

ATTO DI DIFFIDA

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

PREMESSO

1) - Gli esponenti sono tutti cittadini residenti e/o proprietari di immobili siti nel territorio del Comune di Venaria Reale, all'interno del quartiere Rigola, limitrofo alla "tangenziale nord", di Torino.

Più in particolare gli esponenti sono proprietari di abitazioni collocate su aree di circa tre ettari complessivi, ove insistono tre distinte unità immobiliari, comprensive di 192 appartamenti ed individuate al catasto terreni, foglio 37, mappali 59, 117, 118, al numero civico 90 di via Amati, in territorio dell'anzidetto Comune.

Altri esponenti abitano, al numero civico 91 di via Amati, unità immobiliari collocate in aree ove insiste la cosiddetta Cascina Passarino, risalente al secolo XVIII°, la quale è costituita da un immobile di particolare pregio artistico, comprensivo di n.5

appartamenti adibiti ad abitazione.

2) - Sulle aree interessate dalle proprietà degli esponenti è prevista la realizzazione, da parte di RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA - RFI, di un tratto della linea ad alta velocità e/o capacità ferroviaria, destinata a congiungersi al tracciato della linea prevista tra Torino e Lione.

Gli esponenti hanno conosciuto l'esistenza dell'anzidetto progetto e la sua incidenza sui terreni ove insistono le loro abitazioni, in data 12 dicembre 2003, allorchè la Direzione Trasporti del competente Assessorato della Regione Piemonte ha pubblicato, sul Bollettino Ufficiale n.53 della Regione Piemonte, un comunicato contenente la notizia dell'avvenuto deposito di integrazioni di progetto, poste a disposizione per la consultazione del pubblico, nei 30 giorni previsti dalla legge, presso l'ufficio di deposito progetti (ai sensi degli artt.1 lettera A e 23 della legge n.40/98), oltre che presso il SETIS, nonchè l'indicazione del Responsabile del procedimento.

Dalla pubblicazione anzidetta si evince che la richiesta di approvazione del progetto preliminare dell'opera è stata inoltrata da ITALFERR SpA, con sede legale in Roma, via Marsala n.53/67, per conto del

committente RFI Spa, alla Regione Piemonte, in data 7 marzo 2003 (n.ro di protocollo 2727/26-26.5).

L'istanza è corredata da uno studio di valutazione di impatto ambientale, secondo le previsioni della legge n.443/2001 e successive modificazioni, nonché dell'art.3 del D.Lgs n.190/02 e dall'art.6 della legge 349/86.

Risulta altresì agli esponenti che la Regione Piemonte, con deliberazione di Giunta regionale n.67-10050 del 21 luglio 2003, aveva già espresso, ai sensi dell'art.3, comma 5 del decreto legislativo n.190/2002, il proprio parere favorevole, con prescrizioni, all'approvazione della progettazione preliminare dell'opera.

Inoltre risulta che, a seguito dell'attivazione della procedura di valutazione ambientale, prevista dal capo II del menzionato decreto legislativo, il Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio, in data 4.9.2003, aveva espresso ulteriore parere favorevole all'opera, con il corredo di talune prescrizioni e raccomandazioni.

Infine la società ITALFERR Spa, a nome e per conto di RFI Spa, ha quindi presentato alla Regione Piemonte, in data 10.12.2003, un documento di Variazioni/Integrazioni alla richiesta originariamente

presentata in data 7.3.2003, per l'avvio della procedura di valutazione d'impatto ambientale di competenza statale.

Secondo quanto è dato conoscere agli esponenti, in data 3 agosto 2005 (numero di registrazione CDC 13.3.2006, registro n.1, foglio 383), il CIPE ha approvato con prescrizioni, raccomandazioni e proposte del Ministero dei Trasporti e delle Infrastrutture e prescrizioni conseguenti al parere del Ministero per i Beni delle attività culturali, nonché prescrizioni proposte conseguenti al parere della Commissione Speciale Via e della Regione Piemonte (Deliberazione della Giunta Regionale 1 agosto 2005, n.16-609 - Integrazioni alla DGR 26-12997 del 21 luglio 2004 relativa al parere regionale sul "Nodo Urbano di Torino, potenziamento linea Bussoleno - Torino e Cintura Merci" con annesso elettrodotto a 132 KV), il Progetto Preliminare e lo Studio di Impatto Ambientale, di cui alla deliberazione CIPE n.119 ("1° Programma delle Opere Strategiche -legge n.443/2001 - Nuovo collegamento ferroviario Nodo Urbano di Torino: potenziamento linea ferroviaria Torino Bussoleno e cintura merci"), per l'importo di 2.375 euro, limite di spesa dell'intervento inclusivo degli oneri per "opere compensative" per un importo pari al 3% del

costo complessivo.

