REGIONE DEL VENETO

Regione del Veneto
Giunta Regionale Segreteria Regionale
alle Infrastrutture e Mobilità Direzione
Infrastrutture di Trasporto
www.regione.veneto.it

Veneto Strade
Via C. Baseggio n. 5
30174 Mestre, Venezia
www.venetostrade.it

NUOVA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO DELLA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA COMUNE DI VIDOR E DI CROCETTA DEL MONTELLO - PROVINCIA DI TREVISO

LIVELLO DI PROGETTO

PROGETTO DEFINITIVO DELLA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO TRA LA S.P.2 E LA S.P.34

TITOLO ELABORATO

ELABORATI DI INQUADRAMENTO GENERALE
RELAZIONE ILLUSTRATIVA

Codice elaborato

GEN 1.1

SCALA	-

REV	DATA	DESCRIZIONE
0	giugno 2024	Prima emissione
1	settembre 2025	Revisione

REDATTO	VERIFICATO	APPROVATO
DD	RF	RV
DD	RF	RV

PROGETTISTI - PROFESSIONISTI RESPONSABILI

ENERGO s.r.l.
Via Guido Rossa 29
Ponte San Nicolò
35020 (PD)
Tel. +39 049 8967449

1. SOMMARIO

2. PREMESSA 2
2.1. SINTESI DEI TRACCIATI DI CUI AL PFTE 2014 3
2.2. CONFERENZA DEI SERIVI SUL PFTE 2014 5
3. L'AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO DEL NUOVO COLLEGAMENTO 10
3.1. CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL NUOVO COLLEGAMENTO 11
3.2. IL NUOVO PONTE SUL PIAVE 12
3.3. CARATTERISTICHE GEOMETRICHE INTERSEZIONI 13
3.4. OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E ACUSTICA 14
3.5. ILLUMINAZIONE STRADALE 14
3.6. SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE DI PIATTAFORMA 14
4. L'EFFICACIA TRASPORTISTICA DEL NUOVO COLLEGAMENTO 16
5. ASPETTI GEOLOGICI, IDRAULICI E IDROLOGICI 18
5.1. CARATTERIZZAZIONE GEOGRAFICA DEL FIUME PIAVE 18
5.2. CARATTERIZZAZIONE GEO-MORFOLOGICA 18
5.3. INTERVENTI PREVISTI NELLE AEREE INTERESSATE DAL PROGETTO 19
5.4. COLLEGAMENTO SP 84-SP2 19

2. PREMESSA

Il presente elaborato, redatto a partire dal precedente progetto preliminare per la realizzazione di una Nuova viabilità di collegamento fra destra e sinistra Piave in Comune di Vidor, riporta l'aggiornamento del Progetto Definitivo alle prescrizioni derivanti dalla Conferenza dei Servizi del 26-03-2015.

Le finalità del progetto risultano:

- Definire un nuovo tracciato di una infrastruttura sul fiume Piave localizzata a circa 1.400 metri a valle dell'attuale ponte di Vidor, tale da mettere in relazione le due sponde del fiume Piave, dalla località Fornace lungo la SP 2, in Comune di Crocetta del Montello, in destra orografica, alla località Bosco lungo la SP 34, in Comune di Vidor, in sinistra orografica
- Realizzazione di un nuovo sbocco per gli itinerari viabilistici che si relazionano con le due sponde del fiume Piave nell'area Pedemontana;
- Potenziare la rete viaria dell'area Pedemontana a nord di Montebelluna caratterizzata da una pressione veicolare rilevante;
- Alleggerire i percorsi di attraversamento urbano ad alta congestione veicolare attraverso la definizione di un nuovo itinerario viabilistico,
- Messa in sicurezza dell'attraversamento dei centri urbani.

L'ambito territoriale in questione, infatti, interessa sia la parte sud della provincia di Belluno che la parte nord-ovest della Provincia di Treviso, ed è una zona che nell'ultimo decennio è stata caratterizzata da un importante sviluppo economico. Essa presenta una diffusione di attività produttive di interesse sia locale che nazionale che tendono a generare volumi di traffico veicolare elevati da cui ne deriva la necessità di approfondire gli interventi per una maggiore razionalizzazione e fluidità dei collegamenti tra la sponda destra e sinistra del fiume Piave e con la costruenda Superstrada Pedemontana Veneta.

