



for a living planet®



Italia
Nostra



Ministero dell' Ambiente e della Tutela del Territorio
Direzione Generale Salvaguardia Ambientale – Divisione III
Via Cristoforo Colombo n. 44
00147 ROMA

Ministero dei Beni e delle Attività Culturali
Direzione Generale per i Beni Architettonici ed il Paesaggio
Via di San Michele n. 22
00153 ROMA

p.c. Direzione Ambiente
Regione Piemonte
DB1002 - COMPATIBILITÀ AMBIENTALE E PROCEDURE INTEGRATE
Via Principe Amedeo n. 17
10123 TORINO

Comunità Montana Val Susa e Val Sangone
Via Trattenero n. 15
10053 BUSSOLENO (TO)

Roma, 14 luglio 2010
Prot.DG444/10-(SLcp) -wwf

Oggetto: invio delle Osservazioni delle associazioni ambientaliste nell'ambito della procedura di VIA riguardante il progetto definitivo del cosiddetto *cunicolo esplorativo La Maddalena*

I sottoscritti, presidenti nazionali e legali rappresentanti delle associazioni ambientaliste riconosciute, inviano in allegato - nel termine di 60 gg. indicato nell'Avviso al pubblico comparso sulle pagine dei quotidiani lo scorso 17 maggio - le proprie Osservazioni, nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, ai sensi degli artt. 182 e segg. del Dlgs n. 163/2006, sul progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale (SIA), elaborati da LTF SAS, riguardanti il cosiddetto *cunicolo esplorativo La Maddalena*.


Come meglio chiarito nelle Osservazioni allegate le associazioni ambientaliste:

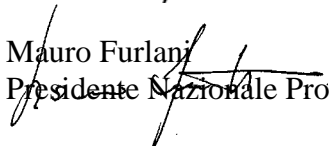
- ritengono tale procedura invalida perché riguardante non approfondimenti geognostici, di cui al c. 9 dell'art. 165 del Dlgs n. 163/2006, ma parte esecutiva di un intervento (discenderia/galleria di servizio) strettamente funzionale all'operatività del tunnel di base ancora non progettato e, quindi, da trattare in un'unica procedura di VIA riguardante l'intera linea ad AV/AC Torino-Lione;
- valutano che il grado di definizione del progetto in esame non possa essere in alcun modo considerarsi definitivo, ai sensi dell'art. 166 del Dlgs n. 163/2006 e della Sezione Terza del DPR n. 554/1999, ma sia a malapena, viste le numerose lacune ed omissioni, un progetto preliminare, ai sensi dell'art. 165 del Dlgs n. 163/2006 e della Sezione Seconda del DPR n. 554/1999 ;


- contestano, alla luce del percorso amministrativo, tecnico ed istituzionale che discende dall'Accordo di Palazzo Chigi del dicembre 2005 e che è stato comunicato ufficialmente anche alla Commissione europea nel luglio 2007, che LTF SAS, con l'avallo del Governo, faccia ricorso alle procedure speciali derivanti dalla Legge obiettivo, dal cui *perimetro* (come vedremo più avanti) il progetto in esame era uscito. Procedure che non garantiscono una corretta informazione e partecipazione dei cittadini e relegano gli enti locali ad una funzione puramente esecutiva delle decisioni e direttive governative.

Inoltre, nel documento di Osservazioni allegato vengono rilevati e segnalati ben 58 punti relativi a carenze, elusioni ed omissioni presenti nella documentazione redatta da LTF SAS, nell'ambito della procedura di VIA in questione che, ad avviso dei sottoscritti, non consentono di considerare tale documentazione rispondente agli standard per la progettazione (stabiliti dagli artt. 165 e 166 del Dlgs n. 163/2006, nonché dalle Sezioni seconda e terza del DPR n. 554/1999) e agli standard per la redazione dello SIA (di cui agli artt. 182 e seguenti del Dlgs n. 163/2006), nonché spesso alla stessa normativa regionale vigente.

Distinti saluti,


Vittorio Cogliati Dezza
Presidente Legambiente nazionale


Mauro Furlani
Presidente Nazionale Pro Natura

Stefano Leoni
Presidente WWF Italia


Alessandra Mottola Molfino
Presidente di Italia Nostra


**Osservazioni delle Associazioni ambientaliste
Italia Nostra, Legambiente, Pro Natura, WWF Italia
allo Studio di Impatto Ambientale elaborato dal LTF
del c.d. *Cunicolo esplorativo La Maddalena* – Linea ad AV/AC Torino-Lione
procedura VIA ai sensi degli artt. 182 e seguenti del Dlgs n. 163/2006**

Considerazioni di carattere normativo e amministrativo sulla regolarità della procedura VIA

Premessa

Nelle Osservazioni che seguono, a partire dalle considerazioni di carattere normativo ed amministrativo, le Associazioni ambientaliste inviano le proprie Osservazioni nell'ambito della procedura di Valutazione di Impatto Ambientale, avviata il 17 maggio 2010, ai sensi degli artt. 182 e segg. del Dlgs n. 163/2006), sul progetto preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale (SIA), elaborati da LTF SAS, riguardante il cosiddetto *cunicolo esplorativo* La Maddalena.

Qui di seguito rispetto alle varie componenti ambientali si farà riferimento di volta in volta alla Sintesi non tecnica e ai Quadri di riferimento programmatico, progettuale e ambientale e alle Relazioni tecniche allegate che compongono lo SIA.

Chiariamo subito, prima di proseguire in estrema sintesi, che le Associazioni ambientaliste:

- **ritengono tale procedura invalida perché riguardante non approfondimenti geognostici, di cui al c. 9 dell'art. 165 del Dlgs n. 163/2006, ma parte esecutiva di un intervento (discenderia/galleria di servizio) strettamente funzionale all'operatività del tunnel di base ancora non progettato e, quindi, da trattare in un'unica procedura di VIA riguardante l'intera linea ad AV/AC Torino-Lione;**
- **valutano che il grado di definizione del progetto in esame non possa in alcun modo considerarsi definitivo, ai sensi dell'art. 166 del Dlgs n. 163/2006 e della Sezione Terza del DPR n. 554/1999, ma sia a malapena, viste le numerose lacune ed omissioni, un progetto preliminare, ai sensi dell'art. 165 del Dlgs n. 163/2006 e della Sezione Seconda del DPR n. 554/1999 ;**
- **contestano, alla luce del percorso amministrativo, tecnico ed istituzionale che discende dall'Accordo di Palazzo Chigi del dicembre 2005 e che è stato comunicato ufficialmente anche alla Commissione europea nel luglio 2007, che LTF SAS, con l'avallo del Governo, faccia ricorso alle procedure speciali derivanti dalla Legge obiettivo, dal cui *perimetro* (come vedremo più avanti) il progetto in esame era uscito. Procedure speciali che non garantiscono una corretta informazione e partecipazione dei cittadini e relegano gli enti locali ad una funzione puramente esecutiva delle decisioni e direttive governative.**

Qui di seguito approfondiamo, prima di entrare nel merito dello Studio di impatto Ambientale (SIA) sul *cunicolo esplorativo La Maddalena* redatto da LTF – Lyon Turin Ferroviarie, tutti i motivi di sospetta violazione, difformità e/o elusione dalle norme vigenti e dalle decisioni assunte dalle pubbliche amministrazioni.

