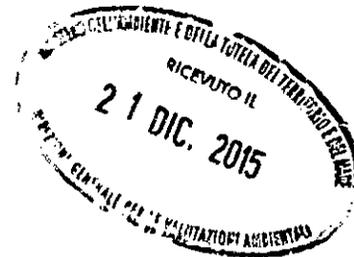


Da: A: GAB Archivio Gabinetto
Inviato: venerdì 18 dicembre 2015 18.08
A: DVA-UDG
Oggetto: 2015 - 25056
Allegati: 25056.pdf


Ministero dell'Ambiente e della Tutela del Territorio
del Mare - D.G. Valutazioni e Autorizzazioni Amb
E.prot DVA-2015-0032085 del 23/12/2015

RITIRARE ORIGINALE

 **MINISTERO DELL'AMBIENTE
E DELLA TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE**



Da: Maurizio Mazzon <maurizio.mazzon@geopec.it>
Inviato: venerdì 11 dicembre 2015 12:15
A: segreteria.ministro@pec.mit.gov.it; ministro@pec.politicheagricole.gov.it;
segreteria.ministro@pec.minambiente.it; presidenza@regione.veneto.it;
segreteriacda@pec.rfi.it; ircavdue@pec.it; provincia.verona@cert.ip-veneto.net;
sindaco.provoli@comune.sanbonifacio.vr.it
Oggetto: I: Linea AV/AC - zona di San Bonifacio (VR)
Allegati: relazione TAV_compressed.compressed.pdf; Lettera.compressed.pdf; Articolo Edilizia e Territorio.pdf

Buongiorno,

con la presente si trasmette in allegato la seguente documentazione inerente la variante della linea AV/AC Verona-Padova facendo presente che dagli organi di stampa specializzati, di seguito allegati, si evidenzia che la variante a seguito degli accordi con gli enti locali ha comportato un aumento da 5.5 miliardi di euro a 10 miliardi circa. Credo che un incremento di spesa non sia giustificato e che gli organi competenti prendano in considerazione il tracciato storico in affiancamento alla linea ferroviaria esistente che prevede una spesa prevista di 4.1 miliardi di euro.

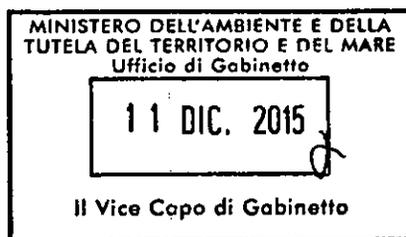
Le pubbliche risorse devono essere spese in una maniera corretta e da un'analisi fatta si evidenzia che la maggior spesa per la variante proposta non è in nessun modo giustificata.

distinti saluti

Il comitato per la tutela dell'ambiente e del paesaggio di San Bonifacio (VR)

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA
DEL TERRITORIO E DEL MARE
Uffici di diretta collaborazione del Ministro

REGISTRO UFFICIALE - INGRESSO
Prot. 0025056/GAB del 18/12/2015



LA SEGRETERIA PARTICOLARE DEL MINISTRO
*Ministero dell'Ambiente e della Tutela
del Territorio e del Mare*

11 DIC. 2015
CAPO GAB

LA REGISTRAZIONE DEL MINISTRO
Ministero dell'Industria e del Commercio
del Lavoro e della Previdenza Sociale

1954

MINISTERO DELL'AMBIENTE E DELLA
TUTELA DEL TERRITORIO E DEL MARE
Ufficio di Roma
1954
Il Vice Capo di Gabinetto

COMUNE DI SAN BONIFACIO

PROVINCIA DI VERONA

**LINEA AV/AC VERONA – PADOVA
ZONA DI SAN BONIFACIO**

RELAZIONE TECNICO / AMBIENTALE

San Bonifacio , 10/05/2015

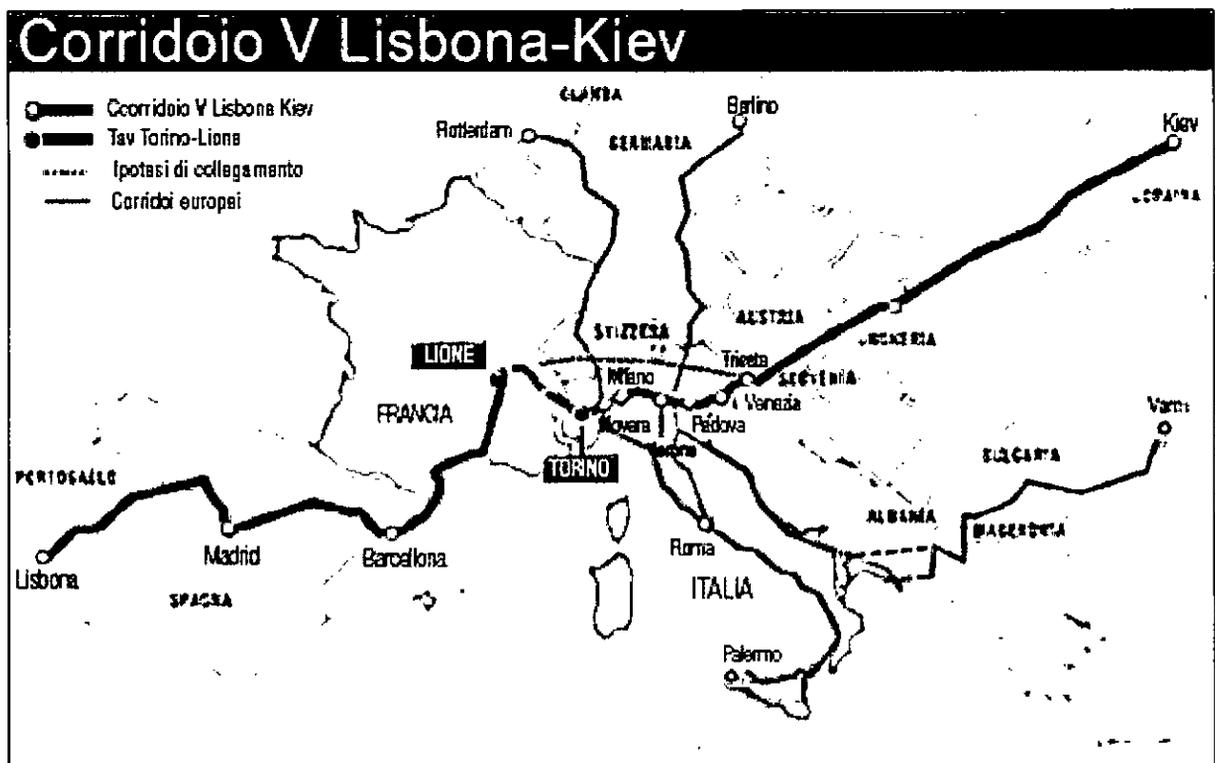
*Comitato per la tutela dell'ambiente e del paesaggio
di San Bonifacio - VR*

DESCRIZIONE GENERALE

La ferrovia ad alta velocità Milano - Verona - Venezia è una linea ferroviaria italiana, parzialmente costruita, che al momento del suo completamento, collegherà la città lombarda di Milano a quella veneta di Venezia e che sarà dotata per la maggior parte del suo percorso degli standard ferroviari dell'Alta Velocità (AV) e dell'Alta capacità (AC).

La linea fa parte dell'"Asse ferroviario 6" della Rete ferroviaria convenzionale trans-europea TEN-T e del Corridoio paneuropeo V.

Il corridoio 5, arteria a rete multimodale, appartiene ad uno dei grandi assi ferroviari ed autostradali che l'Unione Europea si è impegnata a realizzare e collegherà Lisbona a Kiev, assegnando all'Italia un ruolo strategico rispetto al processo di integrazione verso quei Paesi che dal 1° maggio 2004 sono entrati a far parte dell'Unione Europea.

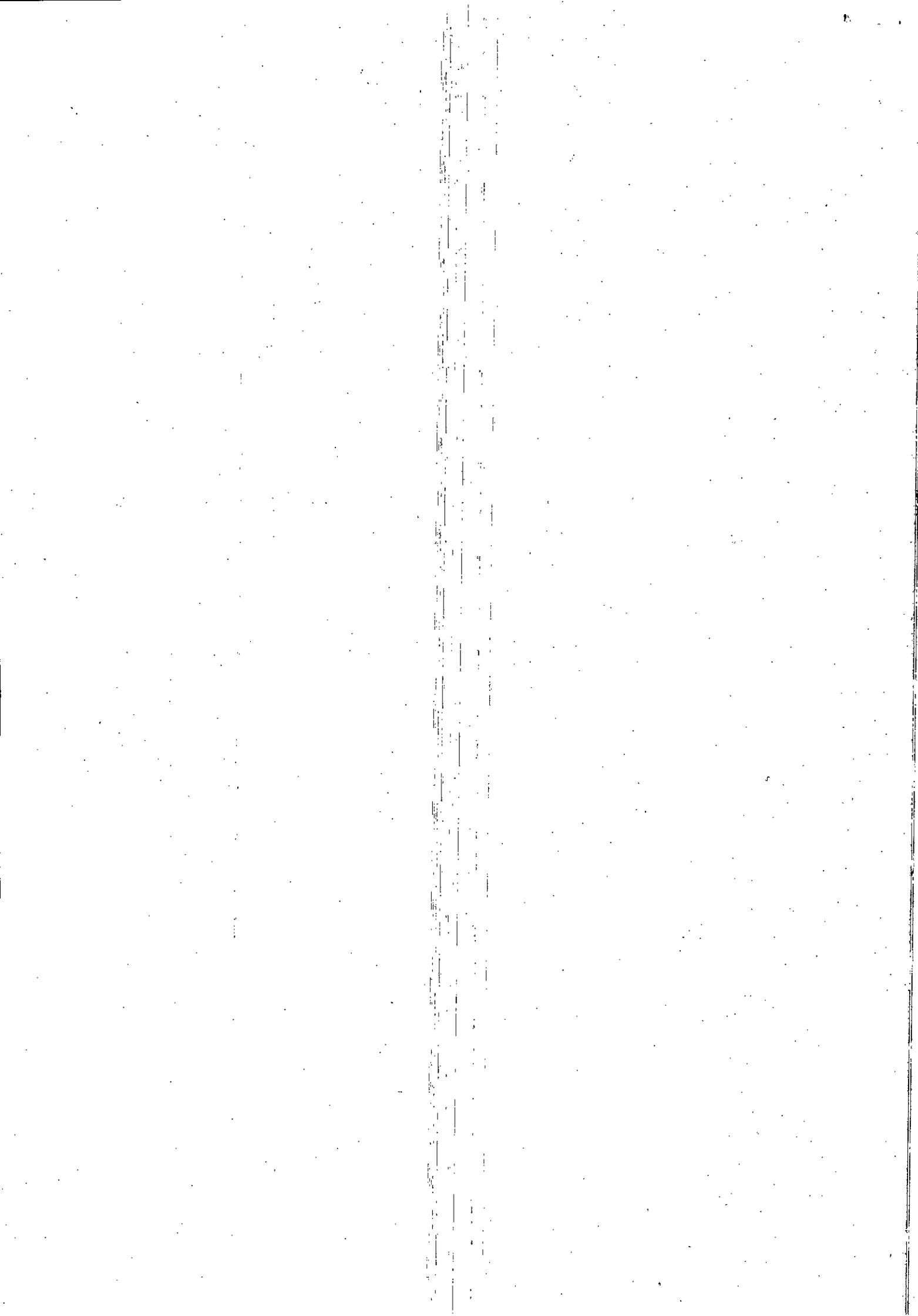


In Italia il la tratta Milano – Venezia attualmente (2014) è stata completata e aperta all'esercizio nel tratto fra la stazione di Milano Lambrate e quella di Treviglio, mentre è in fase di costruzione il restante tratto fra Treviglio e Verona Porta Nuova e il tratto fra la stazione di Padova e quella di Venezia Mestre. La linea è gestita da Rete Ferroviaria Italiana (RFI) che l' ha denominato formalmente *Linea AV/AC* per distinguerla dal doppio binario della linea lenta, ribattezzato Linea Storica.

Con la presente relazione si intende far chiarezze sul tratto tra Verona e Padova interessato dal Comune di San Bonifacio .

Il tracciato attualmente interessato attraversa le Province di Verona , Vicenza e Padova e si sviluppa prevalentemente in aree di pianura fortemente antropizzate e caratterizzate dalla presenza di numerosi corpi d'acqua, alcuni dei quali di notevole importanza. Alla presenza degli elementi naturali si aggiungono la forte presenza dell'uomo riscontrabili sia negli agglomerati residenziali e produttivi, sia nel l'intenso sfruttamento agricolo del suolo.

Nel passaggio di queste provincie e più specificatamente, nel Comune di San Bonifacio questo ambito territoriale è articolato da vari vincolo strutturali e naturali, l'Autostrada A4, la Strada Regionale n.11, il torrente Alpone, la strada Porcilana, che rendono già di per se difficile lo sviluppo del Comune di San Bonifacio. Pertanto il passaggio della linea AV/AC attraverso il Comune di San Bonifacio dovrà avere il minor impatto ambientale possibile e dovrà creare minor vincoli di rispetto possibili vista la situazione già molto articolata da vincoli strutturali e naturali esistenti nel territorio di San Bonifacio.



ANALISI DEL TRACCIATO IN AFFIANCAMENTO ALLA LINEA ESISTENTE

PERCHE' E' MIGLIORE QUESTO TRACCIATO

PREMESSA

Il tracciato in affiancamento, già approvato dal CIPE nel 2006, si sviluppa prevalentemente in affiancamento alla linea storica. Nella zona di San Bonifacio la nuova infrastruttura, dopo aver attraversato le campagne dei Comuni di Belfiore e Caldiero, torna a porsi a stretto affiancamento a sud della linea esistente in corrispondenza dell'ingresso a ovest della stazione di San Bonifacio in loc. Villanova, dopo aver superato con un nuovo ponte il Torrente Alpone. Una volta entrato nell'abitato di San Bonifacio il tracciato continua in affiancamento trovando l'interferenza di alcuni edifici residenziali e produttivi per uscire in aperta campagna in coincidenza dell'inizio della ditta Ferroli. Il tracciato continua in aperta campagna fino all'abitato di Locara dove per una modifica del raggio di curvatura della linea esistente va ad interferire con due fabbricati posti già nelle vicinanze della linea esistente.

INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

Sotto l'aspetto programmatico ed urbanistico la realizzazione del tracciato in affiancamento alla linea esistente è stato anche previsto dal P.T.C.P. recentemente approvato dalla Regione Veneto e non crea nessuna altra ferita sul territorio. L'aspetto ambientale sarebbe salvaguardato in quanto ci sarebbe un minimo spreco di suolo agricolo in ottemperanza anche alle ultime direttive statali sul contenimento dell'uso del suolo agricolo.

Il passaggio in affiancamento inoltre non andrebbe a creare nessun altro vincolo ad un territorio già fortemente penalizzato e pieno di vincoli generati dalla molte infrastrutture e barriere naturali presenti, l'Autostrada A4, la Strada Regionale n.11, la ferrovia esistente, il torrente Alpone, la strada Porcilana, che rendono già di per se difficile lo sviluppo del Comune di San Bonifacio.

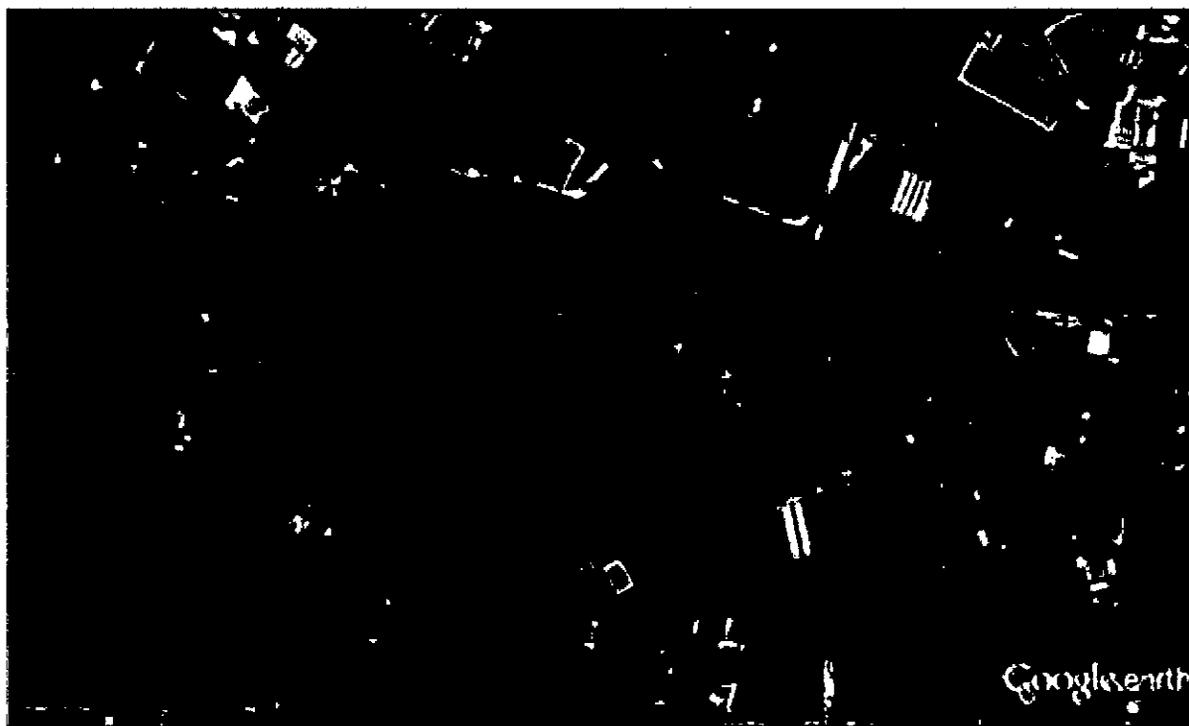
IMPATTI DEL TRACCIATO IN AFFIANCAMENTO

In questi tempi è stata fatta una grande propaganda di terrorismo mediatico divulgando false notizie sull'interferenza della nuova linea con gli edifici esistenti.

