

Avv. Vincenzo Enrichens
Via Morghen n.28
10143 TORINO
tel. 011/745421 -747295

ATTO DI DIFFIDA

I sottoscritti signori, residenti in Venaria Reale, rappresentati ed assistiti dall'avv. Vincenzo Enrichens del Foro di Torino, ed elettivamente domiciliati ai fini del presente atto presso il suo studio in Torino, via Morghen n.28, in virtù di mandato speciale in calce al presente atto

PREMESSO

1) In data 10 maggio 2006 alcuni cittadini residenti e/o proprietari **di immobili siti nel territorio del Comune di Venaria Reale**, avevano inoltrato atto di diffida nei confronti della società RETE FERROVIARIA ITALIANA SpA, nonché della società ITALFERR SpA, finalizzato alla revoca della proposta di realizzazione del progetto di costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità e/o ad alta capacità presentata in data 12 dicembre 2003 dalle anzidette società alla Regione Piemonte; in ogni caso a voler revocare il progetto di tracciato previsto per l'anzidetta linea ed insistente sulla aree di proprietà degli esponenti nel territorio del Comune di Venaria Reale, individuando altro idoneo tracciato a minor impatto ambientale.

L'anzidetto atto di diffida osservava che il territorio

del Comune di Venaria Reale era interessato dal progetto di tracciato della linea ferroviaria proposto da ITALFERR SpA e RFI SpA per km 2,645, secondo un percorso sito prevalentemente nell'area del quartiere Rigola, limitrofo alla "tangenziale nord" di Torino.

Rilevavano gli esponenti che la realizzazione del tracciato della linea ferroviaria progettato dalle società ITALFERR spa e RFI spa avrebbe avuto un fortissimo impatto ambientale sui quartieri Rigola e Altessano del Comune di Venaria Reale, tanto da far decadere le condizioni minime di abitabilità nelle zone interessate.

Ancor più in particolare esso avrebbe snaturato la morfologia dell'ambito ove è prevista la realizzazione della tratta galleria artificiale (GA7) dal km 9+290 al km 9+506,53 e di un contiguo percorso in trincea sito a sud della tangenziale nord di Torino, interessando tutta l'area di comprensorio di circa tre ettari, di proprietà dei condomini degli stabili siti nell'area di via Amati, in Venaria Reale.

L'atto di diffida del 10 giugno 2006 aveva dunque evidenziato notevoli criticità dell'anzidetta ipotesi di tracciato della linea ferroviaria, gravi problemi imputabili alla definitiva realizzazione dell'opera, nonché conseguenti alla realizzazione, in fase di cantiere, della linea ferroviaria in oggetto.

Evidenti apparivano dunque i possibili danni derivanti

dalla realizzazione della linea ferroviaria nelle aree interessate, con conseguente degrado della qualità della vita e della stessa abitabilità dei quartieri attraversati.

Infatti, il tracciato previsto da Italferr spa, oltre a prevedere la totale demolizione della Cascina Passarino, avrebbe comportato l'invasione diretta di tre interi stabili, comprensivi di ben 192 appartamenti e determinato una fortissima intrusione delle opere tanto nella fase di cantiere, quanto nella fase di esercizio dell'impianto ferroviario vero e proprio, sì da rendere pressoché impossibile l'abitazione degli appartamenti interessati, per il rumore, le vibrazioni e i gravami determinati dalla modifica degli accessi agli appartamenti medesimi.

La valutazione di impatto ambientale che accompagnava il progetto presentato dalle società ferroviarie appariva agli esponenti palesemente superficiale sotto il profilo tecnico, per la insufficiente e contraddittoria verifica dell'effettivo impatto subito dai residenti e dai territori interessati, di tal che venivano individuati dai cittadini esponenti molteplici ragioni di opposizione all'opera con i rilievi descritti nell'anzidetto atto di diffida 10 giugno 2006.

Ancora: le ragioni di opposizione si fondavano sulla considerazione secondo cui l'ipotesi di tracciato prevista da Italferr spa era stata individuata a seguito di un procedimento amministrativo del tutto illegittimo.

Successivamente venne istituito il cosiddetto "tavolo di Palazzo Chigi", integrato nella composizione ed esteso al rappresentante del Coordinatore della Commissione Europea, nonché ai Comuni della cosiddetta gronda di Torino, ove è prevista la realizzazione della linea ferroviaria, mentre, ancora successivamente, venne costituito l'"Osservatorio per la realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione", organismo tecnico che risponde al tavolo istituzionale di Palazzo Chigi, la cui attività iniziò, come è noto, il 12 dicembre 2006.