Gli attuali livelli di traffico costituiscono una manifestazione particolarmente espressiva del territorio indagato in quanto le loro caratteristiche, la dimensione dei flussi, le variazioni stagionali, sono l'espressione più dinamica della realtà sociale ed economica.

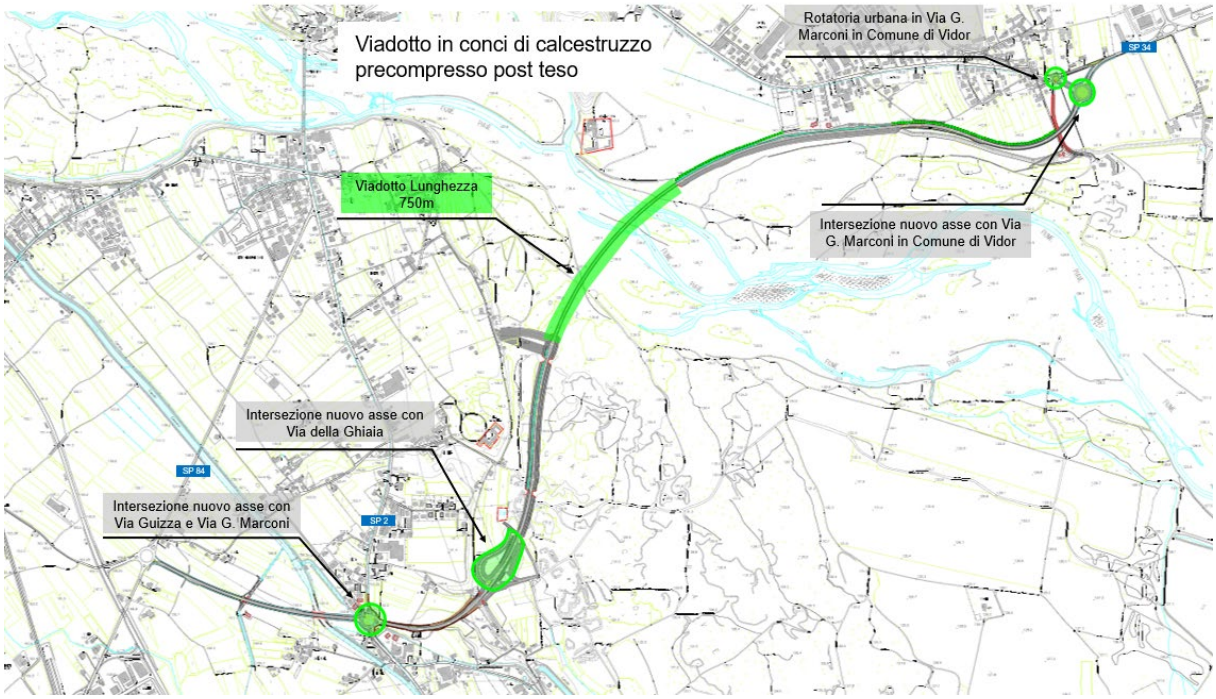
Nell'area di studio i dati raccolti evidenziano che negli ultimi decenni il traffico veicolare è aumentato in alcune tratte di oltre il 100%., con l'attuale ponte di Vidor che segna oltre 23.000 veicoli/giorno ed una componente di traffico pesante di oltre il 20%.

Trattandosi di un collegamento che interessa aree sensibili paesaggisticamente ed interagisce con il regime idraulico del Fiume Piave, lo studio di fattibilità 2014 aveva esaminato alcune delle alternative di tracciato al fine di individuare, attraverso la concertazione con enti di Tutela preposti, quello di minor interferenza che con il presente progetto è stato ulteriormente rapportato alla morfologia del territorio ed al rispetto degli elementi di vincolo e tutela presentati con la conferenza dei servizi del 26-03-2015.