1. Innanzitutto, c'è da osservare che la procedura di VIA sul progetto definitivo del *cunicolo* esplorativo de La Maddalena nel Comune di Chiomonte (TO), ex art. 167 c. 5 e 182 e seguenti del Dlgs n. 163/2006, avviata con l'avviso al pubblico su testate nazionali e locali il 17 maggio scorso, pubblicato da LTF ignora, eludendoli, gli impegni istituzionali che sono stati assunti con l'istituzione del Tavolo di Palazzo Chigi del 10 dicembre 2005, ben conosciuti (come poi

vedremo) da LTF, finalizzati a *stralciare* dalle procedure accelerate e semplificate derivanti dalla Legge Obiettivo (l. n. 443/2001) la valutazione di impatto ambientale della linea ad AV/AC Torino-Lione e del *cunicolo geognostico* (come in questo ultimo caso avvenne già per il *cunicolo* di Venaus), riconducendo il tutto alle procedure ordinarie.

La decisione di LTF di procedere alla pubblicazione dell'avviso sulla VIA del *cunicolo* esplorativo, affiancato il 17 maggio stesso dalla pubblicazione dell'avviso pubblico sull'avvio del procedimento di pubblica utilità, ex art. 166, c. 2 del Dlgs n. 163/2006, costituisce una palese ed assolutamente illegittima forzatura degli impegni assunti dal Governo italiano con la costituzione del Tavolo di Palazzo Chigi del 10/12/2005, rinnovati in occasione della riunione dello stesso Tavolo del 29/7/2008 in cui al punto 6 delle decisioni assunte si demandava all'Osservatorio sulla Torino-Lione una *governance* unitaria dell'intera progettazione, che coinvolgesse a pieno titolo gli enti locali.

D'altra parte la conferma dell'avvenuto stralcio si ricava dall'Allegato "*Infrastrutture, legge 21 dicembre 2001, n. 443*", al DPEF 2008-2012 (del 28/6/2007) nel quale, con riferimento esplicito (pag. 138) alla Linea AV/AC Torino-Lione, si riporta: "*La linea AV/AC Torino-Lione è stata attualmente estrapolata dagli interventi della Legge Obiettivo e seguirà la procedura ordinaria*".

Non solo, si aggiunga che nella domanda di finanziamento presentata all'Unione europea il 17 luglio 2007 dal ministro delle infrastrutture italiano Di Pietro e dal ministro dei trasporti francese Perben e più precisamente nel "Formulaire de Demande", Parte A, pag. 24, dove si riassume l'iter, si dice chiaramente che la procedura precedente, che prevedeva l'applicazione della Legge obiettivo, è variata: "*A seguito del cambiamento di legge di riferimento, cioè dalla Legge obiettivo alla procedura ordinaria...*" e appena più avanti che "il 26 giugno 2006 il Tavolo politico presso la Presidenza del Consiglio ha deciso il "trasferimento" del progetto di LTF e quello di RFI dalla cosiddetta Legge obiettivo (443/01) alla procedura ordinaria, secondo il DPR 616/77, ex art. 81, modificato dal DPR 383/94".

LTF non ha il potere di smentire od eludere gli accordi istituzionali assunti o le decisioni ufficializzate dai Governi nella documentazione prodotta per ottenere i finanziamenti europei, nell'Allegato Infrastrutture al DPEF o riportate in Relazioni approvate dal CIPE (vedi successive considerazioni sulla Delibera CIPE n. 10/2009), ma, a quanto risulta, non ha nemmeno informato preventivamente l'Osservatorio e gli Enti locali interessati della decisione unilaterale del ritorno alle procedure speciali per le "infrastrutture strategiche", che, tra l'altro, non garantiscono alcuna *governance* unitaria del progetto, data la natura puramente endoprocedimentale della conferenza dei servizi di cui al comma 4 dell'art. 166 del Dlgs n. 163/2006 che lascia in capo all'amministrazione procedente, il Ministero dei trasporti e delle infrastrutture, l'istruttoria della decisione che viene assunta dal CIPE, ex c. 5 dell'art. 166 del Dlgs n. 163/2006, sulla base di una valutazione da parte del Ministero, de *la compatibilità delle proposte e richieste pervenute*.

La decisione unilaterale di LTF appare finalizzata solo ed esclusivamente ad emarginare le amministrazioni locali: infatti, la funzione esclusivamente ancillare ed esecutiva assegnata agli Enti locali, rispetto alle decisioni assunte del Governo, è ben riassunta nel richiamato comma 5 dell'art. 166 del Dlgs n. 163/2006 che descrive il meccanismo di approvazione del progetto definitivo, in cui la decisione del CIPE viene adottata a maggioranza dal CIPE sostituendo *ogni altra autorizzazione, approvazione e parere comunque denominato e consente la realizzazione e, per gli insediamenti produttivi strategici, l'esercizio di tutte le opere, prestazioni e attività previste nel progetto approvato* (primo periodo del comma 5 dell'art. 166), mentre agli enti locali compete

solo ed esclusivamente *l'adeguamento definitivo degli elaborati urbanistici di competenza ed hanno facoltà di chiedere al soggetto aggiudicatore o al concessionario o contraente generale di porre a disposizione gli elaborati a tale fine necessari* (terzo periodo del comma 5 dell'art. 166).

D'altra parte, come già ricordato LTF non poteva ignorare, anche per i motivi che esporremo qui di seguito, che il progetto della Torino-Lione era stato *stralciato* dalle procedure speciali per le "infrastrutture strategiche" derivanti dalla l. n. 443/2001.

Ce lo ricorda la "Relazione sullo stato di attuazione del Programma Infrastrutture strategiche – presentata al CIPE nella seduta del 6 marzo 2009", allegata alla Delibera n. 10/2009 del 6 marzo 2009 del CIPE recante "Legge n. 443/2001 – ricognizione sullo stato di attuazione del programma delle infrastrutture strategiche e piano 2009: Presa d'atto."

A pag. 27 della Relazione allegata alla Delibera CIPE n. 10/2009 si ricorda che la rilevazione presentata al CIPE è stata effettuata facendo riferimento ad un costo totale del programma delle "infrastrutture strategiche" di *116,8 miliardi di euro, al netto del nuovo collegamento internazionale Torino-Lione, opera stralciata dal perimetro*, rimandando per spiegazioni alla nota 2 a piè di pagina.

In detta nota 2 viene richiamata la Sentenza n. 4482 del 23/8/2007 della IV Sezione del Consiglio di Stato che *ha dichiarato improcedibile per cessata materia del contendere il ricorso in appello della Comunità Montana Basse Valle Susa e Val Cenischia, nel presupposto che il progetto per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione, approvato dal CIPE con la delibera 113/2003, sia stato stralciato dall'ambito applicativo della legge 443/2001 e ricondotto nell'alveo delle procedure ordinarie ex art. 81 del DPR 616/1977*" (che definisce le funzioni amministrative in capo allo Stato in materia urbanistica relativamente alle opere pubbliche).