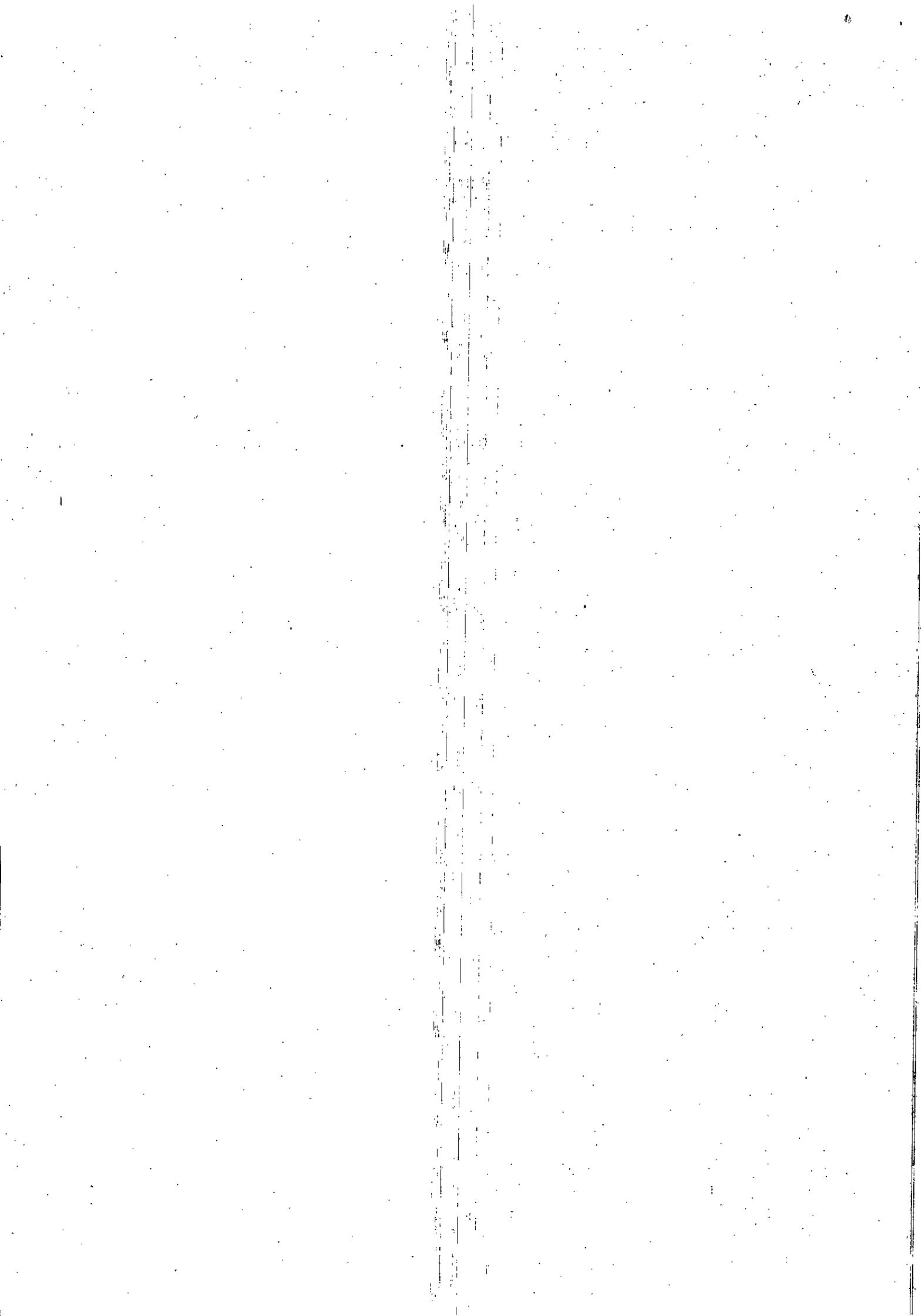
Gli edifici interessati risultano in totale essere n.7 per la completa demolizione, mentre gli edifici in fascia di rispetto possono coesistere in maniera corretta come già previsto in altri comuni delle Province Venete dove la linea AV/AC è già stata realizzata.

Allegata alla presente si documentano le effettive interferenze della linea con gli edifici esistenti.

Il tracciato della linea AV/AC dopo aver attraversato le campagne del Comune di Belfiore entra ad ovest del Comune di San Bonifacio e attraversa una vasta zona di terreno vergine senza incontrare nessun tipo di interferenza fino al raggiungimento del torrente Alpone.



Vista generale zona agricola prima dell'ingresso nell'abitato di Villanova



Dopo aver superato il torrente Alpone con un nuovo ponte e prima di affiancarsi con la linea storica, il tracciato interferisce con il campo sportivo di Villanova e con l'edificio annesso ad uso spogliatoio. (Foto 1)



Vista generale ingresso in zona di Villanova

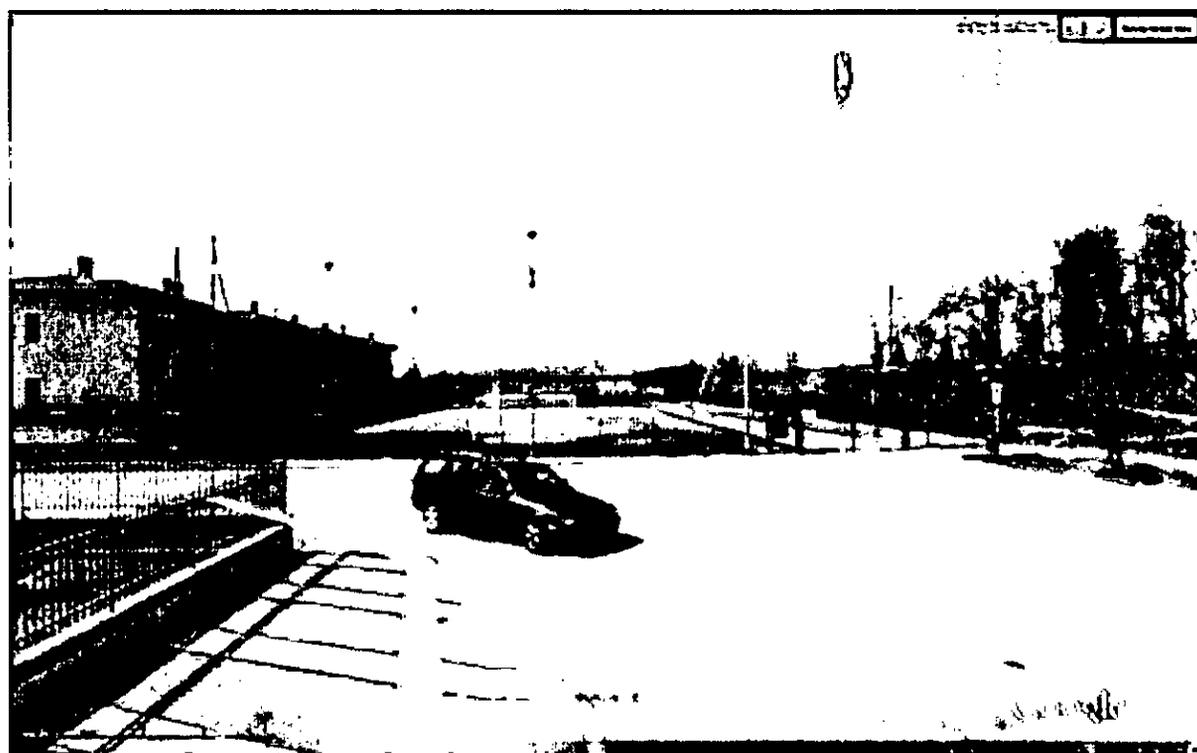


Foto 1 – campo sportivo di Villanova e spogliatoio annesso da demolire

Successivamente il tracciato va ad interferire in maniera poco significativa con la cantina sociale di San Bonifacio e questo potrebbe essere una occasione per trasferire e realizzare una nuova cantina sociale fuori dall'abitato cittadino, in una zona più consona, eliminando il traffico veicolare agricolo che attraverso le vie centrali del Paese.

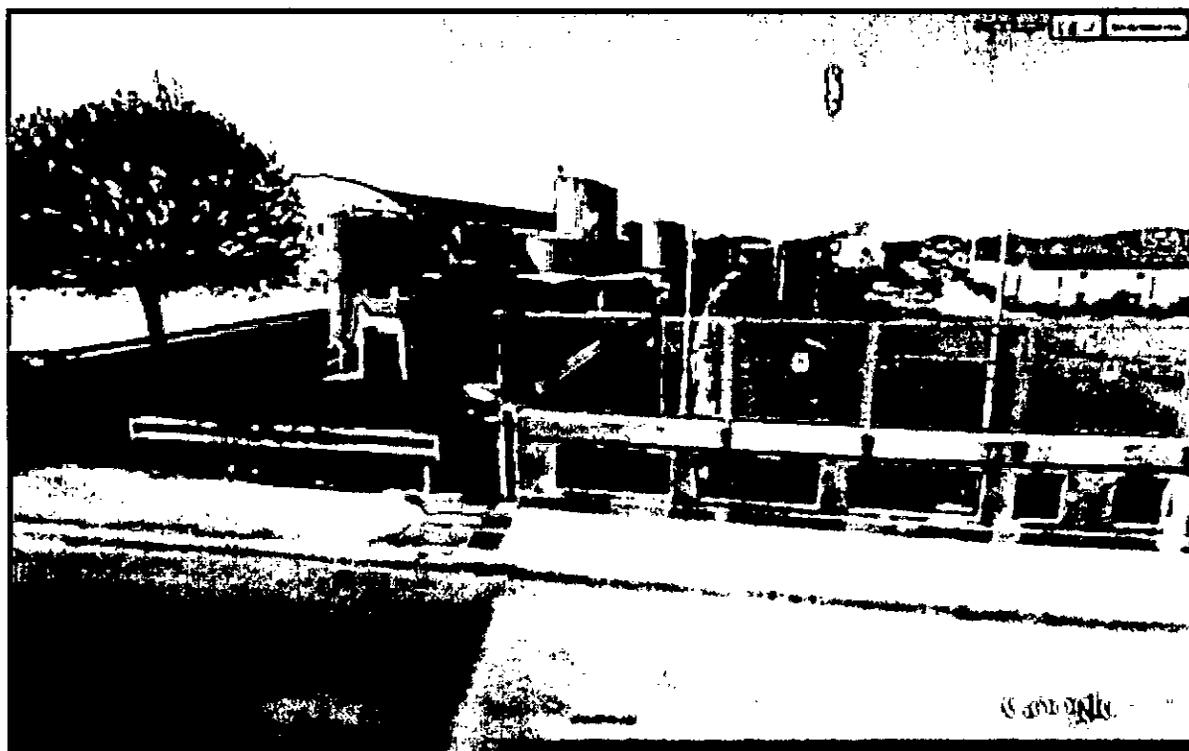
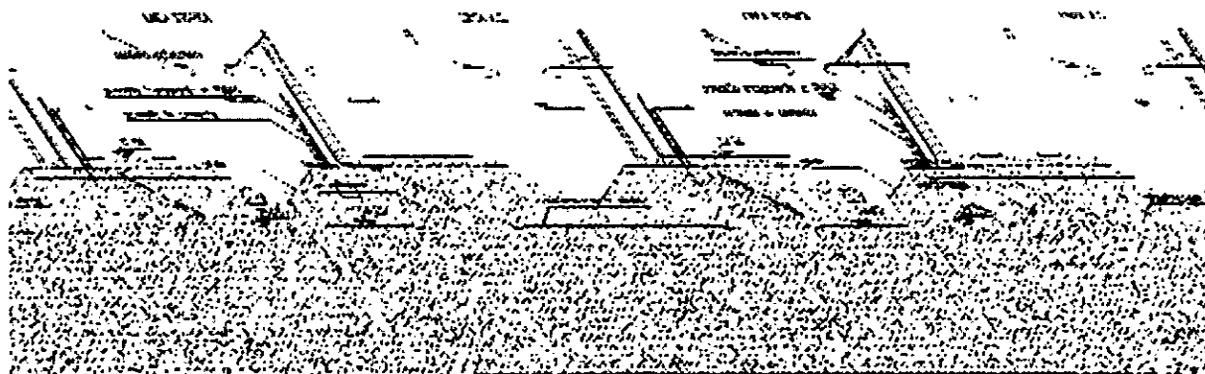


Foto 2 – interferenza con cantina sociale di San Bonifacio



Fotoinserimento della nuova linea in prossimità della cantina sociale



Sezione in zona cantina sociale

L'interferenza dei lavori con l'Abazia di Villanova è inesistente in quanto la linea ferroviaria è posta ad adeguata distanza e i lavori della nuova linea sono posti a sud della linea esistente in lontananza dall'Abazia.

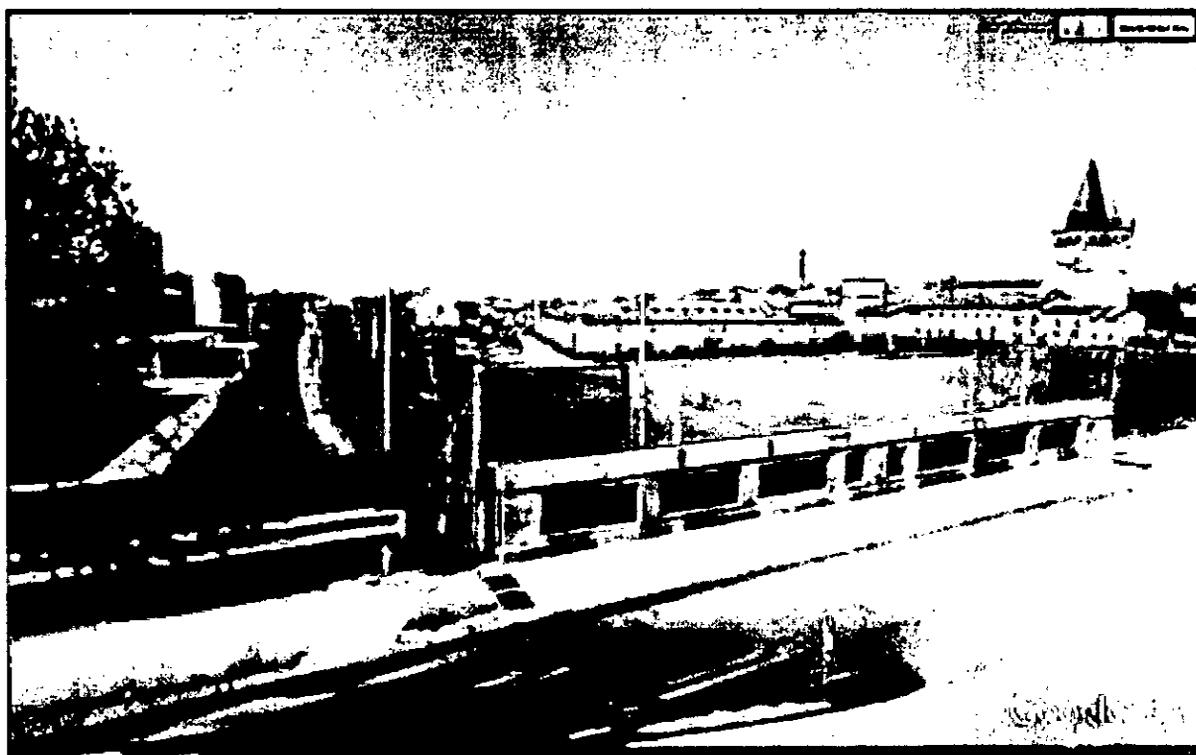


Immagine dell'Abazia di Villanova posta a nord della linea esistente

L'affiancamento alla linea esistente non va ad interferire con le diverse attività produttive poste a nord in quanto dal ponte di Villanova e fino alla all'inizio della ditta Ferrolì, la linea esistente presenta più di 4 binari e lo spazio necessario esistente per l'attraversamento delle due linee è più che sufficiente e l'unico allargamento da realizzare è nella parte sud.

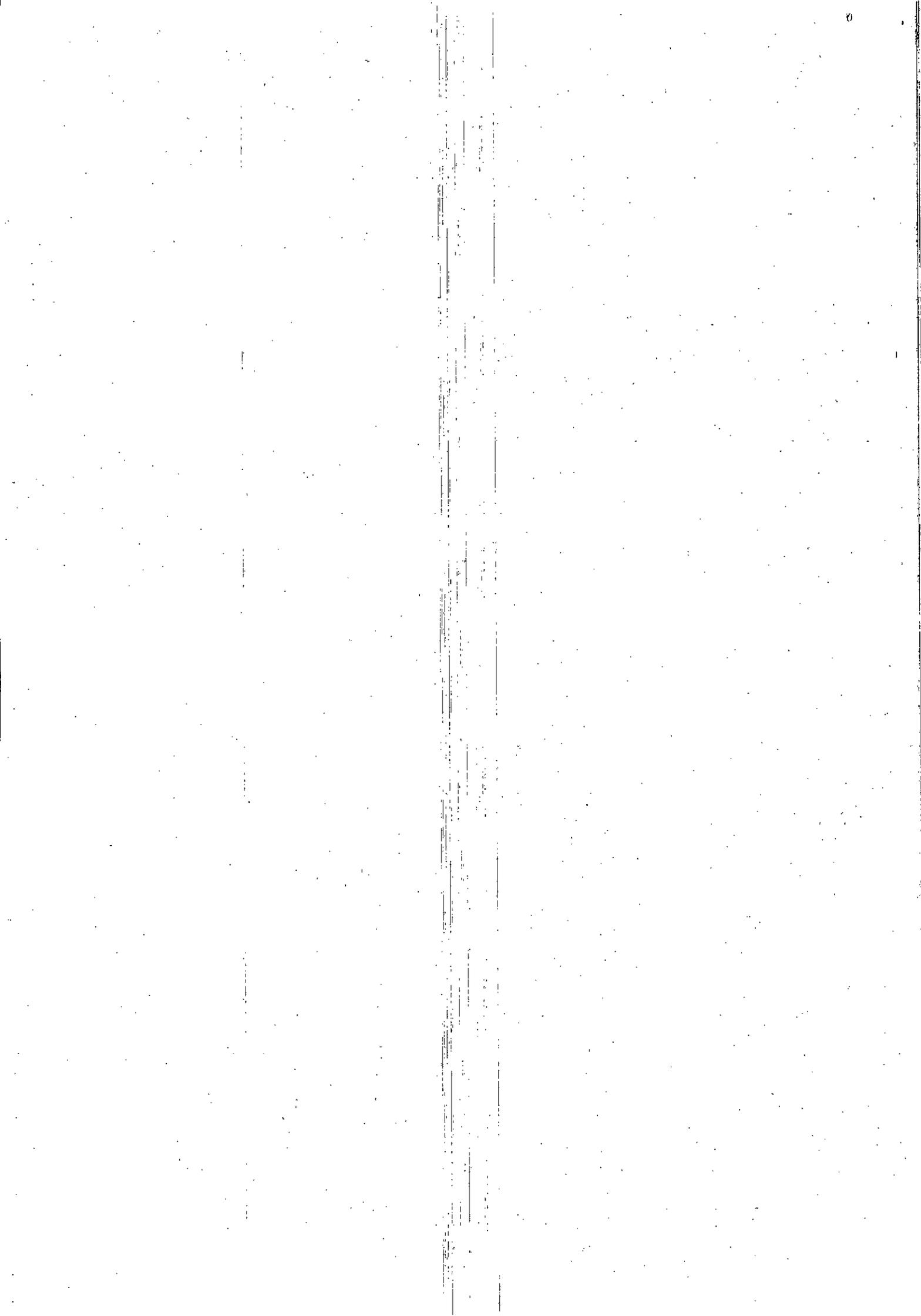
I 4 binaria iniziano proprio in prossimità del ponte di Villanova, che non verrebbe demolito, in quanto viene sfruttato lo spazio del vecchio binario esistente utilizzato a suo tempo per l'ingresso dei vagoni alla cantina sociale di San Bonifacio



Vista ponte di Villanova dove iniziano i 4 binari



Vista verso ovest dal ponte di Villanova





Vista verso est dal ponte di Villanova dove iniziano i 4 binari

Entrando nell'abitato di San Bonifacio l'allargamento verso la parte sud del tracciato storico vede l'interferenza con alcuni edifici residenziali e produttivi che si trovano molto vicini alla linea esistente e già in fascia di rispetto ferroviaria.

