Montebelluna, 18.02.2014

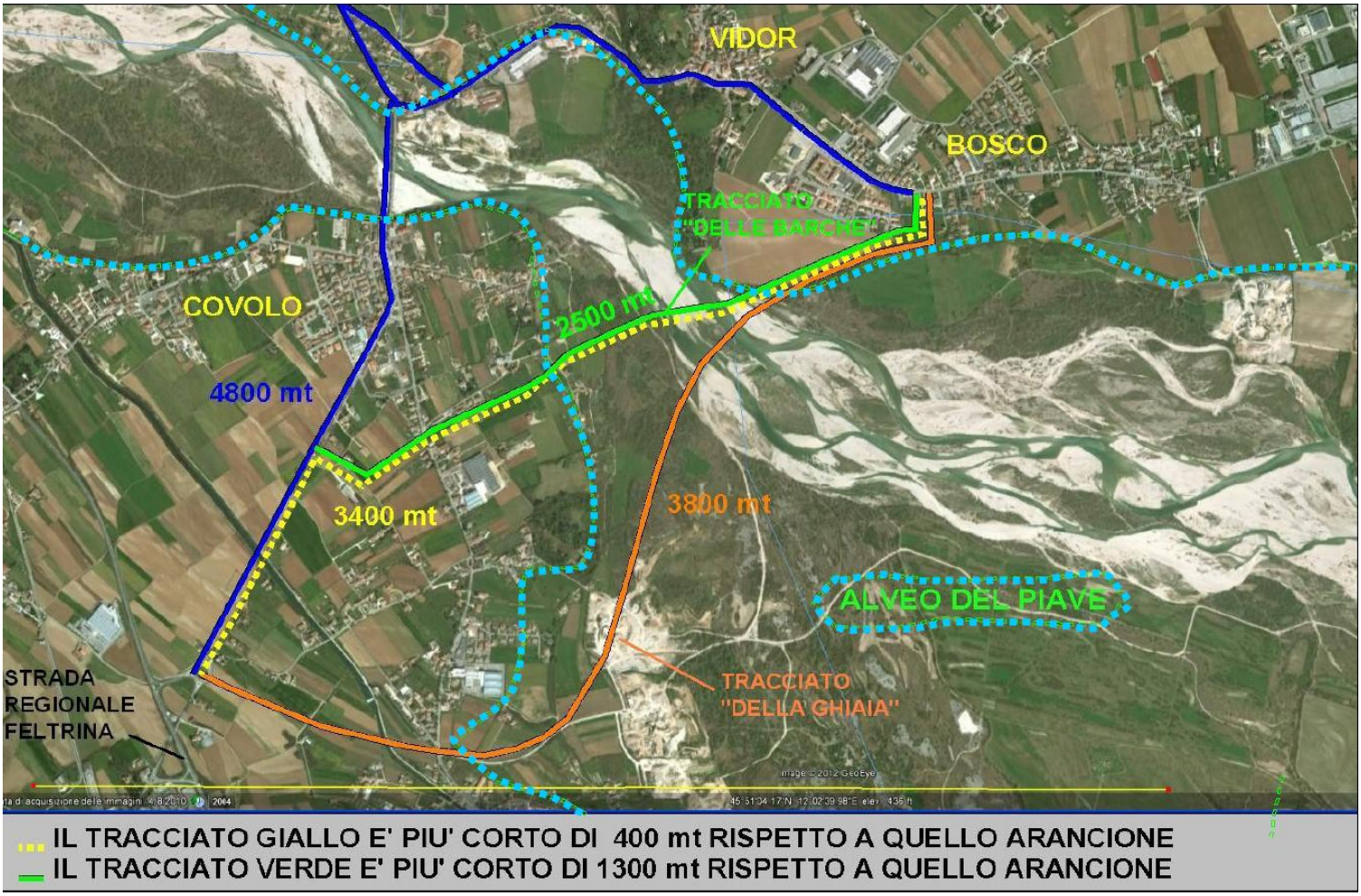
Nuovo ponte sul Piave tra Covolo e Vidor