La prima fase di lavoro dell'Osservatorio si è conclusa in data 29 giugno 2008, ed ha concentrato l'attenzione su quattro distinti elementi di interesse: il potenziale della linea storica, il traffico merci sull'arco alpino, il nodo ferroviario di Torino, le alternative di tracciato.

Tra i punti di accordo relativi alla progettazione della nuova linea è stata individuata la necessità di porre a base del nuovo progetto il concorso attivo dei territori interessati.

Successivamente il tavolo istituzionale di Palazzo Chigi ha dato mandato all'Osservatorio di avviare le procedure per la progettazione preliminare unitaria della nuova linea Torino-Lione, nonché di avviare un'attività di "Governance unitaria" della progettazione per coordinare e monitorare tutte le fasi di impostazione e sviluppo del progetto preliminare.

L'anzidetta seconda fase dell'Osservatorio si è conclusa con la stesura di "*specifiche progettuali*", in data 4 febbraio 2009, le quali hanno definito alcune prescrizioni operative, tra cui la predisposizione di un unico e concordato quadro di riferimento trasportistico/territoriale/ambientale, comprensivo delle alternative di tracciato e di realizzazione per fasi, per i diversi territori, la unitarietà del progetto dell'opera dal confine italo francese alla connessione con l'esistente linea AV/AC Torino Milano e l'indicazione di un quadro di riferimento normativo tecnico ferroviario da assumere a base dell'avvio della progettazione preliminare; infine, la suddivisione della linea secondo cinque tratte funzionali, indicando per ognuna le caratteristiche funzionali della linea ferroviaria stessa.

L'Osservatorio si è riservata un'azione cosiddetta di "governance" attraverso tre tipi di attività: l'interazione delle proposte provenienti dal territorio relativamente alle alternative di tracciato, con conseguente attività di confronto per giungere alla scelta del tracciato da sottoporre alla progettazione preliminare ed alla elaborazione dello studio ambientale preliminare, l'attività di informazione circa lo stato di avanzamento dell'attività progettuale, l'attività di monitoraggio interattiva del processo complessivo della progettazione stessa.

Ancora successivamente l'Osservatorio, nella propria

terza fase di lavori, ha proceduto alla definizione di alternative di tracciato, che la società RFI dovrà vagliare sulla base delle proposte provenienti dal territorio.

In data 3 marzo 2009 si è inoltre conclusa la stesura di un documento relativo alla tratta di adduzione-ovest della cosiddetta gronda merci, dalla connessione con l'esistente linea AV-AC Torino Milano all'innesto di corso Marche, in Torino.

Più in particolare l'anzidetto documento ha individuato, per la valutazione comparativa, tre distinti corridoi alternativi di tracciato, che di seguito si indicano:

Corridoio Tangenziale integrato,

nel quale la linea, a partire da corso Marche, si inserisce in una fascia lungo la Tangenziale autostradale, con una soluzione integrata autostradale-ferroviaria (con la contestuale realizzazione della quarta corsia) e con innesto diretto sulla linea AV/AC Torino-Milano nei pressi del nodo autostradale della Falchera;

Corridoio di Basse di Stura Nord,

nel quale la linea è indirizzata in una fascia tangenziale identica all'ipotesi precedente, per quanto riguarda il superamento della Stura, sino ad un successivo indirizzo nella giacitura Basse di Stura Nord ed al raggiungimento del corridoio del Passante Ferroviario a sud della Stazione Stura, sino all'innesto sulla linea AV/AC Torino-Milano;

Corridoio Basse di Stura Nord,

nel quale la linea si dirama da corso Marche in via Druento, per poi superare nel punto più favorevole possibile la Stura e raggiungere la zona Basse di Stura, proseguendo lungo il tracciato dell'ipotesi precedente.

Le tre proposte alternative di progetto provenienti dal territorio sono contenute in un documento definito "Governance del progetto da parte dell'Osservatorio, attività di proposta e di interazione, Ambito 1 Nord/Est".

°°*°*°*°*

Esaminate le tre anzidette proposte alternative al progetto, gli attuali esponenti, tutti cittadini residenti e/o proprietari di immobili in Venaria Reale, osservano quanto segue.