Successivamente proseguendo verso est vi è l'interferenza con la stazione di San Bonifacio che verrebbe demolita e realizzata nuova a nord nell'area ex Menotti Specchia , attualmente in disuso.

Il tutto come meglio evidenziato nella documentazione sottostante.



Vista generale degli edifici interferiti in centro

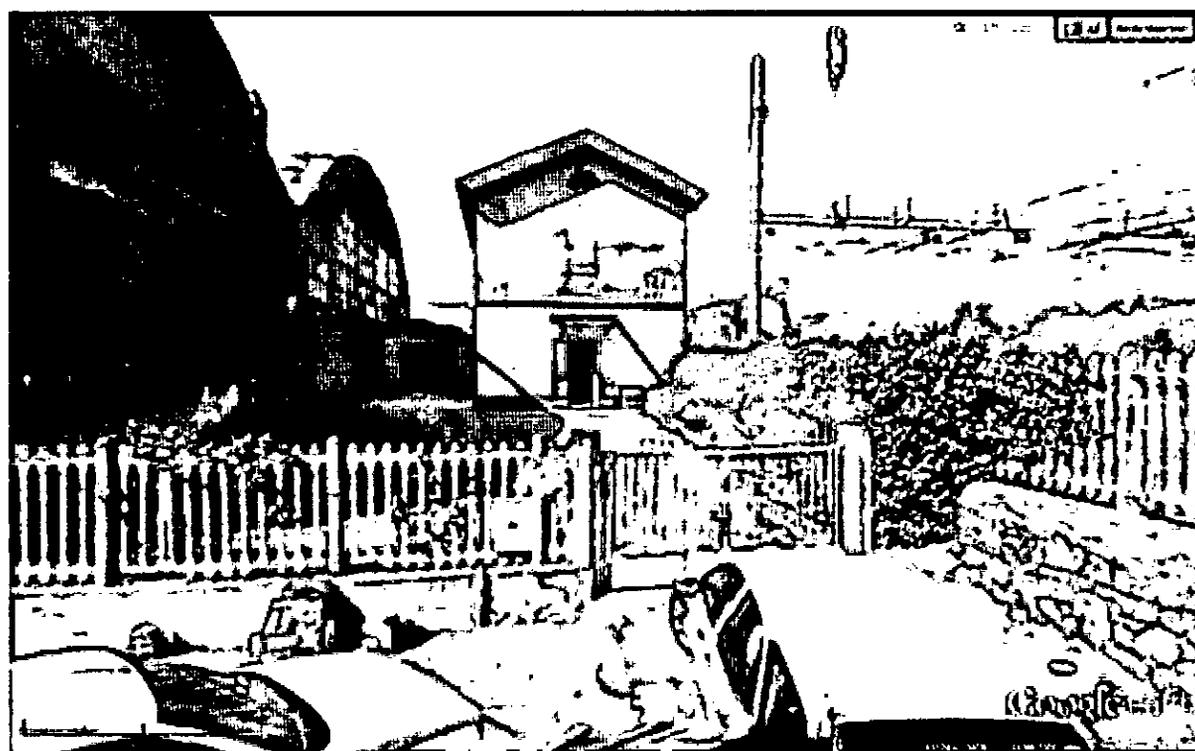


Foto 3 – edificio residenziale e produttivo da demolire in via Minghetti



Foto 4 – edificio residenziale da demolire in via Minghetti



Foto 5 – stazione di San Bonifacio da demolire

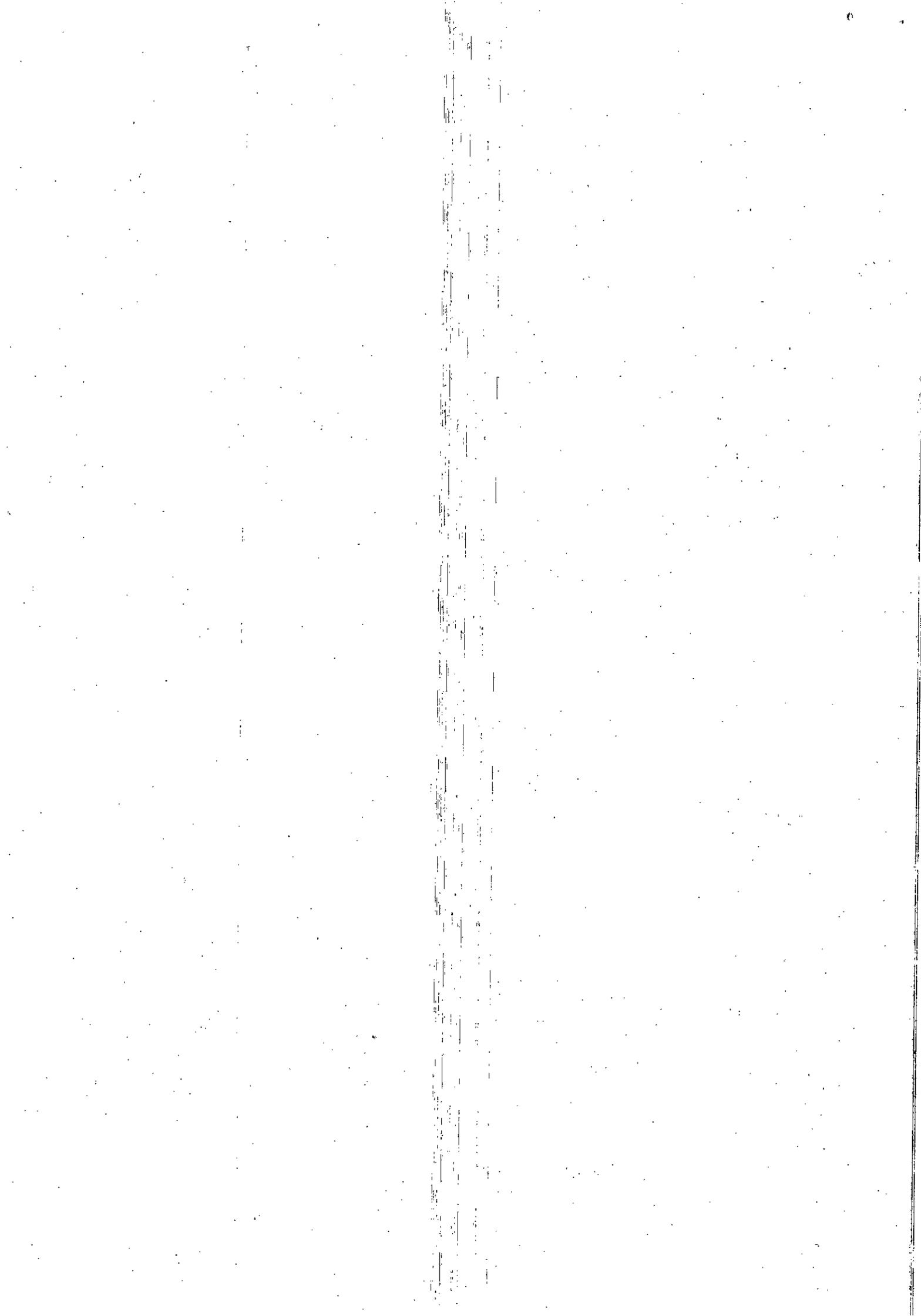
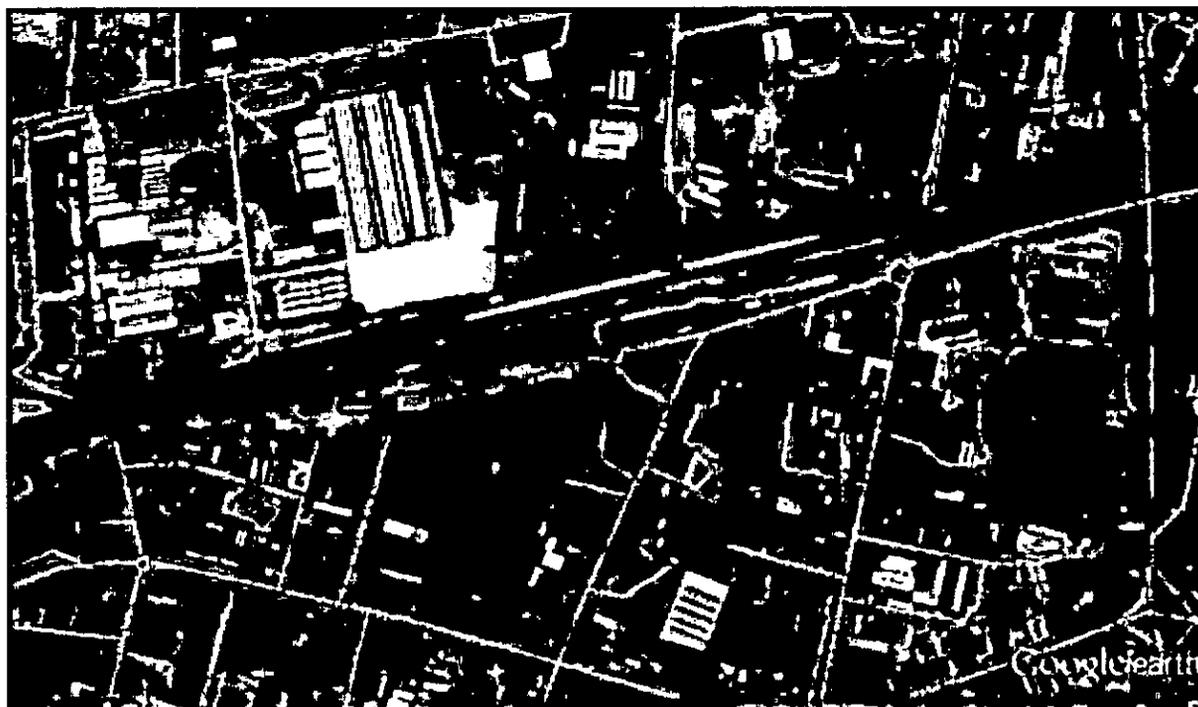


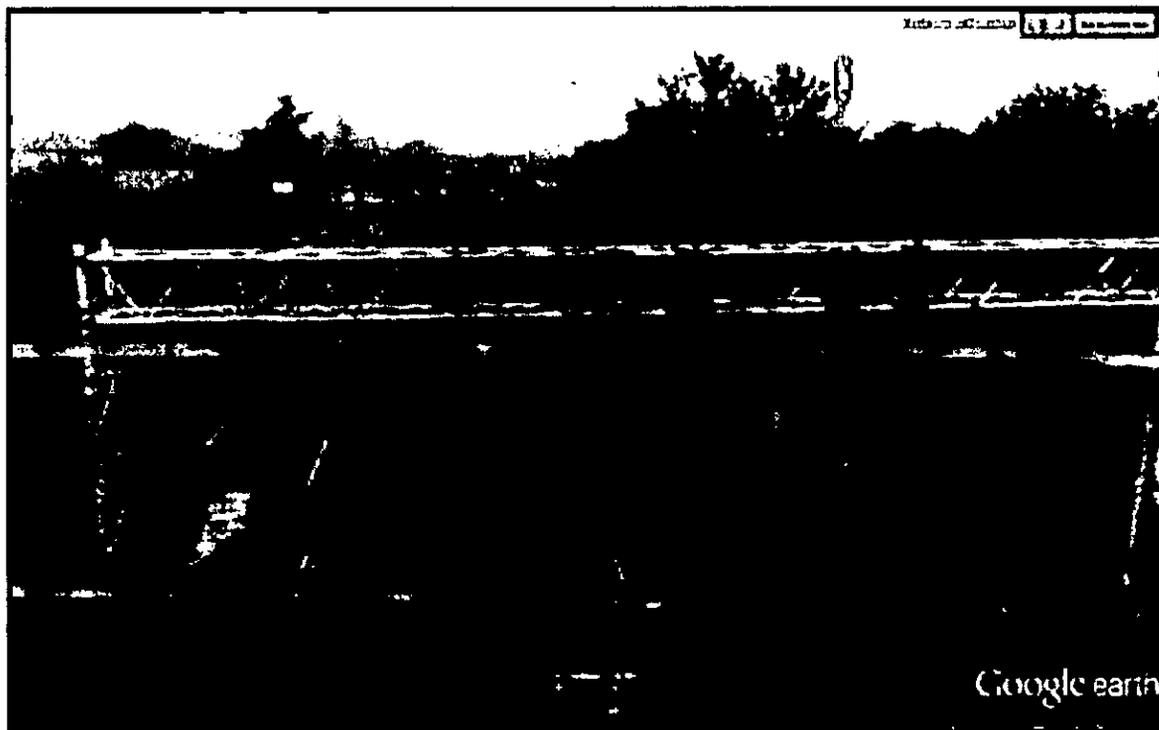


Foto della zona stazione di San Bonifacio da riqualificare

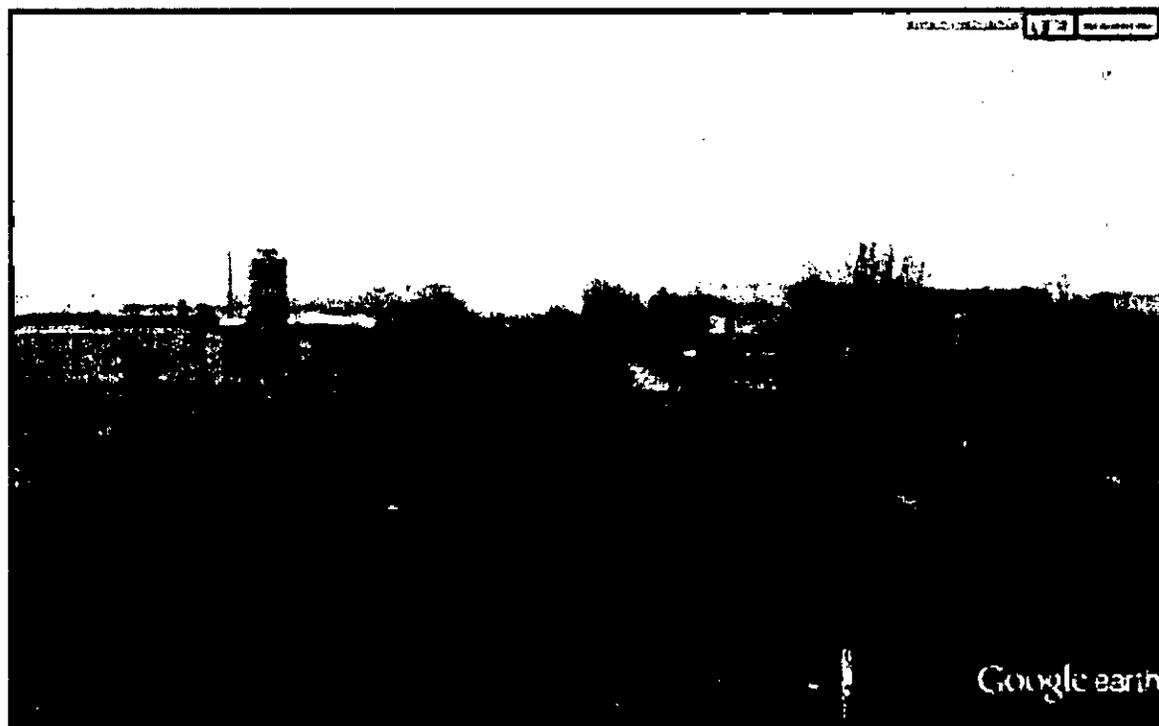


Vista dell'area evidenziata in rosso per la nuova stazione di San Bonifacio

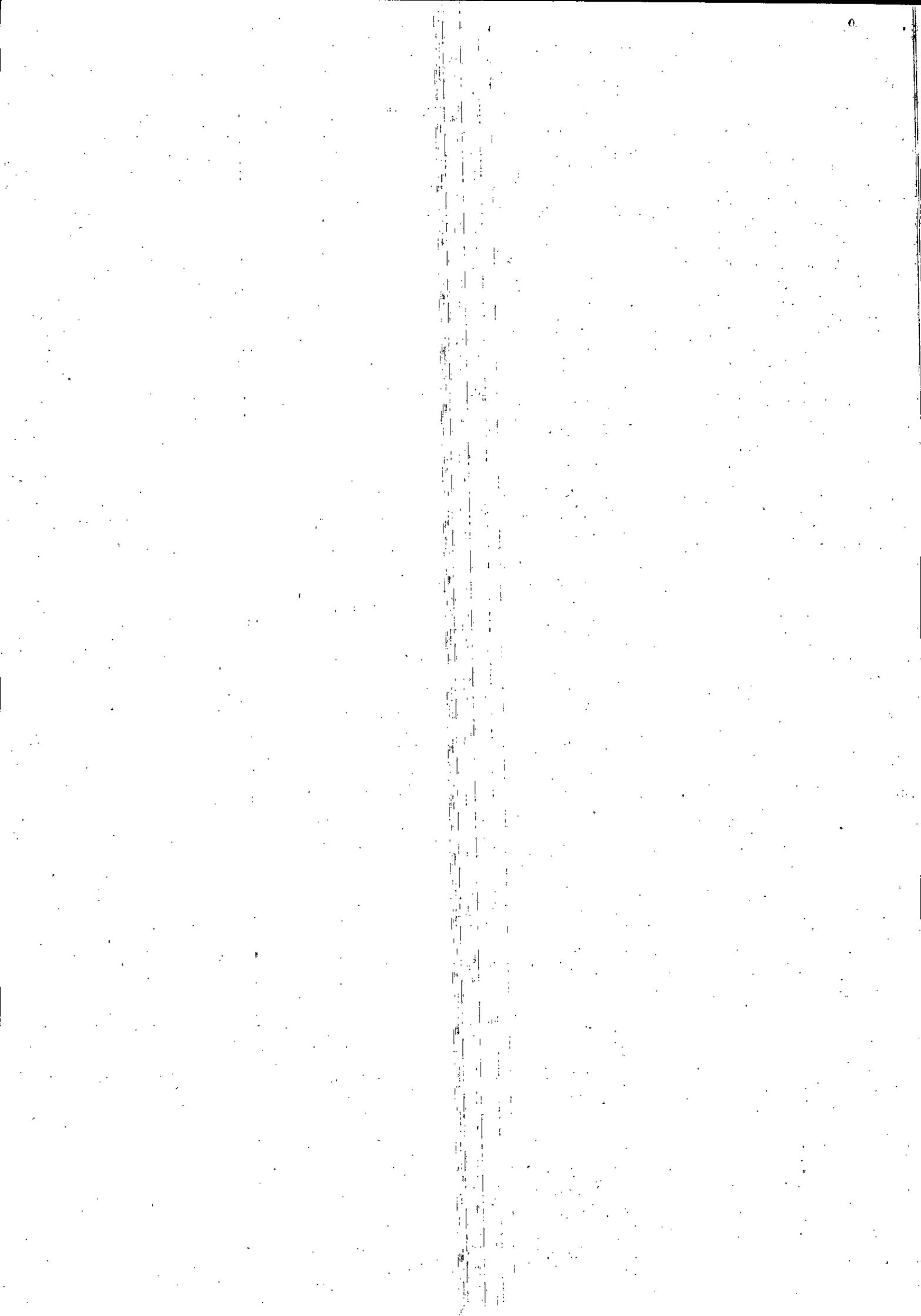
Dopo la stazione ferroviaria il tracciato non trova nessuna altra interferenza , in quanto la vecchia linea storica presente sempre 4 binari

