MONTEBELLUNA, 20.08.2012

Nuovo Ponte sul Piave di collegamento tra Cornuda e Vidor

Ormai è diffuso l'etichettare proposte progettuali come ecosostenibili e rispettose dell'ambiente. In questo caso, nel proposto tracciato del Nuovo Ponte di Vidor, ci si dimentica di altri importanti aspetti, come economicità di costruzione, e quindi di manutenzione e utilizzo, come del rischio idraulico. Andiamo per ordine. Il tracciato stradale che collega due punti dovrebbe essere, per ovvi motivi, ed oggi più che mai, il più breve possibile. La proposta di tracciato del Nuovo Ponte, per quello che si rileva dalla stampa, non sembra seguire i migliori criteri sopraccitati. Essa trascura di esaminare e mantenere, come proposta progettuale alternativa, un tracciato più breve e quindi, a priori, migliore, nei sensi citati sopra.

Senza dover scendere troppo a fondo, in questa fase di fattibilità, cito solo alcuni dati metrici utili a sostenere la proposta di un secondo tracciato alternativo (indicato in giallo nella planimetria) a quello, per ora, condiviso (indicato in rosso nella planimetria).

Il tracciato giallo è il più breve possibile in grado di collegare la S.R. 348 alla S.P. 34, e rispetto a quello rosso è più corto di 500 metri. Ciò significa minori costi di costruzione, di manutenzione e di utilizzo. In particolare Il risparmio di solo carburante ottenibile dai circa 18000 automezzi giornalieri in transito ammonta alla considerevole somma di 400.000,00 € all'anno. Ad essa vanno sommati i risparmi sui minori tempi di percorrenza, con tutte le implicazioni conseguenti.

Ma il tracciato giallo è in parte già esistente in quanto utilizza, verso Cornuda, il primo tratto della S.P. 84. Il tratto nuovo da costruire, tra ponte e raccordi stradali rimane, quindi di soli 3600 m, ben 1400 m in meno rispetto al tracciato rosso. Il costo di costruzione si riduce, allora, ai due terzi di quello preventivato per il tracciato rosso!

Esaminando ora l'impatto ambientale e paesaggistico delle opere, è evidente che il tracciato più breve è il favorito, ma, di più, se si osserva il tracciato rosso, si nota che esso percorre, tra ponte vero e proprio e strade in rilevato, l'alveo del Piave per oltre 2000 metri. Il tracciato giallo, invece, muovendosi lungo il percorso minimo possibile di attraversamento, interessa l'alveo del Piave per soli 800 metri. E' evidente, allora, che il tracciato rosso mal si concilia con la salvaguardia del paesaggio, generando una barriera visiva, dalle rive al Fiume e viceversa, che va ben oltre la stretta necessità di attraversamento del Fiume. Senza dimenticare che il tracciato rosso in alveo, contribuisce a degradare definitivamente un prezioso sito ecologico come le "grave" del Piave di Covolo.

Ma non si deve sottovalutare neppure il problema idraulico. Costruire un ponte di soli 500 metri e creare in continuità una diga interna alle grave di 1500 metri di lunghezza mediante strade sopraelevate di oltre 10 metri, significa ridurre la naturale area di espansione del flusso idraulico, con conseguenze negative facilmente immaginabili, tra cui la possibilità di erosione di quegli argini ora considerati sicuri.

