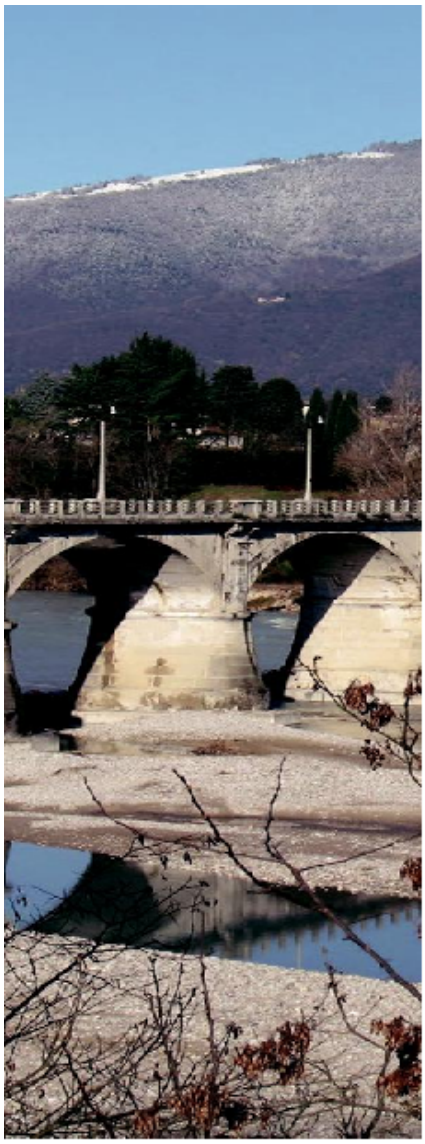


# Nuovo Ponte sul Fiume Piave

**Viabilità e nuovo Ponte sul Fiume Piave**

**Ponte SI?** **Ponte NO?**

**...o quale Ponte?**

Lo sai che il territorio interessato dal Nuovo Ponte e dalla nuova viabilità sarà, oltre a quello della Sinistra Piave, anche quello di:
**Crocetta**
**Cornuda e Covolo?**

Vuoi saperne di più e dire la tua?
Partecipa alla riunione che si terrà
**presso la sala consiliare di Crocetta del Montello il giorno:**

# Martedì 20 Maggio 2014

## alle ore 20:30

**Relatori**

- Arch. Carlo Campagnola, libero professionista: inquadramento generale e problematiche locali;
- Ing. Giorgio Bedin, libero professionista: proposte alternative e costi;
- Marco Campagnola, studente Facoltà di Ingegneria-Architettura Università di PD: inserimento ambientale e caratteristiche architettoniche di grandi opere strutturali per l'attraversamento fluviale;
- Stefano Zanatta, Presidente Confartigianato Asolo-Montebelluna: incidenza economica per il territorio locale;

Conclusioni del Sindaco di Crocetta del Montello Eugenio Mazzocato

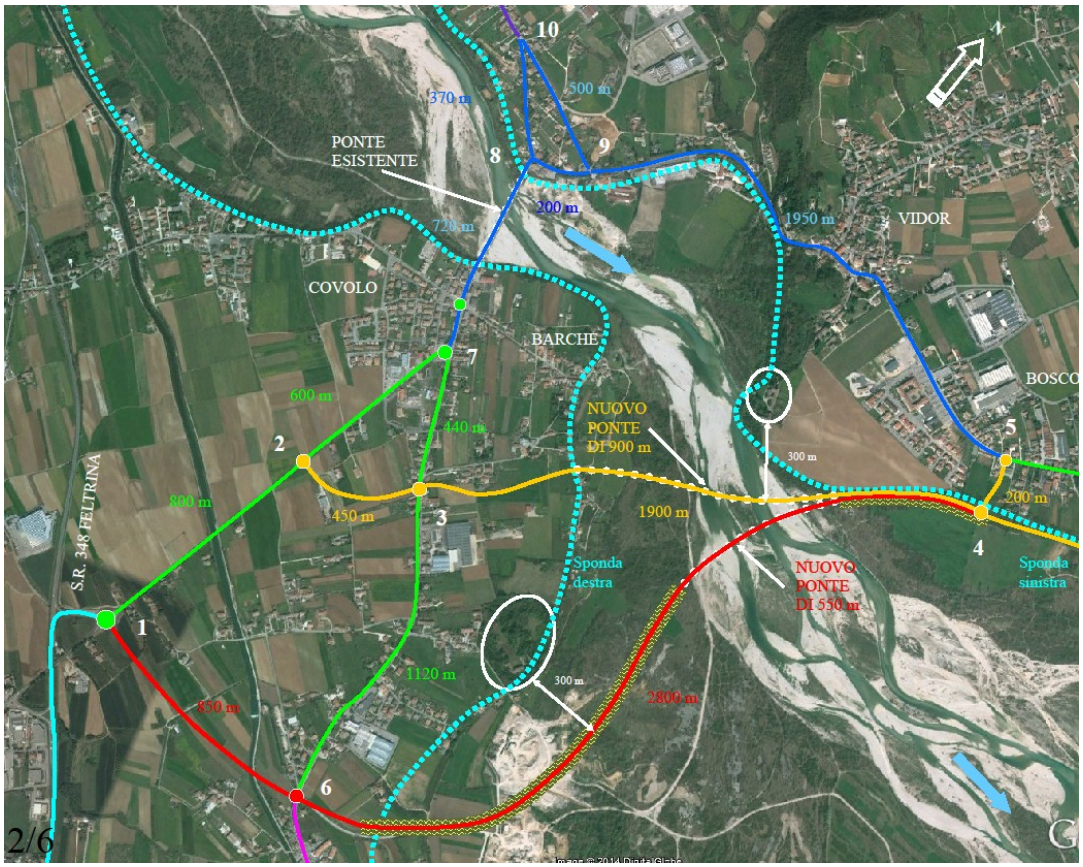
Moderatore: Prof. Enzo Favero, corrispondente de La Tribuna di Treviso