Presso il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti, in data 3 agosto 2005, con l'assenso di numerosi Enti tra cui la Regione Piemonte, la Provincia di Torino, la Città di Torino, le Comunità montane della Valle di Susa, è stata quindi costituita la **Commissione Tecnica Ministeriale, finalizzata a proporre soluzioni alle "criticità" evidenziate in via preventiva in relazione all'opera**, ai lavori della Pre-conferenza dei servizi, al fine di semplificare l'iter autorizzativo per la localizzazione della linea ferroviaria e renderlo più veloce.

La costituzione della anzidetta Commissione ha realizzato una richiesta già avanzata del Consiglio Provinciale di Torino, in data 22.7.2005 e dall'Assemblea dei Sindaci del territorio interessato all'opera, in data 27.7.2005.

In data 10 dicembre 2005, a seguito della convocazione di apposita riunione del cosiddetto "Tavolo Istituzionale di Palazzo Chigi", che ha visto la partecipazione dei rappresentanti del Governo, del Prefetto, della Regione Piemonte, della Provincia di Torino, delle Ferrovie dello Stato spa, di RFI SpA e di rappresentanti delle Comunità Montane Alta e Bassa Valle di Susa, nonché di Sindaci dei Comuni

interessati, al fine di affrontare le emergenze amministrative e tecniche dell'opera, gli Enti interessati hanno poi convenuto sulle seguenti incombenze:

- Istituzionalizzazione del **"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 la linea ferroviaria dovrà essere localizzata;
- Rilancio e potenziamento di un **Osservatorio**, istituito presso il Ministero delle Infrastrutture e Trasporti, esteso ai Ministeri della Salute, dell'Ambiente e delle Politiche Comunitarie, aperto agli esperti di diverse competenze e affidato alla responsabilità di una personalità di alto prestigio e di riconosciuta competenza professionale, ove dovrebbe avvenire il confronto relativo a tutti gli approfondimenti di carattere ambientale, sanitario ed economico, anche per dare risposta alle preoccupazioni già espresse dalle popolazioni, che hanno espresso contrarietà all'opera.

L'anzidetto *"Osservatorio per i problemi del valico*

ferroviario lungo la Torino-Lione" ha iniziato la propria attività in data 1 marzo 2006.

3) Tanto premesso, ai fini della ricostruzione dei tratti salienti del procedimento amministrativo sinora noto agli esponenti ed utile alla redazione del presente atto, occorre precisare quanto segue, in ordine al tracciato della linea ferroviaria anzidetta e delle sue interferenze con gli immobili siti nel Comune di Venaria Reale, in via Amati n.90, agli interni 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8 e 9, e con le aree che ricomprendono la suindicata Cascina Passarino, in via Amati n.91.

Al fine di meglio precisare i rilievi degli esponenti, si precisa che il territorio del Comune di Venaria Reale è interessato dal progetto di tracciato della linea ferroviaria individuata in premessa per km 2,645, di cui km 2,210 dovrebbero svilupparsi in galleria artificiale e il restante percorso in "trincea"; il campo base del cantiere operativo dovrebbe essere localizzato in zona Brentatore, all'interno delle aree interessate.

Pertanto, il tracciato della prevista linea ferroviaria attraverserebbe la via Amati, l'area dell'attuale Ferrovia Satti, lo svincolo della "tangenziale nord" e la strada Druento.

Alla luce delle considerazioni che precedono e della conformazione dei luoghi interessati, non c'è alcun dubbio che la realizzazione del tracciato della linea ferroviaria, progettato dalle società RFI Spa e ITALFERR Spa, 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.

Ancor più in particolare esso snaturerebbe la morfologia dell'intero ambito, ove è prevista la realizzazione della tratta Galleria Artificiale (GA7) dal km 9+290 al km 9+506,53 e del contiguo percorso in "trincea".

