

TITOLO PROGETTO:

“NUOVA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO DELLA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA” NEI COMUNI DI VIDOR, CROCETTA DEL MONTELLO, PEDEROBBA E CORNUDA IN PROVINCIA DI TREVISO

VALUTAZIONE DEL PROGETTO DEFINITIVO E PROPOSTA DI UNA NUOVA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO DELLA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA” NEI COMUNI DI VIDOR, CROCETTA DEL MONTELLO, PEDEROBBA E CORNUDA IN PROVINCIA DI TREVISO

RELAZIONE**GENERALITA'**

Di fronte all'ipotesi della necessità di realizzare un attraversamento del Fiume Piave, per collegare la Regionale 348 in destra Piave con la Provinciale 34 in Sinistra Piave, viene spontaneo verificare, primariamente, su base cartacea, la posizione ottimale dell'ipotizzato attraversamento. Già l'esistente ponte cosiddetto “di Vidor”, ci suggerisce il criterio. Quello della posizione meno impattante e più breve, sia come tracciato stradale che come lunghezza del manufatto! Tutto questo, per ovvi motivi di minore spreco di suolo, di minori costi per opere di costruzione, di minore necessità di futura manutenzione e di maggior brevità del percorso anche in termini di consumo di carburante e di tempo di percorrenza. Osservazioni che dovranno tener conto anche di eventuali vincoli fisici e delle preesistenze. Si deduce che la posizione dell'attuale ponte detto “di Vidor” sia il più breve e meno impattante nei termini suddetti, dovendo esso, anche collegare Valdobbiadene alla destra Piave. Il rifacimento, quindi dell'attuale ponte nelle dimensioni di una moderna sicurezza viabilistica, strutturale, idraulica e anche ciclabile, sarebbe la migliore soluzione. Ma, il grande volume di traffico di attraversamento, da un lato e le complicate modalità costruttive dell'eventuale intervento dall'altro, suggeriscono che sia migliore la previsione di costruire un nuovo ponte, da affiancare a quello esistente.

È da tener presente che un secondo manufatto, comporterà inevitabilmente modifiche importanti al traffico entro numerose aree, ora, critiche:

- l'abitato di Covolo;
- l'abitato di Vidor;
- il Centro di Crocetta del Montello (Via Erizzo e Via Sant' Anna);
- il centro di Biadene-Pederiva;

- il centro di Bigolino.

Ci si aspetta, quindi,

che le nuove opere affrontino anche questi temi e forniscano soluzioni accettabili per esse.

CRITICITÀ DEL PROGETTO DEFINITIVO DI “NUOVA VIABILITÀ DI COLLEGAMENTO DELLA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA” NEI COMUNI DI VIDOR, CROCETTA DEL MONTELLO, PEDEROBBA E CORNUDA IN PROVINCIA DI TREVISO PROPOSTO DALLA PROVINCIA DI TREVISO E OGGETTO DI V.I.A.

Osservando la proposta di tracciato in esame e confrontandola con quanto più sopra riportato, si evidenzia quanto segue:

- la collocazione del manufatto di attraversamento del Piave non segue il criterio della minor lunghezza del collegamento tra le due sponde del Fiume;
- di conseguenza esso prevede il tratto del manufatto di attraversamento e tratti di terrapieni, di lunghezza complessiva importante, collocati anche in alveo, e con percorrenza, quindi, in parte quasi parallela e in parte inclinata rispetto al flusso idraulico, causando limitazioni e deviazioni del regolare flusso idraulico del Fiume;
- i tratti stradali del tracciato, si allungano anche dalla necessità di collegare le nuove opere alla viabilità esistente;
- la collocazione della rotatoria di collegamento con via Erizzo comporta l'avvicinamento eccessivo dei manufatti stradali a Villa Paccagnella;
- la collocazione della rotatoria di uscita ed entrata su Via Erizzo risulta troppo a Sud rispetto al collegamento con Valdobbiadene, per cui, ci si deve aspettare che il traffico preferisca transitare per il centro di Vidor per raggiungere più rapidamente Bigolino e quindi Valdobbiadene;
- la collocazione della rotatoria di collegamento con Via Erizzo risulta troppo a Sud rispetto al flusso di traffico proveniente da Montebelluna verso il nuovo ponte. Per cui ci si aspetta che il traffico veicolare preferisca transitare per Biadene-Pederiva passando anche per il centro di Crocetta (SP n. 2), invece che risalire verso Cornuda lungo la Regionale 308 Feltrina per poi ridiscendere alla rotatoria citata, con evidente aumento del traffico di attraversamento di Crocetta, rispetto a quello attuale;
- la collocazione della rotatoria di collegamento con Via Erizzo risulta troppo a Sud rispetto al collegamento con la Regionale 308 Feltrina, per cui ci si

