PTR - 940

Oggetto: **PTR 2009/11 (integrativo) – Interventi in Provincia di Treviso**

Intervento 940: "Nuova viabilità di collegamento della destra e sinistra Piave alla Superstrada Pedemontana Veneta"

nei Comuni di Vidor, Crocetta del Montello, Pederobba e Cornuda in Provincia di Treviso.

Appunti riunione del 03/12/2021

PROGETTO DEFINITIVO

Il giorno **03 dicembre 2021**, presso la Sede della Provincia di Treviso in via Cal di Breda 116, in esito della convocazione con nota di cui al prot. n. 26969/2021 del 30/11/2021, trasmessa da Veneto Strade S.p.A. – Direzione Centrale, a seguito accordi avvenuti per le vie brevi, si è tenuto la seconda riunione con gli amministratori locali coinvolti dal progetto in oggetto.

Sono presenti gli elencati Enti rappresentati dai seguenti signori:

- Veneto Strade S.p.A.: ing. Gabriella Manginelli – Dirigente e RUP;
  dott. urb. Enrico Vescovo;
  prof. ing. Renato Vitaliani (Progettista);
  ing. Domenico D'anza (Progettista);
  ing. Fabio Lionello (Progettista)
- Provincia di Treviso: ing. Maurizio Veggis - Dirigente sett. viabilità;
  ing. Renato Brunello – settore viabilità;
  ing. Lorenzo Angeri - – settore viabilità;
  geom. Giorgia De Piccoli – settore viabilità
- Comune di Cornuda: Claudio Sartor – Sindaco Pro-tempore;
- Comune di Crocetta del Montello: Marianella Tormena – Sindaco; Pro-tempore
- Comune di Pederobba: Marco Turato – Sindaco Pro-tempore;
- Comune Valdobbiadene: Luciano Fregonese – Sindaco Pro-tempore;
- Comune di Vidor: Mario Bailo – Sindaco Pro-tempore;
  Albino Cordiali – Vice sindaco ed Assessore al Bilancio, Lavori Pubblici, Sicurezza, Protezione Civile, Viabilità.

Veneto Strade S.p.A.
Cap. Soc. € 5.163.200 i.v.
P.iva – C.F. e Reg. Imp. 03345230274

Direzione Centrale Mestre
Sede Legale Amministrativa Operativa
Via C. Baseggio, 5
30174 Mestre Venezia
Tel. (+39)0412907711
Fax Area Direzione
(+39)0412907852
Fax Area Manutenzione
(+39)0412907752
Fax Area Progetti-Lavori
(+39)0412907802
segreteriave@venetostrade.it
venetostrade@pec.venetostrade.it

Direzione Operativa Belluno
Via Villa Patt,1
32036 Sedico (BL)
Tel. (+39)0437868111
Fax (+039)0437853283
segreteriabl@venetostrade.it
venetostradebl@pec.venetostrade.it
www.venetostrade.it

Member of CISQ Federation
CERTIFIED MANAGEMENT SYSTEM
ISO 9001

La riunione di cui al presente verbale è stata convocata con il fine di esaminare le diverse alternative progettuali, e raccogliere una prima valutazione delle posizioni espresse dalle Amministrazioni partecipanti e acquisire dei contributi indirizzati ad individuare la soluzione prescelta.

La riunione inizia alle ore 11.20

Albino Cordiali nella sua qualità di Consigliere provinciale delegato alla Viabilità saluta e ringrazia i presenti e da avvio alla riunione.

Ing. Gabriella Manginelli (Veneto Strade S.p.A.): richiama sommariamente quanto definito ed emerso nelle precedenti fasi progettuali, ed introduce i progettisti i quali danno inizio alla presentazione dell'analisi svolta, e delle nuove soluzioni di tracciato proposte.