Infatti il tracciato della linea ad Alta Velocità - Capacità in progetto, nel tratto dal km 9+290 al km 9+506,53 si svilupperebbe a sud della "tangenziale nord" di Torino, interessando tutta l'area di comprensorio, di circa 3 ettari, individuata al Catasto Terreni foglio 37, mappali 59, 117, 118, di proprietà dei condomini degli stabili siti nel Comune di Venaria Reale, in via Amati 90 (interni 1, 2, 3, 4, 5, 6, 7, 8, 9).

Attualmente, l'area in questione è piantumata ed è destinata a parco condominiale; al suo interno sono ubicati percorsi pavimentati di accesso ai singoli

stabili.

Più precisamente il comprensorio, è costituito dai seguenti lotti:

LOTTO A: fabbricato civile a n.8 piani fuori terra (64 alloggi e cantine), uno interrato (64 cantine e centrale termica), e n.54 autorimesse al piano interrato sotto il giardino;

LOTTO B: fabbricato civile an.8 piani fuori terra (64 alloggi), uno interrato (64 cantine e centrale termica) e n.81 auroimesse e/o magazzini e centrale termica al piano interrato sotto il giardino;

LOTTO C: fabbricato civile a n.8 piani fuori terra (64 alloggi), uno interrato (64 cantine e centrale termica) e n.40 autorimesse al piano interrato sotto il giardino.

La cubatura fuori terra per ciascun lotto è di circa mc. 16.500.

L'edificazione dei fabbricati è stata eseguita a seguito di Concessione Edilizia n.107, rilasciata dal Comune di Venaria Reale (To) il 5 maggio 1978 e successive varianti.

Detta concessione è conseguente a Convenzione Edilizia stipulata con la Città di Venaria Reale a rogito Notaio Marocco il 15 marzo 1977 rep. 39469 registrato a Torino il 17 marzo 1977 n.10882.

I tre fabbricati sono destinati a civile abitazione, come da Catasto Fabbricati, categoria A/2, classe 2, di tipologia variabile dai 5.5 ai 4.5 vani.

Secondo il Piano Regolatore Generale (PRG), approvato con deliberazione della Giunta Regionale n.3214962 del 7 marzo 2005, vigente del Comune di Venaria Reale (To), l'area è compresa nel DISTRETTO URBANISTICO D5 - AREA NORMATIVA Br 5/, RESIDENZIALE mentre parte del giardino comprensoriale, anche se privato è classificato come AREA SERVIZI e su di esso grava la FASCIA DI RISPETTO dalla Tangenziale Nord di 30 mt.

L'accesso ai tre lotti e relative autorimesse avviene da strade private attestate sulla via Amati, 92.

L'area recintata relativa ai LOTTI A - B e C, costituita da terrapieno e soletta in c.a., è destinata a giardino e viali interni pedonali di uso esclusivamente comprensoriale collettivo.

Tale superficie, ad eccezione di quella interessata da cantine e autorimesse, è interessata da servitù di passaggio per cavi elettrici, tubazioni per il gas e l'acqua potabile, telefoni, fognature bianche e nere e di tutte le servitù attive e passive derivanti dalla citata Convenzione Edilizia e di

quelle contenute nei rogiti di acquisto dei sedimi.

Inoltre tali lotti sono gravati da una servitù costituita in favore del Comune di Venaria Reale (To), per il passaggio di una grande condotta fognaria.

La tubazione, posta parallelamente alla ferroviaria Torino - Ceres, è situata nella particella catastale n.59, nella quale trova pure sede la cameretta di ispezione.

La rete di fognature per lo smaltimento delle acque bianche e nere è di proprietà comprensoriale fino all'immissione nel canale fognante municipale, situato nel LOTTO A a circa 18 mt. dalla ferrovia Torino - Ceres e ad essa parallelo.

La rete di fognatura bianca è per lo più esterna al perimetro dei fabbricati mentre, la fognatura nera è interrata in corrispondenza dei corridoi delle autorimesse.

L'impianto idrico comprensoriale è costituito da n.3 prese da 50 mm., e relativi contatori, poste in un pozzetto adiacente alla via Amati entro la proprietà del LOTTO C.

Il confine nord del comprensorio è tuttora delimitato da barriere antirumore, recentemente collocate dalla società Ativa sul limite della scarpata della tangenziale nord, al fine di limitare

il disturbo agli abitanti dei condomini interessati dal traffico di veicoli insistente sulla tangenziale stessa.