deve attendere che il traffico veicolare proveniente da Montebelluna scelga la prima uscita disponibile dalla Feltrina verso il nuovo ponte, transitando quindi per Via Sant'Anna e poi per Crocetta, invece di risalire fino a Cornuda e ridiscendere alla citata rotatoria;

- non c'è una proposta di soluzione del traffico passante per Bigolino in direzione Valdobbiadene.
- Si tenga presente che esistono interferenze pesanti del tracciato proposto, con manufatti e attività produttive esistenti in alveo, relative alla lavorazione della ghiaia;

Da quanto descritto ed evidenziato dall'esame del tracciato e dei manufatti come proposti nel progetto definitivo "NUOVA VIABILITA' DI COLLEGAMENTO DELLA DESTRA E SINISTRA PIAVE ALLA SUPERSTRADA PEDEMONTANA VENETA", vengono, quindi, considerati eccessivi:

- l'impatto paesaggistico, e ambientale,
- l'impatto veicolare,
- l'impatto idraulico,
- il consumo del suolo
- e l'ammontare dei conseguenti costi di costruzione, manutenzione e di percorrenza del tracciato come proposto e delle relative opere, in esso previste.

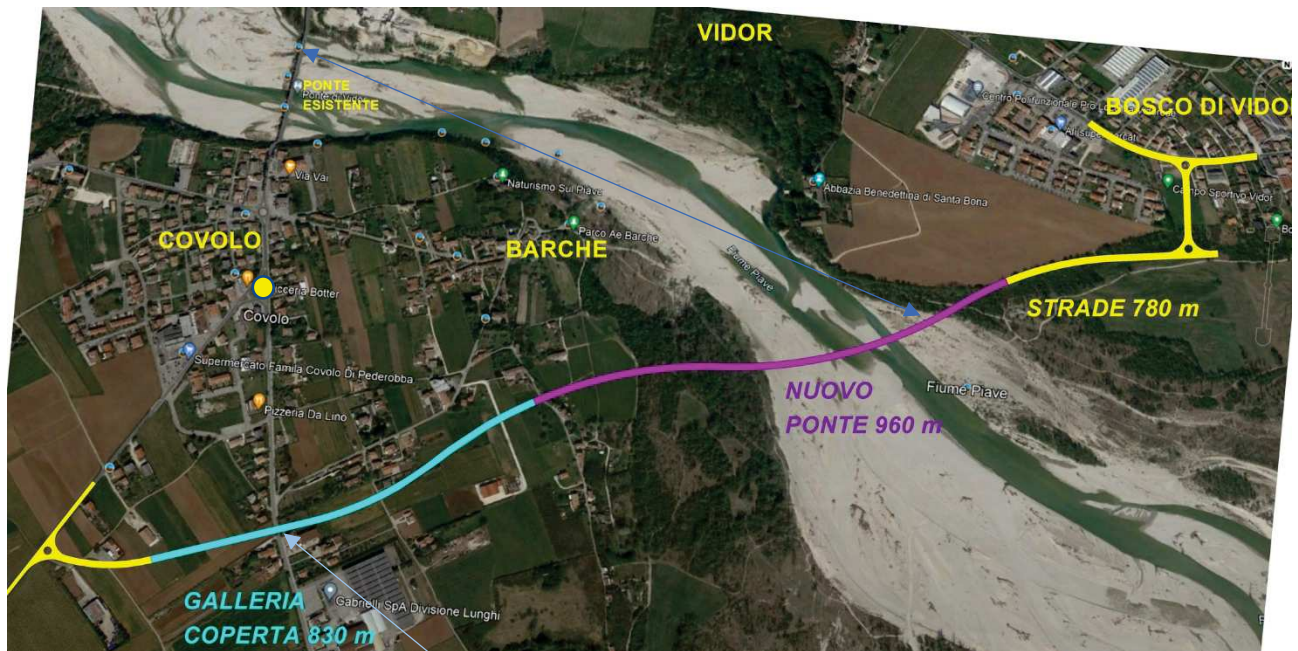
PROPOSTA ALTERNATIVA E CHE PRESENTA MINORI CRITICITÀ E MINOR COSTO RISPETTO AL TRACCIATO PROPOSTO DALLA PROVINCIA DI TREVISO E OGGETTO DI V.I.A.