La proposta n.1, definita corridoio integrato tangenziale, nel quale la linea, a partire da Corso Marche, si inserisce in una fascia lungo la tangenziale autostradale, con soluzione integrata autostradale ferroviaria e contestuale realizzazione della quarta corsia ed innesto diretto sulla linea AV/AC Torino-Milano nei pressi del nodo autostradale della Falchera, costituisce sostanzialmente la riedizione della proposta già formulata da Italferr spa e fatta propria da RFI nel dicembre 2003, proposta che gli esponenti hanno specificamente contestata con l'atto di diffida 10 maggio 2006.

In proposito rilevano ancora gli esponenti che, non essendo stata avviata alcuna progettazione del tracciato per l'anzidetta proposta, risulta impossibile la valutazione dell'effettiva realizzabilità della soluzione prospettata, anche considerando che la modalità di superamento del torrente Stura non risulta verificata.

Le possibili modalità di realizzazione dell'attraversamento sono condizionate dall'ottemperanza ai vincoli esistenti per il rispetto del rischio di esondazione (prospettiva 500 anni e 200 anni), di tal che la quota di realizzazione di un ipotetico ponte sulla Stura risulta cruciale, in quanto essa vincola la pendenza del tracciato a valle e a monte del ponte stesso.

La cosiddetta "livelletta" del tracciato dovrebbe inoltre rispettare la normativa di progettazione della linea ferroviaria, collegata alla velocità della tipologia di traffico (nel caso specifico merci), con conseguenti ulteriori problemi di inserimento.

Il tracciato che ne deriverebbe appare dunque incompatibile con l'assetto del territorio, in quanto esso sarebbe posto in prossimità di fabbricati residenziali, cosicché l'unica alternativa praticabile sarebbe quella dell'attraversamento in galleria, sotto l'alveo del torrente Stura.

La soluzione integrata Ferrovia-Tangenziale manterrebbe

inoltre invariate le gravi criticità connesse alla compatibilità ambientale, nonché all'attenzione ed alla prevenzione sanitaria, in particolare nella fase di cantiere, durante la quale sarebbe indispensabile mantenere in esercizio l'infrastruttura autostradale.

La proposta n.2 definita *Corridoio di Basse di Stura Nord*, manterebbe anch'esso invariate le problematiche di superamento del torrente Stura, pur riducendo quelle relative al mantenimento in esercizio dell'infrastruttura autostradale, poiché essa interesserebbe per un tratto minore la tangenziale autostradale.

A tali interferenze si aggiungerebbe quella relativa all'attraversamento della zona Basse di Stura Nord, che si ipotizza nell'area della vecchia discarica bonificata.

Al contrario, la proposta n.3 definita *Corridoio di Basse di Stura Sud*, sostenuta dal Comune di Venaria, ridurrebbe le criticità connesse al superamento del torrente Stura, in quanto l'attraversamento avverrebbe in viadotto, senza interferire in alcun tratto con la tangenziale autostradale.

I problemi relativi all'attraversamento della zona Basse di Stura dovrebbero essere risolti, in questo caso, con un tracciato da individuare nelle aree oggetto di un Piano di bonifica nazionale.

Di più facile risoluzione sarebbero poi le questioni di compatibilità ambientale e di attenzione e prevenzione

sanitaria durante la fase di cantiere, che andrebbe ad interessare l'ambito urbano di piazza Stampalia, in Torino, in quanto la tecnica di scavo potrebbe essere quella utilizzata per la realizzazione della metropolitana di Torino, tecnica da utilizzare in un tratto decisamente più esteso nella realizzazione del passaggio della linea ferroviaria sotto corso Marche.

Di ancor minore impatto sarebbe altresì il passaggio della via Druento, in Torino, oltre che di minor costo di realizzazione, poiché sarebbe possibile intervenire con scavi e ricoperture, mentre i lavori interesserebbero un'area urbana, industriale non immediatamente prossima al tracciato.

Tanto premesso in ordine alle scelte di tracciato della linea ferroviaria ad alta velocità e/o alta capacità, allo stato del procedimento amministrativo avviato con l'istituzione dell'"Osservatorio per la realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione", ritengono gli esponenti di **confermare le osservazioni espresse con l'atto di diffida inoltrato in data 10 maggio 2006, anche per quanto attiene ai profili di danno subiti dalla Città di Venaria Reale e dai suoi cittadini,** a fronte della possibile realizzazione dei **tracciati indicati ai punti 1 e 2 del presente atto.**

In particolare, occorre ribadire che non solo l'intera morfologia dei quartieri Rigola e Altessano sarebbe

completamente sconvolta, ma che in tutta la Città la qualità di vita degli abitanti interessati sarebbe fortemente condizionata dalla permanenza dei cantieri per molti anni a venire e ancor più, dal quotidiano esercizio della linea stessa, ove è presumibile prevedere un continuo passaggio di treni ad alta velocità.

