

SINTESI DIFFIDA CONTRO RFI

Gli esponenti sono tutti cittadini residenti e/o proprietari di immobili siti in via Amati 90 e 91 e nelle zone limitrofe : via Bazzanini, Saragat e Aleramo . Sulle aree interessate dalle proprietà degli esponenti è prevista la realizzazione, secondo il progetto presentato da RFI – Rete Ferroviaria Italiana – , di un tratto della linea AC/AV che fa parte della Gronda Nord di Torino e che rientra nel tracciato della Torino – Lyon .

1. Il progetto: principali fasi del procedimento amministrativo

Il progetto è noto agli esponenti dal 10.12.2003, data della pubblicazione sul B.U. n. 53 della Regione Piemonte di un comunicato che informava sull'avvenuto deposito di integrazioni/variazioni al progetto già presentato alla Regione Piemonte da Italferr - per conto di RFI - in data 7.03.2003 per l'avvio della VIA di competenza statale .

Risulta altresì che l'istanza, corredata da Studio di Valutazione di Impatto Ambientale (Legge 443/2001, art.3 D.Lgs. 190/02 e art. 6 Legge 349/86), fosse stata approvata con prescrizioni da una Delibera della Giunta Regionale il 21 luglio 2003 .

In data 4 settembre 2003 il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, attivata la procedura di VIA, dava parere favorevole all'opera con prescrizioni e raccomandazioni .

Il 3 agosto 2005 il CIPE , delibera n. 119, ha approvato il progetto preliminare relativo al "Nodo urbano di Torino, potenziamento linea Bussoleno – Torino e Cintura Merce" per un costo totale di 2375 milioni di Euro, comprensivo del 3% degli oneri "per opere compensative".

La delibera CIPE recepisce prescrizioni, raccomandazioni e proposte da parte del Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, sentiti pareri e proposte del Ministero per i Beni e le Attività Culturali , della Commissione Speciale Via e della Regione Piemonte (Delibera Giunta Regionale del 21 luglio 2004, integrata da una successiva del 1° agosto 2005) .

Sempre in data 3 agosto 2005 è stata istituita la Commissione Tecnica Ministeriale, già richiesta dal Consiglio Provinciale di Torino nella seduta del 22 luglio 2005 e finalizzata a proporre soluzioni alle "criticità" evidenziate in via preventiva in relazione all'opera .

In data 10 dicembre 2005 al Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi, al quale hanno preso parte rappresentanti del Governo, della Regione Piemonte, della Provincia di Torino, del Prefetto di Torino, delle Ferrovie dello Stato, di RFI, delle Comunità Alta e Bassa Valle di Susa e dei Sindaci dei Comuni interessati per affrontare le emergenze amministrative e tecniche dell'opera, si è convenuto di

- istituzionalizzare il Tavolo di Palazzo Chigi allargato al rappresentante del Coordinatore della Commissione Europea e ai Comuni della cosiddetta Gronda di Torino
- rilanciare e potenziare un Osservatorio, istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, esteso ai Ministeri della Salute, dell'Ambiente e delle Politiche Comunitarie, aperto agli esperti di diverse competenze e presieduto da una personalità di alto prestigio professionale, nel quale ci fosse un confronto sugli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico anche per dare risposta alle preoccupazioni espresse dalle popolazioni e che si sono dichiarate contrarie all'opera .

Tale "Osservatorio per i problemi del valico ferroviario lungo la Torino – Lione" si è riunito finora un'unica volta il 1° marzo 2006 .

2. Il tracciato della ferrovia e le sue interferenze in via Amati e zone limitrofe – Venaria Reale –

Secondo il progetto di RFI, il tracciato della linea ferroviaria Torino – Lione attraverserebbe la via Amati, l'area dell'attuale ferrovia Satti (Torino - Ciriè – Lanzo), lo svincolo della Tangenziale Nord e la Strada Druento .