2.1. SINTESI DEI TRACCIATI DI CUI AL PFTE 2014

Il progetto preliminare 2014 aveva valutato i seguenti possibili tracciati

Andando poi a sviluppare la seguente soluzione



2.2. CONFERENZA DEI SERIVI SUL PFTE 2014

La Conferenza dei servizi del 26-03-2015 indetta da Veneto Strade aveva coinvolto i seguenti ENTI:

- Regione Veneto - Direzione Infrastrutture di Trasporto
- Regione Veneto - Genio Civile
- Provincia di Treviso
- Comune di Vidor
- Comune di Crocetta
- Comune di Pederobba
- Comune di Cornuda
- Comune di Valdobbiadene
- Soprintendenza per i Beni Architettonici e Paesaggistici del Veneto e per i Beni Archeologici del Veneto
- Alto Trevigiano Servizi S.r.l.
- ASCOPIAVE S.p.A.
- ASCO. TLC S.p.A.

Nel seguito si riportano i vari pareri e prescrizioni dei soggetti sopra elencati.

1 - Regione Veneto – Direzione Infrastrutture di Trasporto

- parere favorevole condizionato
- chiede di approfondire studi idraulici
- raccomanda di valutare soluzioni alternative per i parapetti del ponte

2 - Regione Veneto - Genio Civile

- parere favorevole condizionato

- richiede di allungare verso il lato destro la lunghezza del viadotto per ridurre l'effetto piena sulla spalla destra e sul rilevato
- raccomanda di avere una quota del viadotto tale da supportare gli effetti dello scavo ma anche su eventuali accumuli
- suggerisce di ridurre o annullare la curvatura convessa verso valle (evitare effetti negativi sul flusso idraulico)
- suggerisce che i tratti in rilevato devono essere adeguatamente difesi ed addossati alla sponda naturale

3 - Provincia di Treviso

- parere tecnico favorevole
- Propone miglioramento presso S.P.34

4 - Comune di Vidor

- parere favorevole con prescrizioni
- richiede che sia verificata la possibilità di traslare verso nord il tratto viario che porta alla rotatoria in prossimità dell'impianto di lavorazione inerti (Ditta Balbinot), al fine di salvaguardare l'abitazione che interferisce con il tracciato
- richiede che sia portato a doppio senso di marca il tratto di S.P.34 proposto a senso unico

richiede che sia presa in considerazione la possibilità di ristrutturare l'attuale ponte

5 - Comune di Crocetta

- parere favorevole con prescrizioni
- richiede che sia tutelata la Ditta Bordin, attualmente 'tagliata' dal terrapieno della nuova strada
- richiede l'eliminazione del terrapieno lungo l'intero tratto in territorio di Crocetta;
- chiede altresì uno studio puntuale di viabilità per il territorio di Crocetta.

6 - Comune di Pederobba

- parere favorevole con prescrizioni
- chiede sia tenuta in considerazione l'ampliamento del Depuratore esistente, oggi in fase di realizzazione
- chiede sia considerata l'esistenza di una attività (Ditta Bordin)
- chiede sia sistemato il Ponte esistente.

7 - Comune di Cornuda

- parere favorevole
- ribadisce l'importanza di intervenire sull'esistente Ponte di Vidor, a causa del numero elevato di veicoli che quotidianamente vi transitano.

8 - Comune di Valdobbiadene

- parere favorevole con osservazioni
- ribadisce la necessità di dar seguito ad interventi di manutenzione all'attuale Ponte di Vidor
- richiede che siano approfondite le analisi dei flussi di traffico, per individuare le opportune opere viarie accessorie per ridurre l'incidenza del traffico soprattutto nella frazione di Bigolino.

8 - Comune di Valdobbiadene

- parere favorevole con osservazioni
- ribadisce la necessità di dar seguito ad interventi di manutenzione all'attuale Ponte di Vidor
- richiede che siano approfondite le analisi dei flussi di traffico, per individuare le opportune opere viarie accessorie per ridurre l'incidenza del traffico soprattutto nella frazione di Bigolino.

- rileva interferenze con la rete stradale ed il reticolo minore di cui chiede il mantenimento della continuità, evitando la formazione di interstizi. A questo riguardo ritiene che il raccordo con la S.P. 34 non debba avvenire con la realizzazione di due nuove rotatorie bensì mediante un collegamento diretto alla rotatoria esistente poco più ad est.
- manifesta, quale soluzione preferibile, la realizzazione di un viadotto, pur evidenziando interferenze con beni vincolati quali "Villa Paccagnella - Del Pozzo" (per la quale sarebbe necessario adottare un tracciato più distante dal perimetro murario del brolo) e l'"Abbazia di Vidor".