E il fatto che LTF non potesse non sapere di questa circostanza emerge chiaramente al punto 4 della richiamata sentenza del Consiglio di Stato in cui si dice (a pag. 4) a proposito del ricorso presentato dalla Comunità Montana:

"4. L'appello può essere dichiarato improcedibile per cessazione della materia del contendere. Dal contenuto dell'atto di ricorso, emerge come le doglianze della parte ricorrente miravano soprattutto a sottoporre a scrutinio di incostituzionalità la legge 443/2001, sulla scorta della ritenuta incompatibilità con i principi di sussidiarietà e di leale collaborazione tra gli enti, incidendo inoltre sul profilo della valorizzazione delle autonomie locali ed altri ancora. In via subordinata, sempre la stessa legge veniva tacciata di mancato rispetto delle direttive comunitarie 85/337/CEE e 97/11/CE, ed infine, in via derivata, veniva assunta la illegittimità del provvedimento gravato.

L'intero assetto argomentativo del ricorso viene quindi messo nel nulla dall'esibizione, da parte di LTF, della nota del Ministero delle infrastrutture – dipartimento per il coordinamento dello sviluppo del territorio, il personale ed i servizi regionali del 12 luglio 2006, dalla quale si evince come il progetto per la realizzazione della linea ferroviaria Torino-Lione sia stato stralciato dall'ambito applicativo della legge 443/2001 e ricondotto nel meccanismo ordinario di intesa di cui all'art. 81 del DPR 616/1977, come modificato dal DPR 383/1994.

Tale documentazione ha quindi evidenziato come nel procedimento in esame sia venuta meno l'applicazione della normativa primariamente contestata, riportando la vicenda nel tradizionale ambito e quindi in una maggiore partecipazione delle autonomie locali".

Quanto dichiarato in Sentenza dal Consiglio di Stato testimonia che:

- a) LTF era ed è a conoscenza del fatto che il progetto della Torino-Lione è stato stralciato dalle procedure della Legge Obiettivo;
- b) LTF, che non a caso ha prodotto al Consiglio di Stato un atto del Ministero delle infrastrutture, è perfettamente a conoscenza che di sua propria iniziativa non può in alcun modo superare le decisioni assunte dall'amministrazione pubblica italiana;
- c) LTF sa perfettamente che, come confermato nella Sentenza del Consiglio di Stato, le procedure derivanti dalla Legge Obiettivo non garantiscono una piena partecipazione delle autonomie locali.

Quindi, a quanto risulta, LTF ha proceduto unilateralmente, mettendo le amministrazioni pubbliche italiane di fronte al fatto compiuto, re-inserendo con gli Avvisi al pubblico sopra richiamati la linea ad AV/AC Torino-Lione nelle procedure autorizzative semplificate della Legge Obiettivo, allo scopo evidente di emarginare le amministrazioni locali.

Se poi risultasse che LTF ha proceduto con l'avallo del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e, quindi con un atto che smentisce e supera la nota del 12 luglio 2006, richiamata dal Consiglio di Stato, i contenuti dell'Allegato Infrastrutture al DPEF 2008-2012 e la Delibera CIPE n. 10/2009, questo sarebbe ancora più grave perché allora starebbe in Capo al Governo la rottura unilaterale degli impegni così solennemente assunti con gli enti locali interessati, comunicati a suo tempo ufficialmente alla Commissione Europea.

2. A questo punto della nostra esposizione è opportuno specificare che rispetto alla questione della titolarità degli enti locali, quali *soggetti interessati* alla realizzazione del *cunicolo*, si ritiene di dover precisare che non solo i Comuni di Chiomonte e di Giaglione debbano essere considerati competenti per territorio e, quindi, interessati alla realizzazione del *cunicolo*, ma siano titolati ad intervenire nell'ambito della procedura VIA anche la Regione Piemonte, la Comunità Montana Valle Susa e Val Sangone, la Provincia di Torino e tutti i Comuni interessati dalla ventilata realizzazione della nuova linea ad AV/AC.

Infatti, come viene ben spiegato nella Sintesi non tecnica nell'ambito del Quadro programmatico dello SIA dalla stessa LTF (capitolo 2.3 "Congruenza del progetto con gli obiettivi dei piani", pag. 7 della Sintesi non tecnica) il *cunicolo* La Maddalena "non è naturalmente inserito in alcun documento della pianificazione locale o regionale. Compare invece, nei documenti sovraordinati, ed in modo speciale in quelli più recenti emanati sia dalla Regione (nuovo PTR) che dalla Provincia (Schema per la revisione del PTCP), la previsione della nuova linea ferroviaria Torino-Lione, la quale viene intesa come obiettivo prioritario di infrastrutturazione territoriale regionale e concretizzazione del corridoio europeo 5".

Risulta evidente, quindi, che tutte le amministrazioni interessate alla realizzazione della linea ad AV/AC Torino-Lione sono anche soggetti interessati alla realizzazione del *cunicolo* de La Maddalena che, come si legge a pag. 5 della Sintesi non tecnica, almeno formalmente, a quanto attesta LTF: "è un'opera finalizzata alla conoscenza, studio e monitoraggio dell'ammasso roccioso attraversato dal tunnel di base della futura linea ferroviaria ad alta capacità Torino-Lione (...)".

Ne consegue, visto il riferimento al quadro pianificatorio e programmatico sovracomunale e la diretta connessione funzionale del *cunicolo* alla realizzazione della nuova linea che debbano e possano essere soggetti interessati al procedimento del *cunicolo* tutte le amministrazioni pubbliche elettive interessate a vario titolo alla nuova linea.

3. Altro punto che si contesta è che l'intervento di cui trattasi date le sue dimensioni (con un diametro di scavo minimo di 6,3 m, come dichiarato a pag. 13 della Sintesi non tecnica prodotta da LTF e di oltre 7,5 km di lunghezza come dichiarato a pag. 12 della stessa Sintesi) abbia davvero la natura di "cunicolo esplorativo", ex c. 9 dell'art. 165 della l. n. 173/2006 e secondo quanto stabilito in letteratura, e non sia invece una vera e propria galleria di servizio e quindi parte di un'opera esecutiva che ancora non è giunta nemmeno alla fase di progettazione preliminare.

D'altra parte nel Quadro progettuale dello SIA redatto da LTF (Capitolo 2 "Alternative di progetto", paragrafo 2.1 "L'opzione zero", pag. 7) si dichiara, senza ombra di dubbio, che: "L'opera in oggetto costituisce una (l'unica in Italia) delle quattro discenderie (e cunicoli geognostici) previste per la realizzazione del futuro tunnel di base (...).

Si aggiunga, come riportato sempre nel Quadro progettuale dello SIA redatto da LTF (Capitolo 2 "Alternative di progetto", paragrafo 2.4 "Confronto delle alternative", pag. 20) che nel punto 8 dal titolo significativo "Contributo alla costruzione", che con questo titolo "Si intende la funzione attribuita al cunicolo nella fase di realizzazione del Tunnel di base dal punto di vista logistico (approvvigionamento e smarino), dei consolidamenti e dei drenaggi, La funzione logistica riguarda il rifornimento del fronte di scavo e lo smistamento dei materiali di risulta. Il secondo punto riguarda gli eventuali consolidamenti radiali effettuati dal cunicolo in anticipo rispetto allo scavo del Tunnel di base. (...). Il terzo punto riguarda la funzione di drenaggio delle acque in infiltrazione per facilitare lo scavo delle gallerie di linea."