L'ing. Domenico D'anza, da inizio alla presentazione ripercorrendo le finalità del progetto originario, le soluzioni di tracciato via via proposte e successivamente scartate fino ad arrivare alla soluzione prescelta nel 2014.
In relazione a quest'ultima viene svolto un attento excursus orientato all'analisi e caratteristiche tecnico dimensionali della soluzione ed all'importo computato dell'opera stessa. E' stata successivamente data lettura e valutazione dei pareri emersi in Conferenza di Servizi, prestando la massima attenzione ad alcune prescrizioni particolarmente rilevanti dal punto di vista progettuale, che si riassumono sommariamente a seguito:

1) Regione del Veneto – Direzione infrastrutture di Trasporto: chiede un approfondimento dello studio idraulico dell'area;
2) Regione del Veneto – Genio Civile: chiede di allungare il viadotto verso la sponda destra del Piave al fine di ridurre l'effetto piena sulla spalla destra del rilevato il quale, considerata la morfologia del territorio, andrebbe a creare un catino longitudinale che, oltre a limitare considerevolmente il normale deflusso delle acque in fase di piena, le stesse avrebbero un effetto erosivo provocando un evidente deterioramento del rilevato e concorrendo alla riduzione della durabilità dell'opera. Si raccomanda di valutare un franco dal pelo libero dell'acqua che consenta da un lato a sopportare sia eventuali effetti dovuti allo scavo sia effetti dovuti ad accumuli di ghiaia. Si suggerisce di ridurre o annullare la curvatura del viadotto al fine di evitare effetti negativi sul deflusso idraulico;
3) Provincia di Treviso: Si richiede un miglioramento della soluzione in innesto alla S.P. 34 in Comune di Vidor;
4) Comune di Vidor: tra le altre cose, chiede sia valutata la possibilità di traslare verso nord il tratto viario che porta alla rotatoria in prossimità dell'impianto di lavorazione inerti Balbinot;
5) Comune di Crocetta del Montello: Si richiede sia salvaguardata la ditta Bordin penalizzata, in previsione, dalla realizzazione del rilevato della strada. L'eliminazione dell'intero rilevato in Comune di Crocetta, si chiede infine uno studio puntuale della viabilità in territorio di Crocetta del Montello;

6) Comune di Pederobba: si chiede sia tenuto in considerazione la previsione di ampliamento del depuratore di Covolo e che sia presa in considerazione la preesistenza della ditta Bordin;
7) Comune di Cornuda: sottolinea (unitamente ai Comuni di Vidor, Pederobba e Valdobbiadene) l'importanza di intervenire, altresì, sull'esistente Ponte di Vidor.
8) Comune di Valdobbiadene: si richiede siano approfondite la analisi sui flussi di traffico orientate ad individuare le opportune opere viarie accessorie finalizzate a ridurre l'impatto del traffico soprattutto nella frazione di Bigolino;
9) Soprintendenza BBAAPP: rileva tra le altre cose l'incompatibilità dei previsti rilevati con la morfologia naturale del sito con conseguente creazione di aree interclusi di difficile valutazione paesaggistica; chiede il mantenimento in continuità del reticolo stradale minore attuale e la traslazione dell'innesto alla S.P. 34 presso l'esistente rotatoria presente più ad est. Manifesta l'esigenza della realizzazione, in viadotto, lungo tutto il tratto in attraversamento del fiume Piave.
10) Alto Trevigiano Servizi S.r.l.: si richiede una modifica del tracciato in quanto questo interferisce con l'area del previsto ampliamento del Depuratore in località Covolo di Pederobba.
11) Tutti gli altri pareri espressi non pur se condizionati non hanno un influenza determinante su aspetti legati alla soluzione del tracciato allora assunta.

In esito alle prescrizioni o suggerimenti raccolti il progetto edito nel 2014 è stato aggiornato eseguendo le seguenti modifiche:

a) E' stato abbassato il profilo longitudinale di un primo tratto in Comune di Vidor e dell'intero viadotto estendendone la lunghezza da mt. 750 a mt. 1835;
b) E' stato effettuato lo studio di diverse varianti in ordine planimetrico atte ad individuare una miglior soluzione in innesto alla S.P. 34 ma alla fine si è optato per mantenere la soluzione originaria in quanto non era possibile, con tutte le altre alternative analizzate, rispettare la normativa sulla progettazione e costruzione di strade;
c) Si è provveduto ad eliminare il raccordo tra la nuova arteria ed il cantiere per l'estrazione della ghiaia;
d) Si è ridotto del diametro della rotatoria in innesto alla S.P. 2 (Via Guizza);
e) Dalla sovrapposizione dell'asta stradale alla planimetria di progetto del depuratore di Covolo è emersa la necessità la necessità di allungare ulteriormente il tratto in viadotto portando l'intera estensione fino ai circa 1.835 mt (estensione già resasi imprescindibile per le ragioni idrauliche su esposte).

