

Corà Domenico & Figli - S.p.A.

INDUSTRIA E COMMERCIO LEGNAMI - PAVIMENTI IN LEGNO

Capitale Sociale Euro 30.000.000 i.v. - C.F. e P. IVA 02170820241 - R.E.A. 211570 - R.I. VI 25613
36077 Altavilla Vicentina (VI) - Via Verona 1 - Fraz. Tavernelle
Telefono 0444372711 - Fax 0444390771 - E-mail info@coralegnami.it

Spett.le

**Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del territorio e del mare.**

**Direzione Generale per le valutazioni e le
autorizzazioni ambientali.**

Divisione II - Sistemi di Valutazione Ambientale

Via Cristoforo Colombo n. 44

00147 ROMA

PEC

dgsalvanguardia.ambientale@pec.minambiente.it

Spett.le

Regione Veneto

Dipartimento Ambiente

Settore Valutazione Impatto Ambientale

Palazzo Linetti

Calle Priuli Cannaregio n. 99

30121 VENEZIA

PEC dip.ambiente@pec.regione.veneto.it

e, p.c.

Spett.

Italferr SpA

Via Vito Giuseppe Galati, 71

00155 ROMA

PEC: proc-aut-espro@legalmail.it

Spett.le

RFI Rete Ferroviaria Italiana SpA

Direzione Investimenti

Direzione Programmi Investimenti Rete AV/AC

Team progetti linea AV/AC tratta VR-PD

Piazza della Croce Rossa n. 1

00161 ROMA

PEC: segreteriacda@pec.rfi.it

Spett.le

Consorzio IRICAV DUE

Via F. Tovaglieri n. 413

00155 ROMA

PEC: iricavdue@pec.it

Spett.le

Regione Veneto

Palazzo Balbi

Dorsoduro, 3901

30123 VENEZIA

PEC: protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Spett.le
Regione Veneto
Area Infrastrutture
Dipartimento Riforma Settore Trasporti
Via Cesco Baseggio, 5
30174 MESTRE-VENEZIA
PEC: trasporti@pec.regione.veneto.it

Spett.le
Provincia di Vicenza
Contrà Gazzolle n. 1
36100 VICENZA
PEC: provincia.vicenza@cert.ip-veneto.net

Spett.le
Comune di Altavilla Vicentina
Piazza della Libertà n. 1
36077 ALTAVILLA VICENTINA (VI)
PEC: altavillavicentina.vi@cert.ip-veneto.net

Altavilla Vicentina, 26 febbraio 2016

OGGETTO: IRICAV DUE - Linea AV/AC Verona - Padova - Subtratta Verona - Vicenza – 1° lotto funzionale Verona - Bivio Vicenza. Comune di Altavilla Vicentina. Procedura di V.I.A. OSSERVAZIONI ai sensi dell'art. 183, comma 4, del D.lgs. 163/2006 e s.m.i..

Il Sottoscritto Stefano Corà inoltra la presente quale Presidente e Amministratore Delegato della Soc. CORA` DOMENICO & FIGLI S.P.A.

La Società è proprietaria di un compendio edificato, a destinazione industriale, che confina a Sud con la proprietà ferroviaria, tra le progressive pk 41+050 e 41+650.



Il progetto definitivo della linea av/ac prevede l'ablazione di una striscia confinaria ubicata sulla particella censita al catasto comunale al Fig. 4, mapp. n. 64, e l'asservimento per pubblici servizi di un'ampia area, estesa per oltre 11.300 mq., sottostante l'elettrodotto 50 Kv che attraversa la proprietà.