Si ha così la conferma che l'intervento progettato da LTF e sottoposto il 17 maggio scorso a VIA non è un *cunicolo geognostico*, ma una vera e propria discenderia utile alla costruzione dell'opera nella sua fase esecutiva, date le dimensioni dell'imbocco, la lunghezza della galleria e il punto di attacco sul futuro tunnel di valico (che costituiscono altrettanti vincoli che, a nostro avviso, inficiano la validità della procedura di VIA) di cui non si conosce, né è stato presentato il progetto preliminare.

A questo proposito è bene ricordare che in un caso analogo, riguardante i cunicoli esplorativi, di circa 70 mq di imbocco, della Val Lemme (Voltaggio) e di Castagnola (Fracaltono), nell'alessandrino (Piemonte), realizzati dal Consorzio Co.Civ., general contractor per la realizzazione del Terzo Valico dei Giovi- linea ad AV Genova-Milano, il Ministero dell'ambiente e della tutela del Territorio il 24 febbraio 1998 ha emesso a suo tempo Ordinanza di sospensione dei lavori per "evitare danni gravi ed irreversibili al sistema dell'area interessata", (Allegato n. 6), rilevando come:

I dettagli tecnici cui sono rivolte le attività di ricognizione ed analisi sono invece assai particolareggiati rivolti tutti a verificare i previsti fenomeni di deformazione del sostrato a scavo effettuato su dimensioni finali, così da misurarne spinte e reazioni e quindi poter dimensionare alla precisione prestazioni e caratteristiche geometriche delle opere programmate per l'armamento della galleria, dettagli tutti caratteristici non del progetto preliminare o definitivo (...), ma del progetto esecutivo, anzi della fase di ottimizzazione dello stesso (...);

Considerazioni queste che avevano consentito all'autorità ambientale competente di valutare "che i cunicoli, quanto dislocazione, orientamento e tipo di sezione, per dichiarazione dell'impresa, corrispondono già in toto alle previste 'finestre della galleria di valico'" e che "contrariamente a quanto sembra evocare la loro denominazione di 'cunicoli esplorativi' o 'sondaggi geognostici', le loro dimensioni sono evidentemente di vera galleria (tanto da consentire il transito di veicoli a doppio senso (...))".

Si noti, infine, che la sensazione che si voglia mettere gli enti locali e la popolazione di fronte al fatto compiuto, cioè alla realizzazione incontestabile della discenderia/galleria di servizio de La Maddalena, emerge anche dal fatto che in nessun a parte della Sintesi non tecnica, né del Quadro di riferimento progettuale vengono forniti particolari di dettaglio sul ripristino e il recupero ambientale dell'area d'intervento. Cioé, al contrario di quanto ricaviamo dalle slides illustrative del progetto del "cunicolo geognostico" di Venaus, trasmesse al comune di Venaus con lettera di LTF in data 5 gennaio 2007, viene esplicitamente e correttamente riportata l'ipotesi che in caso di non realizzazione della ferrovia la galleria rimarrà nella configurazione raggiunta a fine (o interruzione) scavo, sia previsto lo smantellamento di tutte le attrezzature di cantiere (condotta per il deflusso delle acque e attrezzature per il monitoraggio e il trasporto del marino), nonché La galleria verrà poi parzialmente ritombata all'imbocco, utilizzando il materiale usato per l'innalzamento della quota altimetrica dell'area di cantiere, consentendo così di riportare sotto il cantiere di base la morfologia allo stato ante operam. Successivamente l'area circostante l'imbocco sarà in questa ipotesi, restituita agli attuali proprietari (SITAF) dopo aver ripristinato morfologicamente e rinverdito le pareti della discarica".

O meglio a pag. 33 della Sintesi non tecnica per il *cunicolo esplorativo* de La Maddalena, elaborata da LTF, si dichiara, semplicemente, che al termine dei lavori si ripristinerà tutta la condizione ante operam.

Ma tra la documentazione presentata da LTF non si trova traccia di alcun progetto di risistemazione dell'area di cantiere (ma solo indicazioni di piantumazioni varie soprattutto sul deposito), anche perché se queste fosse state elaborato e presentato farebbe venir meno la funzione di galleria di servizio per il tunnel che si vuole realizzare a La Maddalena. Nel caso, infatti, che si volesse usare il *cunicolo* come "discenderia", prima, e come "galleria di servizio", poi, per il tunnel principale, è ovvio che dovrebbe rimanere integro, sgombero e, quindi, funzionante anche il piazzale antistante.

Le stesse simulazioni fotografiche a lavori ultimati del sito de La Maddalena non danno alcuna visione specifica sul piazzale (sicuramente ad arte) ma solo sul deposito del marino e una vista molto molto generica sull'imbocco del tunnel.

4. Sempre con riguardo al rispetto della procedura di VIA, si contesta che: **a)** le quattro soluzioni alternative esaminate nell'ambito del Quadro di riferimento progettuale, capitolo 3.2 "Analisi delle alternative scelta della soluzione di riferimento della Variante tecnica" (pag. da 10 a 13 della Sintesi non tecnica redatta da LTF) in realtà siano vere alternative; **b)** che siano valutati regolarmente gli impatti dell'opera nel suo complesso.

a) Si chiarisca subito che non sembra che le alternative descritte nel Quadro progettuale si possano configurare come tali quando tutte e 4 le soluzioni prese in esame da LTF hanno in comune, come invariante, l'imbocco in località La Maddalena in Comune di Chiomonte e il punto d'attacco nel "sito di Clarea" al tunnel di valico, opera principale ancora non progettata (come emerge chiaramente dalla descrizione delle 4 Soluzioni, descritte alle pagine 11 e 12 della Sintesi non tecnica e a pag. 9 del Quadro progettuale dello SIA).

Anche volendo rimanere nell'ambito delle procedure speciali derivanti dalla Legge Obiettivo, riesce difficile pensare che con questi vincoli progettuali che individuano un unico imbocco del "cunicolo" ed un punto di attacco al futuro tunnel, si possano realmente compiere un'istruttoria che valuti gli effetti diretti e indiretti di un progetto sulle varie componenti ambientali e le loro interazioni, come stabilito dal comma 1 dell'art. 183 del Dlgs n. 163/2006, o che lo SIA, redatto da LTF, consenta, come stabilito al comma 2 dello stesso art. 183, di valutare effettivamente i dati

necessari per individuare e valutare principali effetti che il progetto può avere sull'ambiente; nonché produca una descrizione sommaria delle principali alternative prese in esame dal committente con indicazione delle principali ragioni della scelta sotto il profilo dell'impatto ambientale.