In riferimento a quanto premesso, ho effettuato un sopralluogo già nell'anno 2009, presso l'area interessata da un possibile attraversamento del fiume Piave per collegare le due sponde in destra e sinistra Piave e in particolare la strada Regionale 348 Feltrina con la strada Provinciale 34 passante per Bosco di Vidor.

Lo scopo principale progetto era di bypassare il centro di Covolo e quello di Vidor, collegati ora, dal noto ponte cosiddetto "di Vidor", ritenuto non più adeguato al notevole odierno traffico, transitante sul manufatto. E di ridurre drasticamente il transito veicolare passante per Covolo e Vidor.

Il criterio di collegare le due sponde più vicine e che permettesse anche di allacciare più facilmente le strade esistenti in destra e sinistra Piave, condusse

allora, al tracciato molto prossimo a quello, poi leggermente rettificato, e che si vede nella planimetria allegata. n. 1.



ALLEGATO 1

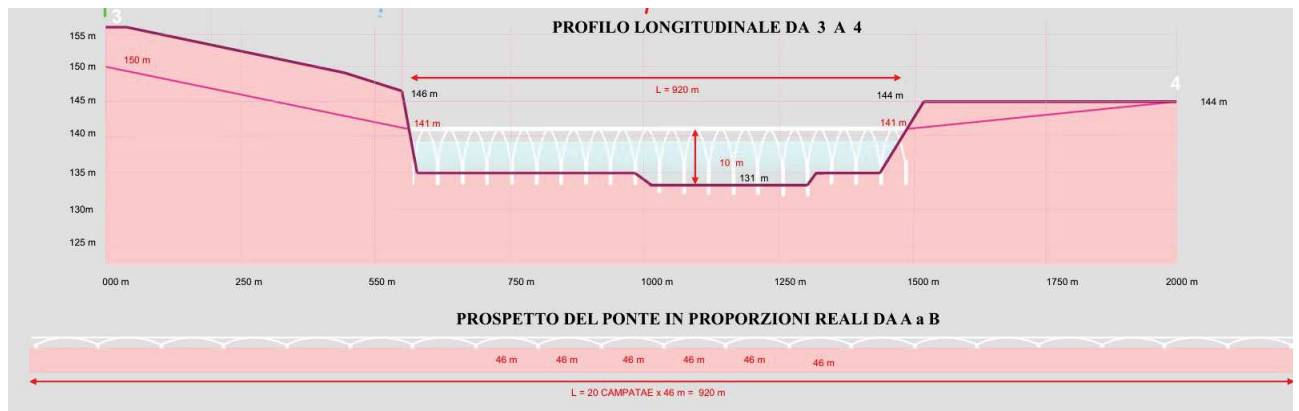
SOTTOPASSO DI VIA ERIZZO

Questo tracciato, collega la Provinciale n. 84 detta "Stradone di Covolo, tramite la realizzazione di una rotatoria, con la Provinciale n.34, posta presso l'abitato di Bosco di Vidor, tramite un'altra rotatoria.