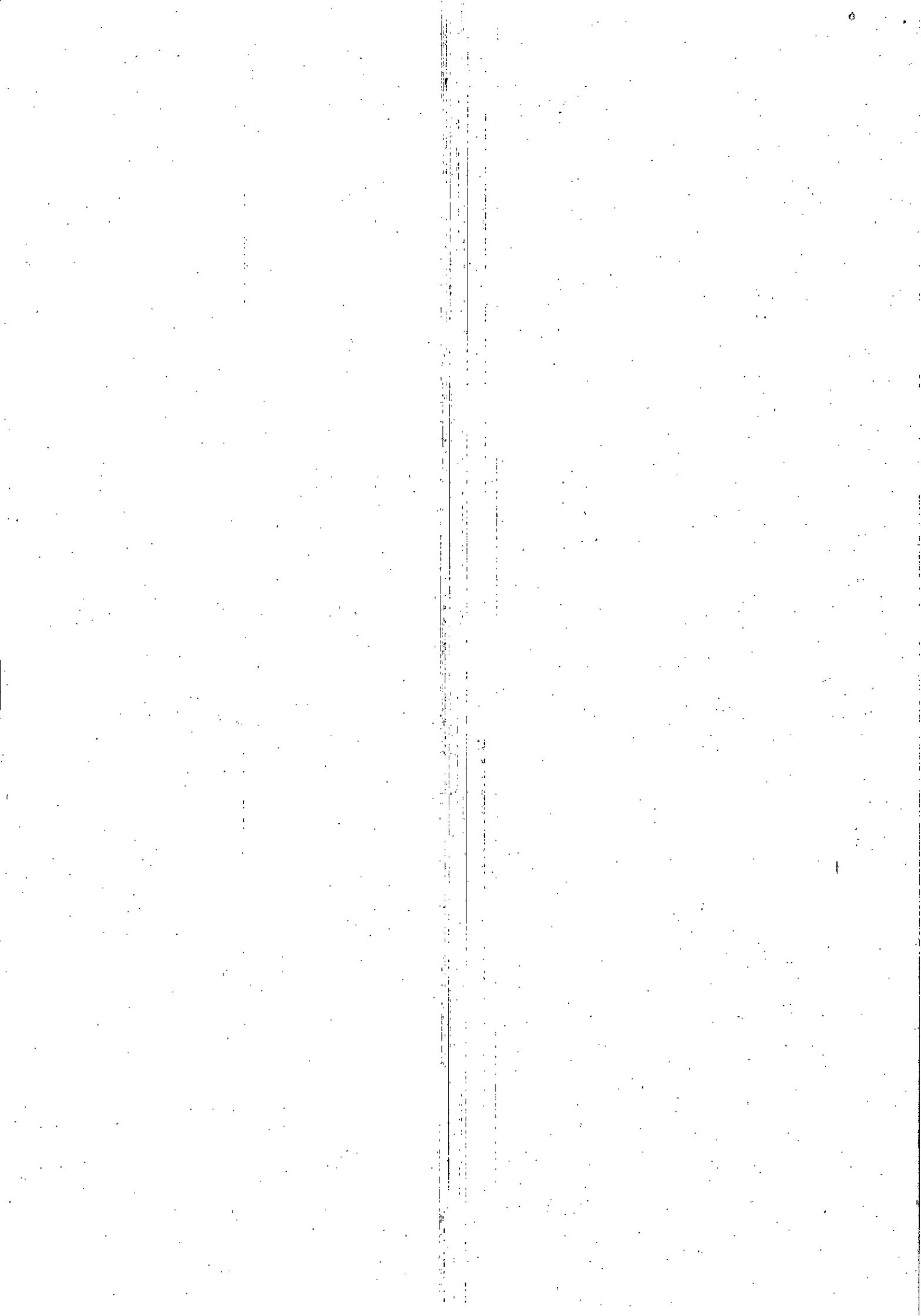


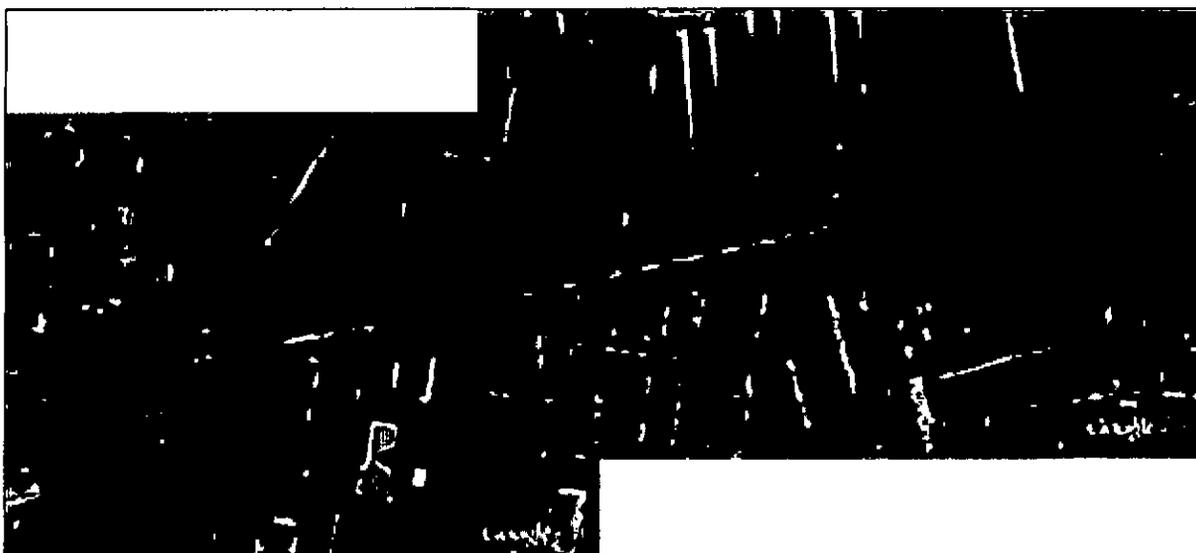
Vista verso ovest calvalcaferrovia zona stadio – n.4 binari esistenti



Vista verso est cavalcaferrovia zona stadio – n.4 binari esistenti

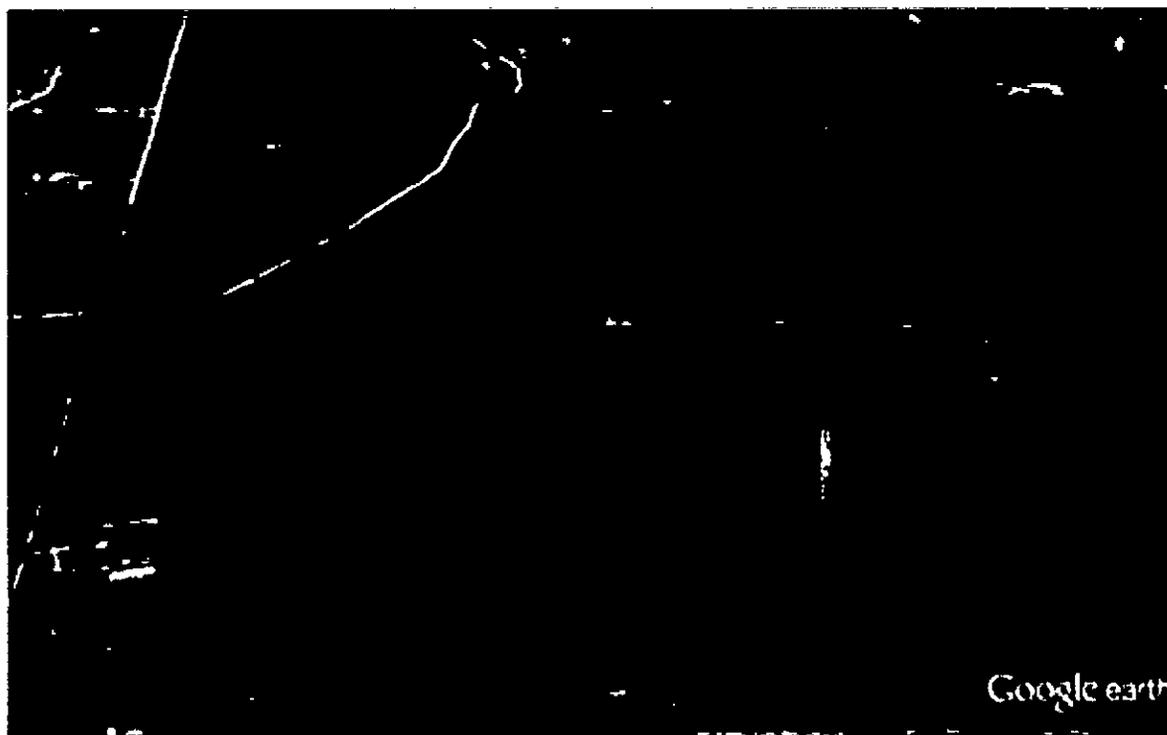






Vista generale zona Praissola e immissione in aperta campagna

Successivamente in zona Praissola all'altezza della ditta Ferroli il tracciato entra in aperta campagna senza più nessun ostacolo fino all'abitato di Prova dove trova l'interferenza con il cavalcaferrovia di Via Favorita che dovrà essere rifatto.



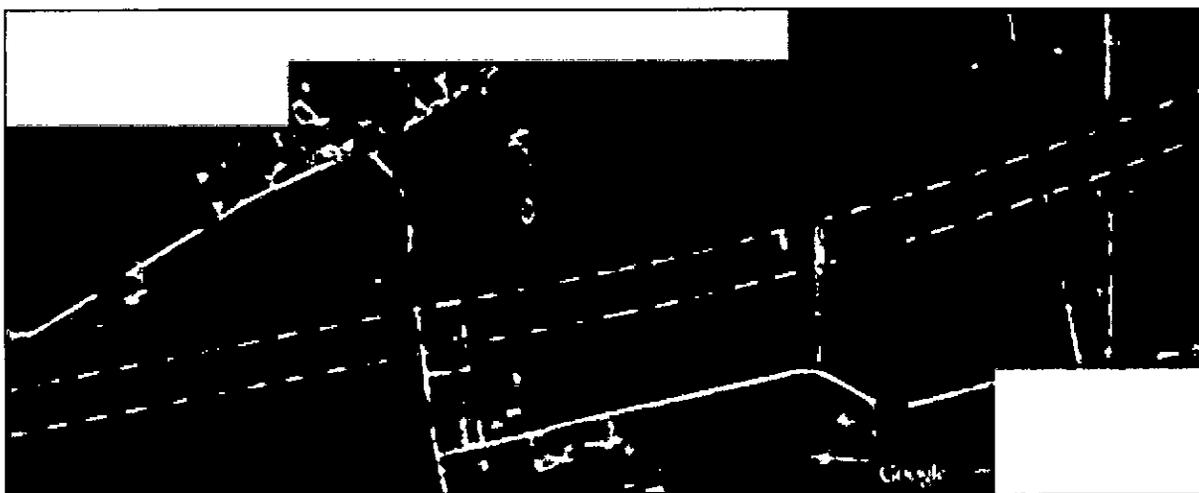
Vista generale cavalcaferrovia loc. Prova da modificare

Durante il percorso in aperta campagna la nuova linea va a lambire un insediamento avicolo come meglio evidenziato in rosso nell'immagine sotto riportata



Vista generale in aperta campagna prima dell'abitato di Locara

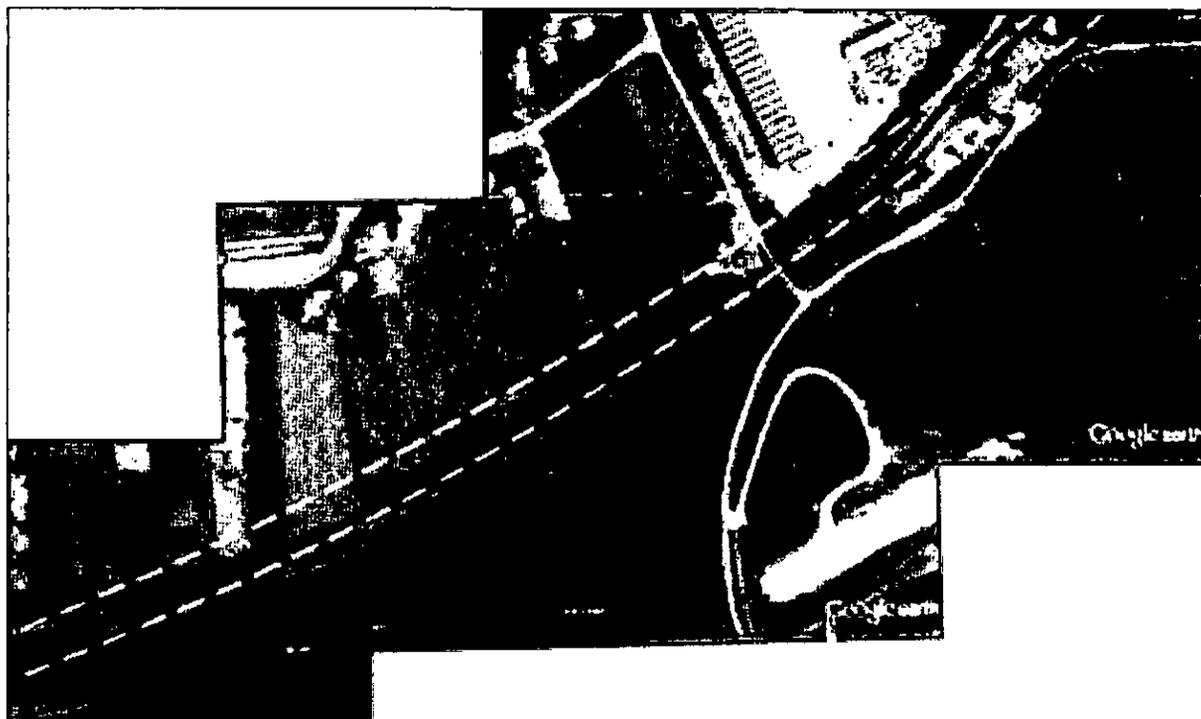
La linea nelle vicinanze dell'abitato di Locara per una modifica del raggio di curvatura della linea esistente va ad interferire con due fabbricati posti già nelle vicinanze della linea esistente ed in fascia di rispetto ferroviario



Vista generale zona Locara



Foto 5 – abitato di Locara – demolizione edificio residenziale



Vista generale zona Locara



Foto 6 – abitato di Locara – demolizione edificio residenziale

MITIGAZIONI AMBIENTALI

Sotto l'aspetto ambientale la realizzazione del tracciato in affiancamento non comporta grossi problemi ma solamente una riqualificazione del tracciato esistente mediante la realizzazione di barriere antirumore e di adeguati accorgimenti tecnici, come realizzato in altri comuni della provincia di Padova e Milano e riporta nelle foto di seguito allegate.

Sotto l'aspetto dei rumori e delle vibrazioni si fa presente che sulla linea storica passano già i treni Freccia Rossa e Freccia Argento ad una velocità di 180 km/h con nessuna barriere antirumore esistente. Nella nuova linea i treni, come presentato nelle fasi progettuali, passeranno ad una velocità di 220 km/h. La velocità fino a 250 km/h emette un rumore meccanico che con idonee barriere è facilmente riducibile. Pertanto la vecchia e la futura linea con l'inserimento di idonee barriere antirumore creerebbero all'abitato circostante minore rumore rispetto all'attuale.

Per quanto riguarda le vibrazioni i nuovi treni che passeranno sulla nuova linea essendo più leggeri rispetto agli attuali e la nuova linea realizzata con accorgimenti tecnici all'avanguardia rispetto alla attuale linea produrrebbero minori vibrazioni in quanto i treni che oggi circolano sono più pesanti e producono più vibrazioni su una linea esistente di vecchia concezione.

Di seguito viene evidenziato come la nuova linea AV/AC nel passaggio in altri comune d'Italia (provincia di Milano e di Padova) dove la linea è già stata realizzata, attraversi il centro abitato in affiancamento alla linea esistente senza creare disastri ambientali, senza grandi impatti ma riqualificando la linea esistente realizzando idonee barriere ambientali.

