Nuovo Ponte sul Piave tra la S.R. 348 Feltrina e la S.P. 34, tra Covolo e Bosco di Vidor. *Si ripaga in meno di trent'anni.*

Dell'ing. Giorgio Bedin Via Dalmazia 36, 31044 Montebelluna (TV) - Tel. 0423.24593—Cell. 348.2306616

giorgiobediningegnere@hotmail.com - www.archilovers.com/giorgio-bedin

Sta avanzando l'iter per la costruzione di un nuovo ponte sul Piave per collegare la S.R. 348 Feltrina alla strada Provinciale 34 per Pieve di Soligo. Lo scopo è quello di ridurre il traffico che oggi transita per il vecchio ponte "di Vidor" e per il centro di Vidor stesso. Non si evince dalla stampa quale sia l'andamento del tracciato approvato in questi giorni dalla Regione Veneto, per il quale si rileva solo una descrizione di massima e viene indicato come il tracciato "della Ghiaia". La validità di un nuovo attraversamento del Piave, che riduca anche la lunghezza del percorso di collegamento tra Destra e Sinistra Piave, è evidenziata da molti vantaggi che, nei soli termini di risparmio di carburante, si aggira sul milione di euro all'anno. Questo risparmio consente di ripagare l'intera opera in meno di trent' anni. Preme sottolineare però, che in sede di studio di fattibilità è necessario prendere in considerazione le diverse alternative possibili, valutandone anche tutti gli aspetti positivi e negativi. In questa sede viene presentata una soluzione che segue un tracciato posto più a Nord di quello "della Ghiaia". Lo chiameremo tracciato "delle Barche", in riferimento al vicino e antico guado con le barche che veniva utilizzato tra Covolo e Vidor, in quanto era il più comodo. Posizione allora ideale, ma ora non più proponibile per un nuovo ponte, e che si trova poco più a Nord, in corrispondenza di via Barche, in località Barche, appunto. Il tracciato "delle Barche", (prospettive 1 e 2), collega Via delle Vittoria, detta anche "stradon de Col o stradon de Cornuda", all'altezza di Via delle Cente, con Via Guglielmo Marconi a Bosco di Vidor, in corrispondenza degli impianti sportivi del paese.

Passando ora ad analizzare i due tracciati e confrontandone le caratteristiche si evidenzia che:

1) Il tracciato "delle Barche" sviluppa una lunghezza di 2500 metri circa, e comprende un ponte da sponda a sponda di quasi 1000 metri di lunghezza. Il tracciato "della Ghiaia", invece, sviluppa una lunghezza di 4000 metri, dalla grande rotatoria di Via della Vittoria presso la Feltrina al medesimo punto di arrivo dell'altro tracciato, a Bosco di Vidor. Va da se, che si ha un minor costo per la costruzione delle opere del 37,5%, necessario per risolvere il problema.

2) Il percorso dei veicoli lungo il tracciato "delle Barche", misurato dalla grande rotatoria di Via della Vittoria, è inferiore di 500 metri rispetto a quello passante per il tracciato "della Ghiaia". II solo risparmio di carburante dei 15000 veicoli giornalieri, raggiunge la ragguardevole somma di 500.000,00 € all'anno. Risparmio a cui aggiungere i minori costi di manutenzione delle opere, il minor inquinamento, il minor di tempo, ecc.

3) Se il percorso della ghiaia viene collegato a Via Guglielmo Marconi (S.P.2) a Crocetta del Montello, con una rotatoria posta nei pressi delle ex Fornaci di Calce, ci si deve aspettare un forte incremento di traffico passante per Biadene - Pederiva e Crocetta del Montello stessa. Raggiungere il percorso "della Ghiaia" da Sud, fino alle ex Fornaci di Calce, fa risparmiare 2 chilometri salendo lungo la S.P.2, rispetto al passaggio largo per la Feltrina. Dato anche il notevole costo del carburante, è ipotizzabile che molti veicoli utilizzeranno questa "scorciatoia".

4) Diventano parimenti più corti anche i collegamenti con la rotatoria presso le ex Fornaci di Calce, per quei veicoli che provengono dalla Castellana (S.P. 667) e possono tagliare per Via Brentellona e per Via Sant'Anna. Ancora, con conseguente aumento di traffico per le strade Comunali di Crocetta del Montello.