Il tracciato prescelto nel 2014 ha un estensione di 4.900 mt dei quali 750 mt in viadotto i quali vanno necessariamente estesi, in esito alle prescrizioni ricevute, di ulteriori 1.085 mt. per una lunghezza totale di 1.835 mt. Le stime di costo

attualizzate ai prezzi correnti e comprensive del costo dei lavori, sicurezza, indennizzi per gli espropri, spostamento sottoservizi costi di progettazione e collaudo, altre somme a disposizione ed aliquote di legge sono le seguenti:

- Ipotesi 2014 (originaria) circa € 48.000.000,00;
- Ipotesi 2014 (in esito accoglimento prescrizioni) circa € 80.500.000,00;

Premesso che la soluzione come in origine non è realizzabile sia per le prescrizioni ricevute sia per l'intervenuto cambio della normativa sulla costruzione dei ponti, il che ne incrementa considerevolmente l'onere economico, la Società proponente con il supporto dello Studio di progettazione ha cercato di individuare una soluzione di tracciato alternativa che consentisse:

a) principalmente di mantenere i necessari presupposti a livello trasportistico;
b) di rispettare (migliorandole ulteriormente) le prescrizioni ricevute dagli Enti;
c) di contenere il consumo di suolo, riducendone contestualmente la superficie espropriata e di conseguenza impermeabilizzata;
d) non da ultimo, di mantenere l'oscillazione di costo entro limiti accettabili.

L'ipotesi di tracciato 2021, dal punto di vista del tracciato, mentre conserva pressoché invariata la parte che ricade nel territorio amministrato dal Comune di Vidor, sviluppa il successivo tratto in destra Piave innestandosi dapprima alla S.P. 2 per poi sfociare definitivamente sulla S.P. 84 secondo una diversa soluzione progettuale seguendo un andamento trasposto leggermente più a nord del precedente. Ciò consente di dare origine ad una leggera rotazione del viadotto in attraversamento del Piave, accogliendo con ciò una prescrizione del Genio Civile che chiedeva di modificare l'angolo di incidenza delle pile in CLS rispetto alla direzione di scorrimento delle acque in quel punto e di ridurre o annullare la curvatura del viadotto stesso al fine di evitare effetti negativi sul deflusso idraulico, riducendo contestualmente la lunghezza delle struttura dai 1.835 mt della soluzione adeguata in esito accoglimento delle prescrizioni sopraggiunte, ad un estensione di circa 900 mt. La nuova soluzione consente non solo di ridurre l'ampiezza del viadotto ma per esteso dell'intera opera la quale andrebbe a svilupparsi per ben 3.895 mt. ovvero circa 1.005 mt in meno della precedente con conseguente risparmio sotto tutti i punti di vista, non ultimo quello manutentivo. Rispetto a quella originaria, la nuova soluzione elimina definitivamente l'interferenza con l'impianto di depurazione di Covolo di Pederobba, dove lasciando libero l'intero spazio circostante (fascia di rispetto compresa), non costituirà vincolo fisico ad un ulteriore e per ora non prevista espansione o adeguamento dello stesso.

Integrando quindi quanto in precedenza con la nuova soluzione studiata, le stime di costo attualizzate ai prezzi correnti e comprensive del costo dei lavori, sicurezza, indennizzi per gli espropri, spostamento sottoservizi costi di progettazione e collaudo, altre somme a disposizione ed aliquote di legge sono le seguenti:

- Ipotesi 2014 (originaria) circa € 48.000.000,00;
- Ipotesi 2014 (in esito accoglimento prescrizioni) circa € 80.500.000.00;
- Ipotesi 2021 circa € 47.000.000,00;

A seguito di alcune osservazioni poste dal Sindaco di Pederobba in occasione di precedenti confronti, al fine di allontanare ulteriormente il traffico pesante dal centro urbano di Covolo di Pederobba, è stata studiata una ulteriore soluzione di tracciato che vede l'introduzione di una modifica nel solo tratto che collega la S.P. 2 con la S.P. 84, avvicinando lo sfocio della nuova opera all'innesto esistente con la via di traffico costituita dalla S.R. 348 "Feltrina".