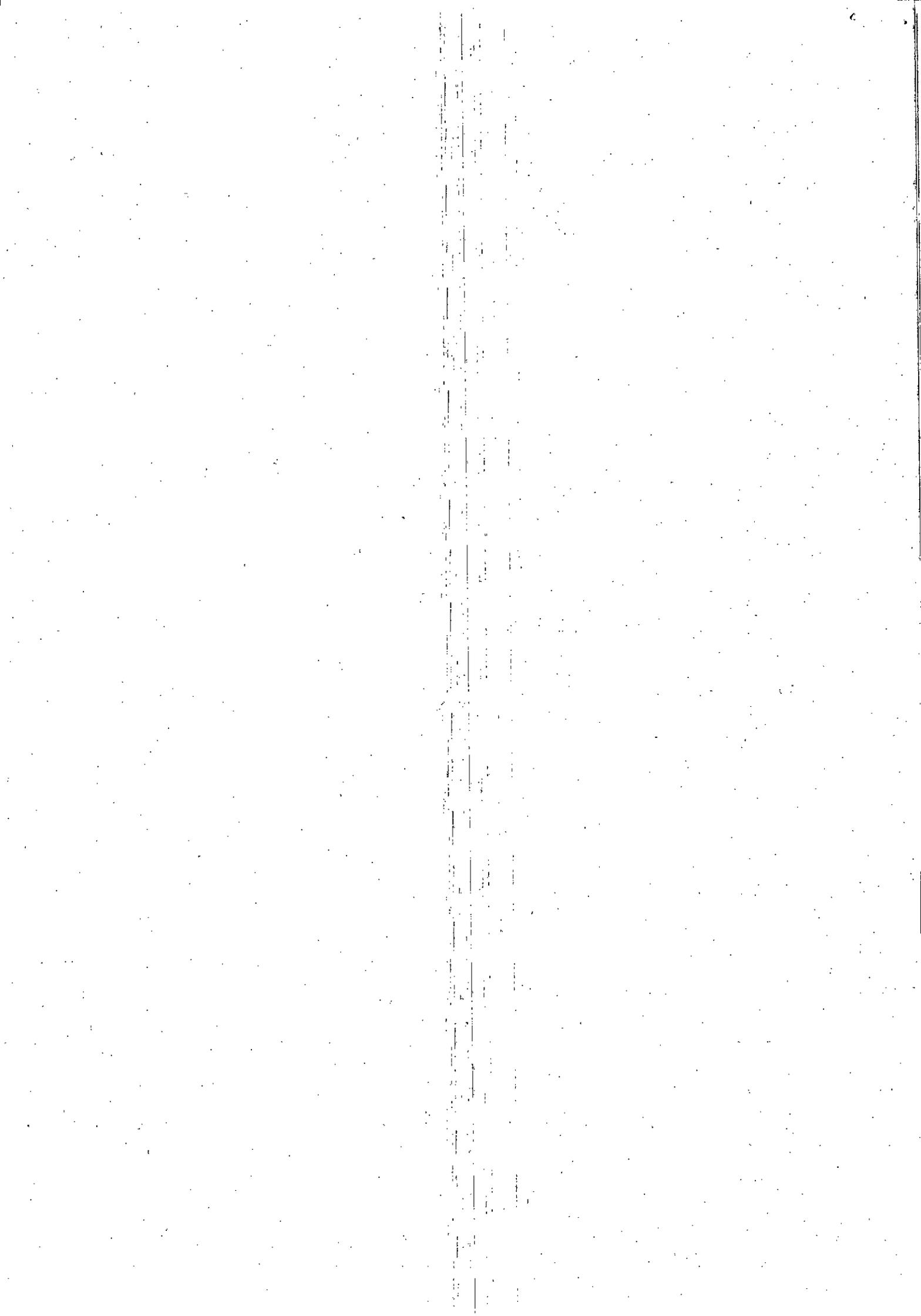


Comune di Melzo (Mi)

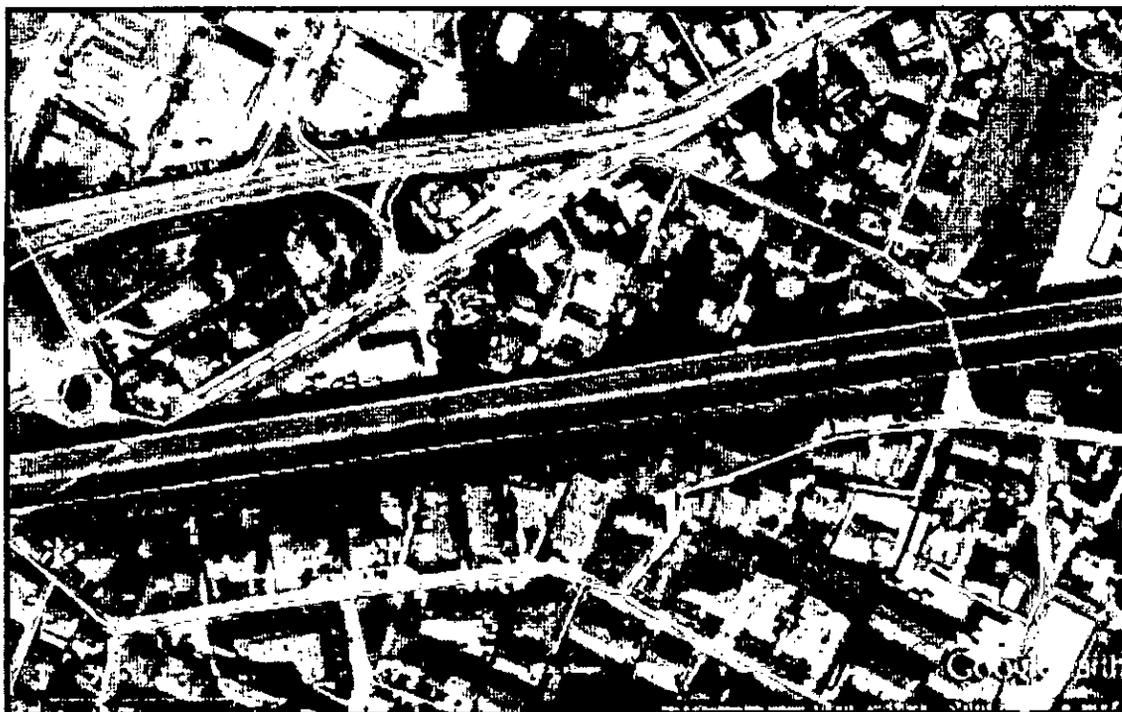


Comune di Vignate (Mi) Passaggio della linea AV/AC in affiancamento alla linea storica





Passaggio della linea AV/AC in affiancamento alla linea storica Comune in provincia di Padova



Barriere antirumore in vicinanza ad edifici esistenti



Barriere antirumore in vicinanza ad edifici esistenti

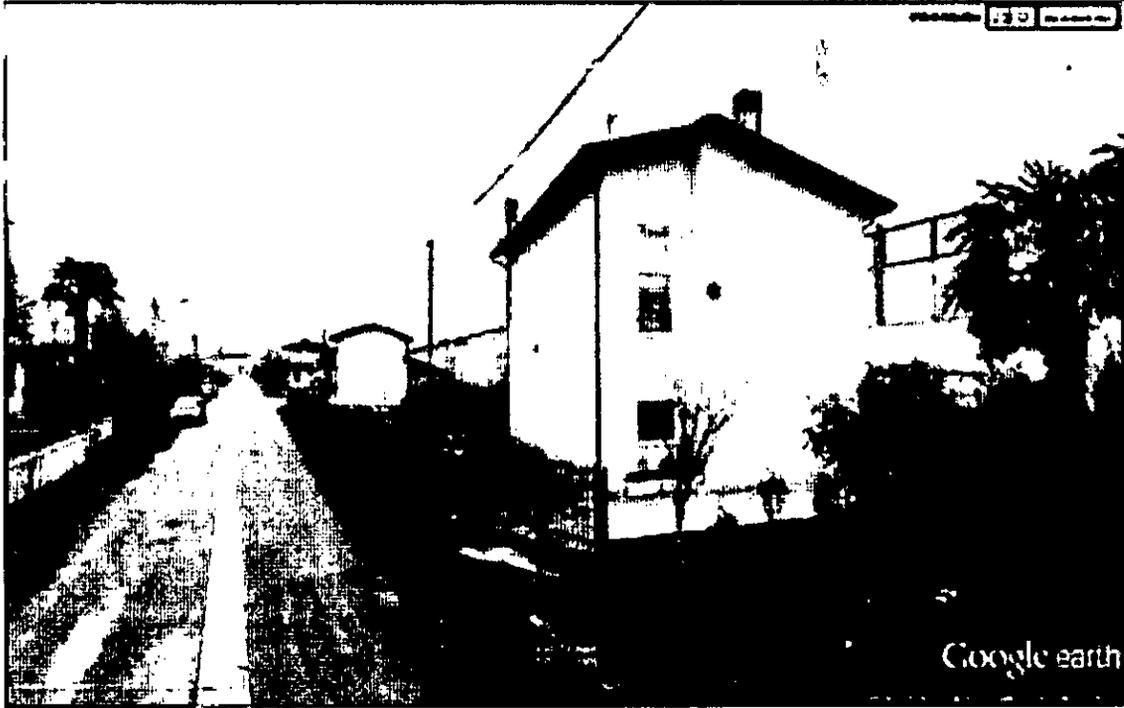


Barriere antirumore in vicinanza ad edifici esistete

Passaggio della linea AV/AC in affiancamento alla linea storica - Comune in provincia di Padova



Barriere antirumore in vicinanza a edifici esistenti

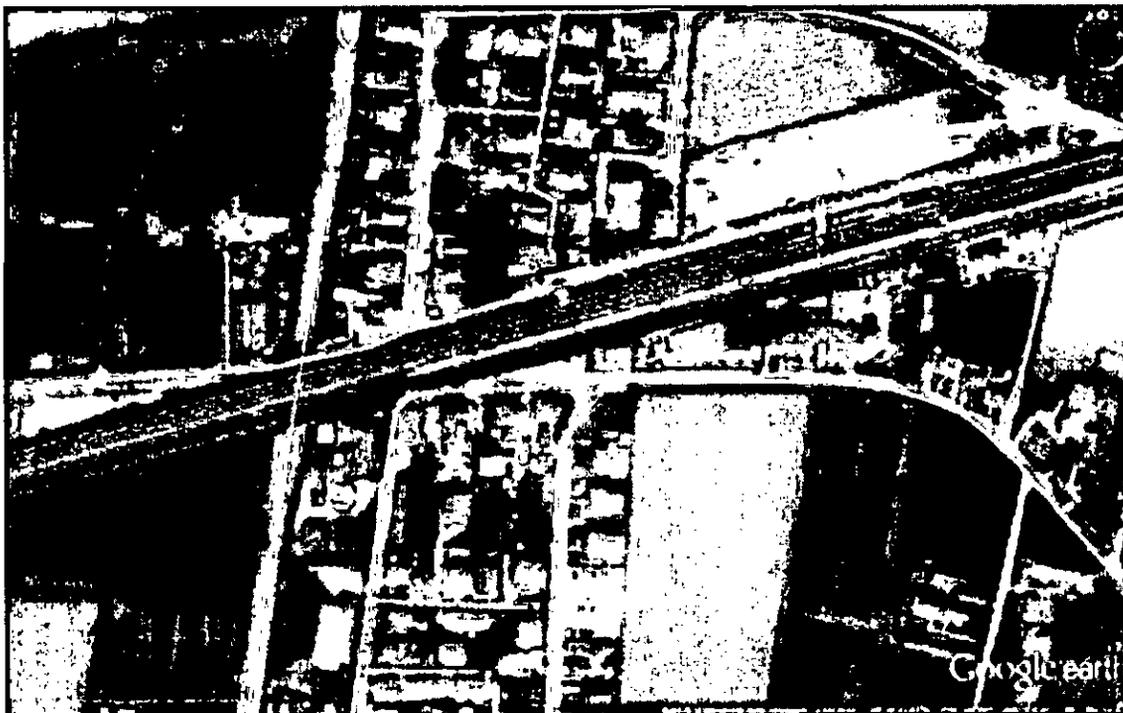


Barriere antirumore in vicinanza a edifici esistenti

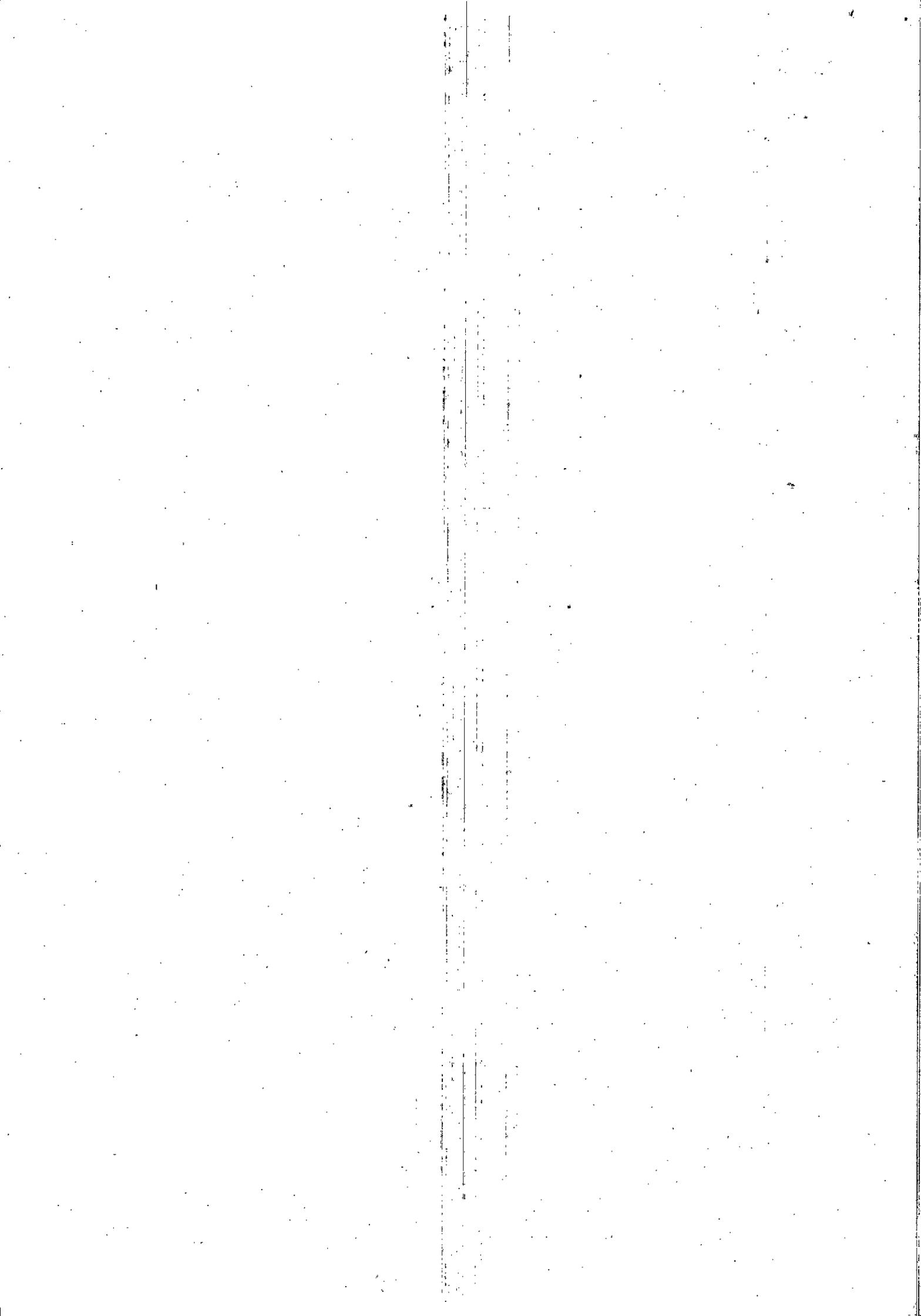


Barriere antirumore in vicinanza a edifici esistenti

Passaggio della linea AV/AC in affiancamento alla linea storica - Comune in provincia di Padova



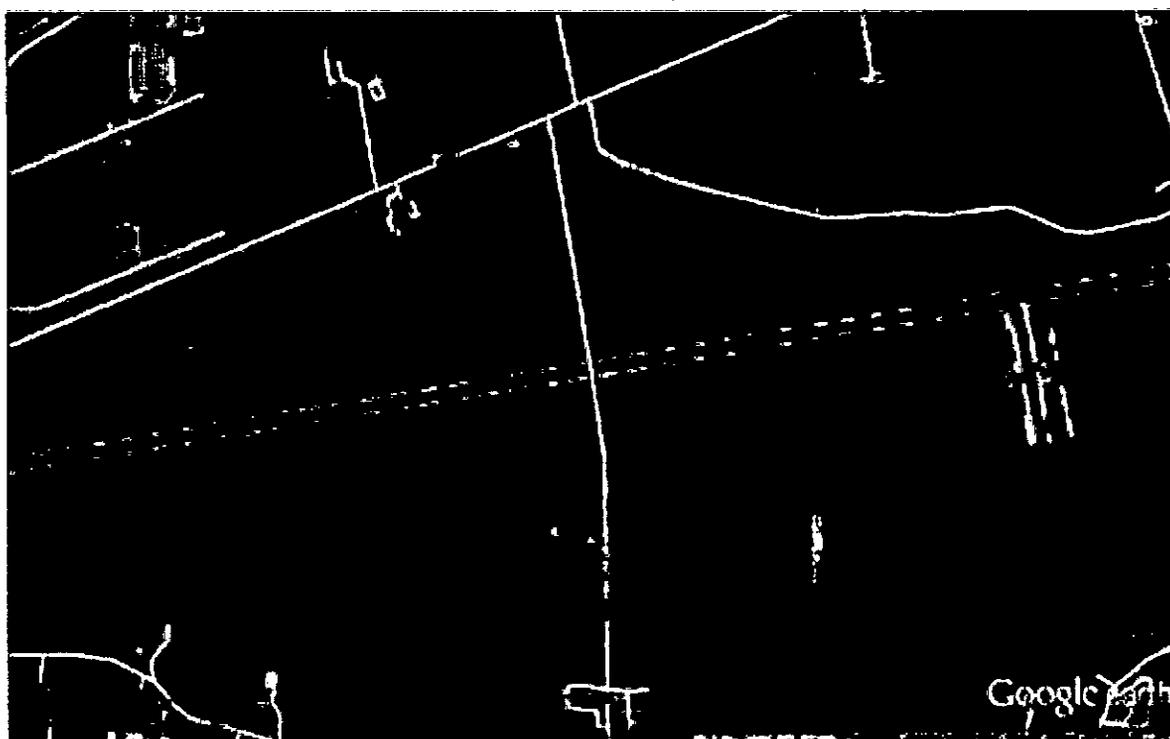
Barriere antirumore lungo una strada in prossimità di edifici esistenti



CANTIERISTICA

I problemi derivanti dalla cantieristica essendo temporanei e non duraturi sono da tenere in considerazione ma non sono irrisolvibili, con un adeguato progetto esecutivo essendo i lavori posti in affiancamento alla linea esistente sono facilmente raggiungibile da strade esistenti direttamente collegate alla grande viabilità senza interferire con il centro abitato e limitando il numero di veicoli circolanti sulle strade urbane del paese.

I veicoli impiegati per i lavori della nuova linea ferroviaria, dalla Starda Regionale n. 11 in prossimità di via Favorita attraverso il cavalcaferrovia possono raggiungere la linea ferroviaria esistente e la zona dei lavori, sia in direzione Venezia sia in direzione Milano con la semplice realizzazione di due accessi provvisori lungo la rampe est ed ovest del ponte.



PERCHE' NO A QUESTO TRACCIATO

PREMESSA

Il nuovo tracciato , proposto in questi giorni dall'amministrazione comunale passa a sud del Comune di San Bonifacio e risulta essere altamente devastante e penalizzante per il paese stesso e per tutte le famiglie e le ditte che va a lambire durante il suo percorso che parte da sud e attraversando trasversalmente verso nord-est il territorio comunale prima di ritornare in affiancamento al tracciato storico in prossimità della stazione di Lonigo.