5) Nel tracciato "della Ghiaia" è prevista la costruzione di tratti di strada in rilevato (alti più di dieci metri) e della lunghezza di un chilometro e mezzo, posti completamente all'interno dell'alveo del Piave. Credo che la sicurezza idraulica del Fiume dovrebbe scoraggiare interventi di questo tipo entro l'alveo del Fiume stesso, come dovremmo aver maturato dopo aver commesso molti di questi errori nel passato. Ricordando anche che "el Piave el riva da Perarol e dopo el gira par dove ch'el vol", la prudenza non è mai troppa. L'impatto ambientale, inoltre, di queste opere in alveo, è sicuramente notevole, dato il fragile equilibrio dell'area protetta circostante.

6) L'utilizzo del percorso "della Ghiaia" è quasi impossibile per i collegamenti di Valdobbiadene con la Sinistra Piave, in quanto il tragitto alternativo per il nuovo ponte risulta troppo lungo. Il collegamento Valdobbiadene – Sinistra Piave, continuerà a far transitare l'intero traffico veicolare per Vidor.

7) Il tracciato "delle Barche" è più conveniente per i veicoli provenienti dalla Feltrina. Esso riduce, anche, di molto il traffico di attraversamento di Vidor, nella direttrice Valdobbiadene – Sinistra Piave, e di attraversamento di Crocetta, nella direttrice verso Treviso e la Castellana.

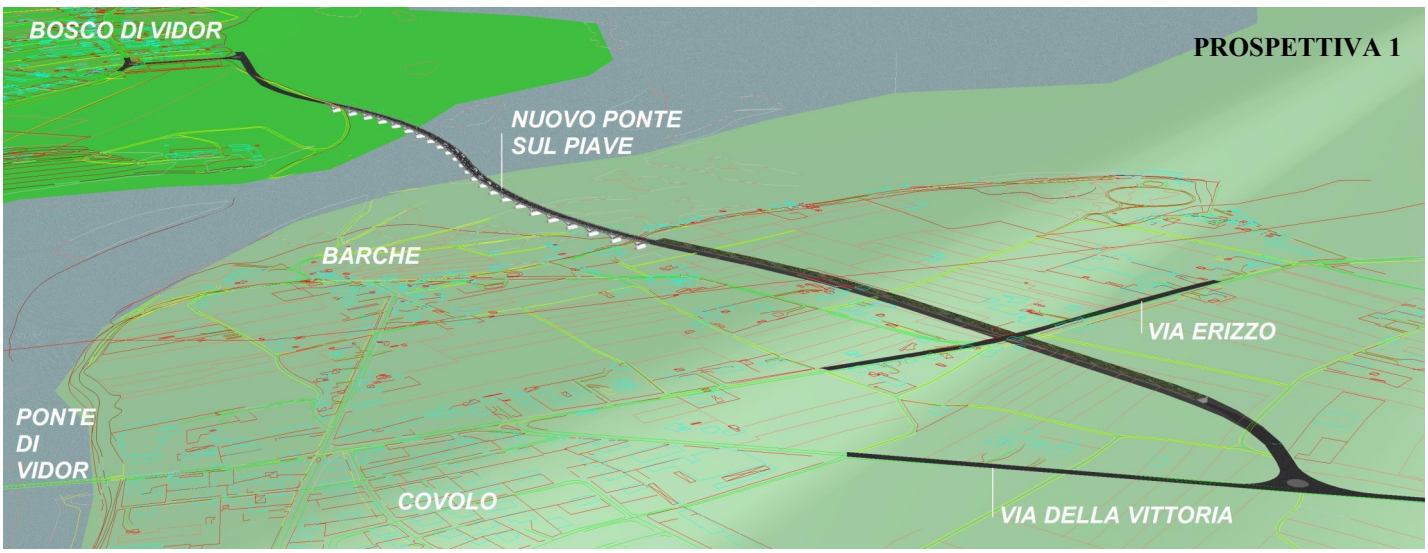
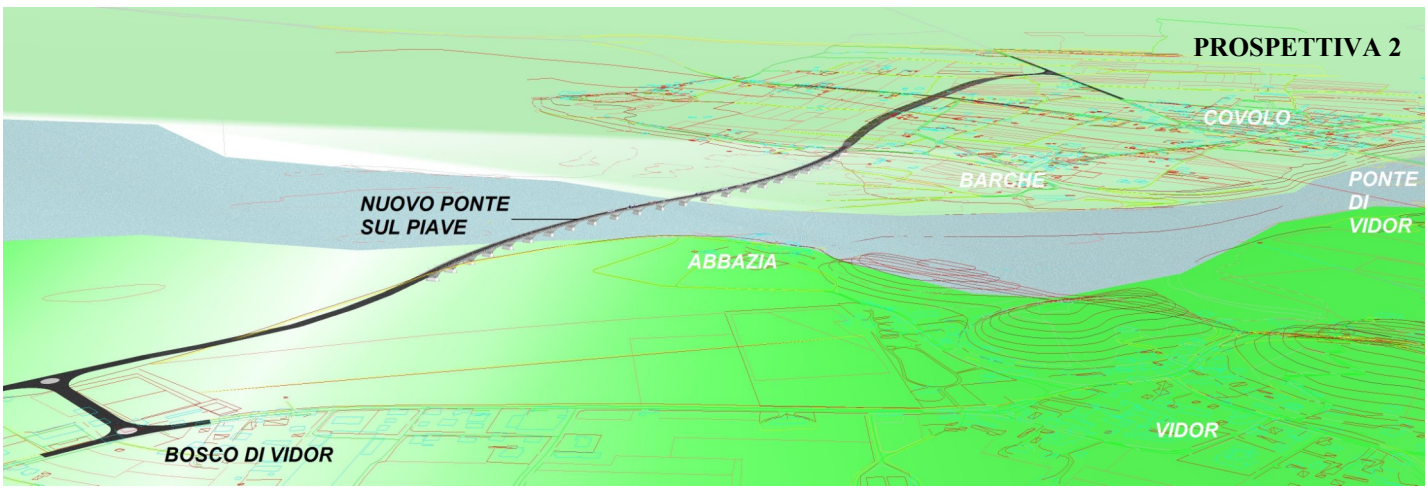
8) Nel tracciato "delle Barche", è invece necessario approfondire se collegare a rotatoria anche Via Erizzo mantenendo il piano stradale a quota campagna, o, in alternativa, sotto passarla con un tratto in galleria coperta, abbassando contemporaneamente quasi tutto il tracciato, compreso il ponte, di circa 5 metri.