Questo tracciato risulta avere la minore lunghezza ottenibile sia riguardo alle opere stradali di collegamento alla viabilità esistente, sia riguardo alle opere di costruzione del Ponte vero e proprio, lungo circa 930 metri, dell'attraversamento fluviale.

Per ridurre i disagi di attraversamento delle aree abitate di Covolo, il tratto stradale posto a cavallo di Via Erizzo, viene previsto in galleria artificiale lunga circa 830 metri. Ciò permette anche di sottopassare la Via Erizzo stessa e, inoltre, di collocare il piano di scorrimento del manufatto di attraversamento ad una quota più bassa del piano campagna di circa sei metri. Questo rende meno impattante la presenza in alveo del nuovo manufatto di attraversamento. Il collegamento di Crocetta con il nuovo ponte può avvenire transitando per la rotatoria già esistente in testa verso Nord alla provinciale n. 84 (presso Pasticceria Botter).

Vedi il profilo longitudinale del ponte allegato n. 2, e un rendering ambientato in allegato n. 3.



ALLEGATO 2 PROFILO LONGITUDINALE DEL PONTE

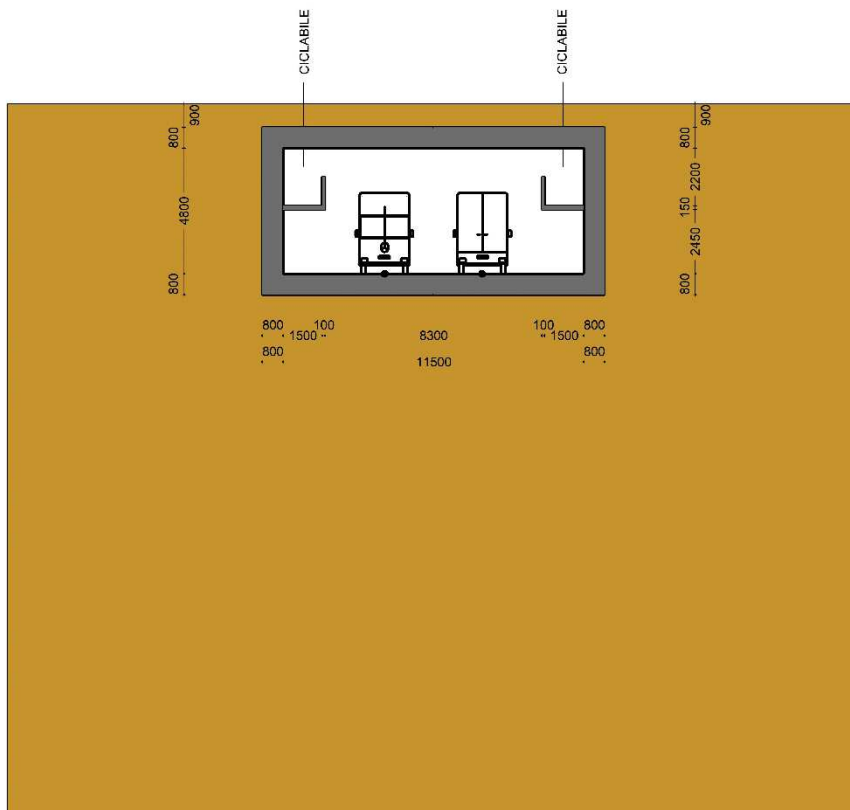
L'intradosso minimo delle arcate del ponte, di circa 10 metri offre un franco idraulico di tutta garanzia lungo tutta la lunghezza dei 930 metri circa del ponte, curando di mantenere una quota regolare dell'alveo a 131 m.s.m.