10 - Alto Trevigiano Servizi S.r.l.

- rilevo l'interferenza del tracciato con il progetto di ampliamento del depuratore (oggi in fase di realizzazione) e chiede una modifica puntuale dell'asta del tracciato, nel punto in cui interferisce con l'area di ampliamento, ed elenca una serie di altri accorgimenti inerenti alle reti di sottoservizi interferenti.

11 - ASCOPIAVE S.p.A.

- parere favorevole condizionato

12 - ASCO. TLC S.p.A.

- parere favorevole condizionato

Altri pareri di enti non presenti

Consorzio di Bonifica Piave

- parere favorevole subordinato all'osservanza di prescrizioni tecniche

Snam Rete Gas,

non sussistono interferenze alla propria rete

Enti da cui non sono pervenute note

Comando Regionale Militare - Esercito Veneto

Enel Distribuzione SpA.

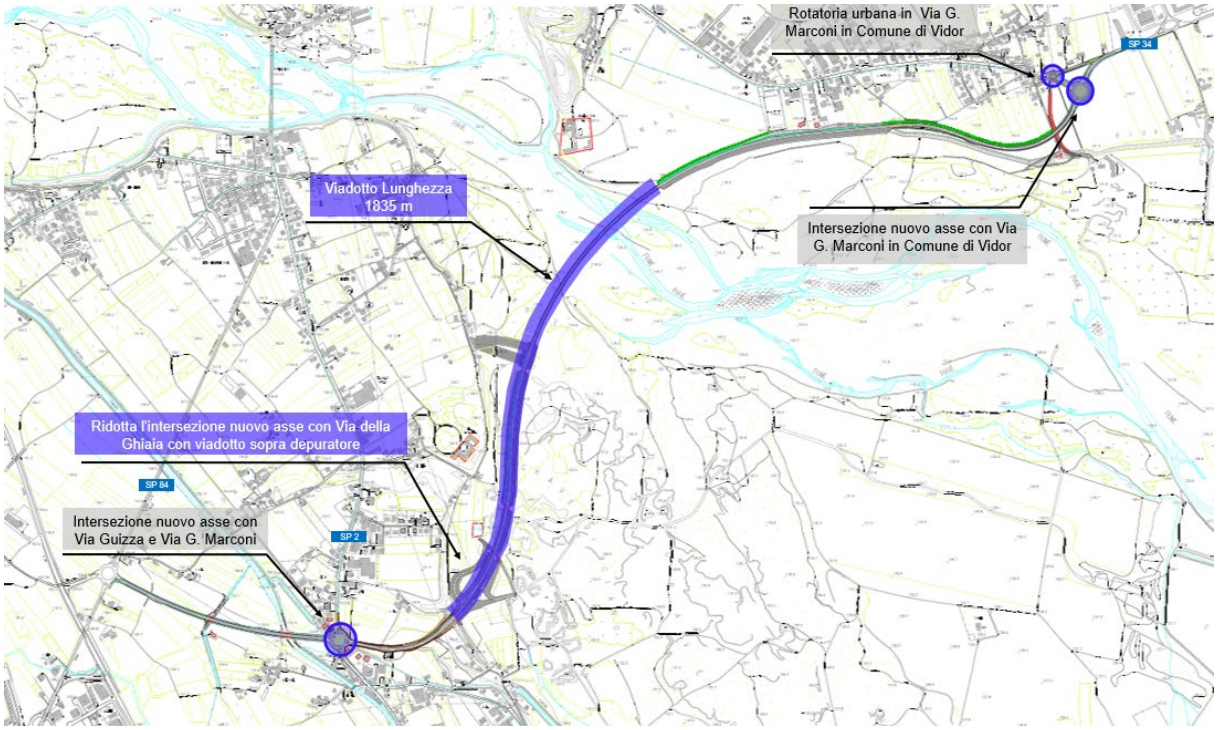
3. L'AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO DEL NUOVO COLLEGAMENTO

L'intervento proposto ha quindi definito il tracciato di una nuova infrastruttura sul fiume Piave localizzata a circa 1.400 metri a valle dell'attuale ponte di Vidor, tale da mettere in relazione le due sponde del fiume Piave, dalla località Fornace lungo la SP 2, in Comune di Crocetta del Montello, in destra orografica, alla località Bosco lungo la SP 34, in Comune di Vidor, in sinistra orografica.