Non c'è alcun dubbio che la realizzazione del tracciato avrebbe 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 . Ancora più in particolare snaturerebbe la morfologia dell'intero ambito dove è prevista la realizzazione della galleria artificiale e del contiguo percorso in trincea .

Infatti il tracciato della linea AC/AV interesserebbe, a sud della "tangenziale nord", tutta l'area di comprensorio, di circa tre ettari, di proprietà dei condòmini degli stabili siti a Venaria Reale in via Amati 90. Attualmente l'area in questione è destinata a parco condominiale e al suo interno sono ubicati i percorsi pavimentati di accesso agli interni (1,2,3 – 4,5,6 – 7,8,9) dei tre stabili destinati a civile abitazione .

A est delle aree anzidette il progetto prevede la totale revisione della viabilità esistente, la realizzazione di un rilevato e la sostituzione del ponte che attualmente esiste sulla Tangenziale Nord .

Inoltre, sempre a est della via Amati, dove la linea ferroviaria dovrebbe svilupparsi in trincea, è prevista la demolizione della Cascina Passarino e la realizzazione di una piazzola di emergenza .

La Cascina, in via Amati 91, è segnalata dall'Ufficio Beni e Attività Culturali del Comune di Venaria Reale come una delle costruzioni ad uso civile più antiche del territorio : risale infatti al 1700 e di essa si trova traccia in numerose mappe d'epoca, comprese quelle relative alle "Rotte di Caccia del re". Perfettamente ristrutturata, attualmente è comprensiva di n. 5 appartamenti abitati dal proprietario e dai suoi familiari, di un terreno circostante e di un portico di circa 250 mq : la cascina ha mantenuto la sua conformazione originaria di "azienda agricola" e per questo costituisce una importante e rara testimonianza della tipologia di costruzioni rurali, da tutelare .

Ancora in ordine alle interferenze conseguenti alla linea progettata, occorre rilevare che questa verrebbe a invadere direttamente i tre stabili comprensivi dei 192 appartamenti e ciò non solo nella fase di cantiere, ma anche nella fase di esercizio dell'impianto ferroviario vero e proprio, tanto da rendere pressoché impossibile abitare gli appartamenti interessati per il rumore, le vibrazioni e i gravami determinati dalla modifica degli accessi agli appartamenti medesimi .

Infatti, il tracciato della ferrovia, oltre ad occupare quasi interamente i giardini prospicienti gli immobili, verrebbe a trovarsi a pochi metri di distanza dai balconi e dalle finestre degli appartamenti .

Infine, il tracciato interesserebbe in modo pesante tutti gli abitanti della zona, determinando un notevole decadimento delle condizioni e della qualità della vita .

3. Il progetto migliore

Dall'analisi fatta, appare evidente come il progetto commissionato da RFI e realizzato da ITALFERR non sia confortato da idonei e coerenti studi di valutazione di impatto ambientale come previsto dalle Direttive Europee e dalla vigente legislazione in materia .

E' stato accompagnato da una VIA, ai sensi della legge 443/01, ovvero Legge Obiettivo, ma tale valutazione è palesemente incoerente sotto il profilo tecnico .

Dall' "analisi multicriteria", predisposta dalla Regione Piemonte, confrontando 4 alternative di tracciato :
la 1^ proposta da RFI,

la 2^ proposta dalla Provincia di Torino,

la 3^ denominata "Settimo sud-Settimo nord",

la 4^ proposta lungo l'asse di cs.Grosseto, in galleria profonda, con collegamento alla stazione di Torino Stura

risulta evidente come la 4^ alternativa abbia il minore impatto ambientale sia in fase di cantiere che in fase di esercizio e presenti minore costo di realizzazione e minori interferenze stradali .

La scelta, tuttavia, ha privilegiato il tracciato "Settimo sud – Settimo nord" in quanto, nonostante il riconosciuto forte impatto ambientale, Italferr lo ritiene "più performante rispetto alle alternative proposte da Regione Piemonte e Provincia di Torino per la maggiore flessibilità trasportistica - vengono separati i flussi di traffico merci da quelli dei passeggeri - e perché non viene alterata la pianificazione temporale e finanziaria del passante ferroviario di Torino, già in fase avanzata di realizzazione (Relazione Italferr, spa, pag. 37) .