ALLEGATO 3 RENDERING DEL NUOVO PONTE

Si allegano inoltre:

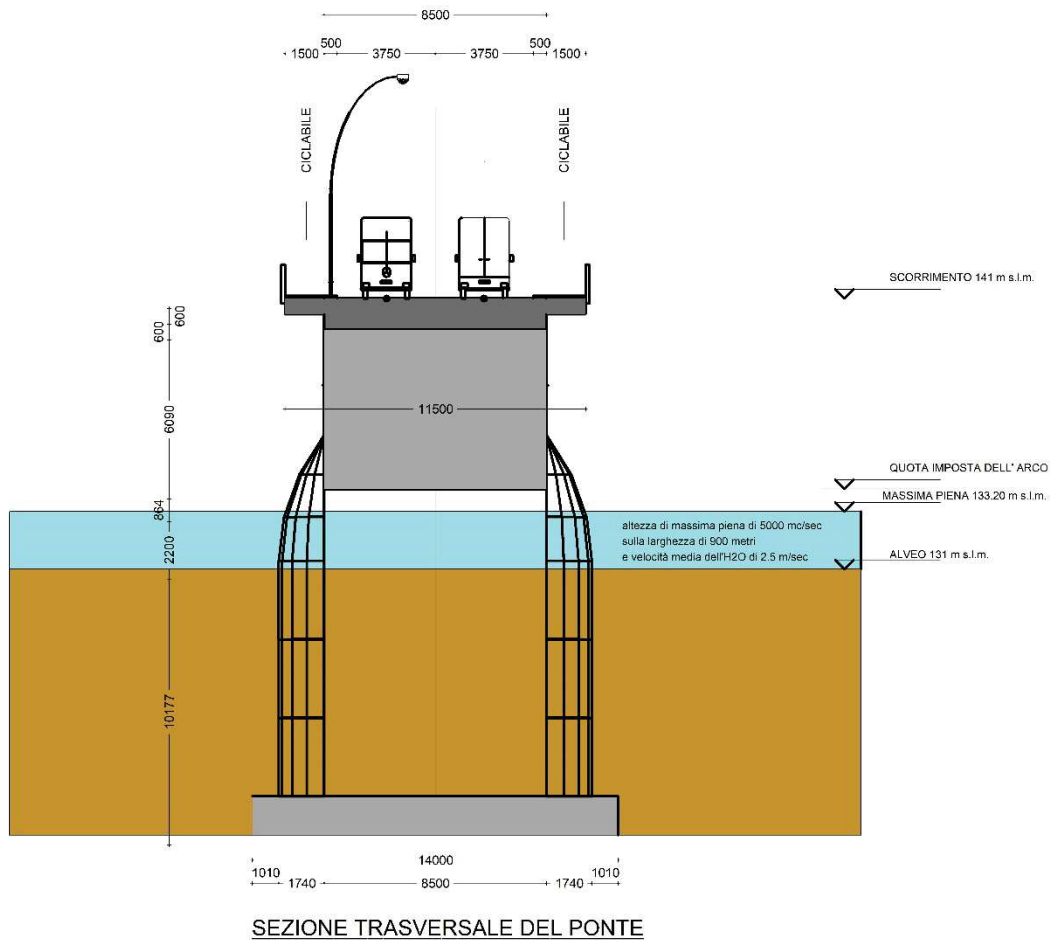
- la sezione stradale nel tratto in galleria artificiale, dove sono state inserite anche due piste ciclabili unidirezionali allegato n. 4