Il tracciato della linea ferroviaria, in questa zona (dal km9+290 al km 9+506,53) è previsto a quote di progetto che variano dall'altezza di metri 247,269 all'altezza di metri 245,925 rispetto al livello del terreno; il progetto prevede altresì il ritombamento dell'area ed opere di mitigazione per tutta la lunghezza del lotto, pari a metri 214,48.

Ad est delle aree anzidette il progetto prevede la totale revisione della viabilità esistente, con la modifica del raggio di curvatura, la realizzazione di un rilevato e la sostituzione del ponte attualmente esistente sulla Tangenziale Nord.

Ad est della via Amati, inoltre, dove la linea ferroviaria dovrebbe svilupparsi in trincea, è prevista la integrale demolizione della Cascina Passarino e la realizzazione di una piazzola di emergenza, al km 9+257,34.

La Cascina Passarino, in via Amati n.91, risulta segnalata dall'Ufficio Beni ed Attività Culturali del Comune di Venaria Reale (To), in quanto risulta essere una delle costruzioni ad uso civile più antiche del territorio.

Essa infatti risale al XVIII° secolo e di essa si trova traccia anche in numerose mappe d'epoca, comprese quelle relative alle "Rotte di Caccia del RE".

Nel Novecento la Cascina aveva fatto parte del patrimonio della Snia di Altessano, per poi essere ceduta agli attuali proprietari.

All'interno di questo fabbricato era inoltre presente una Cappella dedicata a San Domenico, edificata nel 1818, una delle quattro cappelle di Altessano.

Pur essendo attualmente utilizzata ad uso abitativo, la Cascina ha mantenuto la sua conformazione originaria di "azienda agricola", e per questo costituisce un'importante ed ormai rara testimonianza dell'anzidetta tipologia di costruzioni rurali, da tutelare.

Attualmente la Cascina è comprensiva di n.5 appartamenti adibiti ad abitazione, da terreno circostante, da un portico di circa 250 metri quadri.

Secondo il Piano Regolatore Generale (PRG) approvato con deliberazione della Giunta Regionale n.3214962 del 7 marzo 2005, vigente del Comune di Venaria Reale (To), l'area è compresa nel DISTRETTO URBANISTICO D5 - AREA NORMATIVA Bel.

Ancora, in ordine alle interferenze che l'anzidetto progetto determinerebbe con l'area di proprietà dei condomini degli stabili siti in via Amati n.90, all'interno del quartiere Rigola, occorre rilevare che la necessaria realizzazione di un muro e di un tracciato in trincea, in linea antecedente all'inizio della galleria artificiale prevista, oltre a prevedere la totale demolizione dell'anzidetta Cascina Passarino e degli altri fabbricati insistenti sui terreni di pertinenza della tenuta, verrebbe ad invadere direttamente i tre stabili comprensivi dei 192 appartamenti menzionati in epigrafe, e ciò non solo nella fase di cantiere, ma anche nella fase di esercizio dell'impianto ferroviario vero e proprio, si da rendere pressochè impossibile l'abitazione degli appartamenti interessati, per il rumore, le vibrazioni ed i gravami determinati dalla modifica degli accessi agli appartamenti medesimi.

Infatti il tracciato della linea ferroviaria, oltre ad occupare pressochè interamente i giardini prospicienti gli immobili di cui sopra, verrebbe a trovarsi a pochi metri di distanza dai balconi e dalle finestre degli appartamenti interessati.

°°*°*°*

4) Dalla semplice indicazione delle anzidette

circostanze, appare evidente come il progetto commissionato da RFI spa e realizzato da ITALFERR Spa non sia in alcun modo confortato da idonei e coerenti studi di valutazione di impatto ambientale, così come previsto dalle Direttive della Comunità Europea, nonchè dalla vigente legislazione nella materia.

E' ben vero che esso è stato accompagnato da una sedicente valutazione di impatto ambientale, ai sensi delle previsioni della Legge n.443/01 (cosiddetta Legge Obiettivo), ma l'anzidetta valutazione è palesemente incoerente sotto il profilo tecnico.