CONCLUSIONI

La nuova ipotesi di tracciato 2021, pur mantenendo trasportisticamente impregiudicato il livello di servizio atteso, consente di rispettare in maniera maggiormente aderente le prescrizioni ricevute soprattutto in ordine al manufatto in attraversamento del fiume Piave. In essa, inoltre, si concentrano una minore estensione del tracciato (per circa 1 Km) con conseguente minor consumo di suolo, minor impermeabilizzazione, minor necessità di aree soggette ad esproprio, minor lunghezza del viadotto da cui deriva una minor interferenza con il deflusso delle acque nei momenti di piena, minor costo e tempi di realizzazione dell'opera, ed infine minor costo di manutenzione.

CONFRONTO

Dal confronto verbale svoltosi a seguito dell'illustrato confronto tra le due soluzioni progettuali datate 2014 e 2021 si sintetizza quanto segue;

- Albino Cordiali (Vice sindaco ed Assessore al Bilancio, Lavori Pubblici, Sicurezza, Protezione Civile, Viabilità del Comune di Vidor) – interviene indicando che l'originaria soluzione di tracciato ha un minor impatto sull'urbanizzato residenziale esistente, e che l'interferenza con il costruendo depuratore di Covolo di Pederobba, dopo aver parlato con la Società che gestisce l'impianto stesso si può risolvere. Esso concorda, infine, con l'osservazione posta dal prof. ing. Renato Vitaliani, che le esalazioni emesse dall'impianto stesso contribuiscono a ridurre la durabilità del viadotto a scavalco dell'impianto.
- Marco Turato (Sindaco di Pederobba) – interviene sottolineando che la vecchia soluzione di tracciato, proprio perché decennale, è già stata digerita dal territorio mentre la nuova proposta progettuale potrebbe incontrare delle difficoltà di comprensione da parte della cittadinanza, quindi a discapito dei costi di costruzione, esso propone di mantenere la vecchia soluzione.
- Luciano Fregonese (Sindaco di Valdobbiadene) – lamenta il fatto che fin dalla genesi del progetto è sempre stato manifestato che la realizzazione dell'opera genericamente conosciuta come il "Nuovo ponte di Vidor" avrebbe risolto alcune storiche criticità anche in territorio di Valdobbiadene.

Nella generale situazione di congestione dell'area dal punto di vista viabilistico, in cui la componente di traffico pesante non è trascurabile, esso evidenzia che la situazione vissuta giornalmente dalla frazione di Bigolino è da molto non più sostenibile. Ora alla luce di quanto esposto esso rileva che le due soluzioni proposte non offrono vantaggi al territorio valdobbiadenese tale per cui, per quanto di competenza, una soluzione vale l'altra. Infine, però, riprendendo anche quanto osservato nel parere da esso rilasciato nella Conferenza di Servizi sul progetto originario, esso chiede l'esecuzione di una mappatura dei flussi di traffico, di tutto il quadrante a nord est del vecchio ponte.

- Mario Bailo (Sindaco di Vidor) – evidenziando di non ritenere opportuno raccogliere in seduta stante l'espressione di una posizione, rinvia a seguito di un necessario passaggio in Giunta Comunale, l'indicazione espressa ufficialmente dal Comune di Vidor.
- Veneto Strade S.p.A. – richiede la trasmissione di un parere, possibilmente in forma congiunta, da parte dei Sindaci rappresentanti le Amministrazioni Comunali al fine di poter proseguire con le successive fasi di sviluppo progettuale ed autorizzativo in ordine alla soluzione prescelta.
- Ing. Maurizio Veggis – si rende disponibile ad un tavolo tecnico per analizzare le problematiche specifiche evidenziate dal Sindaco di Valdobbiadene relativamente all'abitato di Bigolino, ringrazia tutti gli amministratori presenti per la propria disponibilità, e richiamando il lavoro svolto negli ultimi mesi, evidenzia che per quanto di competenza, sarà mantenuta la massima collaborazione al fine di addivenire alla scelta del tracciato che ottimizzi gli obiettivi prefissati ed attesi.

La riunione è terminata alle ore 13.35 circa.