SEZIONE TRASVERSALE NEL TRATTO IN GALLERIA

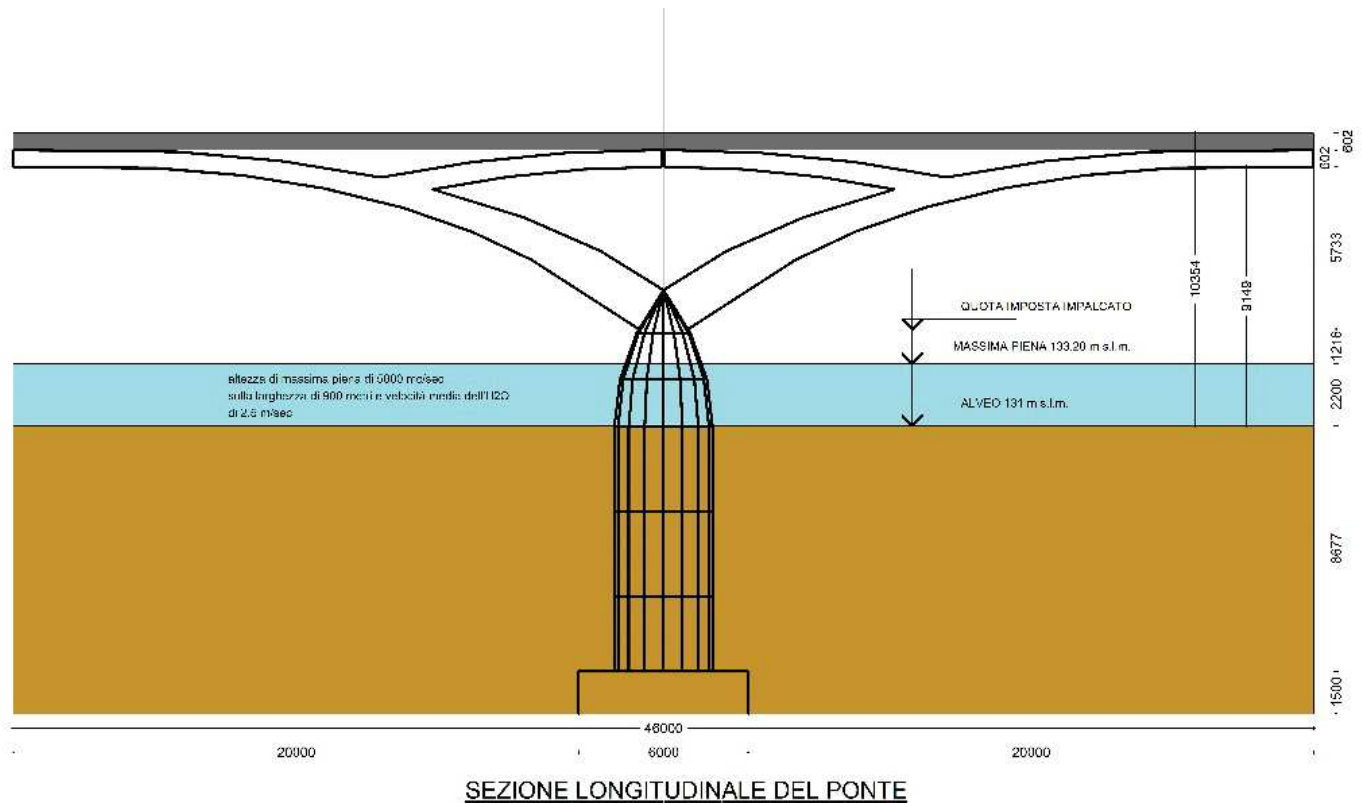
ALLEGATO 4 SEZIONE IN GALLERIA

- la sezione stradale in campata del ponte prevede, oltre alla carreggiata di due corsie di 3,75 m, anche due piste ciclabili unidirezionali laterali di 1,50 metri di larghezza cadauna, poste in continuità con le ciclabili della parte interrata, allegato n. 5;



ALLEGATO 5 SEZIONE IN CAMPATA

- Una sezione indicativa longitudinale, con l'andamento della soluzione dell'impalcato ad arco ribassato, realizzabile in calcestruzzo o in acciaio, richiama lo schema statico del ponte esistente.
- La vicinanza dei due manufatti ne consente la visione reciproca dai rispettivi piani stradali, con sfondi alternativamente del Montello e del Grappa!



ALLEGATO 6 SEZIONE LONGITUDINALE DEL PONTE

STIMA DEI COSTI

Semplificativamente, si parte dal calcolo del costo complessivo dell'opera previsto nella soluzione di tracciato come proposta da Veneto Strade nel 2021, avente sviluppo e andamento paragonabile a quanto proposto nella presente relazione, e che ammonta a 47.191.464,33 di Euro.