Si aggiunga, inoltre, che se (come da noi sostenuto senza alcun ombra di dubbio al punto 3 di queste Considerazioni) il cunicolo geognostico progettato da LTF altri non è che parte esecutiva dell'opera principale e quindi discenderia, in fase di cantiere, e galleria di servizio, in fase di esercizio, del tunnel di base, se ne ricava che la VIA doveva indagare ed eventualmente scartare anche la "opzione zero", richiamata esplicitamente dal comma 1 dell'art. 184 del Dlgs n. 163/2006, in quanto, appunto, non si tratta di opere provvisorie finalizzate ad approfondimenti geologici e geotecnici, come asserito nella Sintesi non tecnica e nel Quadro di riferimento progettuale, ma di opere esecutive, strettamente funzionali alla realizzazione e alla operatività del tunnel di base.

b) Inoltre, è opportuno sottolineare che nel momento in cui non ci trovassimo di fronte (come è nostra convinzione e come si evince anche dal Quadro progettuale redatto nell'ambito della procedura di VIA da LTF) ad un cunicolo geognostico, utile alla migliore definizione della progettazione esecutiva, ma ad una "discenderia" (che poi diverrà "galleria di servizio") e, quindi, ad una parte esecutiva dell'opera principale e a questa funzionale, la procedura di valutazione in atto, avviata da LTF, risulterebbe essere del tutto falsata, elusiva della valutazione complessiva dei reali impatti di cui ai commi 1 e 2 dell'art. 183 del Dlgs n. 163/2006 e, quindi, sostanzialmente illegittima.

Infatti, nello SIA redatto da LTF sul cunicolo de La Maddalena non si tiene in alcun conto, né si descrivono gli impatti sulle varie componenti ambientali che deriveranno dalle attività necessarie alla asportazione, trasporto, recupero e smaltimento del marino dal tunnel principale, a cui la discenderia è funzionale (secondo quanto riportato nel Quadro Progettuale ed ivi richiamato a pag. 5), nonché delle attività di cantiere (con relative emissioni inquinanti nell'aria, nel suolo e nell'ambiente idrico) legate alla realizzazione del tunnel che persisteranno per anni in località La Maddalena.

A questo proposito vale la pena di citare la Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996, avente come titolo "Procedure di valutazione di impatto ambientale" che, con riguardo alla procedura VIA, stabilisce: "Presupposto, dunque, per il corretto svolgimento di tale procedura appare essere necessariamente la prospettazione del progetto dell'intera opera (...). Il che risponde poi alla logica intrinseca della valutazione di impatto ambientale, atteso che questa deve prendere in considerazione, oltre agli elementi di incidenza propri di ogni singolo segmento dell'opere, anche l'interazione degli impatti indotti dall'opera complessiva sul sistema ambientale, che non potrebbero essere apprezzate nella loro completezza se non con riguardo anche agli interventi che, ancorché al momento non ne sia prospettata la realizzazione, siano poi posti in essere (o sia inevitabile che vengano posti in essere) per garantire la piena funzionalità dell'opera stessa."

Quindi, il frazionamento di un intervento non consente il regolare svolgimento della procedura VIA, in quanto, come riportato sempre nella Circolare del Ministro dell'ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996: "diversamente verrebbe inammissibilmente a trasferirsi in capo ai soggetti redattori dei progetti il potere di determinare i limiti della procedura VIA, attraverso la sottoposizione ad essa di porzioni di opera e l'acquisizione, su iniziative parziali e, perciò stesso, no suscettibili di apprezzamento circa i 'livelli di qualità finale', di una pronuncia di compatibilità ambientale

asseritamene non modificabile, con conseguente espropriazione delle competenze istituzionali di questo Ministero e sostanziale elusione delle finalità perseguite dalla legge.”

Gli scriventi non vogliono nemmeno prendere in considerazione l'ipotesi da questi ritenuta grottesca, che tali impatti della discenderia de La Maddalena siano descritti e valutati in una fase successiva a quelli del cunicolo geognostico nel progetto preliminare e nello SIA della nuova linea ad AV/AC Torino-Lione, perché questa soluzione se avvalorata non farebbe che portare altri argomenti a favore della necessità di effettuare un'unica valutazione di impatto ambientale sul progetto definitivo della linea, comprensivo di tutti gli interventi utili alla realizzazione del tunnel, compresa la discenderia/galleria di servizio de La Maddalena.

5. Si aggiunga, tra l'altro, che nella fase attuale di scavo del *cunicolo* si pensa di estrarre marino per complessivi 275.000 metri cubi, 25.000 dei quali verrebbero utilizzati per produrre spritz-beton e 250.000 sarebbero utilizzati per realizzare un terrapieno/rilevato sagomato di 30 metri posto a sud della conca del sito della Maddalena, il cui piede giunge quasi a lambire i piloni dell'autostrada.

Nello SIA redatto da LTF (Paragrafo 4.4 del Quadro Ambientale, pag. da 23 a 24 e nel Paragrafo 3.4.6 “Potenziali rischi connessi all'attività di cantiere”), a nostro avviso, si sottovaluta la diffusa presenza di litotipi amantiferi e di formazione rocciose ricche di uranio, che pure sono citati nello SIA.

Sia nella fase di cantiere che a stoccaggio definitivo il rischio di contaminazione del suolo, dell'aria e delle acque da sostanze inquinanti appare alto.

Ma né nella Sintesi non tecnica che nel Quadro progettuale dello SIA si compie una seria verifica di questi aspetti anzi si sottovaluta, o meglio non si valuta, la possibilità che una parte non trascurabile delle terre e delle rocce derivanti dallo scavo siano contaminate e che quindi non si rispettino i requisiti di qualità ambientale, né che sia garantito un elevato livello di tutela ambientale (di cui, rispettivamente, alla lettera c) e alla lettera d) dell'art. 186 del Dlgs n. 152/2006), facendo mancare così le condizioni necessarie per consentire il riutilizzo di questi materiali per reinterri, riempimenti, rimodellazioni, nel rispetto della legge e a tutela della salute e dell'ambiente.

6. Sotto altro profilo è bene rilevare che tutte le copertine dello SIA redatto da LTF riportano in intestazione le parole *Progetto Variante Tecnica*.

Viene da domandarsi se tale escamotage linguistico, come confermato anche dai media, sia riferita al fatto che LTF valuta il progetto del *cunicolo esplorativo la Maddalena* quale variante tecnica del *cunicolo esplorativo di Venaus*, a suo tempo abbandonato, e che questo artificio sia stato scelto per mantenere, senza gara, l'incarico assegnato a suo tempo all'ATI capeggiata da CMC.

E' il giornalista Maurizio Tropeano su “La Stampa”, nel suo articolo comparso il 22 maggio scorso sulla versione cartacea e sul sito web, che accredita questa ipotesi: “*Ma al di là delle polemiche il ritorno alla legge Obiettivo almeno per quanto riguarda il cunicolo di Chiomonte fornisce ad Ltf, la Lyon Turin ferroviarie incaricata della progettazione preliminare, il quadro giuridico per evitare un contenzioso legale con la cooperativa CMC che nel 2005 si era aggiudicata la gara per i lavori del cantiere di Venaus nel 2005. Lavori per 80 milioni di euro mai iniziati a causa delle proteste dei No Tav.*

I legali hanno calcolato che un eventuale contenzioso con il pagamento dei danni potrebbe costare almeno trenta milioni di euro ad Ltf. E così i legali francesi della società hanno

individuato una via d'uscita che potrebbe permettere di estendere la validità della gara del 2005 e dunque assegnando i lavori per il cunicolo di Chiomonte a CMC e poi aprire una trattativa. Rispetto al 2005 il valore dell'appalto è aumentato da 80 a 96 milioni e tiene conto di un aggiornamento dei costi e della localizzazione del cantiere.