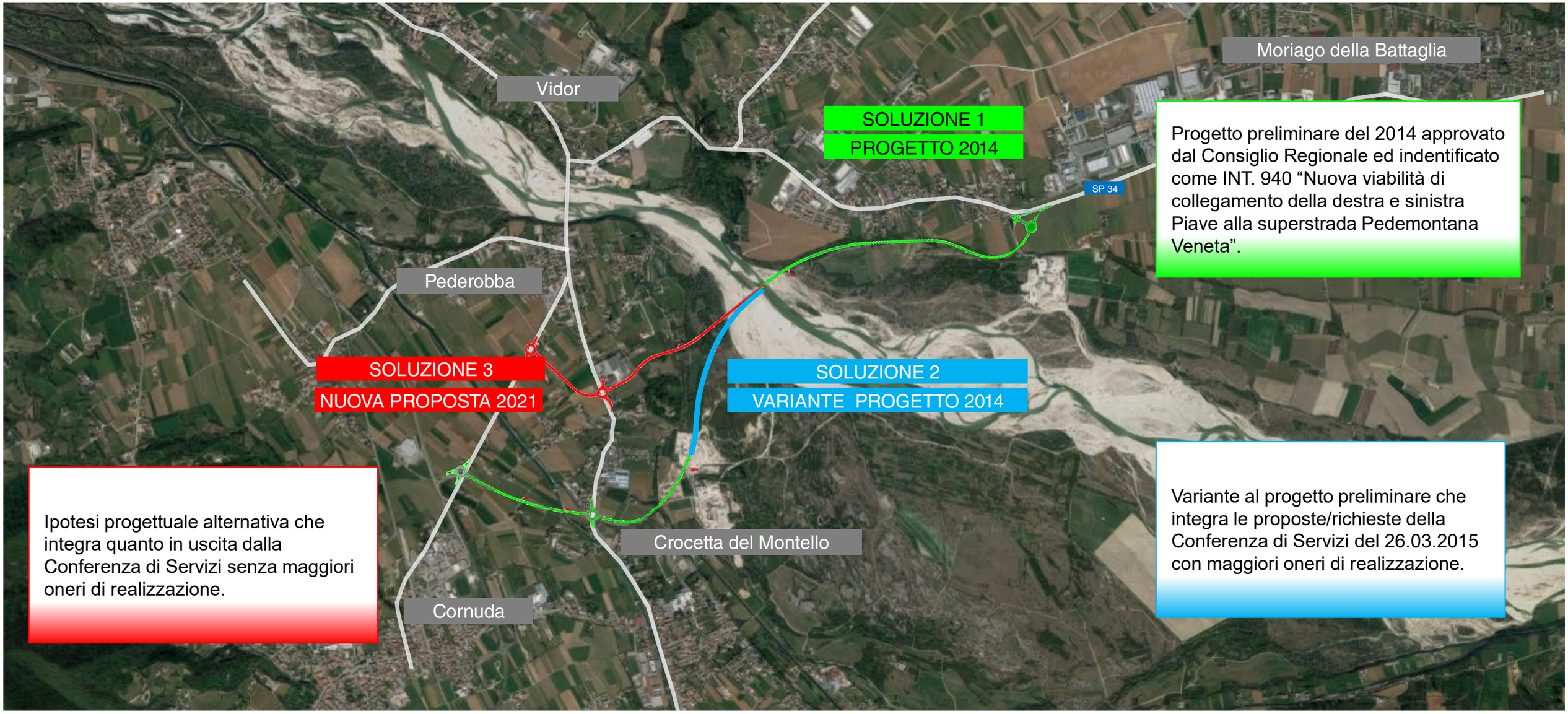
Comune di Crocetta del Montello - Prot. n. 0001736 del 10-02-2022 - arrivo - Cat. 1 - Cl. 15

Localizzazione dell'area con tracciato da progetto del 2014, variante e nuova proposta

Google maps - vista viabilità

Comune di Crocetta del Montello - Prot. n. 0001736 del 10-02-2022 - arrivo - Cat. 1 - Cl. 15