In conseguenza delle osservazioni, suggerimenti e segnalazioni pervenute durante la Conferenza Servizi, sono state apportate al progetto preliminare del 2014 alcune modifiche nell'intento di assecondare le richieste espresse.

1) Abbassamento del profilo longitudinale in un tratto di circa 200 ml tra le progressive 3+257 e 3+457 in Comune di Vidor per assecondare le osservazioni formulate dal Comune di Vidor
2) Introduzione di lievi varianti planimetriche per limitare la occupazione di terreni coltivati, per mantenere la integrità di Via Montello, in Comune di Vidor
3) Riduzione dell'ingombro della rotatoria alla intersezione tra Via Guizza e Via Marconi, in Comune di Crocetta del Montello
4) Eliminazione del raccordo in Comune di Crocetta del Montello, tra via della Ghiaia e la nuova strada in direzione Crocetta del Montello e mantenimento nella direzione Vidor
5) estensione del viadotto di scavalco del fiume a tutta l'estesa del tracciato su area golenale, di circa 1835 metri, con innalzamento dell'estradosso
6) Sovrapposizione in viadotto del tracciato stradale all'area di ampliamento del depuratore in Comune di Crocetta del Montello

Ne è quindi risultato il seguente progetto viario



Andando a modificare inoltre la tipologia di impalcato da CAP (progetto prelimiare) a struttura mista reticolare acciaio-calcestruzzo.

3.1. CARATTERISTICHE GEOMETRICHE DEL NUOVO COLLEGAMENTO

Il progetto prevede la realizzazione di una strada tipo C1 di cui si riportano le caratteristiche principali in base ai requisiti minimi previsti dal Decreto del 5 novembre 2001 del Ministero delle infrastrutture e dei trasporti recante “Norme funzionali e geometriche per la costruzione delle strade”, l’intervento è considerato come strada extraurbana secondaria con le seguenti caratteristiche funzionali e geometriche:

Tipo secondo Codice della Strada	EXTRAURBANA SECONDARIA
Ambito territoriale	EXTRAURBANO
Categoria	C1
Ambito territoriale	Strada Principale
Limite di velocità	70 (in curva) - 90 (su rettifilo) km/ora
Corsie per senso di marcia	1
Velocità di progetto	60 Km/ora
Larghezza della corsia di marcia	3,75 m
Larghezza minima della banchina	1,50 m

Piattaforma	10,50 m
Livello di servizio	C (1 corsia)
Portata di servizio per corsia	600 veicoli equivalenti/ora

Secondo il citato DM il raggio minimo utilizzabile per questo tipo di strada è pari a 118 m con il limite inferiore della velocità di progetto (Vp,min = 60 km/h), massima pendenza trasversale del piano stradale (qmax = 0.07) e quota massima del coefficiente di aderenza impegnabile trasversalmente (ft, max = 0.170).

Il viadotto sul fiume Piave, la cui lunghezza prevista è di circa 1800 metri, presenta piattaforma stradale di tipo C1 (10,50 metri con 1,50 banchina per lato) con struttura e pile in C.A. con intervallo tra le pile di circa 50 metri.

L'asse stradale prevede la realizzazione di piazzole di sosta intervallate di 1000 metri, in entrambe le direzioni di marcia.

Considerata la natura extraurbana della nuova arteria stradale, dedicata principalmente al traffico veicolare di tipo pesante, non viene previsto il transito ciclo-pedonale lungo il nuovo collegamento.

Tale tipologia di utenza continuerà quindi a percorrere la viabilità urbana già presente, beneficiando in termini di sicurezza della riduzione di veicoli, specie quelli pesanti, lungo il tratto stradale esistente.

3.2. IL NUOVO PONTE SUL PIAVE

Come precedentemente citato, per una lunghezza complessiva di circa 1800 m il tracciato si sviluppa su viadotto che consentirà l'attraversamento del fiume Piave e collegando così le due sponde del Fiume nei comuni di Pederobba e Vidor.