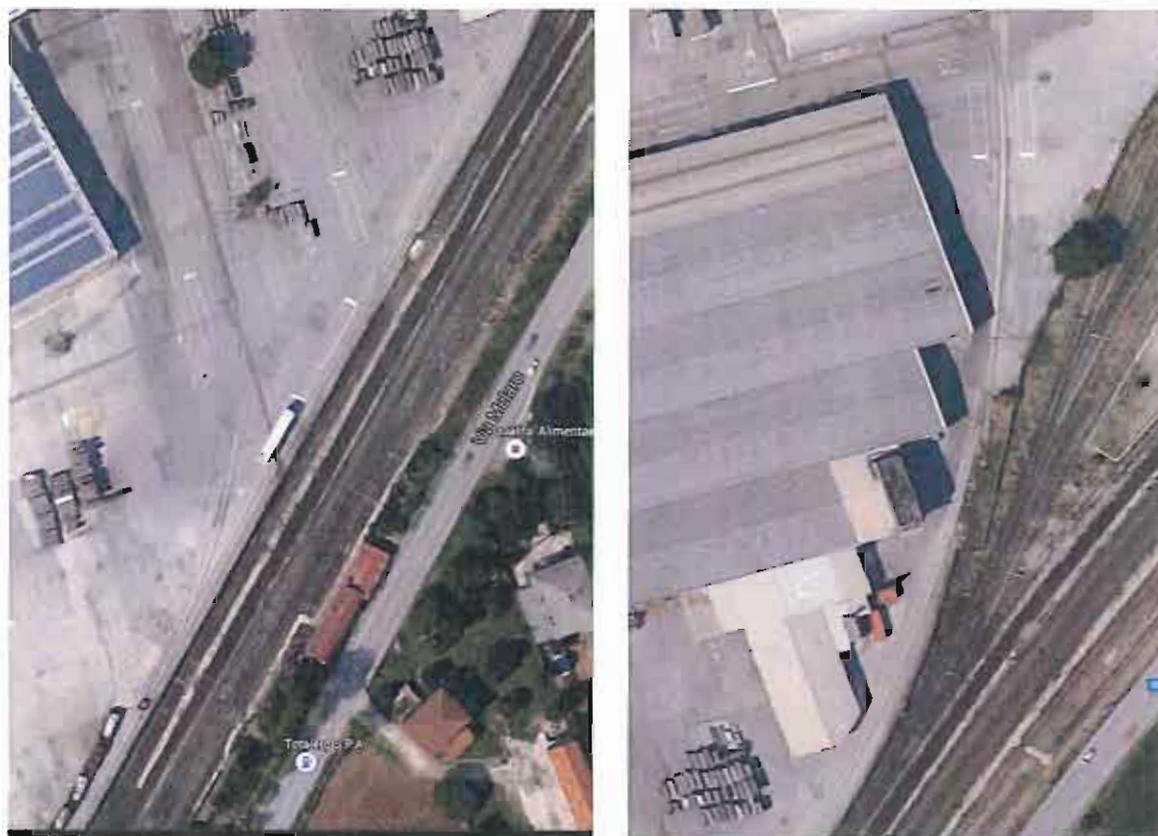


Detta espropriazione si sviluppa su circa 1.600 mq., 421 dei quali destinati a ferrovia, i restanti a mitigazioni ambientali.

L'interferenza incide su due componenti fondamentali del *layout* aziendale:

- a) la diramazione ferroviaria privata che serve l'insediamento Corà;
- b) gli spazi di movimentazione su gomma delle merci all'interno del compendio.

Le immagini che seguono ritraggono il tracciato ferroviario interno (un binario che sviluppa in due rami; l'Azienda dispone altresì di un locomotore di manovra) e la grande prossimità tra i capannoni e l'attuale proprietà ferroviaria. Lo spostamento del binario esistente e l'ablazione di una striscia, quand'anche di ampiezza in assoluto modesta, pregiudicherebbero irrimediabilmente la movimentazione merci, sia all'interno del perimetro aziendale che da e per la rete ferroviaria, e sposterebbero il limite della fascia di inedificabilità, compromettendo la futura capacità edificatoria del sito.



L'istituzione della servitù di elettrodotto, inoltre, potrebbe compromettere la piena operatività del personale all'interno delle strutture aziendali incluse nella fascia di rispetto, che, come accennato, si sviluppa su una vasta superficie (oltre 11.300 mq.).