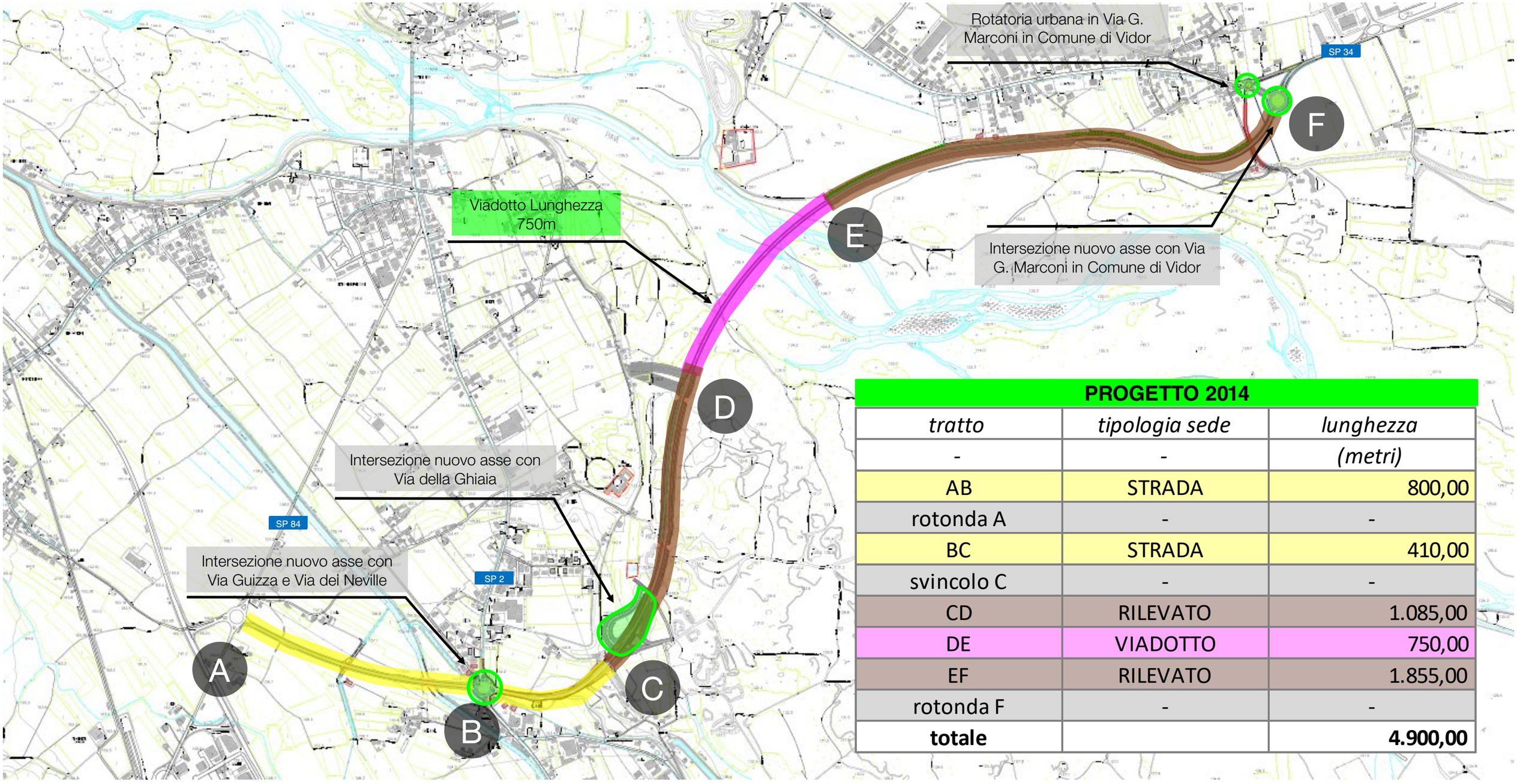
Localizzazione dell'area con tracciato da progetto del 2014, variante e nuova proposta



Google maps - vista satellite - ortofoto

Comune di Crocetta del Montello - Prot. n. 0001736 del 10-02-2022 - arrivo - Cat. 1 - Cl. 15