Il manufatto, vista la notevole ampiezza del corso d'acqua, interesserà con spalle e pile l'alveo attivo del Piave. Esigenze di tipo paesaggistico impongono spessori ridotti dell'impalcato e dei pulvini delle pile.

La soluzione adottata consiste in un impalcato continuo in struttura mista reticolare acciaio-caclestruzzo. In particolare lo schema statico di continuità si adatta a quest'opera, nello specifico, in

quanto garantisce un migliore comportamento in caso di evento sismico rispetto ad altre tipologie strutturali.

La curvatura del tracciato è di 1200 m costanti, la lunghezza del viadotto è di 1800 m, che saranno suddivisi in campate aventi interasse fra le pile di 50 m; l'altezza massima dell'impalcato è di circa 240 cm, compresa la soletta. Le pile, di sezione circolare, avranno diametro esterno di base di 3 m, 5 per quella in corrispondenza alle piazzole di emergenza, e spessore 50 cm.

Particolare attenzione è stata posta allo studio dei vincoli fra pile ed impalcato: nello specifico, al fine di ridurre le sollecitazioni sismiche su pile e spalle, si prevede di installare apparecchi d'appoggio sismico del tipo a pendolo multidirezionale (dissipatori ad attrito autocentranti).

Per le pile esterne e per le spalle si prevede di installare dispositivi a pendolo trasversale accoppiati a slitte piane longitudinali (in modo da ridurre il contributo di coazione dovuto alle dilatazioni termiche), accoppiati con dispositivi tipo shock-transmitters (comportamento a slitta per azioni di esercizio – termica, comportamento a pendolo trasversale per azioni impulsive da sisma).

Visto l'andamento curvilineo del ponte, si prevede l'installazione di guide unidirezionali longitudinali con spine a rottura per le due spalle, in modo da evitare che in esercizio ci siano spostamenti relativi trasversali tra impalcato e spalle; ipotizzando quindi che in fase sismica i fusibili meccanici si rompano, e siano sostituiti in fase successiva.

Le dilatazioni termiche saranno assorbite da due giunti di dilatazione da installare alle estremità dell'impalcato; tali giunti dovranno essere in grado di assorbire anche gli spostamenti dovuti alle azioni sismiche.

3.3. CARATTERISTICHE GEOMETRICHE INTERSEZIONI

Con la realizzazione del nuovo asse stradale si vengono a formare 3 nodi con la viabilità esistente e sono così identificati:

- Intersezione nuovo asse con SP84 e via Guizza a sud;
- Intersezione nuovo asse con via Della Ghiaia;
- Intersezione nuovo asse con SP34 in Comune di Vidor;
- Rotatoria urbana in via G. Marconi in Comune di Vidor

Le intersezioni sono progettate secondo le prescrizioni del D.M.19.04.2006:

3.4. OPERE DI MITIGAZIONE AMBIENTALE E ACUSTICA

Per garantire un migliore inserimento dell'opera dal punto di vista ambientale e diminuirne l'impatto nel territorio circostante si prevede di realizzare alcune opere che ne valorizzino l'aspetto ambientale.

In particolare si andrà a realizzare una fascia di rispetto stradale a verde mediante l'impianto di alberature a medio/alto fusto e arbusti di specie autoctona in modo da andare a ripristinare l'esistente fascia arbustiva presente lungo la scarpata naturale esistente in questo tratto interessato dal tracciato.

Inoltre si prevede, sul lato sinistro dell'asse stradale, l'installazione di due tratti di barriera fonoassorbente di altezza pari a 3 m lunghi rispettivamente 540 m e 950 m al fine di proteggere maggiormente dal rumore generato dai veicoli che andranno a insistere sul nuovo asse stradale le zone residenziali presenti.

3.5. ILLUMINAZIONE STRADALE

Considerata la natura extraurbana della nuova arteria stradale si prevede di illuminare i soli nodi viari di connessione con la viabilità locale in modo da rendere gli stessi sicuri anche durante le ore notturne e di scarsa visibilità e ridurre il più possibile l'inquinamento luminoso.