Infatti dalle analisi "multicriteria" n.1[^] e 2[^], che la Regione Piemonte ha predisposto mettendo a confronto quattro alternative di tracciato (la prima proposta da RFI Spa nel progetto presentato originariamente, la seconda proposta dalla Provincia di Torino, la terza denominata Settimo Sud - Settimo Nord, la quarta proposta lungo l'asse di corso Grosseto, in galleria profonda, con collegamento alla stazione di Torino Stura), la quarta alternativa è risultata essere contrassegnata da minore impatto ambientale, sia in fase di cantiere, sia in fase di esercizio, nonchè a minor costo di realizzazione e con le minori interferenze stradali.

Tuttavia l'anzidetto studio di impatto ambientale

ha promosso la scelta del tracciato "Settimo sud - Settimo nord" in quanto, come si evince dalla Relazione Italferr, "anche se ritenuta di maggiore impatto rispetto alle altre dal punto di vista delle componenti ambientali, si ritiene risulti complessivamente più **performante** rispetto alle alternative proposte da Regione Piemonte e Provincia di Torino, in ragione della maggiore **flessibilità trasportistica** (vengono separati nettamente i flussi merci da quelli passeggeri, mantenendo integro il concetto stesso di gronda), sia perchè non viene alterata la pianificazione temporale e finanziaria del progetto del passante ferroviario di Torino, già in fase realizzativa" (vedi sintesi non tecnica, relazione Italferr Spa, pag.37).

Ancora aggiungasi che, per quanto concerne il rumore, le vibrazioni ed altri gravi inconvenienti, la valutazione di impatto ambientale assunta dai progettisti di Italferr SpA è stata resa con riferimento ad un tracciato difforme da quello attualmente proposto, collocato (probabilmente in prima originaria stesura), a nord della strada tangenziale insistente sul territorio del Comune di Venaria Reale, di tal che l'intero studio di valutazione di impatto ambientale, unito al progetto

presentato dalle società suindicate, non appare in alcun modo conferente al fine di verificare l'effettivo impatto subito dai residenti e dai territori della zona interessata.

Per contro, appare assolutamente evidente che il progetto, così come redatto dalle società proponenti, avrebbe un impatto ambientale devastante sui quartieri Rigola e Altessano in Venaria Reale e, ancor più in particolare, sulle aree ove insistono le proprietà degli esponenti.

Infatti, l'area in questione è totalmente urbanizzata: nel quartiere Rigola vivono, oltre alle 192 famiglie che abitano le palazzine menzionate in epigrafe, altre centinaia di famiglie, collocate in appartamenti limitrofi, per le quali lo sconvolgimento dell'intero assetto del quartiere comporterebbe la necessità di trasferirsi altrove.

Occorre aggiungere che il progetto prevede la ridefinizione della viabilità di via Amati, attraverso la predisposizione di un sovrappasso della tangenziale e della linea ferroviaria medesima.

Pertanto, le conseguenze della realizzazione dell'opera principale e delle sue pertinenze sarebbero gravissime per la evidente integrale compromissione di tutte le proprietà interessate.

In taluni casi, come già osservato, è previsto nello stesso progetto l'abbattimento delle strutture immobiliari interessate al tracciato: nel caso della Cascina Passarino è apparso infatti impensabile ai progettisti realizzare l'opera senza l'abbattimento degli immobili ivi compresi.

Pertanto, l'intero laboratorio artigianale di 363 metri cubi ed il fabbricato della Cascina, con gli alloggi ivi esistenti, sarebbero abbattuti, mentre i terreni limitrofi, in area urbana ed agricola, sarebbero comunque totalmente occupati dalla linea ferroviaria.

Per le altre residenze di via Amati n.90, che annoverano 192 appartamenti, l'abbattimento risulta poi l'unica probabile conseguenza logica, vista la contiguità del tracciato (previsto a pochi metri da balconi e finestre delle abitazioni) e la conseguente incompatibilità, sul percorso, tra la linea ferroviaria e qualsiasi struttura di tipo abitativo.

In ogni caso la vita di tutti gli abitanti interessati sarebbe sconvolta non solo dalla permanenza dei cantieri per molti anni a venire, ma anche dal quotidiano esercizio della linea stessa, ove è presumibile prevedere un continuo passaggio di treni merci.

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.

Quanto sopra si risolverebbe 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, cosicchè la fruibilità dei quartieri esistenti da parte di migliaia di persone si risolverebbe in una permanente condizione di invivibilità.