Costi di costruzione, di manutenzione, sicurezza, paesaggio, beni storici, beni ambientali,tracciato stradale, ecc. Molte sono le componenti che influenzano il cammino di un'importante opera pubblica per giungere alla sua realizzazione. Nel caso del programmato nuovo ponte sul Piave tra Covolo e Vidor, il tracciato cosiddetto "della Ghiaia", quello che da Cornuda scende a Crocetta per risalire poi a Vidor per girare quindi verso Moriago, sembra trascurare parecchi degli aspetti citati. Penso che le difficoltà che l'iter di progettazione sta incontrando siano dovute in parte anche alla loro sottovalutazione. È sotto gli occhi di tutti, soprattutto in questi giorni, ciò che può fare l'acqua quando le precipitazioni escono dalla normalità per trasformarsi in evento "eccezionale", non è quindi il caso di prevedere una qualsiasi riduzione della larghezza libera dell'alveo del fiume, costruendo al suo interno un tratto di strada sopraelevata lungo circa 1500 m, come prevede il tracciato "della Ghiaia". Si sa che il percorso dell'acqua nel'alveo del Piave è imprevedibile ed è necessario quindi lasciare che esso si possa modificare in modo naturale. Ogni forzatura potrebbe portare, come minimo, a danni pesanti alle opere. La nuova strada sopraelevata in alveo, inoltre, produrrebbe un forte impatto ambientale nei confronti sia del paesaggio che della necessità di rispetto di Villa Paccagnella - Larcher. Prevedere, inoltre, una lunghezza del ponte di soli 500 metri, atti a superare il tratto dell'attuale corso dell'acqua, ne impone un'altezza paragonabile almeno a quella del vecchio ponte posto poco più a monte. Il risultato è un forte impatto ambientale sia paesaggistico sia nei confronti della vicina Abbazia di Santa Bona. Il tracciato stradale, poi, non potrebbe essere più corto di 3800 metri, di nuove opere da realizzare, per collegare la rotatoria di Conuda a Bosco di Vidor, passando per Crocetta. I costi di costruzione e manutenzione, quindi, sarebbero di conseguenza elevati. Ma elevata sarebbe anche la distanza che i veicoli devono quotidianamente percorrere per attraversare il Piave lungo il tracciato descritto. Parimenti scomoda è la distanza necessaria a collegare Valdobbiadene con la sinistra Piave evitando di transitare per Vidor, dovendo scendere fino a Crocetta per imboccare il Ponte. Il rischio è che il traffico da e per Valdobbiadene preferisca passare ancora per il centro di Vidor. Un rischio simile è quello di veder transitare i veicoli per il centro di Crocetta per il traffico proveniente dal Montebelluna, in quanto il percorso per la Provinciale n. 2 fino a Nord di Crocetta, sarebbe più corto, e quindi più comodo, rispetto a quello che utilizza la Feltrina. In sostanza il tracciato cosiddetto "della Ghiaia" presenta, a mio avviso, numerosi punti deboli, soprattutto se raffrontato ad un percorso alternativo, quello detto "delle Barche". Quest'ultimo, infatti, non prevede opere in alveo se non le sole pile di sostegno del ponte, la lunghezza del ponte, inoltre, di 900 metri permette di tenerlo abbassato, avendo, comunque, un'altezza utile sia per garantire un sufficiente volume di portata d'acqua, sia per sottopassare Via Erizzo. Si riduce così, l'impatto ambientale e paesaggistico, ed anche quello nei confronti dell'Abbazia di Santa Bona a Vidor (*Questo complesso monastico benedettino risale al 1107 quando Giovanni da Vidor, di ritorno dalla I Crociata, portò dalla Terra Santa le reliquie di Santa Bona e ne fece dono, assieme ad alcuni nobili locali, ai frati benedettini di Pomposa. Divenne nel tempo un importante luogo di culto e di pellegrinaggio, ma anche un centro culturale ed economico, grazie alla sua posizione strategica e alla presenza di un "passo barche" per attraversare il Piave*). La lunghezza delle nuove opere necessarie a collegare le due sponde, da Covolo a Bosco di Vidor, è di soli 2500 metri, con evidenti minori costi di costruzione e manutenzione. Il collegamento con Valdobbiadene, inoltre, risulta più favorevole. Come quello con Montebelluna attraverso la Feltrina. Per ultimo, ma non meno importante, la lunghezza del collegamento tra Destra e Sinistra Piave, sarebbe più breve di 400 metri rispetto a tracciato "della Ghiaia", e quando si tratta di veder transitare 20 mila veicoli al giorno, la cosa non è certo secondaria. In conclusione ritengo che il tracciato della Ghiaia debba essere rivisto alla luce delle considerazioni esposte, altrimenti l'iter di progettazione potrebbe rivelarsi molto tortuoso. Non sarebbe male, inoltre, che del progetto si occupassero anche i componenti dell'IPA (Intesa Programmatica d'Area) Montello - Piave – Sile, dato l'importante interesse dell'opera sia per il traffico, ma anche per le attività produttive, il turismo, la qualità del paesaggio, la storia e le tipicità locali dell'area di competenza dell'IPA.

Giorgio Bedin

Montebelluna

http://www.archilovers.com/p48250/NUOVO-PONTE-SUL-PIAVE-TRA-COVOLO-E-VIDOR



PLANIMETRIA CON I DUE TRACCIATI, VERDE “DELLE BARCHE” E ARANCIO “DELLA GHIAIA”, A CONFRONTO

UNA POSSIBILE SOLUZIONE PROGETTUALE DEL PONTE LUNGO IL TRACCIATO “DELLE BARCHE”