INQUADRAMENTO PROGRAMMATICO

Sotto l'aspetto programmatico ed urbanistico la realizzazione del tracciato a sud del Paese andrebbe a creare una nuova ferita su un territorio agricolo ancora vergine nel Comune di San Bonifacio e come si evidenzia nella planimetria il paese sarebbe rinchiuso a sud, come una corda al collo, non avendo più nessuna possibilità di sviluppo verso tale lato e creando una nuova barriera fisica invalicabile che si andrebbe a realizzare con la futura linea AV/AC.

Il Comune di San Bonifacio risulta già di per se molto penalizzato dalle varie infrastrutture e barriere naturali che interessano l'intero territorio quali, l'Autostrada A4, la Strada Regionale n.11, la ferrovia esistente, il torrente Alpone, la strada Porcilana anche senza la realizzazione di una nuova opere che ne limiterebbe lo sviluppo , problema si potrebbe risolvere mediante la realizzazione in affiancamento alla linea esistente, come già fatto in molti altri Comuni d'Italia.

ANALISI GENERALE IMPATTI DEL TRACCIATO A SUD

Il tracciato a sud, oltre a consumare nuovo suolo agricolo vergine, prevede l'interferenza con varie attività economiche esistenti e vitali per il paese, vari edifici residenziali anche di recente costruzione e l'interferenza con molte infrastrutture esistenti sul territorio quali, strade e linee elettriche di grosse dimensioni.

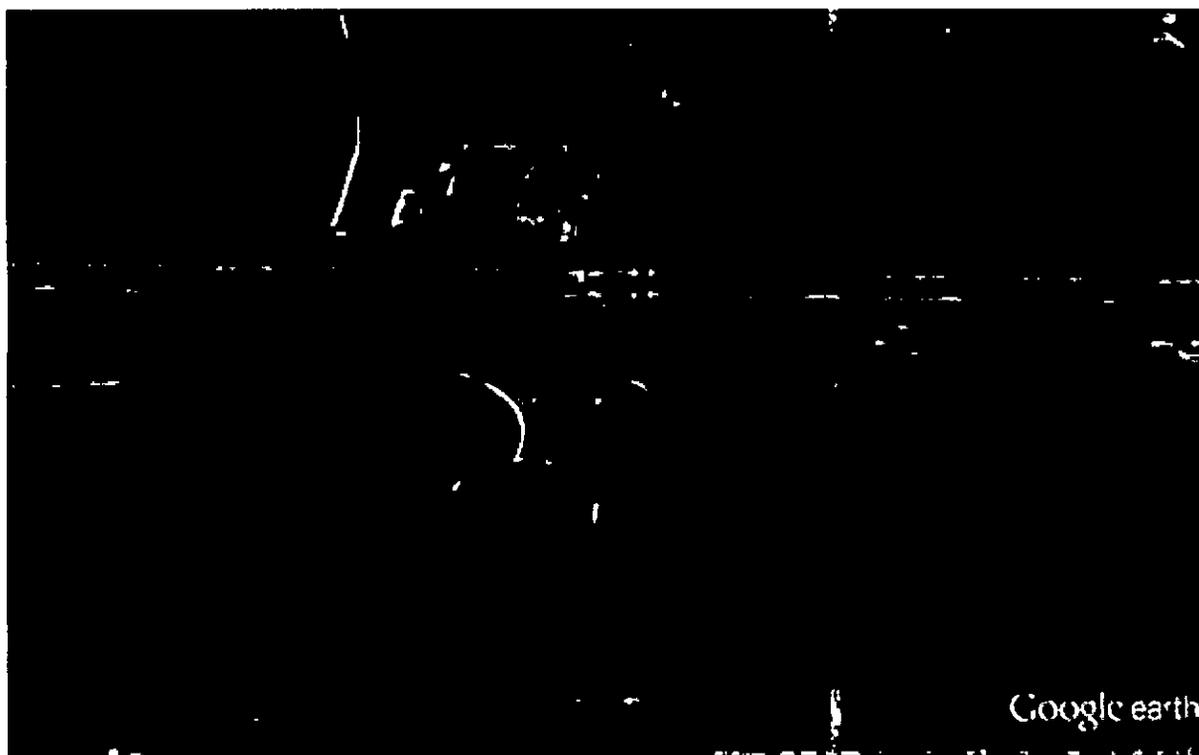
VISTA GENERALE ED ANALISI TRATTO SCHEDA N.11



Partendo dal confine ovest del Comune di San Bonifacio il tracciato a sud interferisce con una serie di strutture esistenti:

- Interferenza con una azienda agricola vitale, il tracciato oltre che ad avvicinarsi andrebbe a sconfigurare il lotto dell'azienda agricola (punto 1) ;
- Interferenza con la ditta Grena con passaggio in vicinanza (punto 2);
- Modifica della rotatoria tra la strada Porcilana e la strada per Belfiore con realizzazione di nuove opere e di un nuovo cavalcaferrovia di notevole impatto ambientale e di difficile realizzazione dovendo realizzare rampe di accesso di notevoli dimensioni e di fatto rendendo difficoltoso l'accesso alla ditta Grena. Il progetto presentato inoltre sembra non realizzabile in quanto le rampe per l'attraversamento del cavalcaferrovia sono troppo corte per consentire di superare l'altezza della linea ferroviaria (punto 3);
- La nuova linea viaggia in rilevato alto 3 / 4 mt dal terreno naturale;

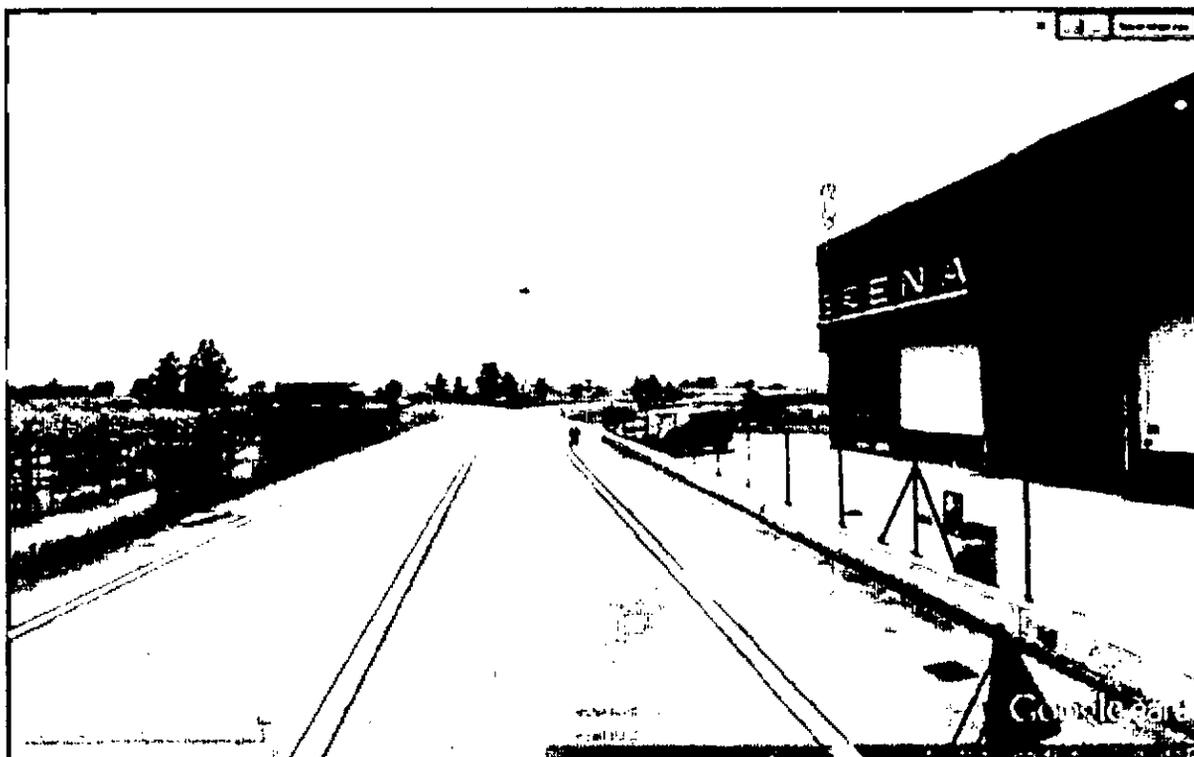
Si allega documentazione fotografica con evidenziato in azzurro la modifica della Strada Porcilana ed in grigio la linea AV/AC



Vista aerea generale passaggio in prossimità della ditta Grena e modifica Porcilana



Vista aerea passaggio in prossimità della ditta Grena e modifica Porcilana

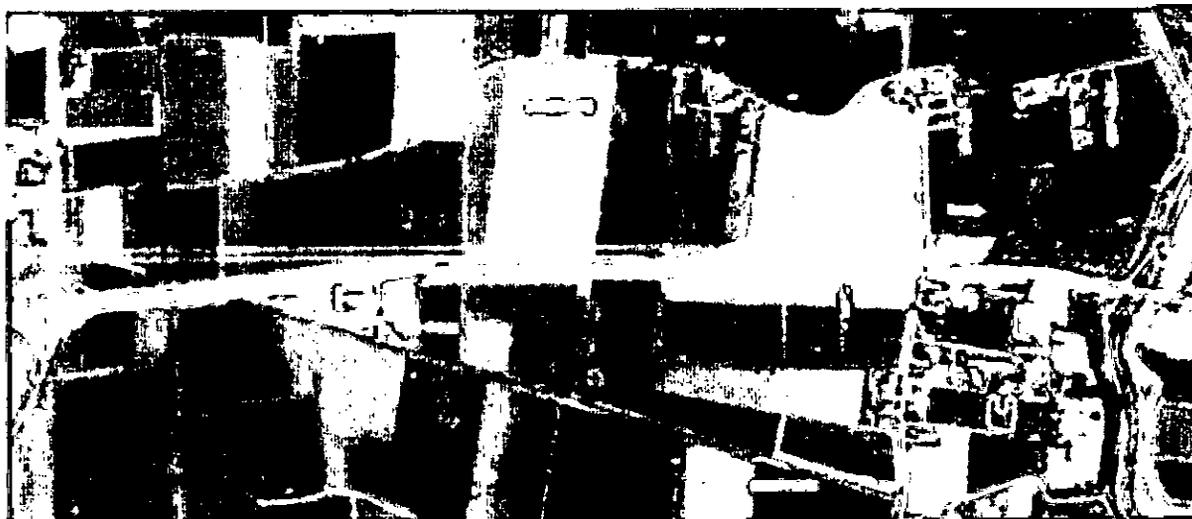


Vista verso sud in prossimità della ditta Grena



Vista generale verso sud in prossimità della ditta Grena

VISTA GENERALE ED ANALISI TRATTO SCHEDA N.12



In questo tratto la linea che corre in affiancamento alla Porcilana, presenta un dislivello superiore a 3 mt e il tratto che parte dalla strada per Belfiore e fino al Torrente Alpone viene realizzato completamente in rilevato, successivamente vi è l'inizio di un viadotto lungo più di 3 km che inizia con altezze di 6 mt rispetto alla quota del terreno esistente per l'attraversamento del torrente Alpone e continua in viadotto fino ad una altezza max di 12 mt.

Tutto questo comporta una barriera ambientale su tutto il sud del paese e comporta:

- La modifica della Strada Porcilana (punto 1);
- L'interferenza con numerosi nuclei abitati esistenti (punto 2);
- L'interferenza con il torrente Alpone che porta alla realizzazione di un nuovo ponte con demolizione dell'esistente (punto 3);



Vista del ponte sul torrente Alpone e dei nuclei abitati adiacenti



Vista dal ponte sul torrente Alpone verso i nuclei abitati adiacenti



Vista generale del passaggio sul torrente Alpone e modifica della Porcilana in azzurro



Vista generale della linea AV/AC in rosso e modifica della strada Porcilana in Azzurro

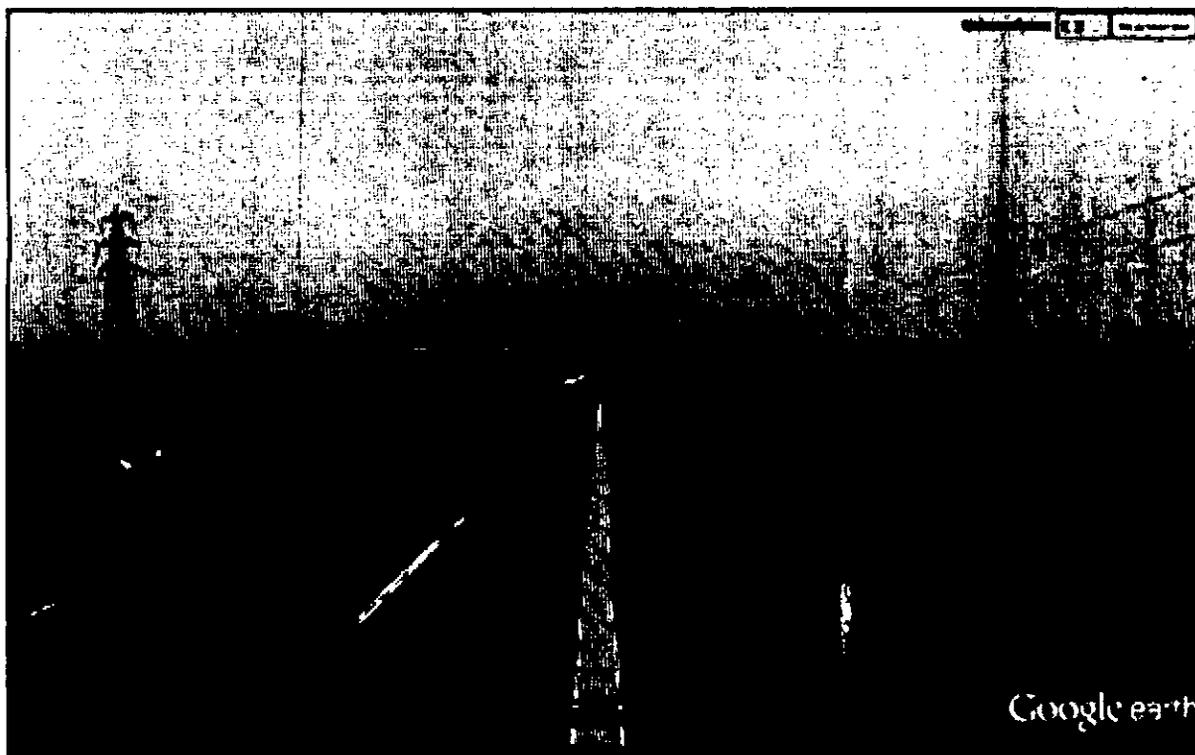
VISTA GENERALE ED ANALISI TRATTO SCHEDA N.13



Su questo tratto la linea AV/AC continua su viadotto con altezza di circa 8/10 mt , attraversando la strada Porcilana e successivamente via Fontanelle, per poi continuare sempre su viadotto in aperta campagna.

Nel suo percorso in questo tratto si prevede:

- l'interferenza con un'area di servizio (punto 1);
- passaggio in vicinanza di edifici residenziali (punto 2);
- l'interferenza con l'Associazione Missionaria (centro per la raccolta dei rifiuti) e la completa interferenza con demolizione della ditta SAMA e delle abitazioni annesse (punto 3);
- l'attraversamento di via Fontanelle dove vi è interferenza con il nuovo supermercato del gruppo Famila (punto 4)
- Successivamente il viadotto con altezza di 8/9 metri si dirige verso est e attraversa le campagne vergine trasversalmente fino ad interferire con via Nogarole e lambendo attività economiche esistenti;