Occorre a questo punto rilevare 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 presentazione delle 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 nella zona interessata, mentre le pochissime transazioni effettuate negli ultimi tempi sono state compiute a valori ampiamente sottostimati, rispetto agli ordinari valori di mercato.

5) Le evidenze sopra delineate debbono essere infine inserite in una più ampia considerazione della illegittimità del procedimento amministrativo sino ad oggi compiuto e relativo al progetto della linea ferroviaria di cui le società proponenti chiedono la realizzazione.

La sua approvazione viene infatti richiesta agli Enti e agli Organi competenti, ai sensi e per gli effetti della legge n.443/01, le cui previsioni sono, a parere degli esponenti, costituzionalmente illegittime in relazione agli artt. 5, 117 e 118 della Carta Costituzionale, in quanto stabiliscono criteri direttivi, per la delega al governo in materia di infrastrutture e insediamenti produttivi strategici, palesemente dissonanti dai principi costituzionali vigenti.

Le previsioni della cosiddetta Legge Obiettivo confliggono infatti con le norme costituzionali summenzionate, in quanto escludono totalmente le

collettività territoriali interessate da ogni decisione nella materia e prevedono la totale obliterazione di ogni competenza prevista in favore degli Enti locali, sul cui territorio insistono le proprietà degli esponenti.

°°*°*°*

Tanto premesso, gli esponenti come sopra rappresentati ed assistiti,

INVITANO E DIFFIDANO

la società **RETE FERROVIARIA ITALIANA SPA - RFI**, in persona del legale rappresentante pro tempore, con sede legale in Roma, piazza della Croce Rossa n.1 e la società **ITALFERR Spa**, in persona del legale rappresentante pro tempore, con sede legale in Roma, via Marsala n.53/67:

A voler revocare la proposta di realizzazione del progetto di costruzione della linea ferroviaria ad alta velocità e/o ad alta capacità, presentata in data 12 dicembre 2003 alla Regione Piemonte; in ogni caso **a voler revocare il progetto di tracciato previsto** per l'anzidetta linea ed insistente sulle aree di proprietà degli esponenti nel territorio del Comune di Venaria Reale, individuando 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.

A voler provvedere, in ogni caso, al risarcimento dei danni sinora subiti dagli esponenti, nonché, in caso di persistenza nella volontà di progettazione e realizzazione dell'opera, all'indennizzo integrale del valore dei beni immobili tutti di proprietà degli esponenti, comunque interessati al tracciato, nonché al risarcimento di tutti i danni, patrimoniali, extrapatrimoniali, biologici, alla vita di relazione ed ambientali sinora subiti e subendi dagli esponenti.

A voler individuare, in caso di persistenza nella volontà di progettazione e realizzazione dell'opera, termini certi ed ultimativi per la realizzazione del progetto, fornendo agli esponenti l'integrale documentazione di quanto le società proponenti intendono realizzare, al fine di consentire la proposizione dei ricorsi, opposizioni ed atti giudiziari tutti necessari a garantire l'integrale tutela dei diritti e degli interessi legittimi degli esponenti.

Il presente atto di diffida è comunicato, per quanto di competenza, agli Enti in indirizzo, affinché dispongano gli accertamenti e gli approfondimenti

tutti, in particolare relativi alla valutazione ambientale strategica necessaria nel caso di specie, rivolti ad escludere ogni illegittima determinazione o decisione altrimenti denominata, nella procedura amministrativa conseguente alla proposizione dell'anzidetto progetto.

Invitano infine gli Enti in indirizzo a voler pronunciare, ciascuno per quanto di propria competenza, dichiarazione, allo stato, negativa dell'assenso al progetto proposto, per totale incoerenza dello studio di valutazione di compatibilità ambientale dell'opera, rispetto ai risultati dell'"analisi multicriteria", cui si fa riferimento nello studio medesimo, così come sino ad oggi previsto da RFI Spa e ITALFERR Spa, nonché per totale assenza dei legittimi presupposti di legge, ai sensi delle disposizioni nazionali e comunitarie vigenti.

Torino li

Avv. Vincenzo Enrichens

PROCURA SPECIALE

Noi sottoscritti, tutti residenti in Venaria Reale, diamo mandato all'avv. Vincenzo Enrichens di rappresentarci e difenderci, ai fini del presente atto