Inutile soggiungere che **il danno alla salute e alla vita di relazione degli abitanti sarebbe enorme ed assorbente rispetto al pur gravissimo danno patrimoniale conseguente alla perdita delle abitazioni e dei terreni, o in alternativa, alla enorme compromissione della utilizzabilità degli stessi.**

I tracciati paventati dall'esponente si risolverebbero dunque in un danno ambientale dell'intera area urbana particolarmente evidente, sotto il profilo dell'alterazione delle occupazioni quotidiane degli abitanti, dell'impatto visivo delle opere, del rumore, della edificazione di ulteriori strutture viarie, necessarie all'attraversamento della linea in prossimità delle abitazioni, cosicché la fruibilità dei quartieri esistenti, da parte di migliaia di persone, si risolverebbe in una permanente condizione di invivibilità.

Occorre infine rammentare che, indipendentemente dalla realizzazione del progetto, il danno patrimoniale per la perdita di valore delle proprietà immobiliari interessate **si è già verificato sin dal momento dell'annuncio della possibile**

realizzazione del tracciato previsto dalle integrazioni al progetto da parte di RFI spa e di Italferr spa alla Regione Piemonte, avvenuto in data 12 dicembre 2003.

Da quella data, infatti, si è pressochè arrestata la compravendita delle abitazioni nelle zone interessate, mentre le pochissime transazioni effettuate negli ultimi tempi sono state compiute a valori ampiamente sottostimati, rispetto agli ordinari valori di mercato.

Occorre soggiungere che, a giudizio dei tecnici interessati, in particolare nelle aree urbane sarebbe sostenibile il solo passaggio della linea ferroviaria in galleria naturale.

La compatibilità della linea ferroviaria in oggetto dovrà dunque essere valutata tenendo conto dei **complessivi impatti determinati da carichi infrastrutturali esistenti e in progetto, puntuali e lineari** (tangenziale autostradale, centrale termoelettrica di cogenerazione "Torino Nord", a ciclo combinato, della potenza di circa 400 MWe elettriche e 340 MWt termici, discarica per rifiuti tossici Barricalla) e **indotti**, quali, ad esempio, l'aumento di traffico che sarà determinato dal nuovo Stadio di calcio Juventus, con annesso Centro Commerciale di 34.000 mq.

Sul punto occorre ribadire che il Comune di Venaria ritiene **insostenibile l'incremento sul territorio, già gravato da criticità ambientali (tangenziale nord 130.000**

veicoli/giorno, elettrodotti) degli impatti dovuti alla realizzazione di ben due infrastrutture lineari, quali la nuova linea ferroviaria e la quarta corsia della tangenziale autostradale.

Nel caso in cui si determinassero tali condizioni sarebbe in ogni caso necessario che tutti gli Enti interessati introducessero idonee **misure di riduzione degli impatti** (copertura della tangenziale per ridurre il rumore, interrimento elettrodotti) e che la compatibilità della **fase di cantiere** per la realizzazione della linea ferroviaria fosse valutata considerando il **mantenimento in esercizio della tangenziale autostradale.**

Infine, qualunque sarà la soluzione adottata, in presenza di un ambito territoriale densamente edificato, appare agli esponenti necessario che l'Osservatorio si attivi per definire **linee guida e criteri di indennizzo per esproprio e danni riferiti ai fabbricati ad uso abitativo e produttivo, interessati dalla tratta della nuova linea ferroviaria,** con particolare riferimento alla veduta del paesaggio, alla riduzione della luminosità, al soleggiamento, dell'accessibilità, all'immissione del rumore, delle vibrazioni, delle polveri.

Quanto sopra a fronte di tre distinte tipologie di danno indubbiamente prevedibili a fronte di un'opera di cui è evidente l'impatto ambientale: **permanente** (presenza ed

esercizio della linea), **temporaneo** (fase di cantiere), **in estensione per area interessata.**

L'Osservatorio dovrà dunque definire, a parere degli esponenti, adeguati strumenti tecnico-contrattuali per garantire i cittadini e per essi l'Amministrazione comunale di Venaria Reale affinché, in sede esecutiva, vengano puntualmente rispettate le condizioni che saranno definite in sede progettuale, con il concorso dei territori interessati.