Anche in questo caso, dunque, si prospetterebbe una rilevante incisione dell'attuale livello di efficienza aziendale.

*** **

Come accennato, l'eliminazione del tracciato ferroviario interno precluderebbe ogni possibilità di affidare alla ferrovia l'affluenza della materia prima in azienda, e la spedizione dei prodotti lavorati¹.

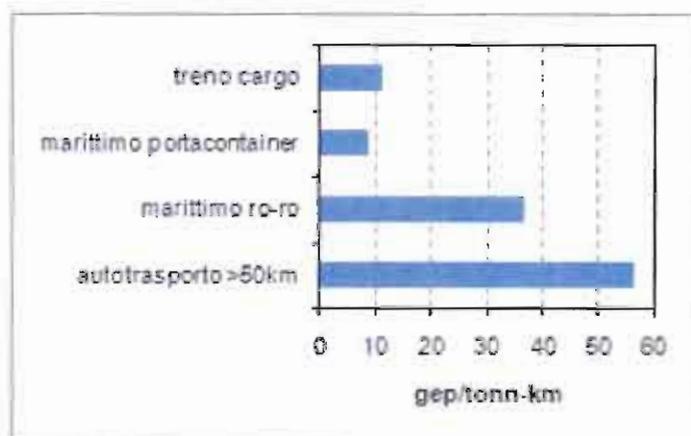
Sotto il profilo ambientale, il bilancio energetico risulterebbe gravemente sfavorevole.

Si riportano di seguito dati tratti dallo studio *“Obiettivi e strategie di un possibile rilancio del trasporto ferroviario di medio-lunga distanza in Italia”* di V. Conti e M.P. Valentini, in forza ad all'Unità Tecnica Efficienza Energetica di ENEA, pubblicato in *Energia Ambiente e Innovazione/Anno 2012*.

¹ Va precisato che l'utilizzo del trasporto su gomma come navetta su breve tratta, dall'azienda sino allo scalo merci ferroviario e viceversa non sarebbe economicamente praticabile, per il raddoppio dei costi di carico/scarico.

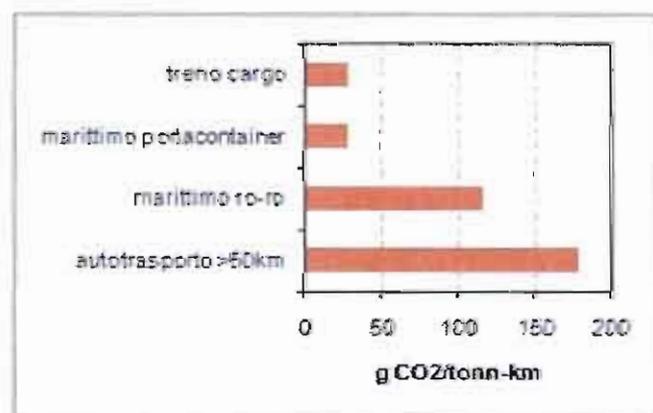
1) Consumi

Sulla medio-lunga distanza, nel caso del trasporto merci, il rapporto fra consumo su ferro e consumo su gomma scende a meno di 0,20. Ossia, il treno consuma circa un quinto di un autotreno, per unità di traffico prodotta. Qui in calce si riporta un'elaborazione dati fornita da ISPRA e CNIT sul consumo specifico del trasporto merci in ambito extraurbano per modalità di trasporto, riferita all'anno 2009.