C'è subito da notare che la conferma dell'affidamento a CMC quale esecutore della "variante tecnica", date le caratteristiche del tutto diverse del cunicolo in esame rispetto al cunicolo di Venaus, sarebbe finalizzata ad eludere l'obbligo di gara di cui al combinato disposto dell'art. 29 e 64 del Dlgs n. 163/2006 e dell'art. 7 e 35 della Direttiva 2004/18/CE. E non si comprende, sinceramente, visto che la Francia è Paese membro dell'Unione Europea, come sia possibile che i legali d'oltralpe si permettano di dare suggerimenti in sospetta violazione della normativa comunitaria di riferimento.

Una conferma documentale che ci sia l'intenzione di confermare CMC senza gara, con l'avallo di LTF, ad avviso degli scriventi, potrebbe ricavarsi anche dal Certificato di conformità, ai sensi e per gli effetti di cui all'art. 2, c. 3 del DPCM n. 27/12/1988 e dell'art. 27 della legge n. 136/11/1999, sul valore delle opere in questione, a firma di Patrice Raymond Raulin, presidente e legale rappresentante di LTF s.a.s. in cui si fa riferimento al costo delle "Opere civili" in sotterraneo e allo scoperto inerenti il cunicolo geognostico della Maddalena per 93.374.841,50 valorizzato ad ottobre 2004. Data quest'ultima molto significativa perché evidentemente si riferisce al progetto del cunicolo di Venaus, allora affidato per la sua realizzazione (poi non avvenuta) in data 31/01/2005 all'ATI, che vedeva come mandataria CMC e poi ritirato, insieme al progetto preliminare del 2003 (approvato con Delibera CIPE n. 113/2003) della linea ad AV/AC in sinistra Dora.

E' bene a questo punto far notare anche che l'Importo del contratto per la realizzazione del "cunicolo geognostico" di Venaus al 31 gennaio 2005 era complessivamente di 84.342.414,21 euro, mentre il valore delle opere (opere civili, elaborati progettuali, opere di cantierizzazione e progettazione esecutiva, piani di sicurezza, spese generali) per la realizzazione del "cunicolo geognostico" de La Maddalena al 2 novembre 2009 è di 164.342.457,74 euro.

Si aggiunga che il cunicolo di Venaus aveva le seguenti caratteristiche di localizzazione e tecniche, ben diverse da quelle de La Maddalena: si trattava di un cunicolo di 10 km di lunghezza, in asse con l'imbocco del tunnel di base, che prevedeva la costruzione di un nastro trasportatore per lo smarino, un'area di cantiere sottostante il viadotto Clarea dell'A32 (nell'area delimitata dalla SP 210) ed un'area di deposito per 689 mila metri cubi di marino in località Colombera, in sinistra Dora (secondo quanto documentato nelle slides riassuntive della Sintesi non tecnica dello SIA, trasmesse al comune di Venaus con lettera di LTF in data 5 gennaio 2007, con riguardo alla descrizione dell'Alternativa C, preferita a quel momento).

Come si può facilmente dedurre dalla descrizione appena conclusa, l'intervento affidato all'ATI capeggiata da CMC nel 2005 era finalizzato alla realizzazione di un'opera ("cunicolo" di Venaus) posta a base di gara che sia per quanto riguarda la localizzazione che per le sue stesse caratteristiche tecniche è assolutamente diverso da quello ("cunicolo" de La Maddalena) che oggi si vorrebbe far realizzare all'ATI, capeggiata da CMC, senza gara, spacciandola come una semplice "variante tecnica".

7. Infine, è bene rilevare come dalla documentazione prodotta da LTF non emerga, in realtà, nel suo complesso un costo certo dell'opera. Fatto questo che non soddisfa non solo i requisiti stabiliti dagli artt. 17, 24 e 35 del DPR n. 554/1999 riguardo al quadro economico e al computo metrico estimativo in fase di progettazione definitiva, ma anche quelli stabiliti dagli artt. 18 e 23 dello

stesso DPR per quanto riguarda il calcolo *sommario della spesa* in fase di progettazione preliminare, nonché dallo stesso Dlgs n. 163/2006.

Nella documentazione prodotta da LTF si segnala una notevole difformità di valutazione dei costi del *cunicolo* in quanto:

- in primo documento, ovvero l'Asseverazione costi del 21 ottobre 2009 (davanti al notaio - copia conforme del 2 novembre 2009) sottoscritta da Raulin Patrice Raymond, presidente e legale rappresentante di LTF, si dichiara che il valore delle opere è di 164.342.457,74. Questa dichiarazione vale ai sensi ed agli effetti di cui all'art.2co.3, DPCM n.27/12/1988 e dell'art 27 L. n. 136/1999.

- nello stesso faldone è, però, anche reperibile la dichiarazione sostitutiva di Atto di notorietà del 31 luglio 2009 firmata dall'Arch, Pietro Romani, coordinatore e responsabile scientifico dello studio ambientale relativo alla Variante Tecnica, cunicolo esplorativo La Maddalena, ai sensi degli articoli 38 e 47 del DPR 28/12/2000, n°45, dichiara che quanto contenuto nello studio impatto ambientale e nelle allegazioni è esatto e corrisponde a verità. La stranezza è che i costi totali riportati nello SIA non corrispondono a quelli asseverati dal Presidente di LTF, infatti il quadro economico desumibile dai progetti è di 165.050.534,54.

La differenza tra la prima e la seconda Asseverazione, qui sopra richiamate, presenta un maggior costo di 708.076,8 Euro.

Si rileva inoltre che nell'asseverazione dei costi solo alcune delle cifre citate (che vanno a comporre la cifra finale per sommatoria) riportano la dicitura "valorizzato ad ottobre 2004".

In particolare, tra queste cifre la più corposa è quella relativa alle "opere civili" per 93.374.874,50. Di seguito troveremo poi quella per "*l'adeguamento prezzi 2004/2009*", di cui la parte maggiore riguarda evidentemente le opere civili

Quadro sintetico delle criticità
contenute nella documentazione presentata da LTF SAS
nell'ambito della procedura VIA

A questo punto della nostra disamina, a conferma di quanto sostenuto nel precedente capitolo, riguardo alla immaturità e lacunosità della progettazione del c.d. *cunicolo esplorativo* de La Maddalena e, di conseguenza, dello SIA, esporremo sinteticamente “per titoli” tutti gli aspetti che portano le Associazioni ambientaliste che redigono le presenti Osservazioni a non considerare la documentazione prodotta da LTF SAS rispondente agli standard per la progettazione stabiliti dagli artt. 165 e 166 del Dlgs n. 163/2006, nonché dalle Sezioni seconda e terza del DPR n. 554/1999 e agli standard per la redazione dello SIA di cui agli artt. 182 e seguenti del Dlgs n. 163/2006, nonché, spesso, anche alla stessa normativa regionale vigente.