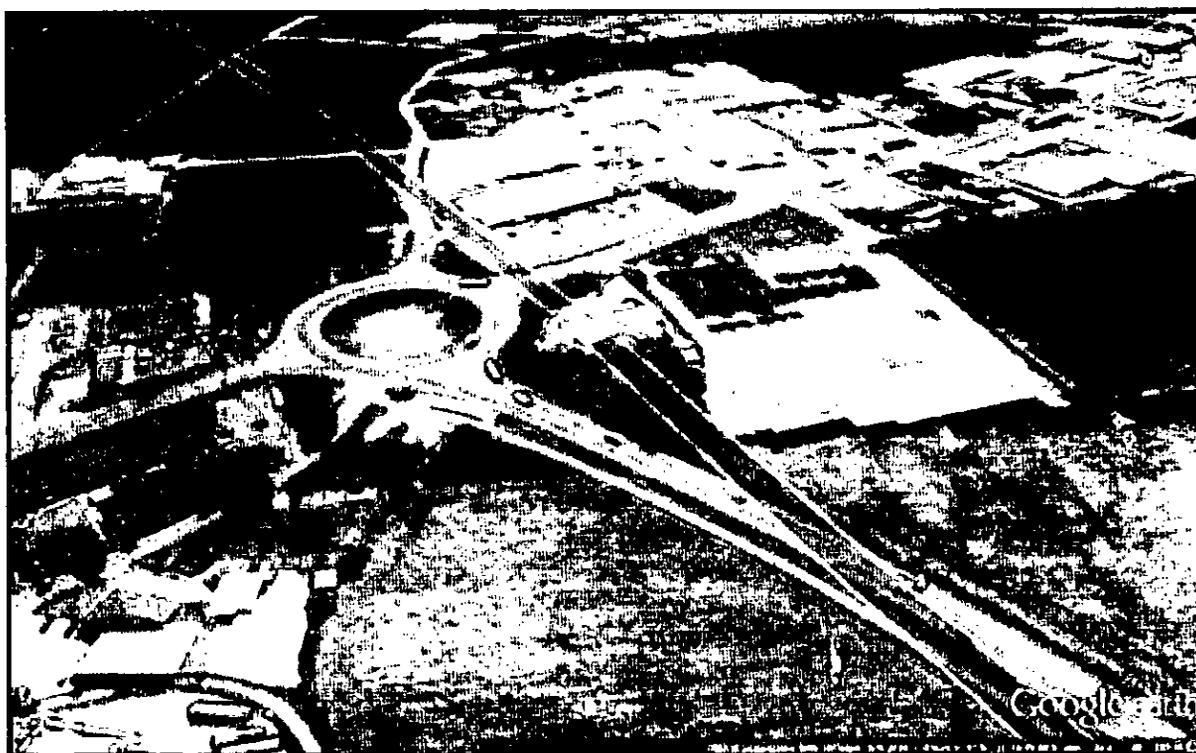
Vista dell'area di servizio interferita



Vista aerea dell'intersezione con area di servizio lungo la strada Porcilana



Vista generale passaggio lungo la strada Porcilana in vicinanza edifici



Vista generale passaggio in loc. Fontanelle e interferenza con ditte esistenti



Vista passaggio in loc. Fontanelle con interferenza edifici esistenti



Vista passaggio in loc. Fontanelle con interferenza edifici esistenti

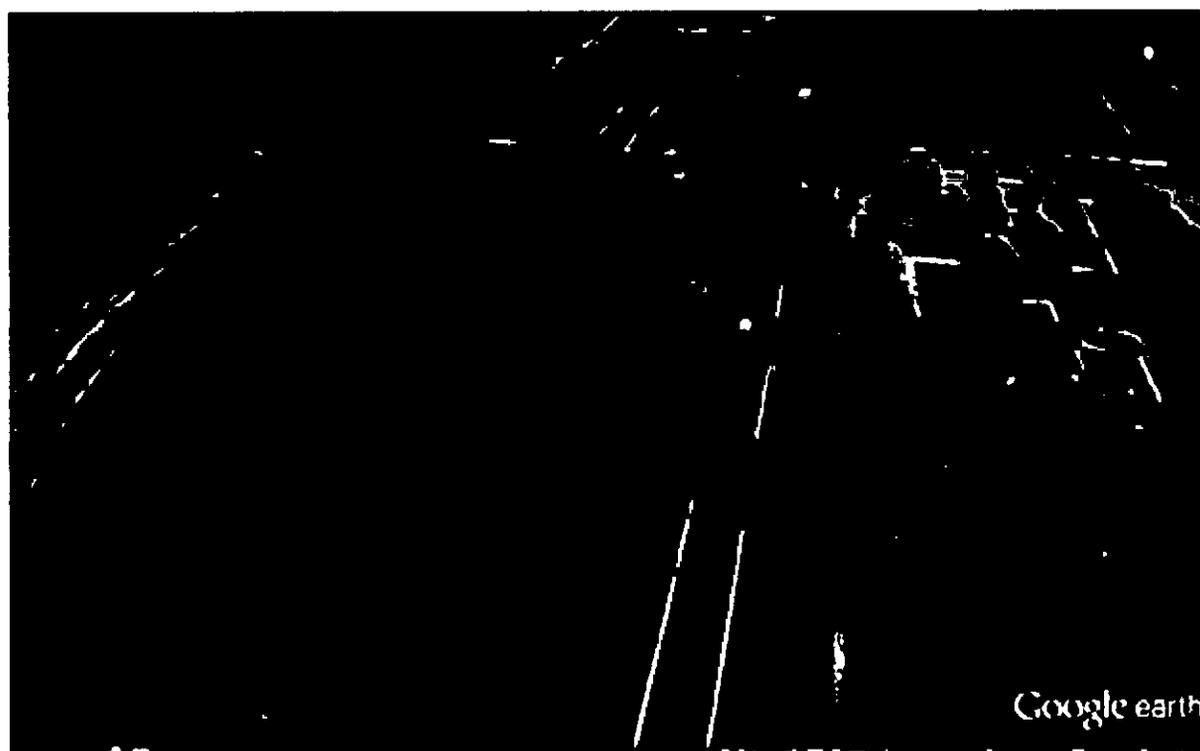


Arrivando su viadotto da via Fontanelle la nuova linea attraversa via Nogarole in sopraelevata e all'altezza della zona industriale in prossimità del nucleo abitativo loc. Casotti ritorna in terrapieno con altezza di 6/7 mt e intersecando alcuni edifici. In questo tratto si prevede:

- Interferenza con la ZAI est in loc. Prova;
- Interferenza nucleo abitativo Casotti e demolizione di una edificio residenziale.
- interferenza con un allevamento avicolo esistente



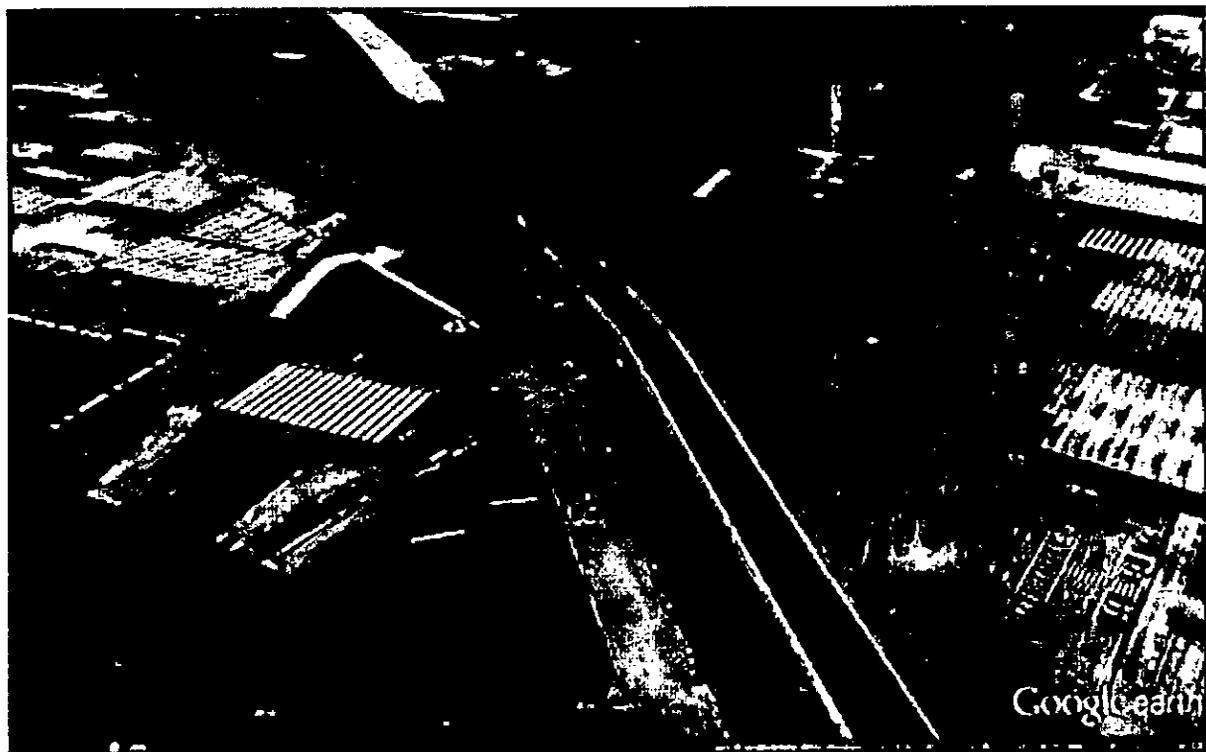
Vista generale attraversamento via Nogarole e ZAI



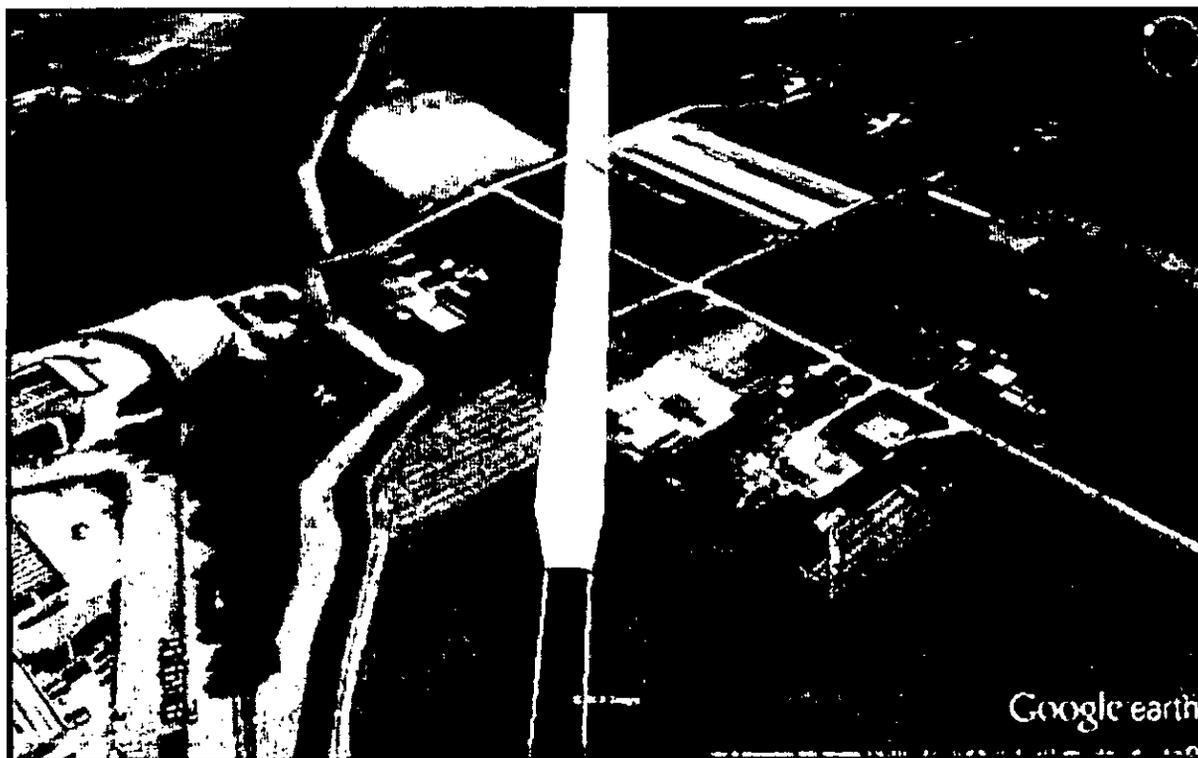
Vista aerea attraversamento di via Nogarole



Punto di attraversamento di via Nogarole



Vista aerea del passaggio ZAI EST in loc. Prova

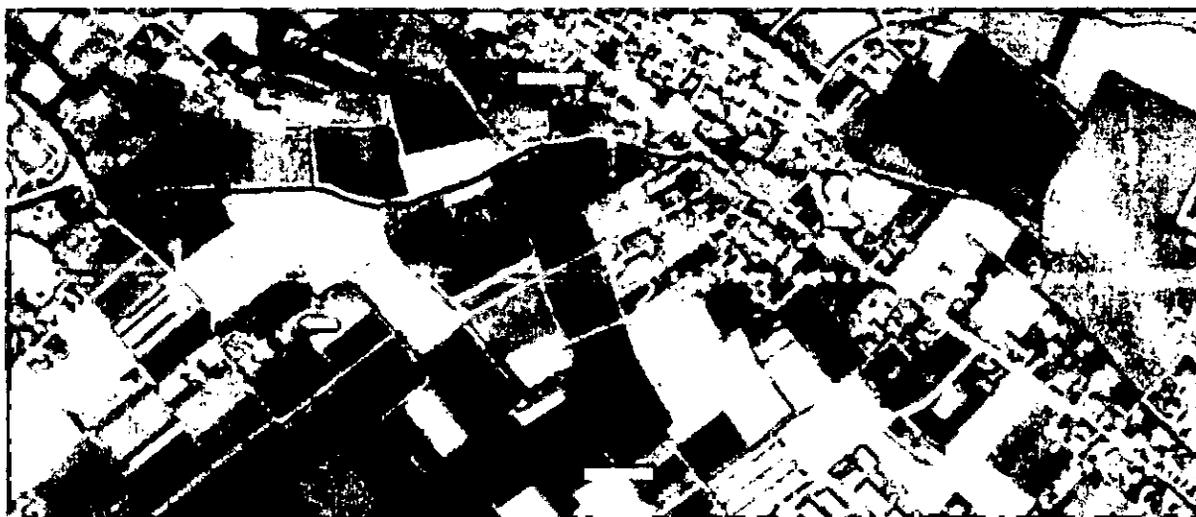


Vista aerea passaggio nucleo abitativo loc. Casotti



Punto di attraversamento in via Casotti

VISTA GENERALE ED ANALISI TRATTO SCHEDA N.15



In questo tratto la linea dopo aver attraversato il nucleo abitativo Casotti prosegue trasversalmente in terrapieno attraversando le campagne vergini in loc. Casotti fino in alla loc. Mazzoni dove in prossimità della ditta Toplant da terrapieno alto 7/8 mt ritorna su viadotto per attraversare via Mazzoni e successivamente ritornare in terrapieno in prossimità di un allevamento avicolo.

Si prevede

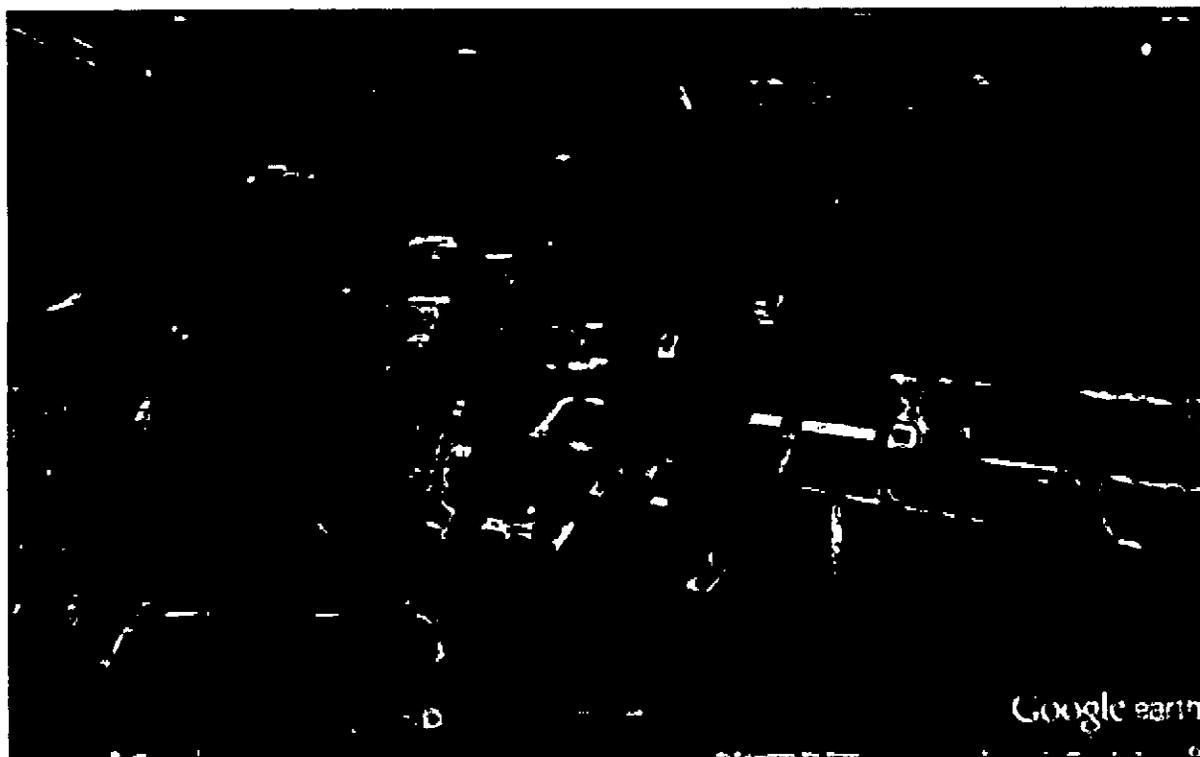
- interferenza con un allevamento avicolo (punto 1);
- sconfigurazione di numerose aziende agricole;
- interferenza con l'abitazione e l'edificio produttivo della ditta Toplant (punto 2)
- interferenza con vari edifici de nucleo abitativo in loc. Mazzoni (punto 3);
- interferenza con l'edificio storico La Colombara e con varie abitazioni esistenti Punto 4);
- interferenza con una grossa linea dell'alta tensione (punto 5);



Vista generale attraversamento campagna tra loc. Casotti e loc. Mazzoni



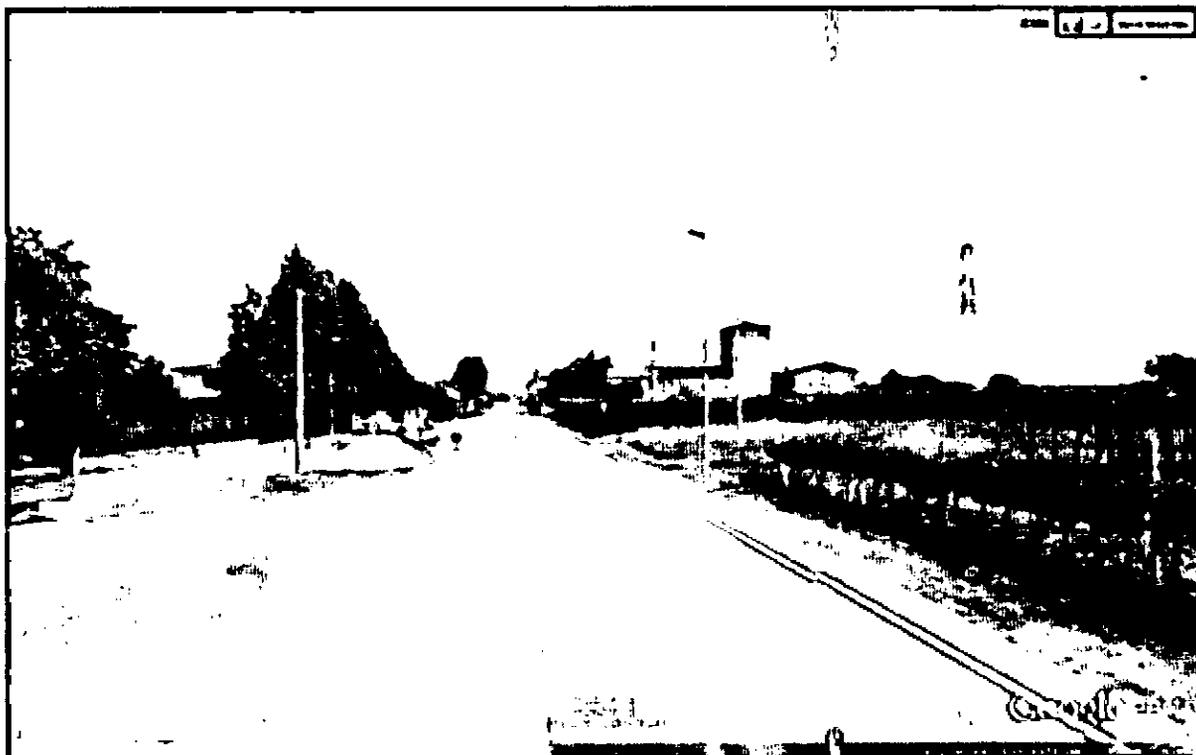
Vista generale attraversamento in loc. Mazzoni