2) Emissioni di CO₂

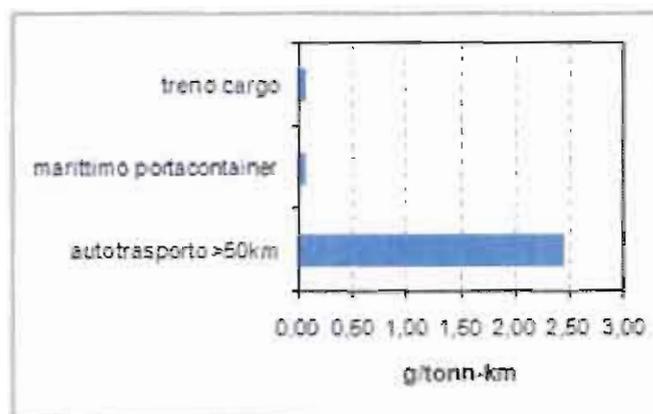
Lo studio succitato afferma: “In termini di emissioni specifiche di CO₂ le prestazioni del trasporto ferroviario risultano ancor più vantaggiose, nel confronto con le altre modalità, di quanto non si verifichi in termini di consumi energetici; ciò è da attribuirsi all’impiego dell’energia elettrica come principale fonte di alimentazione, che presenta un valore del rapporto fra anidride carbonica prodotta ed energia consumata più basso di quello dei combustibili fossili a cui ricorrono le modalità non ferroviarie”. Qui in calce si riporta un’elaborazione dati fornita da ISPRA e CNIT sulle emissioni specifiche di CO₂ del trasporto merci in ambito extraurbano per modalità trasporto



Per le emissioni unitarie di ossidi di azoto, i valori delle emissioni unitarie di ossidi di azoto attribuibili al trasporto ferroviario sulle distanze medio-lunghe sono in assoluto i più bassi, e risultano confrontabili con quelli del trasporto marittimo containerizzato. Quest’ultimo, tuttavia, è più gravoso di quello ferroviario in termini di emissioni di particolato fine e di ossidi di zolfo.

Lo studio succitato conclude affermando che “Nel complesso, quindi, si può affermare che il trasporto ferroviario è il meno inquinante fra tutte le possibili modalità motorizzate”.

Qui in calce si riporta un'elaborazione dati fornita da ISPRA e CNIT sulle emissioni specifiche di NO_x del trasporto merci in ambito extraurbano per modalità trasporto



Sotto il profilo giuridico, si osserva che la corretta applicazione del principio di proporzionalità (cui la Corte di Giustizia UE conferisce rango costituzionale sin da Corte giust., 17.12.1970, in C-11/70, Internationale Handelsgesellschaft, in Racc., 1970, 1125 ss.; C. giust., 24.10.1973, in C-5/73, Balkan-Import-Export, e recepito all'art. 3B del Trattato 1992 –Maastricht e finalmente all'art. 5 TCE – Lisbona 2009 e nella l. 241/90, art. 1, comma 1) imponga che ogni provvedimento utilizzato dalla pubblica amministrazione, specialmente se sfavorevole al destinatario, sia allo stesso tempo necessario e commisurato al raggiungimento dello scopo prefissato dalla legge. Conseguentemente, ogniqualvolta sia possibile operare una scelta tra più mezzi alternativi, tutti ugualmente idonei al perseguimento dello scopo, andrebbe sempre preferito quello che determini un minor sacrificio per il destinatario, nel rispetto del giusto equilibrio tra vari interessi coinvolti nella fattispecie concreta.

Sull'applicazione del principio di proporzionalità nell'ambito della V.I.A., cfr. Cons. St., sez. IV, 5 luglio 2010, n. 4246 e Cons. St., sez. VI, 22 febbraio 2007, n. 933, ove si legge: *“Alla stregua della disciplina comunitaria e nazionale (ed eventualmente regionale), la v.i.a. non può essere intesa come limitata alla verifica della astratta compatibilità ambientale dell'opera ma si sostanzia in una analisi comparata tesa a valutare il sacrificio ambientale imposto rispetto all'utilità socio economica, tenuto conto delle alternative praticabili e dei riflessi della stessa opzione zero”; la natura schiettamente discrezionale della decisione finale (e della preliminare di assoggettabilità), sul versante tecnico ed anche amministrativo, rende allora fisiologico che si pervenga ad una soluzione negativa ove l'intervento proposto cagioni un sacrificio ambientale superiore a quello necessario per il soddisfacimento dell'interesse diverso sotteso all'iniziativa; da qui la possibilità di bocciare progetti che arrechino vulnus non giustificato da esigenze prevalenti, ma suscettibile di venir meno, per il tramite di soluzioni meno impattanti in conformità al criterio dello sviluppo sostenibile... e alla logica della proporzionalità tra consumazione delle risorse naturali e benefici per la collettività che deve governare il bilanciamento di istanze antagoniste”².*