Andiamo ad esaminare:

Considerazioni di carattere normativo e amministrativo

- risulta evidente agli scriventi che il c.d. *cunicolo geognostico* in questione non corrisponde ai requisiti richiesti dall'art. 166, c. 9 del Dlgs n. 163/2006, ma è l'unica discenderia italiana (in fase di cantiere) e galleria di servizio (in fase di esercizio), e quindi parte esecutiva dell'opera principale: di conseguenza, questo intervento andrebbe contemplato non in una procedura separata, ma in unica VIA riguardante il tunnel di base, ai sensi dell'art. 167, c. 5 e degli artt. 182 e seguenti del Dlgs n. 163/2006 e nel rispetto della Direttiva 85/337/CEE, modificata dalla Direttiva 97/11/CE;
- con riguardo alle Alternative di progetto si riscontra una palese violazione dell'art. 183 del Dlgs n. 163/2006 in quanto le 4 alternative prese in esame sono vincolante da invariante (con riguardo all'imbocco a La Maddalena e il punto d'attacco nel sito Clarea) del c.d. *cunicolo geognostico* e in quanto non è stata adeguatamente considerata l'opzione zero relativo ad un intervento esecutivo strettamente funzionale al tunnel di base;
- sempre con riguardo alla VIA il frazionamento dell'opera principale falsa la VIA, non rispondendo a quanto stabilito ai commi 1 e 2 del Dlgs n. 163/2006 e in contrasto con quanto stabilito nella Circolare del Ministero dell'Ambiente n. 15208 del 7 ottobre 1996;
- rispetto alla realizzazione del terrapieno a ridosso dei piloni dell'A32 si sospetta il mancato rispetto dell'art. 186 del Dlgs n. 152/2006 con riguardo all'utilizzo di terre molto probabilmente contaminate da sostanze inquinanti e radioattive;
- la documentazione presentata da LTF SAS non presenta un quadro economico e/o un calcolo sommario della spesa certo ai sensi del Dlgs n. 163/2006 e degli artt. 17, 18., 23, 24, 35 del DPR n. 554/1999;
- il reinserimento con la procedura VIA avviata da LTF SAS nel *perimetro* della Legge obiettivo dell'opera è in contrasto con quanto stabilito nell'accordo di Palazzo Chigi del dicembre 2005, nell'Allegato infrastrutture al DPEF 2008-2012 e a quanto comunicato alla

Commissione Europea con il dossier di candidatura per ottenere i finanziamenti europei per le TEN-T del luglio 2007:

- il tentativo ventilato di procedere, a quanto risulta, all'affidamento a CMC della realizzazione del *cunicolo La Maddalena* senza gara, intesa come "variante tecnica" del *cunicolo di Venuas*, appare essere in contrasto con le normative nazionale e comunitaria sugli appalti dei lavori pubblici.

Quadro di riferimento programmatico

- l'intervento non è compreso nei piani comunali ed è compreso dai Piani sovraordinati in quanto funzionale alla realizzazione del tunnel di base, il che fa dedurre che tutti gli enti locali interessati all'eventuale realizzazione della nuova linea ad AV sono da considerarsi soggetti interessati alla realizzazione del *cunicolo*;
- si ricorda comunque che la VIA su un determinato progetto non può essere influenzata da ciò che viene stabilito nei documenti pianificatori e programmatori come ricordato nella Circolare del Ministero dell'ambiente dell'8 ottobre 1996 n. 15326.

Quadro di riferimento progettuale

Cunicolo geognostico?

- Si deve ricordare che un cunicolo geognostico per essere tale deve avere dimensioni ridotte (3m di diametro) perché i problemi di scavo sotterraneo crescono esponenzialmente con le sue dimensioni e soprattutto dovrebbe essere il più prossimo possibile al tracciato della galleria se si vuole esplorare un ammasso roccioso utile alla progettazione del tunnel di base.

Cantierizzazione

- Non c'è una valutazione, né si prospettano soluzioni certe e credibili per quanto riguarda la viabilità di cantiere e il traffico di mezzi che si riverseranno per anni sulla viabilità urbana, provinciale (SP223), statale (SS24) e autostradale (A32);
- il cantiere ricade parzialmente in un'area sottoposta (asta fluviale del torrente Clarea) a vincolo paesaggistico-ambientale, ex art. 142 del Dlgs n. 42/2004, senza che questo venga adeguatamente considerato nella documentazione elaborata.

Sito di deposito Maddalena

- Non sono risolti e chiariti i problemi di stabilità del Sito Deposito Maddalena e quindi del terrapieno (250.000 metri cubi e circa 22.000 metri quadrati) posto a ridosso dei piloni dell'autostrada A32.

Valutazione delle alternative

- Le 4 alternative esaminate, né l'opzione zero vengono correttamente trattate dal punto di vista tecnico.

Quadro di riferimento ambientale

Il modello PSR

- il modello PSR (Pressione Stato Impatto) del 1993 è stato sottoposto nel tempo a critica per l'eccessiva semplificazione e approssimazione, la non adozione del più adeguato modello PSIR o del modello CAMBIA conferma la volontà di sminuire le valutazioni sulle variabili Pressioni e Stato;
- L'analisi multicriteria sulle 8 componenti ambientali è condotta con superficialità e fornisce risultati eccessivamente semplificati e tranquillizzanti.

Monitoraggio ambientale

- Non esiste un Piano di monitoraggio Ante Operam;
- mancano: i risultati dei censimenti per i macroinvertebrati acquatici, per l'ittiofauna, per l'ornitofauna e per i mammiferi; un indice di abbondanza relativa per ognuno dei quattro gruppi; le relative mappe di distribuzione e indici di biodiversità.

Componente "Atmosfera"

- I dati della velocità del vento relativi all'area di cantiere de La Maddalena sono palesemente errati e carenti in particolare per quanto riguarda la velocità massima dei venti;
- i dati del monitoraggio atmosferico sono del tutto insufficienti (rispetto ai periodi di rilevamento e alle omissioni contenute nei periodi di rilevamento) e non corrispondenti a quanto regolarmente rilevato dall'ARPA Piemonte;
- risulta quindi essere completamente falsato il quadro di dispersione degli inquinanti atmosferici;
- l'inquinamento provocato dalle emissioni dei veicoli di cantiere in particolare in attraversamento del centro urbano di Chiomonte sono imprecisi e assolutamente sottostimati;
- non esistono dati completi sui filtri e quindi sull'immissione in atmosfera degli inquinanti immessi dall'impianto di ventilazione del *cunicolo* in fase di scavo;
- i ricettori di impatto sono solo di natura antropica, senza che si spieghi come mai non ne sono stati considerati altri.