C'è da aggiungere che la VIA assunta dai progettisti di Italferr è stata resa con riferimento ad un tracciato difforme da quello attualmente proposto, collocato a nord della Tangenziale di Torino, cosicché lo studio risulta incongruente per la verifica dell'effettivo impatto ambientale (rumore, vibrazioni e altri gravami) subito dai residenti e dai territori della zona interessata . L'area in questione è totalmente urbanizzata : la realizzazione dell'opera e delle sue pertinenze avrebbe gravissime conseguenze sul tessuto sociale e abitativo .

La vita degli abitanti sarebbe sconvolta sia dalla permanenza dei cantieri per molti anni sia, soprattutto, dal quotidiano esercizio della linea stessa per il passaggio continuo di treni merci . Il danno alla salute e alla vita di relazione degli abitanti sarebbe enorme e assorbente rispetto al pur gravissimo danno patrimoniale dovuto alla perdita delle abitazioni e dei terreni o, in alternativa, alla enorme compromissione della utilizzabilità degli stessi . L'alterazione delle occupazioni quotidiane e della fruibilità dei quartieri esistenti si risolverebbe in una permanente condizione di invivibilità da parte dei cittadini .

4. Illegittimità del procedimento amministrativo

Quanto affermato sopra deve essere inserito nella considerazione circa la illegittimità del procedimento amministrativo compiuto e relativo al progetto della linea ferroviaria di cui si chiede la realizzazione ai sensi e per gli effetti della Legge 443/2001 – Legge Obiettivo –

Le previsioni di tale legge sono costituzionalmente illegittime perché in palese contrasto con gli artt. 5, 117 e 118 della Carta Costituzionale in quanto escludono totalmente le collettività territoriali interessate da ogni decisione in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi strategici e prevedono la totale cancellazione di ogni competenza prevista in favore degli Enti locali .

5. Conclusioni

RFI e ITALFERR sono invitate e diffidate a

- revocare la proposta di realizzazione del progetto di costruzione della linea ferroviaria AC/AV presentato il 10.12.2003
- revocare in ogni caso il progetto di tracciato previsto, individuando un altro idoneo tracciato a minore impatto ambientale in sintonia con le valutazioni di impatto ambientale sinora assunte e dopo aver effettuato apposita Valutazione Ambientale Strategica, secondo le previsioni delle Direttive Comunitarie vigenti
- voler provvedere in ogni caso al risarcimento dei danni finora subiti dagli esponenti (svalutazione dei beni immobili) e, in caso di persistenza della volontà di progettazione e realizzazione dell'opera, all'indennizzo integrale di tali beni nonché al risarcimento di tutti i danni, patrimoniali, extrapatrimoniali, biologici, alla vita di relazione ed ambientali subiti e subendi dai cittadini
- voler individuare, in caso di persistenza nella volontà di progettazione e realizzazione dell'opera, termini certi e ultimativi per la realizzazione del progetto, fornendo integrale documentazione di quanto si intende realizzare, al fine di consentire la proposizione di ricorsi, opposizioni, atti giudiziari per garantire la tutela e gli interessi dei cittadini

Gli Enti in indirizzo - *Presidenza del Consiglio dei Ministri, Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, Ministero per le Infrastrutture e i Trasporti, Ministero per i Beni e le Attività Culturali, Osservatorio per i Problemi del valico ferroviario lungo il collegamento Torino-Lione, Regione Piemonte, Provincia di Torino* – sono invitati a voler pronunciare, allo stato, dichiarazione negativa dell'assenso al progetto proposto, per totale incoerenza dello studio di valutazione di compatibilità ambientale dell'opera, rispetto ai risultati dell' Analisi Multicriteria nonché per totale assenza dei legittimi presupposti di legge, ai sensi delle disposizioni nazionali e comunitarie vigenti .

Venaria Reale, giugno 2006