NUOVO PONTE SUL PIAVE
TRA COVOLO E VIDOR

Studio di fattibilità e progetto preliminare

E' noto che il progetto preliminare dovrebbe dar seguito a precedenti seri e approfonditi studi di fattibilità. Questi ultimi, dovrebbero essere in grado di individuare più proposte progettuali, in modo da lasciare al progetto preliminare, poi, il compito di approfondirle e consentire di limitare la scelta ad una di esse. Infatti, il progetto preliminare, in caso di opere importanti, diventa l'elaborato da sottoporre ai vari Enti competenti al fine di effettuare le verifiche di compatibilità e la conseguente emissione delle necessarie autorizzazioni. E' di questi giorni l'impegno della Regione Veneto di stanziare una importante somma per la redazione del progetto preliminare del Ponte.

Esistono forti perplessità sulla bontà del tracciato individuato da uno studio di fattibilità conclusosi con una sola proposta di intervento. Di conseguenza il progetto preliminare non potrebbe che approfondire l'unica proposta che è già stata deliberata in precedenza.

Ritengo che la fase degli studi preparatori, come lo sono gli studi di fattibilità, sia la più importante. Essi dovrebbe esaminare le problematiche estese alle più ampie implicazioni, e non dovrebbe mancare di un passaggio fondamentale, che comprende una o più consultazioni o incontri popolari. Inoltre, come detto, dovrebbe concludersi con un ventaglio di ipotesi, evidenziandone, per ciascuna i pregi ed i difetti.

Unanimismi su un'idea generale (tutti possono essere d'accordo sulla necessità di un'opera) non possono sostituirsi a valutazioni sulla qualità dell'opera e quindi trascurare le sue caratteristiche intrinseche (in questo caso il tracciato e le modalità costruttive).

Ci troviamo, invece, di fronte a conclusioni dello studio di fattibilità dell'opera che sembra non lasciare scampo sia sul tracciato che sulle modalità costruttive. Queste ultime, campate di 45 mt e impalcato prefabbricato, a prima vista, sembrano dettate dalla sola semplificazione esecutiva e dal basso costo!

Buon senso vorrebbe allora che fosse sospeso lo studio dell'appena avviato (e costoso) progetto preliminare e si tornasse, con modalità diverse, a redigere più utili e meno costosi, studi di fattibilità. Ampie e approfondite considerazioni in sede di studi preparatori, accompagnate da un metodo partecipativo a priori, eviteranno intoppi successivi, con rischio di sospensione dell'opera e con sicuri maggiori costi di progettazione!

Mi limiterò a confrontare due ipotesi di tracciato, quello adottato dai Sindaci rivieraschi o "della Ghiaia" ed uno più a Nord o "delle Barche". Un terzo tracciato con partenza dall'esistente grande rotatoria di Covolo, non lo considero, in quanto presenta alcuni aspetti negativi piuttosto pesanti (ma potrà essere preso in considerazione nello studio ufficiale).

Diamo per conosciute le modalità costruttive proposte per il tracciato "della Ghiaia" (linea arancione nella Fig. 1), che riassumo di seguito:

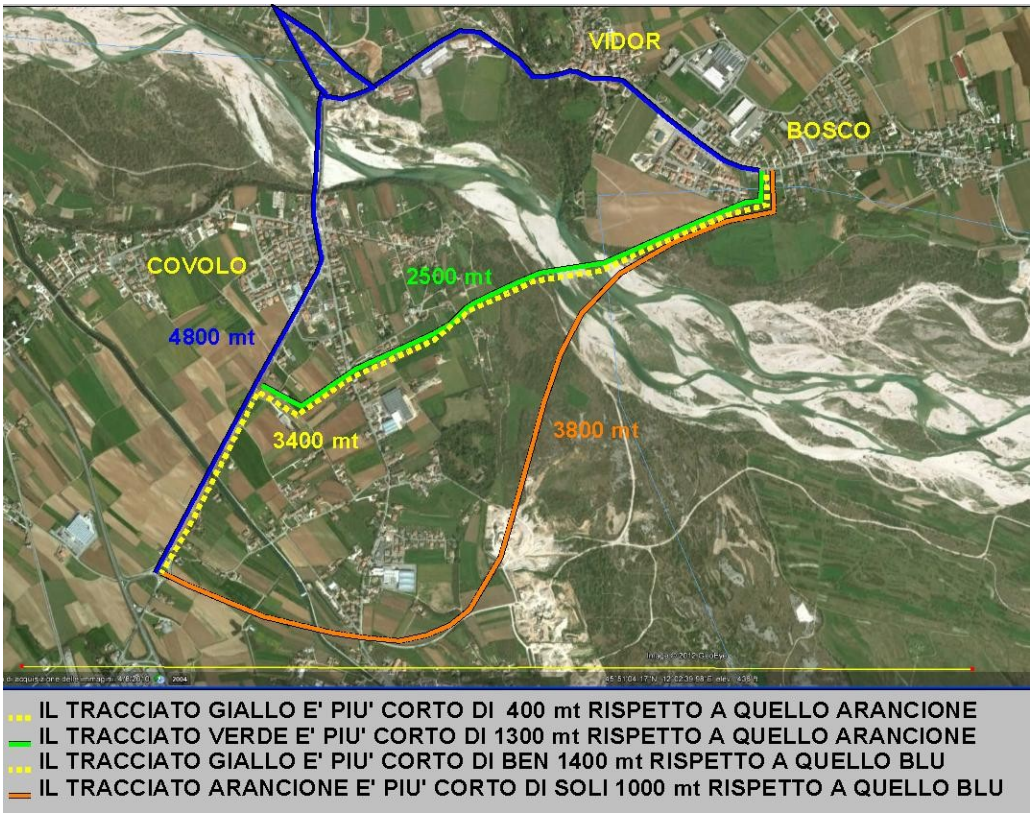


Fig. 1 - Confronto tra il tracciato Verde , "delle Barche" e quello arancione, "della Ghiaia".

- lunghezza totale, con attacco presso i campi sportivi di Bosco, pari a 3800 mt, circa;
- opere in alveo del Fiume per una lunghezza di oltre 2000 mt, di cui 500 mt di ponte (impalcato prefabbricato con luci di 45 mt) e 1600 mt di rilevato;
- 1800 mt di nuove strade per completare il collegamento tra le due provinciali in destra e sinistra Piave;
- costo preventivato di massima, oltre 30 milioni di euro;
- riduzione della percorrenza media rispetto al tracciato esistente (Blu) attraverso il vecchio ponte, di 1000 mt;

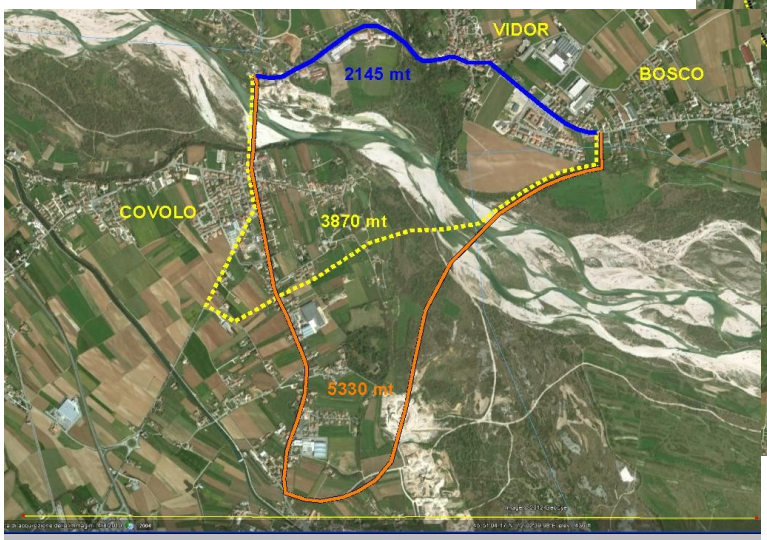
Il tracciato “delle Barche”, (linea verde nella *Fig. 1)*, ha invece le seguenti caratteristiche:

- lunghezza delle opere 2500 mt di cui, 900 mt di ponte (campate di 25 mt con impalcato ad arco gettato in opera e tenuto ribassato rispetto alle sponde del Fiume di 5 metri. Esso garantisce comunque la portata idraulica in quanto ha una lunghezza doppia rispetto al vecchio ponte esistente). Non è prevista nessun’altra opera in alveo in quanto il ponte copre tutta la distanza tra riva destra e sinistra del Fiume;

- 1600 mt di strade a completamento del collegamento tra le due strade provinciali, di cui 500 mt in galleria artificiale per sottopassare Via Erizzo a Covolo;

- costo preventivato di massima, circa 20 milioni di euro;

- riduzione della percorrenza media, rispetto al tracciato esistente (Blu) attraverso il vecchio ponte, di 1400 mt.



NEL COLLEGAMENTO TRA CONEGLIANO E VALDOBBIADENE:
IL TRACCIATO GIALLO E' PIU' LUNGO DI SOLI 1725 mt RISPETTO A QUELLO BLU
IL TRACCIATO ARANCIONE E' PIU' LUNGO DI 3185 mt RISPETTO A QUELLO BLU

Fig. 2 - I veicoli che ora transitano sul tracciato Blu, più facilmente utilizzeranno il tracciato Giallo “delle Barche”, rispetto a quello arancione “della Ghiaia”.

Risalta, da questi semplici dati di confronto, come il tracciato verde di Fig. 1 sia il più razionale in termini di vantaggi per il traffico, per i costi di costruzione e per l’impatto ambientale. Ulteriori fattori a sostegno della miglior razionalità del tracciato verde, riguardano il traffico proveniente da Conegliano per Valdobbiadene e viceversa, *Fig. 2*, ed il traffico proveniente da Montebelluna e viceversa, *Fig. 3*.

Per quanto riguarda le modalità costruttive del ponte, campate di luce più piccola, consentono la loro realizzazione con schema ad arco ribassato. La forma ad arco si inserisce meglio nel paesaggio circostante, caratterizzato da andamenti sinuosi e curvi, delle colline, dell’alveo del Fiume e dei sassi del Piave, e tiene maggiormente in considerazione la forma dei vecchi manufatti di attraversamento, costituiti tutti da ponti ad arco.

Fig. 3 - Con il ponte “delle Barche”, i veicoli provenienti da Montebelluna sceglieranno il tracciato Giallo(più agevole), invece di quello Verde, diversamente con il ponte “della Ghiaia”, potrebbero scegliere il tracciato Arancione (più corto) invece di quello Nero, transitando quindi per Biadene, Pederiva e Crocetta invece che per la Feltrina.

IL TRACCIATO VERDE PER CROCETTA HA LA STESSA LUNGHEZZA DI QUELLO GIALLO PER LA FELTRINA

IL TRACCIATO ARANCIONE PER CROCETTA E' PIU' CORTO DI BEN 2300 mt RISPETTO A QUELLO NERO PER LA FELTRINA

CIO' SIGNIFICA CHE I VEICOLI PROVENIENTI DA MONTEBELLUNA PREFERIRANNO TRANSITARE PER CROCETTA INVECE CHE PER LA FELTRINA, SE LA COLLOCAZIONE DEL PONTE E' PIU' VICINA A CROCETTA CHE A COVOLO!

SE, INVECE, IL PONTE VIENE COLLOCATO PIU' A NORD (TRACCIATO DELLE BARCHE), E' PIU' CONVENIENTE TRANSITARE PER LA FELTRINA, IN QUANTO TRAGITTO PIU' SCORREVOLE, A PARITA' DI LUNGHEZZA.

Distanze tra le pile più ridotte, consentono, inoltre, di mantenere più sottile l’impalcato, consentendo un ulteriore miglior inserimento ambientale (Vedi la *Fig. 4)*.

Fig. 4 - Uno schema statico del ponte ad ”arco ribassato” si inserisce meglio nel contesto ambientale e paesaggistico.

Giorgio Bedin - Montebelluna (TV)
Tel. 348.2306616
giorgiobediningegnere@hotmail.com
www.archilovers.com/giorgio-bedin