Componenti "Suolo e sottosuolo" e "Ambiente idrico"

- Si sottovalutano le difficoltà relative alla perforazione superficiali di depositi detritici e morenici e l'attraversamento in profondità di una zona caratterizzata da brecce

carbonatiche e carnirole, localizzate a contatto con il sovrascorrimento della falda Piemontese a Pietre Verdi;

- si sottovalutano le venute d'acqua che possono essere credibilmente molto abbondanti che possono avere pressioni anche molto elevate a seconda del carico idraulico e non si capisce come l'acqua sia captata e vincolata all'esterno del *cunicolo*;
- le sorgenti idropotabili più a rischio di estinzione sembrano essere quelle di Boscocedrino che riforniscono l'acquedotto di Giaglione, ma LTF non produce studi relativi al campionamento e al monitoraggio delle sorgenti, né vengono elencati i risultati di analisi;
- non viene valutato il rischio di inquinamento delle sorgenti ad uso idropotabile derivante dai lavori in sotterraneo;
- non sono state affrontate le problematiche relative alla stabilità dei versanti sovrastanti lo scavo, che deriverebbero dall'uso di esplosivi in una zona in cui è presente un'ampia fascia di paleofrane ed accumuli detritici costituiti da blocchi di dimensioni e forme eterogenee;
- nella documentazione LTF si parla dello smarino per determinare i contenuti asbestiferi ma non si parla di controlli inerenti a materiali radioattivi;
- non vengono esaminati adeguatamente i rischi connessi all'impatto degli scarichi delle acque di cantiere e di quelle emunte dalla montagna, né quelli relativi alla dispersione aerea degli inquinanti, nonché alla presenza di gas e minerali radioattivi;
- non vengono valutate adeguatamente quali difficoltà potrebbero insorgere per l'uso di acqua satura di solfati per la produzione di cemento e non si capisce come si possa utilizzare l'acqua con queste caratteristiche in sicurezza, senza abbatterne il contenuto di sali;
- se si pensa, in alternativa, di utilizzare per produrre cemento le acque captate dal Clarea non si comprende come possa essere garantito il Deflusso Minimo Vitale (DMV);
- nel progetto LTF si ipotizza una venuta d'acqua in galleria "nelle condizioni peggiori" di 280 l/sec quando si possono avere venute d'acqua anche sino a 500 l/sec (con riferimento alle venute d'acqua della galleria di accesso alla centrale di Pont Ventoux);
- dallo SIA non si comprende quali siano le procedure previste per far fronte alle venute d'acqua improvvise e non smaltibili con gli impianti progettati, né quali procedure si prevedano per far fronte ad un eventuale blocco del sistema di pompaggio;
- nel progetto non si trova traccia (ad eccezione di un'indicazione generica nelle planimetrie e nelle relazioni di cantiere di "area destinata alla gestione marino e trattamento acque") delle caratteristiche dei bacini di decantazione, depurazione e raffreddamento delle acque;
- nelle relazioni si fa riferimento a 39 sorgenti prese in considerazione ma, a parte una planimetria che ne indica l'ubicazione, su 30 di queste non si hanno informazioni di dettaglio e si aggiunge che per analizzare il rischio di isterilimento si utilizza un metodo scientifico (DHI) che presuppone "un vasto ed esaustivo ventaglio di fattori" ma poi si ammette che "a volte, la sola ubicazione del punto sorgente è nota";

- nella Relazione di cantierizzazione si propongono tre soluzioni di uso dell'acqua a scopi industriali che vengono definite solo come ipotesi;

Componente "Ambiente naturale"

- la valutazione degli impatti risulta falsata e incompleta dalla mancata considerazione delle interrelazioni necessarie con gli effetti diretti e indiretti che si prevede siano provocati dal tunnel di base, di cui l'opera in esame costituisce parte intimamente connessa, nonché del cumulo degli impatti dei due interventi;
- le varie componenti ambientali sono analizzate del tutti separatamente senza farle entrare in relazione tra loro;
- sussistono fondati dubbi sul mancato rispetto della Direttiva 2000/60/CE sulle Acque in relazione ai riflessi che dovrebbero avere le attività di cantiere sul Torrente Clarea;
- mancano riferimenti alla normativa internazionale e al recepimento nazionale della Convenzione di Bonn, della Convenzione di Berna e dell'Accordo Eurobats;
- nell'inquadramento territoriale non si forniscono dati e informazioni certe circa la superficie e la dimensione di occupazione del deposito del materiale di risulta;
- la descrizione delle formazioni boschive è generica e non riferita all'area in oggetto;
- con riguardo alle componenti faunistiche, la mancanza di dati di presenza (invertebrati e vertebrati) pone lo SIA in una posizione sfavorevole al proseguimento dell'iter approvativo rispettoso di quanto stabilito dalla Direttiva 92/43/CEE: infatti, mentre si esaminano solo le specie cacciabili, non si danno informazioni complete sugli ungulati, ma soprattutto si ignora la presenza del lupo, dell'aquila e dei pipistrelli italiani che sono particolarmente tutelati. Interi gruppi faunistici sono ignorati: chiroteri, insetti, rettili e anfibi;
- tra le pressioni a carico della fauna indicate nel Quadro di riferimento ambientale manca del tutto l'inquinamento luminoso;
- non si prendono in esame gli effetti indiretti che potrebbero derivare dalle perdite d'acqua provocate dallo scavo all'equilibrio ecologico del SIC "Boscaglie di Tasso di Guaglione (Val Clarea) IT 1110027".

Componente "Paesaggio"

- Non si considera la componente paesaggio secondo i parametri della Convenzione europea del Paesaggio e del Dlgs n. 42/2004, ma puramente come valore estetico;
- In contraddizione con l'impostazione appena illustrata si considera l'A32 come un "arricchimento" per il paesaggio locale;

Componente "Rumore e vibrazioni"

- I dati di monitoraggio acustico espressi con il descrittore LDEN (DLgs 19/8/2005, n 194 attuazione di direttiva europea 2002/49/CE) non sono confrontabili con la normativa vigente in Italia;

- nel progetto preliminare non è stato determinato il SEL (prodotto dall'utilizzo di esplosivi) e non è stata compiuta la verifica di componenti tonali ed impulsive legate ai macchinari, nonché la verifica sistematica del criterio differenziale;
- la metodologia utilizzata per la valutazione dell'impatto acustico non è conforme a quanto previsto dalla normativa regionale di riferimento (LR 52/2000).

Archeologia

- La Relazione generale dello studio archeologico non fa riferimento, perché precedente, al PTP della Regione Piemonte, approvato con DGR n. 53 del 4/8/2009, ex art. 142 del Dlgs n. 42/2004;
- non c'è traccia nella documentazione prodotta da LTF di riferimenti alla via delle Gallie del periodo romano, sui vari tracciati della via francigena, sulla strada dei cannoni e sulle fortificazioni che hanno caratterizzato la zona fino al Trattato di Utrecht del 1713;
- risultano quindi inesistenti per tutti gli aspetti summenzionati le relative carte di rischio archeologico, di cui all'art. 23 della DGR n. 53 dello 4/8/2009;
- non si comprende quali siano i criteri scientifici relativi alla determinazione del rischio dell'area archeologica sottoposta a vincolo in base alla mera distanza dall'area di cantiere;
- la valutazione quantitativa del rischio non è chiara;
- dalla Relazione non emerge alcun riferimento all'eventuale cantierizzazione di via Avanà e quindi al passaggio incrociato di mezzi e di come tutto ciò influisca sull'area archeologica.