# IL NUOVO PONTE SUL PIAVE TRA COVOLO E VIDOR SINTESI DELLA CONFERENZA TENUTASI A CROCETTA DEL MONTELLO IL 20 MAGGIO 2014

## IL NUOVO PONTE SUL PIAVE TRA COVOLO E VIDOR

SINTESI DELLA CONFERENZA TENUTASI A CROCETTA DEL MONTELLO IL 20 MAGGIO 2014

In apertura, **l'intervento dell'architetto Carlo Campagnola,** ha sottolineato che la conferenza non era indirizzata alla contrarietà verso la costruzione di un attraversamento del Piave tra Covolo di Pederobba e Vidor, ma ne voleva sottolineare le migliori caratteristiche di fattibilità sia del tracciato che del manufatto.
Evidenziava, al riguardo, le problematiche del traffico gravitante sulle strade di collegamento al ponte esistente soprattutto sui tratti di attraversamento degli abitati di Covolo e di Vidor e le condizioni precarie del vecchio ponte costruito e aperto oltre cento anni fa. Ha aggiunto poi che lo studio di fattibilità di un tracciato condiviso e approvato dalle amministrazioni dei cinque comuni principalmente interessati, (tracciato rosso 1-6-4-5, detto anche tracciato "della ghiaia") si prestava, dal punto di vista tecnico-economico, a delle considerazioni critiche.
**Nel successivo intervento, il sottoscritto** ha subito evidenziato come il tracciato "della ghiaia" riguardasse la costruzione di un ponte lungo solo 550 m e collocato poco a Sud dell'Abbazia di Santa Bona. Il ponte, esteso al solo ramo ora attivo del Piave ed attualmente scorrente, appunto, lungo la sponda sinistra del Fiume, non collegava le due sponde del Piave. Il tracciato "della ghiaia"prevede, inoltre, e non poteva essere altrimenti, la costruzione di una strada sopraelevata collocata internamente all'area fluviale e di oltre 1000 metri di lunghezza. La strada sopraelevata in alveo è necessaria per collegare il nuovo ponte con Via Erizzo in località Croce del Gallo a Crocetta del Montello, posta più a valle (punto 6). Gli ostacoli al corretto percorso idraulico del Fiume che verrebbero costruiti secondo lo studio di fattibilità approvato, sono tali da renderne problematica la realizzazione.
E'noto infatti come il Piave nel passato abbia modificato spesso il percorso dell'acqua spostandolo alternativamente tra le due sponde. Il nuovo ponte, quindi, per ragioni di sicurezza idraulica, dovrebbe estendersi a tutta la larghezza dell'alveo. Il tracciato alternativo proposto dal sottoscritto, invece, (tracciato Giallo 1-2-3-4-5, denominato "delle barche"), oltre ad essere più breve di 500 metri rispetto a quello "della ghiaia" e approvato dalle amministrazioni, prevede di attraversare il Piave con un unico manufatto collocato in posizione poco a Sud dell'Abbazia di Santa Bona. Il ponte, sviluppato da sponda a sponda, avrebbe la lunghezza di 900 metri ed un'altezza ridotta, ma tale da garantire, data la sua lunghezza, il flusso di tutta la portata idraulica, anche di carattere eccezionale, richiesta dal Fiume. Questi due aspetti renderebbero più facilmente inseribile dal punto di vista ambientale e paesaggistico il nuovo attraversamento del Piave, oltre a non ostacolare il flusso d'acqua, nella ricerca del suo percorso ottimale, potendo muoversi liberamente su tutta l'area fluviale.