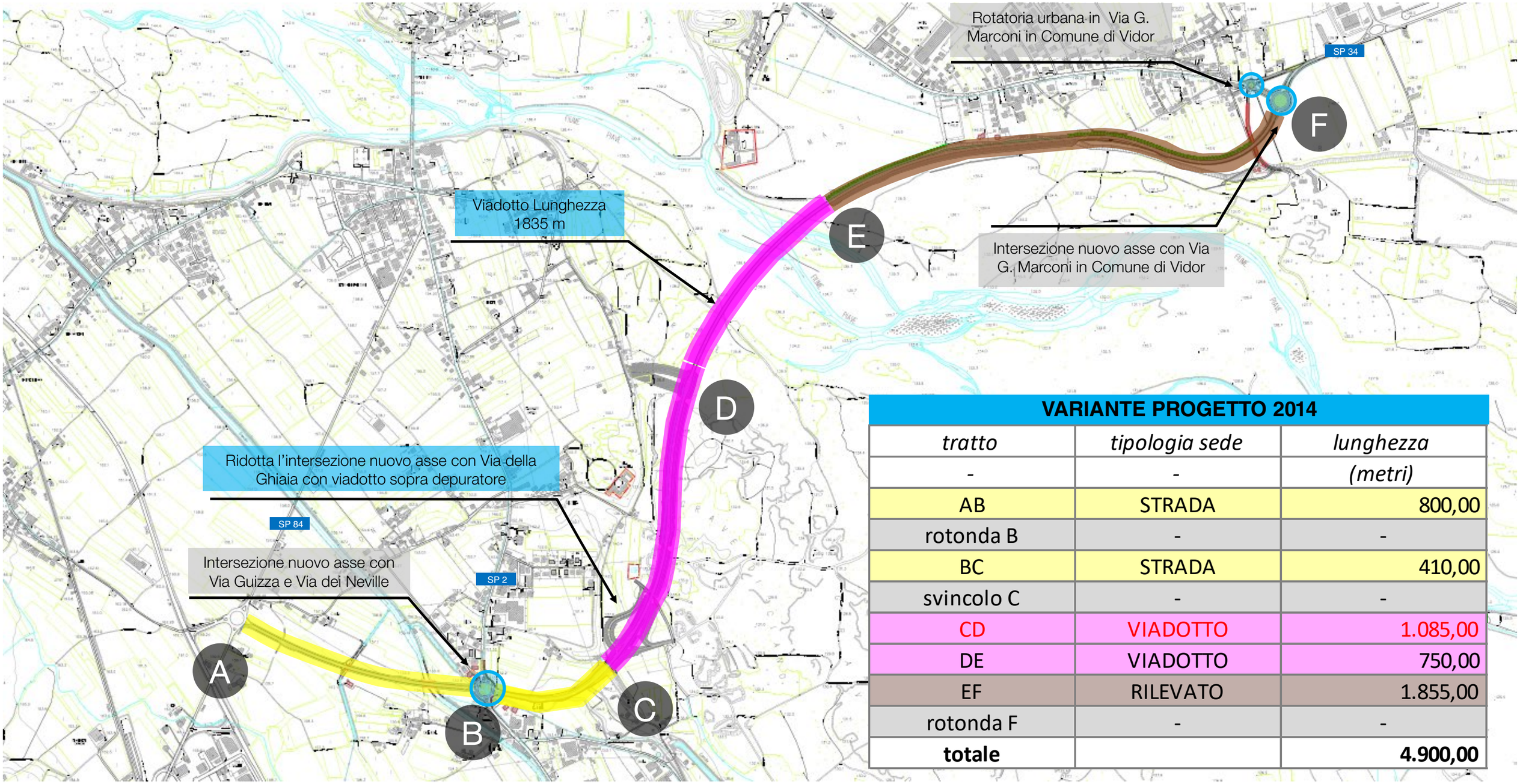
SOLUZIONE 1 - Caratteristiche del tracciato PROGETTO 2014



PROGETTO 2014		
tratto	*tipologia sede*	*lunghezza*
-	-	*(metri)*
AB	STRADA	800,00
rotonda A	-	-
BC	STRADA	410,00
svincolo C	-	-
CD	RILEVATO	1.085,00
DE	VIADOTTO	750,00
EF	RILEVATO	1.855,00
rotonda F	-	-
totale		**4.900,00**

Comune di Crocetta del Montello - Prot. n. 0001736 del 10-02-2022 - arrivo - Cat. 1 - Cl. 15