A tal fine gli esponenti ritengono necessario che venga istituito sin d'ora **un adeguato fondo di garanzia anch'esso finalizzato al ristoro ed al risarcimento di possibili danni conseguenti ad eventuali mancati adempimenti di impegni progettuali contrattualmente assunti con tutti gli Enti locali interessati.**

Tanto premesso i sottoscritti signori residenti in Venaria Reale invitano e diffidano l'Osservatorio per la realizzazione del collegamento ferroviario Torino-Lione, nonché, per quanto di ragione, Rete Ferroviaria Italiana spa, Italferr spa, nonché tutti gli Enti destinatari del presente atto di diffida a volere effettuare la scelta del tracciato migliore della linea ferroviaria ad alta velocità e/o ad alta capacità nel tratto interessato attraverso un'approfondita analisi multi-criteria, secondo le modalità previsti al punto 7.a) delle "specifiche progettuali", tale da riguardare la ricognizione di tutte le specifiche criticità indicate, di

concerto con l'Osservatorio.

Invitano e diffidano altresì RFI a voler valutare la compatibilità della costruendo linea ferroviaria con le **aree urbane interessate** considerando la **pari dignità di tutti i territori**.

Invitano e diffidano altresì l'Osservatorio anzidetto ad apprestare idonei strumenti di ricognizione ed indagine atti dapprima a monitorare quindi a valutare la specifica sussistenza dei disagi e dei danni ambientali, biologici, patrimoniali ed extrapatrimoniali incidenti sul territorio di Venaria Reale, in relazione a ciascuna delle scelte progettuali indicate.

Quanto sopra in sintonia con i tecnici indicati dall'Amministrazione Comunale di Venaria Reale e dagli esponenti cittadini.

Invitano e diffidano gli Enti tutti destinatari del presente atto a volere istituire, sin da subito, un fondo di garanzia rivolto a costituire idonea cauzione per il risarcimento e/o l'indennizzo dei danni tutti, a qualsiasi titolo derivanti dalla realizzazione della linea ferroviaria ad alta velocità e/o ad alta capacità.

Con avvertimento che, in difetto, procederanno alla tutela dei propri diritti e/o interessi legittimi lesi avanti ogni competente sede, amministrativa e/o giudiziaria.

Torino-Venaria Reale, lì

PROCURA SPECIALE

Dichiariamo di prestare il consenso al trattamento dei dati personali e sensibili ex art.22-23 del Nuovo Testo Unico sulla Privacy - D.Lgs 196/03 - consenso occorrente all'espletamento dell'incarico.

Noi sottoscritti, diamo mandato all'avvocato Vincenzo Enrichens, con studio in Torino, via Morghen n.28, di rappresentarci e difenderci, ai fini del presente atto e nel procedimento amministrativo conseguente, conferendogli ogni facoltà di legge, ivi compresa la predisposizione degli atti ulteriori eventualmente necessari nei confronti delle società e degli Enti indicati nel presente atto di diffida, autorizzandolo altresì, ove necessario, a commissionare le eventuali perizie utili a sostenere le conclusioni suindicate, in ogni fase, stato e grado, con ogni facoltà di legge e fino a totale esecuzione, ed eleggiamo domicilio presso il suo studio in Torino, via Morghen n.28.

Torino-Venaria Reale, lì

Il presente atto è inoltrato a ciascuno per quanto di competenza, ai seguenti Enti:

RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA

Piazza della Croce Rossa n.1
00161 ROMA

ITALFERR SPA

Via Marsala n.53/67
00185 ROMA

OSSERVATORIO

.....
.....

PRESIDENZA DEL CONSIGLIO DEI MINISTRI

Palazzo Chigi
Piazza Colonna n.370
00187 ROMA

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO

Viale C. Colombo n.44
00147 ROMA

MINISTERO PER LE INFRASTRUTTURE E TRASPORTI

Piazzale Porta Pia n.1
00198 ROMA

MINISTERO PER I BENI E LE ATTIVITA' CULTURALI

Via del Collegio Romano n.27
00186 ROMA

REGIONE PIEMONTE

Piazza Castello n.165
10122 TORINO

PROVINCIA DI TORINO

Palazzo Cisterna
Via Maria Vittoria n.12
10123 TORINO

COMUNE DI VENARIA REALE

Piazza Martiri Libertà n.1
10078 VENARIA REALE TO