*

In questo contesto, assume rilievo determinante la succitata presa di posizione dell'Amministrazione comunale: infatti il principio di sussidiarietà, consacrato all'art. 118 Cost. ed all'art. 5 del Trattato UE 1992 (Maastricht) e successivamente del TCE, in connubio con il principio di proporzionalità, impone che le decisioni siano assunte al livello più possibile vicino ai cittadini.

² Nello stesso senso, T.A.R. Marche Ancona, sez. I 06/06/2013 n. 418. Sulla doverosità dell'applicazione dei criteri di adeguatezza, proporzionalità, considerazione, logica ed adeguata ponderazione delle varie, possibili soluzioni progettuali di allocazione dell'opera pubblica, cfr. tra le altre Cons. Stato, Sez. IV, 5 marzo 2010, n. 1275.

Pertanto, “laddove la dimensione tecnica della scelta coincida (o si ponga in alternativa) con la sua dimensione politica, quest’ultima prevale. E prevale, come è ben noto, non per il fatto che la tecnica non sia in grado, in tali casi, di fornire da sola soluzioni in sé convincenti... e nemmeno per il fatto che le soluzioni tecniche siano, in tali casi riguardanti gli interessi, si regola più opinabili che in altri... ma perché rispetto a determinate scelte, le quali comportano soluzioni di estrema soggettività e opinabilità, l’ordinamento fa prevalere la soluzione politica, affida cioè la scelta ai soggetti istituzionali che esprimono, direttamente o indirettamente, la volontà della maggioranza degli amministratori³”.

Per quanto veduto, dunque, solide ragioni di diritto militano a favore di una modifica progettuale che elimini l’interferenza.

In mancanza, si osserva che consolidata giurisprudenza (cfr. Cassazione civile, Sez. I, 18/03/2015, n. 5442, Corte Europea dei Diritti dell’Uomo, 10/01/2012 - Ricorso n.32521/05 - Di Marco c. Italia), insegna che i pregiudizi subiti dalla società espropriata e da compensare, siano individuati oltre che nel valore del terreno acquisito dalla P.A., negli oneri di spesa necessari per contrastare lo smembramento dell’area e dell’azienda commerciale, in funzione della ripresa dell’attività produttiva sulla sola residua porzione non espropriata.

In altri termini: l’indennità da esproprio parziale (c.d. danno differenziale) va determinata anche sulla base del costo delle opere necessarie per ripristinare l’originaria efficienza aziendale.

*

Pertanto, con ampia riserva, ove la presente non sia accolta, di avversare la progettazione in oggetto in tutte le competenti sedi, e comunque di quantificare ed esigere le (inevitabilmente ingenti) somme compensative, nonché di sindacare tipologia e localizzazione di eventuali opere di mitigazione, con la presente Osservazione il sottoscritto, nelle vesti di cui in premessa,

chiede

che l’eventuale positiva valutazione sulla compatibilità ambientale dell’opera sia subordinata ad una modifica del progetto, che mantenga intatta la diramazione ferroviaria interna allo stabilimento, e stralci ogni eventualità espropriativa e/o di asservimento di qualsivoglia porzione della proprietà della Soc. CORA` DOMENICO & FIGLI S.P.A.

Con osservanza

per CORA` DOMENICO & FIGLI S.P.A.

dott. Stefano Corà



³ D. De Pretis, *Valutazione amministrativa e discrezionalità tecnica*, Padova, 1995, p. 303.