FOTO 1

9) La soluzione del percorso "delle Barche" mantenuto alla quota campagna, permette di collocare la pista ciclabile sotto l'impalcato del ponte, che verrebbe alto 15 metri (Foto 1), e produce un miglior collegamento con la viabilità locale. Ma il suo impatto sull'area circostante potrebbe essere importante.

10) Nella soluzione del percorso "delle Barche" ribassato rispetto al piano campagna, invece, le piste ciclabili trovano posto lateralmente all'impalcato del ponte (Foto 2). Il minor impatto ambientale di questa soluzione si abbina alla chiarezza e fluidità dei percorsi stradali.

11) Il collegamento con la Feltrina dei veicoli legati alla lavorazione della ghiaia, oggi esistenti nel greto del Piave al confine tra i Comuni di Pederobba e Crocetta del Montello, può essere attuato mediante un nuovo tratto di strada (strada della ghiaia), che colleghi Via Guglielmo Marconi a Crocetta con la grande rotatoria di Via della Vittoria. Questo tratto di strada costituisce anche un utile sbocco a Nord di Crocetta del Montello verso al Feltrina.

12) Un manufatto importante come quello in esame, che dovrebbe esplicare le sue funzioni per almeno duecento anni, va esaminato ed analizzato a fondo nei suoi aspetti legati alla storia, al paesaggio, all'ambiente, all'assetto urbano delle aree attraversate, all'economia ed al traffico.

A questo punto, il suggerimento è che, sulla base della documentazione e degli studi finora elaborati e messi a disposizione, venga indetto un concorso di idee che fornisca una progettazione preliminare. Il bando dovrebbe lasciare ampia libertà di proposta sia sul tracciato che sulle modalità più propriamente esecutive e compositive. E'un'occasione da non perdere per creare un'ampia partecipazione ad una scelta che non può essere solo tecnicistica, ma che dovrà essere sicuramente anche culturale.