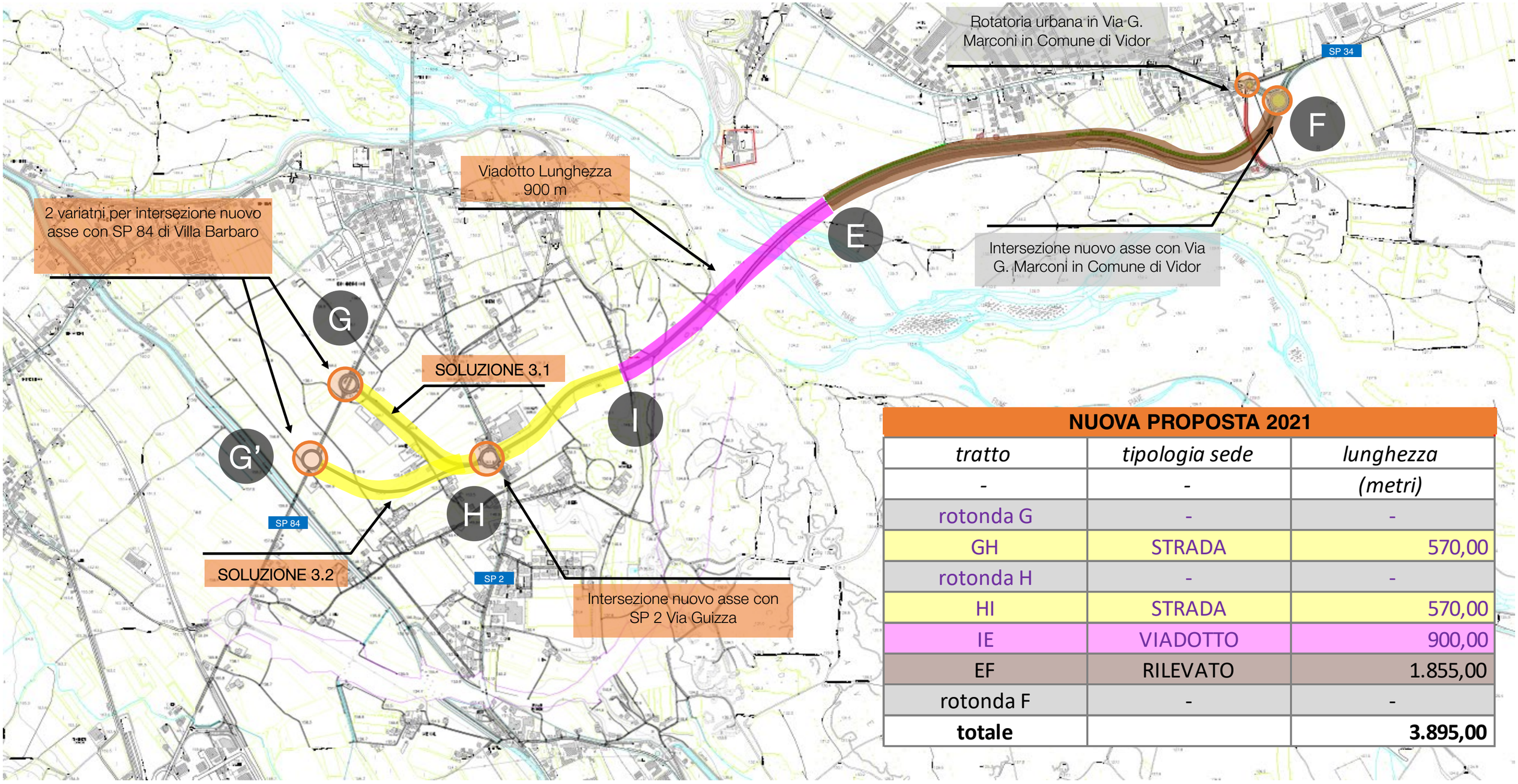
SOLUZIONE 2 - Caratteristiche del tracciato VARIANTE PROGETTO 2014



VARIANTE PROGETTO 2014		
tratto	*tipologia sede*	*lunghezza*
-	-	*(metri)*
AB	STRADA	800,00
rotonda B	-	-
BC	STRADA	410,00
svincolo C	-	-
CD	VIADOTTO	1.085,00
DE	VIADOTTO	750,00
EF	RILEVATO	1.855,00
rotonda F	-	-
totale		**4.900,00**

Comune di Crocetta del Montello - Prot. n. 0001736 del 10-02-2022 - arrivo - Cat. 1 - Cl. 15

SOLUZIONE 3 - Caratteristiche del tracciato NUONA PROPOSTA 2021



NUOVA PROPOSTA 2021		
tratto	*tipologia sede*	*lunghezza*
-	-	*(metri)*
rotonda G	-	-
GH	STRADA	570,00
rotonda H	-	-
HI	STRADA	570,00
IE	VIADOTTO	900,00
EF	RILEVATO	1.855,00
rotonda F	-	-
totale		**3.895,00**