con l'ubicazione e l'ampiezza delle evidenze geometriche storicamente registrate sulla linea ferroviaria adriatica nell'ambito delle progressive fasi di attivazione del fenomeno (es. Figura 8-11 elaborato II172I_PF_GET_RE_001_01). Si ravvisa, pertanto, l'opportunità di valutare soluzioni atte a produrre benefici alle aree ferroviarie storicamente interessate dal fenomeno.
 - d) Le previsioni progettuali in merito a lunghezze, inclinazioni e diametri delle tubazioni drenanti (L=100m, inclinazione 3°) e degli scarichi di fondo (L= 250-500m, inclinazione 1%) presentano complessità realizzative e vincoli di manutenibilità e mantenimento nel tempo della loro efficienza. Si suggerisce, pertanto, di approfondire tali aspetti, individuando eventuali alternative anche in relazione alle esigenze di cui al Piano preliminare di manutenzione dell'opera (D.lgs. 36/23), da prevedersi nell'ambito del PFTE.
 - e) Dai risultati derivanti dall'analisi AD-InSAR storica, riportati nelle differenti relazioni specialistiche, e dai vari studi bibliografici citati (Guerricchio et al. 1996, Fiorucci et al., 2022), si evidenzia che i depositi a monte della scarpata principale, in corrispondenza dell'abitato di Petacciato, sarebbero già interessati dal meccanismo di frana. Si suggerisce, pertanto, di verificare la congruenza tra la soluzione progettuale del soil nailing, proposta per la stabilizzazione della scarpata sommitale, rispetto alle evidenze citate.

Per quanto relativo agli interventi idraulici, per i quali si configura una interferenza diretta con la linea ferroviaria in esercizio, consistenti nella riprofilatura dei corsi d'acqua, nell'implementazione del sistema di drenaggio delle acque superficiali di Petacciato e del sistema di pozzi drenanti che porteranno ad un convogliamento finale all'interno del Fosso dei Lupi, il progetto esecutivo dovrà prevedere anche uno studio idrologico-idraulico di dettaglio in moto vario con tempo di ritorno pari a 200 anni, che permetta di confrontare la situazione ante e post-operam, nella sezione relativa all'attraversamento della tratta ferroviaria interferente. Si dovrà tenere anche conto che parte delle acque meteoriche che si infiltrano vengono, con un certo tempo di ritardo, restituite nell'alveo del corso d'acqua. Dovranno essere effettuate simulazioni anche con idrogrammi di piena per i tempi di ritorno di 30, 50 e 100 anni. Qualora tali verifiche evidenzino un aumento della portata al colmo rispetto allo stato attuale, si chiede di definire progettualmente l'intervento sui manufatti di attraversamento, mantenendo le quote attuali del piano del ferro, e di inserire lo stesso nella perizia economica del progetto.

Quanto sopra riportato costituisce, ai sensi dell'articolo 14 co. 3 della L. 241/1990 e ss.mm.ii, condizione per l'espressione del parere di competenza.



Si comunica inoltre che dal 01 ottobre 2023, la giurisdizione del tratto di linea ferroviaria interessato dalla frana di Petacciato è della Direzione Operativa Infrastrutture Territoriale di Ancona. Pertanto, si chiede a codesto rispettabile Ente di inviare le prossime comunicazioni al seguente indirizzo PEC: rft-dpr-dtp.an@pec.rfi.it

Distinti Saluti.

Nicola Aquilanti