Vista generale attraversamento in loc. Mazzoni della S.P. San Bonifacio – Lonigo



Attraversamento in loc. Mazzoni della S.P. San Bonifacio – Lonigo

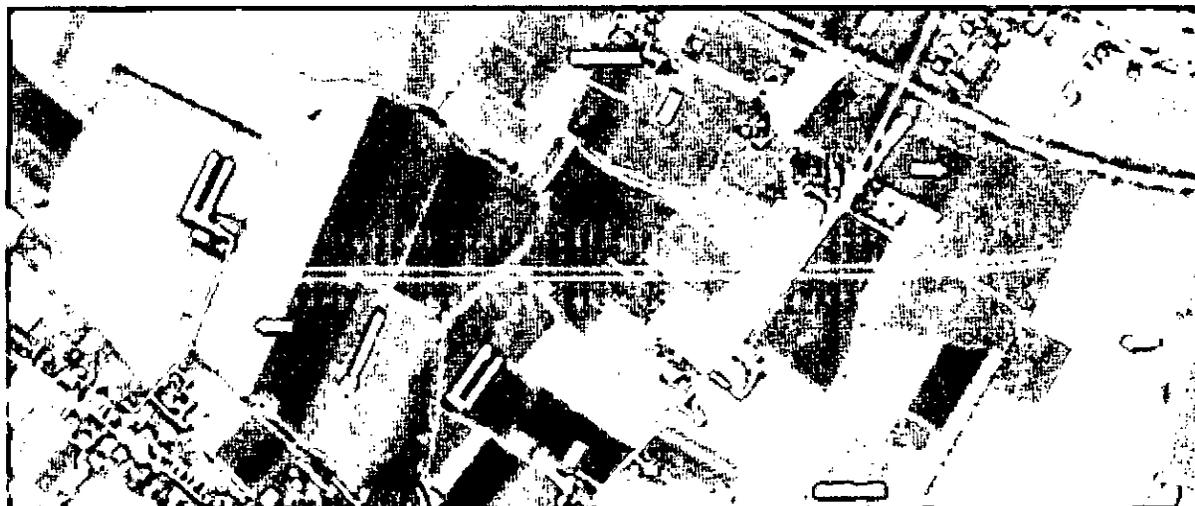


Punto di attraversamento S.P. San Bonifacio – Lonigo in loc. Mazzoni

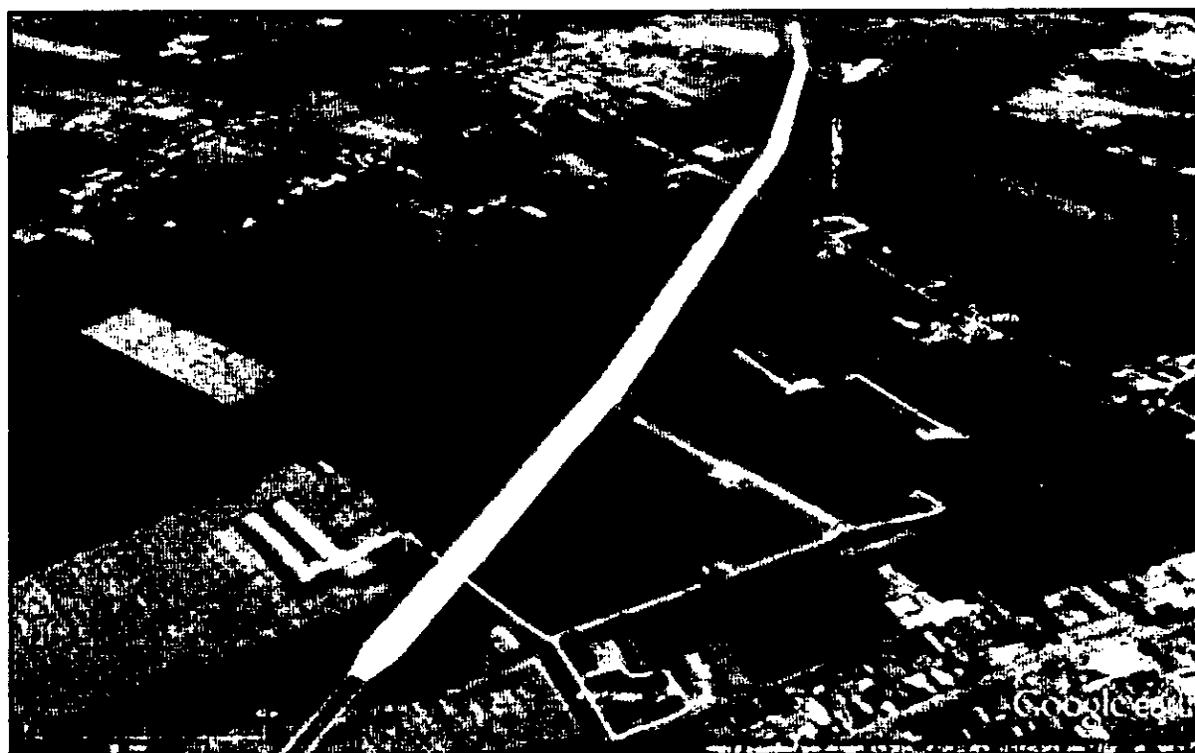


Punto di interferenza con edifici e linea dell'alta tensione in loc. Mazzoni

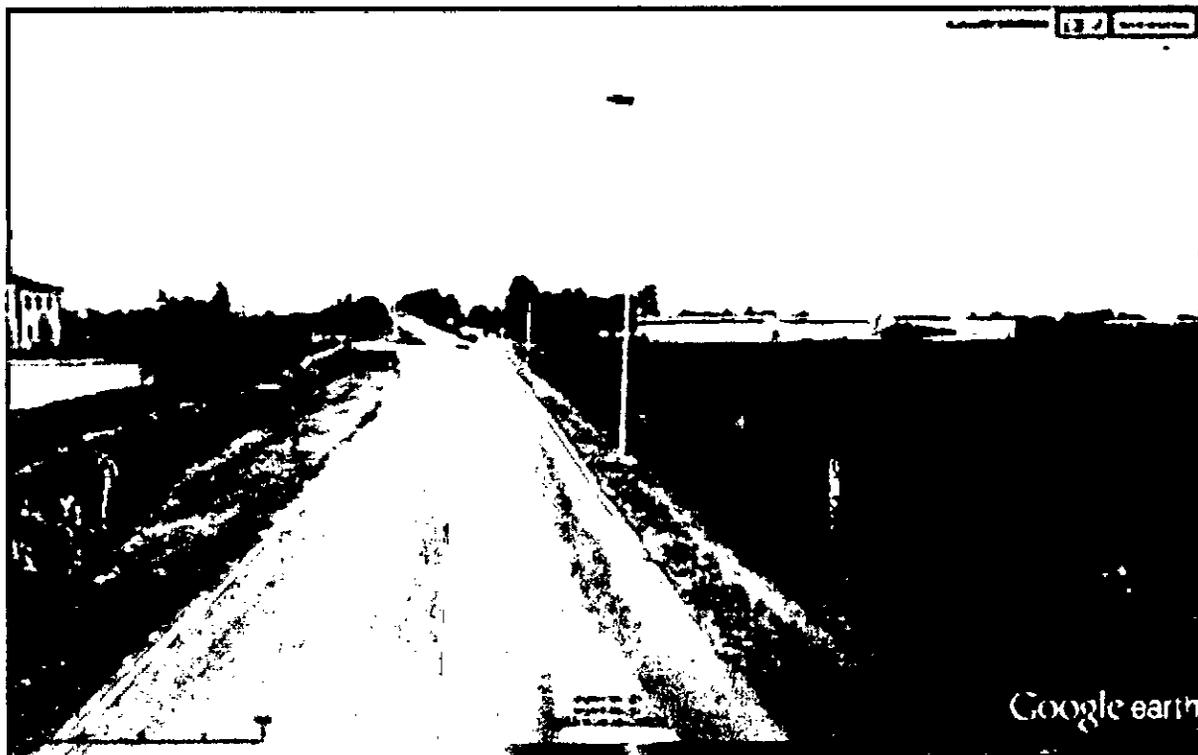
VISTA GENERALE ED ANALISI TRATTO SCHEDA N.16



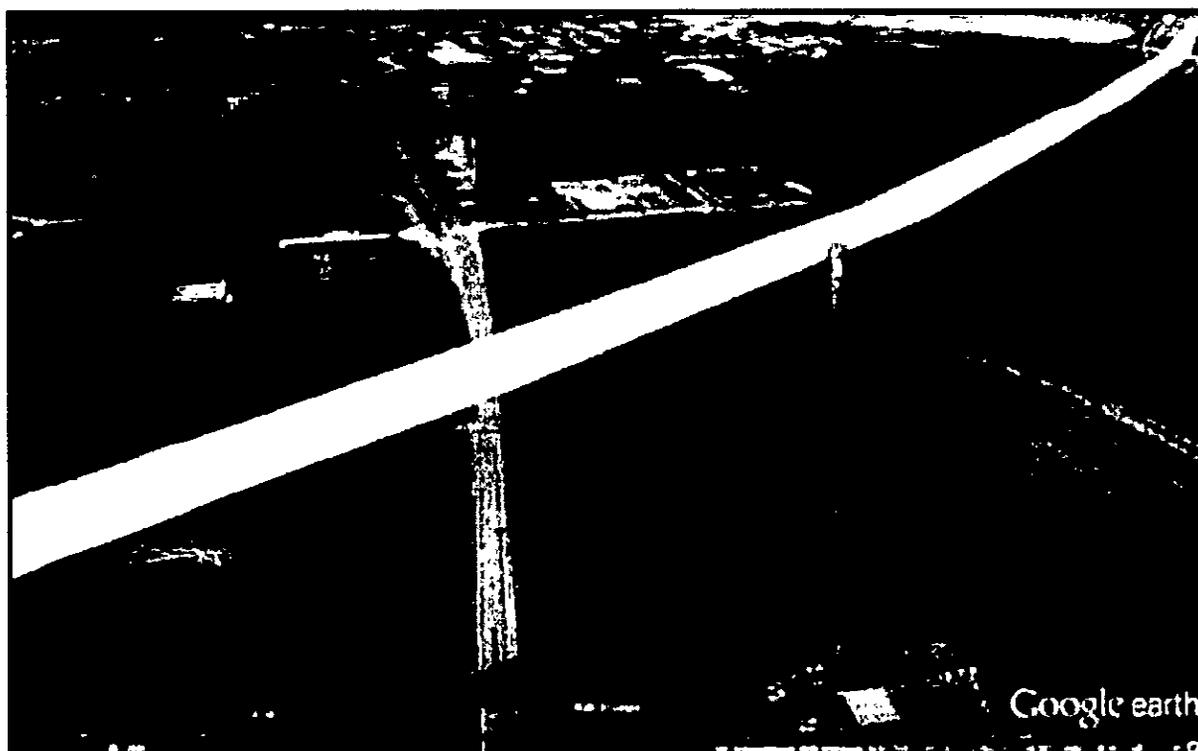
In questo frangente la linea corre su terrapieno verso l'abitato di Locara lambendo marginalmente alcuni edifici ed attraversando via Don Eugenio Guiotto.



Vista generale in aperta campagna

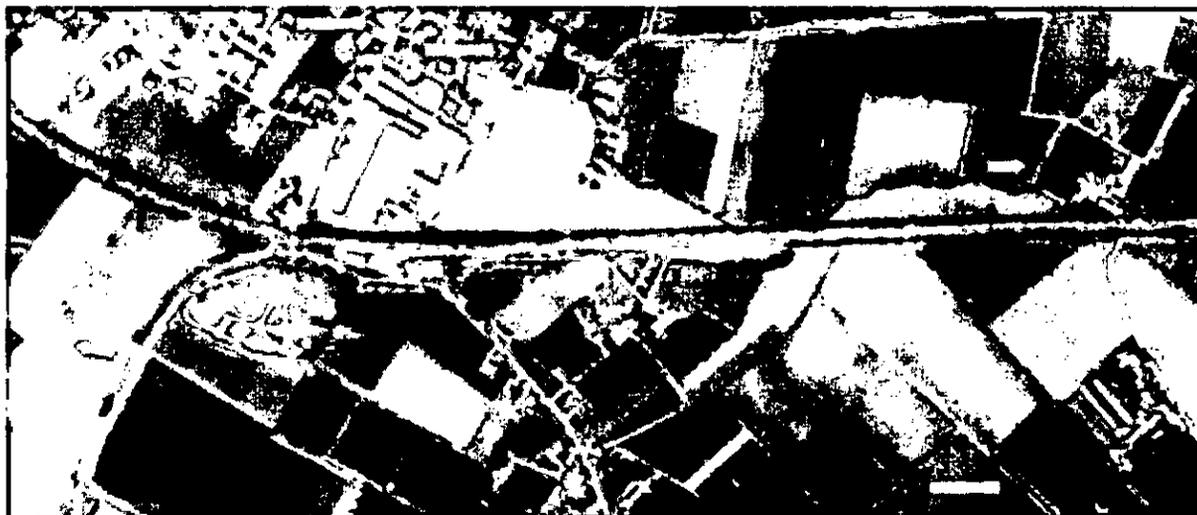


Punto di attraversamento di via Don Eugenio Guiotto- loc. Locara



Punto di attraversamento di via Don Eugenio Guiotto- loc. Locara

VISTA GENERALE ED ANALISI TRATTO SCHEDA N.17



Nel tratto conclusivo in Comune di San Bonifacio il tracciato si dirige verso la linea esistente in terrapieno alto circa 4 mt fino ad affiancarsi con la linea storica nella stazione di Locara in Comune di Lonigo.



Stazione di Locara comune di Lonigo

MITIGAZIONI AMBIENTALI

La soluzione a Sud essendo realizzata in terrapieno per un'altezza di 4 metri e con viadotti alti fino a 10/12 mt non ha nessuna possibilità di mitigazione ambientale mediante l'uso di barriere antirumore, inoltre essendo un tracciato più lineare i treni passano ad una velocità superiore rispetto a quanto previsto dalla linea in affiancamento all'esistente.

La complessità dei lavori da realizzare e l'imponenza che hanno tutte queste nuove opere, comportano un notevole e maggiore dispendio economico ma soprattutto una incidenza ambientale molto significativa e negativa dovuta allo spreco di suolo agricolo e un maggior inquinamento ambientale dovuto ad un notevole incremento del traffico per il trasporto dei materiali.

CANTIERISTICA

Tale tracciato proposto dall'amministrazione va ad interferire in modo significativo con la viabilità principale esistente (strada Porcilana, via Fontanelle, via Nogarole, via Mazzoni, via Don E. Guiotto) e la cantieristica comporterebbe un notevole intralcio alle vie del paese in quanto il terrapieno da realizzare comporta il trasporto di molto materiale, quantificato in circa 500.000 mc di terrapieno (corrispondente a circa una nuova cava) e con circa 30.000 camion in più sulle strade del paese.

I nuovi viadotti comportano la realizzazione di plinti di notevole dimensioni e di notevole profondità in quanto i terreni attraversati presentano delle scarse caratteristiche meccaniche ed inoltre comporta l'uso di notevoli quantità di cls per la realizzazione dei pilastri e delle travi del viadotto con un elevato numero di mezzi circolanti con conseguenti maggior impatto sull'ambiente.

CONSIDERAZIONI FINALI

La soluzione in affiancamento alla linea esistente comporterebbe, con le opportune soluzioni, una diminuzione dell'impatto ambientale e una riqualificazione della linea ferroviaria esistente mediante la realizzazione di gallerie artificiali e la creazione di barriere per rendere la nuova linea inserita in maniera armoniosa nell'ambiente circostante e pertanto si ritiene sia la soluzione più idonea.

Altra cosa molto importante è che l'affiancamento alla linea esistente costa circa 60/70 mln di euro in meno rispetto alla soluzione a sud proposta dall'Amministrazione Comunale. Tale risparmio può essere utilizzato per adeguati compensi di risarcimento dei danni, per la realizzazione di mitigazione ambientale e per la realizzazione di nuove opere pubbliche (parcheggi, campo sportivo, nuova stazione, nuovo sottopasso pedonale ecc).

I maggiori costi dovuti per la soluzione a sud potrebbero essere utilizzati per chiedere agli enti competenti interventi di mitigazione ambientale in modo da riqualificare la linea esistente e rendendo la nuova linea AV/AC più consona all'ambiente circostante, realizzando nuove opere (nuova stazione, nuovo parcheggio, nuovo campo sportivo) e concedere maggiori indennizzi ai proprietari degli edifici interferiti.

La soluzione in affiancamento comporta sotto l'aspetto programmatico nessuna nuova ferita sul territorio, nessun spreco di suolo agricolo e nessun nuovo vincolo rispetto agli esistenti.

Per ultimo si fa presente che la linea a sud non dista più di 500 mt dall'ospedale esistente come invece previsto dal D.P.R. 459/1998 art. 4 in cui si specifica che le infrastrutture con velocità maggiore a 200 km/h, devono essere poste a 500 mt dalle case di cura e di riposo.

MAGGIORI COSTI DEL TRACCIATO A SUD

In allegato si riporta una breve sintesi dei maggiori costi per la realizzazione della linea AC/AV realizzata a sud rispetto a quella in affiancamento alla linea storica

- maggior lunghezza:	0.7 Km x /km 65.000.000 =	45.500.000
- maggior costo per viadotto (3.7 + 0.8) = 4.5 km x /km 3.000.000 =		13.500.000
- maggior rilevato :		
lung. 4.200 mt x larg. 20 mt x h. 3.0 mt = circa mc 250.000 x /mc 30.00 =		7.500.000
- maggiori costi per indennizzi di esproprio per attività economiche vitali e per maggiori aree, per sconfigurazione del territorio e delle aziende agricole		<u>10.000.000</u>
	TOTALE MAGGIORI COSTI	76.500.000

SINTESI DI RAFFRONTO TRA LA LINEA IN AFFIANCAMENTO E LA LINEA A SUD

TRACCIATO IN AFFIANCAMENTO ALLA LINEA STORICA

- Minor costo;
- Riqualificazione della linea esistente con barriere antirumore, antivibrazione e nuova stazione per il Comune di San Bonifacio;
- Cantieristica semplice ed accessibile dalla grande viabilità;
- Nessuna interferenza con le attività produttive esistenti;
- Nessuna nuova barriere ambientale;
- N. 7 edifici da abbattere già in fascia di rispetto ferroviaria;

TRACCIATO A SUD

- Nuova ferita sul territorio con creazione di nuovi vincoli e nuove fasce di rispetto;
- Maggior consumo di territorio agricolo e sconfigurazione di aziende vitali;
- Demolizione di edifici con industrie e attività commerciali;
- Creazione di viadotti e terrapieni alti 4/12 mt per un'estensione superiore a 4 km;
- Maggior costo per espropri ed opere per un valore di circa 70/80 mln di euro;
- Nessuna possibilità di mitigazione ambientale (barriere antirumore e antivibrazione) con danni all'ambiente circostante;
- Maggior durata dei lavori con intasamento della viabilità primaria e conseguente maggior inquinamento;