3.6. SMALTIMENTO ACQUE METEORICHE DI PIATTAFORMA

Lungo l'intera infrastruttura stradale sarà realizzata una rete di raccolta e smaltimento delle acque meteoriche mediante la posa di caditoie stradali colettate da tubazioni di adeguato diametro confluenti in vasche di prima pioggia e di disoleazione.

L'impianto è calibrato e dimensionato in modo da raccogliere e separare le acque così dette "di prima pioggia", risultanti dal primo evento di scroscio piovano e che portano con se una elevata concentrazione di elementi inquinanti che si sono depositati durante il precedente periodo di secco sul nastro stradale (particelle di idrocarburi, oli, polvere di elementi ferrosi, gomma, ecc.) e che non possono essere immesse nella rete di idrica locale se non opportunamente trattate. Pertanto, saranno collocate nelle piazzole di sosta presenti lungo il tracciato degli impianti di prima pioggia con vasca di disoleazione e trattamento con filtri attivi. Queste vasche sono dimensionate al fine di

garantire anche l'invaso necessario per il trattenimento dello sversamento in caso di ribaltamento di un'autocisterna che trasporta liquidi inquinanti per un volume pari a 40 mc.

4. L'EFFICACIA TRASPORTISTICA DEL NUOVO COLLEGAMENTO

L'analisi condotta evidenzia che il rapporto tra domanda di trasporto e livello di infrastrutturazione del territorio indagato risulta oggettivamente sbilanciato e i fenomeni di congestione che tendono a generarsi in taluni tratti e nodi della rete, in particolare nelle ore di massimo afflusso, sottolineano l'esistenza di tale insufficienza.

Infatti, il collegamento tra la SR 348 Feltrina, l'area di Montebelluna e la sponda destra del Piave, è caratterizzato da flussi veicolari, in particolare della componente commerciale, particolarmente rilevanti e tale domanda a fatica trova percorsi viari adeguati senza generare viscosità ed accodamenti.

In particolare tale fenomeno risulta particolarmente marcato lungo i percorsi di collegamento tra le due sponde del fiume Piave e lungo i principali itinerari che confluiscono sui manufatti di attraversamento.

In tale quadro di mobilità appare indubbiamente necessario valutare il potenziamento dell'offerta infrastrutturale della rete esistente in particolare creando delle valide alternative di percorso ai flussi veicolari che giornalmente, lungo l'itinerario est-ovest, attraversano il corso del Fiume Piave.

In particolare la localizzazione del manufatto in progetto consente di ridistribuire le correnti veicolari in attraversamento del fiume Piave in quest'area ripartendole tra flussi diretti o provenienti dalla direttrice est, quindi da Conegliano-Vittorio Veneto, che andranno ad utilizzare il nuovo ponte, e quelli diretti o provenienti da nord, quindi dalla Val Belluna, che continueranno ad usufruire del ponte esistente di Vidor o di quello più a nord di Fener.

L'efficacia trasportistica dell'opera in progetto può essere sintetizzabile come segue:

- Consente di trasferire un importante quota di traffico veicolare che attualmente impegna il Ponte di Vidor nonché l'asse della Sp 34 "Sinistra Piave" e SP 84, per una quota stimata dell'ordine del 50% del traffico che attualmente impegna il Ponte di Vidor e glia viari che vi si attestano con une elevato sgravio dell'attraversamento di Vidor da parte dei mezzi pesanti;
- Potenziamento dell'offerta infrastrutturale per l'area nord-ovest della Provincia di Treviso che presenta importanti segnali di crescita economica;
- Potenziamento di un'asse strategico attualmente limitato dalla presente di un unico

attraversamento del Fiume Piave;

- Potenziare un itinerario sinergico alla Superstrada Pedemotana Veneta nonché all'asse storico della SR 348 "Feltrina".

5. ASPETTI GEOLOGICI, IDRAULICI E IDROLOGICI

L'opera in progetto ricade nell'area del Fiume Piave attraversandolo da sponda a sponda in località Vidor, a circa 2 km a sud dell'attuale ponte di Vidor, manufatto che risale al 1921.

Il presente capitolo illustra le principali caratteristiche idrauliche e morfologiche del corso d'acqua interessato dall'intervento.