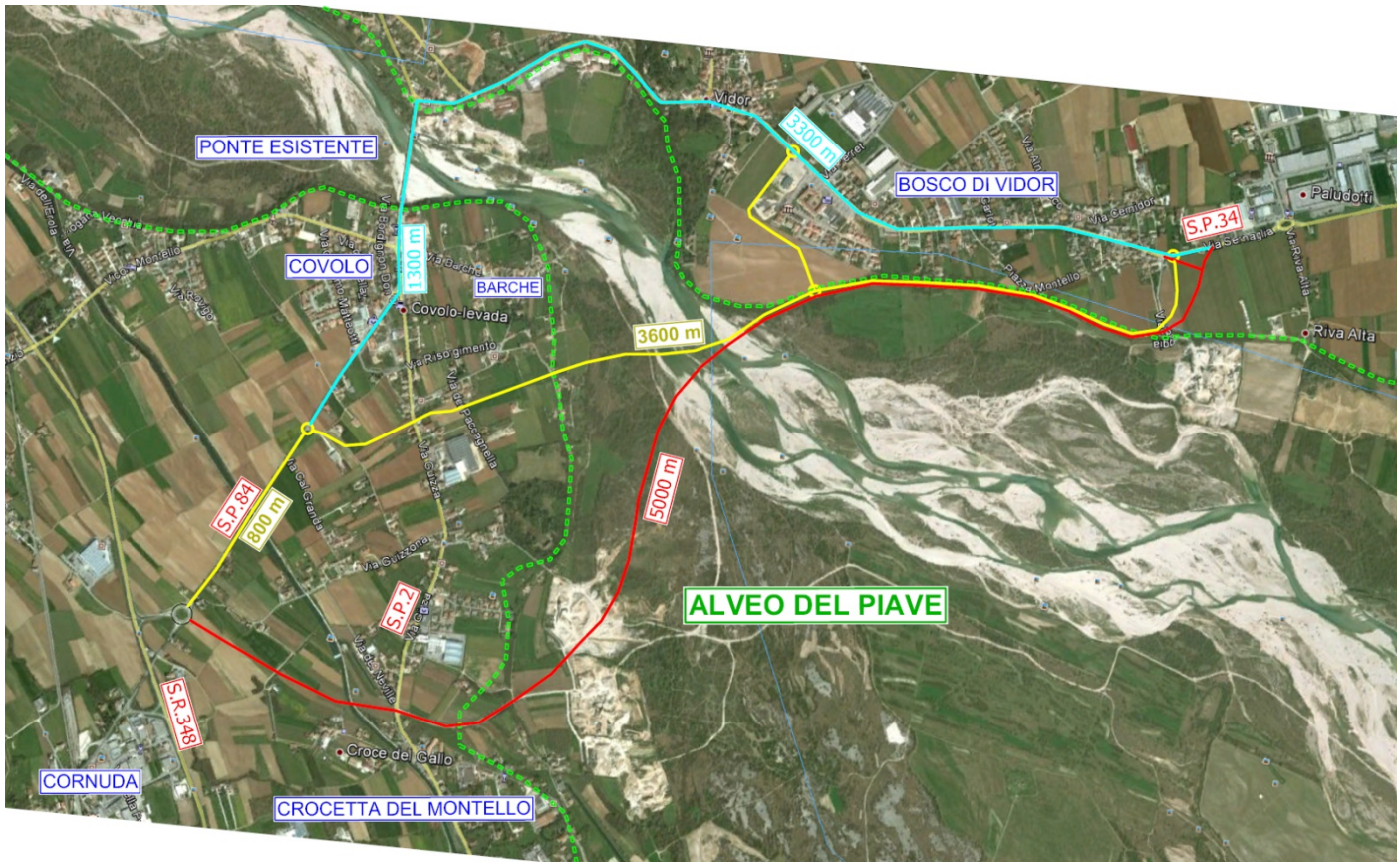
Ma anche in un'analisi più ampia bisogna porre attenzione alla collocazione dell'attraversamento del Fiume.

Chi proviene dalla Pedemontana o, per ora, da Treviso, preferirà passare per Biadene-Crocetta del Montello, piuttosto che per la S.R. 348, in quanto questo tratto, per accedere al tracciato rosso, è molto più breve. Non c'è vantaggio, invece, a tagliare per Biadene-Crocetta del Montello nel caso del Giallo, in quanto, esso, è più facilmente raggiungibile percorrendo la S.R. 348.

Lo stesso vale per chi scende da Valdobbiadene per raggiungere Conegliano, e viceversa, il tracciato giallo è più appetibile per evitare il Centro di Vidor. Il tracciato rosso è, invece, inutilizzabile a questo fine in quanto posizionato troppo a Sud.

Un'ultima considerazione, il piano stradale del tracciato giallo, dovrà essere tenuto abbassato rispetto al piano di campagna, per poter sottopassare Via Erizzo a Covolo. Anche il ponte, quindi, sarà tenuto abbassato rispetto alle sponde del Fiume e sarà sviluppato per tutto il tratto di attraversamento dell'alveo di 800 metri, in questo modo si ridurrà l'impatto ambientale del manufatto e si garantirà, contemporaneamente, una sezione idraulica di tutta sicurezza.

Per tutte le considerazioni riportate, quindi, è meglio, tenere la porta aperta a soluzioni alternative all'unica considerata condivisa, in modo da consentire, a chi dovrà valutare le proposte, una maggiore flessibilità di valutazione tesa al miglior risultato.



Planimetria con indicati due possibili tracciati di attraversamento del Piave

Un rendering del Ponte posto lungo il tracciato giallo