*Il tracciato giallo o "delle barche" 1-2-3-4-5 è lungo 3350 metri con 2550 metri di nuove opere nel tratto 2-3-4-5. Il tracciato rosso o "della ghiaia" 1-6-4-5 è lungo 3850 metri, tutti di nuove opere.*

Inoltre, la minore altezza del ponte rispetto a quella delle rive, consente l'attacco sulla sponda Ovest (verso Covolo) ad una quota più bassa, permettendo così un facile sottopassaggio delle Vie Francesco Baracca, Paccagnella ed Erizzo.
Il collegamento di Via Erizzo con la nuova strada che in quel tratto verrebbe interrata, avviene per mezzo di un rotatoria alla quota di campagna, posizionata sull'incrocio tra le due strade che in quel punto sono poste a livelli sfalsati. Un tratto della nuova strada di collegamento del nuovo ponte con lo stradone di Covolo (S.P. 84) avviene in galleria artificiale, per non penalizzare le vicine costruzioni a ridosso di Via Erizzo.
Verso Bosco di Vidor è possibile collegare la nuova strada con la strada provinciale 34 per Moriago, con una bretella di 200 metri posta appena ad Est degli impianti sportivi. Questo collegamento potrà rimanere molto utile anche successivamente al prolungamento della nuova strada, lungo l'argine sinistro del Piave fino alla rotatoria di Mosnigo.
Le nuove opere necessarie alla realizzazione del tracciato "delle barche"da me proposto si sviluppano per 2550 metri, mentre quelle previste dallo studio di fattibilità approvato si sviluppano per 3850 metri. Il problema del collegamento dell'area di lavorazione della ghiaia con la S.R. Feltrina, ora collocata nell'alveo del Fiume e con uscita in località Croce del Gallo, potrà essere risolto indipendentemente dal tracciato del nuovo Ponte, semplicemente prolungando l'esistente strada della ghiaia fino alla nuova e predisposta rotatoria presso la Feltrina.
**Il successivo intervento di Marco Campagnola,** ha descritto come il nuovo ponte potrebbe assumere un aspetto architettonico molto caratterizzato, al punto da comporsi con il paesaggio circostante, oppure potrebbe limitarsi ad inserirsi pacatamente nel paesaggio con un impatto minimo. Quello che potrebbe non essere accettato è che il nuovo manufatto dovesse avere caratteristiche estetiche di sola banale infrastruttura tecnica, e che non potesse quindi essere in grado di valorizzare e rispettare il paesaggio e la storia del luogo in cui viene inserito.
**Stefano Zanatta Presidente della Confartigianato Asolo-Montebelluna** ha evidenziato come la soluzione ottimale dell'attraversamento del Piave mediante un nuovo ponte e le relative opere di collegamento, possa costituire motivo di sviluppo dell'intera area circostante. Essa non si limiterebbe ai soli comuni limitrofi e a quelli interessati dalle opere ma certamente porterebbe beneficio ad un'area molto più vasta.
**Il Sindaco di Crocetta del Montello Eugenio Mazzocato,** oltre a descrivere le fasi ed i passaggi che hanno portato all'indicazione del tracciato condiviso e quindi allo studio di fattibilità successivamente approvato, ha auspicato la ripetizione di incontri di studio e chiarificatori come quello in oggetto. Questo, nella speranza che la migliore soluzione tecnica, possa accelerare l'iter di realizzazione dell'opera, ma evidenziando anche la necessità di individuarne le modalità di finanziamento.

*Una possibile soluzione architettonico-strutturale del nuovo ponte lungo il tracciato "delle barche"*

http://www.archilovers.com/upload/BigImageProject/d61999bc57d04f1eaa025598c0ed1cab.pdf

Montebelluna, 03.06.2014

**Ing. Giorgio Bedin**
**giorgiobediningegnere@hotmail.com**
**348.2306616**