5.1. CARATTERIZZAZIONE GEOGRAFICA DEL FIUME PIAVE

Il corso d'acqua, che dalle pendici del monte Peralba scorre fino a valle sfociando a mare lungo il litorale Veneto orientale, nel tratto interessato dall'intervento in parola presenta un alveo ampio e frastagliato caratterizzato da una portata d'acqua normalmente modesta in quanto a monte, per effetto delle massicce sottrazioni d'acqua operate a Fener ed a Nervesa, ad opera rispettivamente del canale Brentella e del canale della Vittoria, la portata del Piave viene ridotta considerevolmente determinando pertanto, nel successivo tratto di Maserada, lunghi periodi di secca dell'alveo, tuttavia il Fiume Piave è anche soggetto a regimi di piena importanti.

5.2. CARATTERIZZAZIONE GEO-MORFOLOGICA

Il tratto di Fiume Piave a sud di Pederobba-Molinetto, si trova entro una zona con disposizione di sinclinale poco accentuata, tuttavia vicende dipendenti dalla presenza di masse glaciali quaternarie e da conseguenti fenomeni di cattura esercitati dal torrente Raboso e dal torrente Soligo scendenti dalle colline di Valdobbiadene e dalla regione Lapisina, favorirono la deviazione delle acque verso oriente.

Il fiume si trovò così di fronte al colle del Montello, probabilmente meno elevato di oggidì, che superò ed incise profondamente dando luogo alla storica stretta di Nervesa.

In particolare, nel tratto a sud del Ponte di Vidor il fiume ora scorre solo in sinistra, poiché immediatamente dopo il 1966 è stato abbandonato il ramo destro, un tempo il più attivo.

Lungo la sponda destra le aree di proprietà privata si localizzazioni in relazione alla quota dei terrazzamenti e dove questi emergono più marcatamente sono presenti vecchi opifici collegati alla disponibilità d'acqua ed anche alcuni, sia pur limitati, insediamenti abitativi.

Nei territori in sinistra le aree di proprietà privata corrispondono invece alle zone che via via nel tempo si sono affrancate dalle piene per il progredire dell'incisione dell'alveo attivo lungo la sponda destra.

I terreni più prossimi all'alveo e quindi ancora sommergibili e che un tempo erano presumibilmente coltivati, risultano ora abbandonati alla vegetazione spontanea. La vegetazione ha infatti progressivamente e completamente invaso il ramo abbandonato, cancellando le tracce del passaggio dell'acqua e trasformando radicalmente l'ambiente fluviale.

Proseguendo a valle, sboccato finalmente in pianura, con gli abbondanti detriti ghiaioso-sabbiosi trasportati nei periodi di piena, esso dà luogo alla vasta conoide di alluvioni distese a ventaglio dell'alta Trevigiana, al cui estremo meridionale, a contatto coi sottostanti terreni argillosi del quaternario antico (Diluvium) affiorano provvide le acque della ben nota zona delle risorgive.

Il tronco intermedio del Piave che caratterizza il tratto interessato dal progetto in parola presenta caratteristiche di fiume torrentizio presentando pendenze rilevanti: da Fener a Ponte Priula circa 3.5‰, a Bocca Callalta 1.8‰, e di qua fino a Zenson di Piave circa 1.2‰. In questo tratto intermedio scorre con forte velocità su un vasto letto di ciottoli e ghiaie, suddiviso in rami che mutano spesso il loro corso. La larghezza del letto supera i 3000 m.

5.3. INTERVENTI PREVISTI NELLE AEREE INTERESSATE DAL PROGETTO

Allo stato attuale l'Autorità di bacino ha intrapreso lo sviluppo di specifici studi di fattibilità rivolti a verificare l'efficacia di eventuali azioni strutturali, in forma singola o associata, sulla riduzione del rischio idraulico del fiume Piave attraverso la realizzazione di casse di espansione in corrispondenza delle Grave di Ciano, su cui è attualmente allo studio un progetto esplicitamente dedicato all'intervento.

5.4. COLLEGAMENTO SP 84-SP2

Nel tratto di campagna interessato dalla nuova opera sono presenti alcuni fossi e canali che interferiscono con essa. In particolare si evidenzia l'interferenza con un importante canale, denominato Canale di Caerano, per il cui attraversamento è prevista la realizzazione di manufatti di attraversamento di dimensioni adeguate a garantire la continuità idraulica dello scolo stesso.