A questo importo vengono aggiunti il maggior costo dovuto all'incremento dei prezzi fino alla data attuale, mediamente il 30%;

il maggior costo per la per la costruzione del tratto in galleria;

Il maggior costo per uno sviluppo architettonico del ponte;

viene detratto il minor costo per la non necessaria rotatoria collocata su Via Erizzo.

La stima finale ammonta ad euro 80.000.000 come riportato nello schema seguente

ALLEGATO 7 STIMA DEI COSTI

[illegible]

A conclusione,

Risultato Complessivo e Miglioramento dell'Impatto Paesaggistico dell'Opera

riassumendo le considerazioni precedentemente esposte, il progetto è stato sviluppato adottando soluzioni che non si limitano alla mera mitigazione degli impatti, ma mirano a conseguire un miglioramento del risultato complessivo dell'impatto paesaggistico e visivo dell'opera sul contesto ambientale e culturale circostante. Tale approccio è in linea con i principi di tutela stabiliti dal D.Lgs. 42/2004 (Codice dei beni culturali e del paesaggio).

Strategie di Riduzione dell'Impatto Visivo e Paesaggistico

Il miglioramento è perseguito mediante l'applicazione combinata di tre strategie fondamentali:

1. **Ottimizzazione dell'Attraversamento Fluviale per la Riduzione dell'Impatto Visivo**

Per quanto riguarda l'attraversamento fluviale, la scelta progettuale è ricaduta su un tratto più ampio che, pur assicurando il necessario franco idraulico, consente la realizzazione di un impalcato a quota inferiore rispetto alle soluzioni alternative.

Questa particolare configurazione altimetrica è determinante per conseguire una significativa riduzione dell'impatto paesaggistico e visivo dell'opera. L'abbassamento della quota di imposta minimizza l'interferenza della struttura con la linea dell'orizzonte (Prealpi trevigiane, Colline del Prosecco, Montello, Colline di Cornuda) e con il profilo paesaggistico del corso d'acqua.

2. **Integrazione Morfologica in Scarpata e Mitigazione dell'Impatto sull'Abitato di Covolo**

L'abbassamento della quota dell'impalcato del viadotto è un elemento strategico che consente una transizione più fluida con la morfologia circostante. Tale accorgimento permette all'infrastruttura di entrare nella scarpata in modalità galleria.

Questa soluzione risolve in maniera definitiva l'impatto visivo e acustico sull'abitato di Covolo, eliminando la presenza aerea del viadotto in prossimità del centro abitato e garantendo la massima tutela dalla rumorosità veicolare, con un significativo beneficio per la qualità della vita e la conservazione del contesto paesaggistico del paese.

3. **Salvaguardia Diretta e Indiretta dei Beni Culturali Vincolati, ai sensi del D.Lgs. 42/2004**

In ottemperanza alle prescrizioni di tutela monumentale e paesaggistica, è stata posta particolare attenzione alla vicinanza dei beni vincolati.

Nello specifico, la notevole distanza del tracciato rispetto a Villa Paccagnella, sottoposta a specifico **Decreto di Vincolo del 16/01/1963 (Villa Paccagnella-Del Pozzo, con parco e adiacenze)**, assicura il pieno rispetto delle finalità di salvaguardia. Tale distanziamento spaziale è cruciale per evitare interferenze visive dirette e indirette e prevenire alterazioni del contesto di valore culturale che circonda il bene tutelato. La localizzazione dell'opera garantisce, pertanto, la piena conservazione della cornice percettiva e dell'integrità del bene monumentale.

In conclusione, la combinazione dell'inserimento meno invasivo nel paesaggio fluviale, l'efficace integrazione del viadotto in galleria per la tutela dell'abitato di Covolo e la rigorosa distanza di rispetto dai beni culturali vincolati dimostra la volontà del progetto di superare la semplice conformità, attestandosi su un livello di miglioramento attivo della qualità dell'inserimento paesaggistico.

Allego, inoltre una interessante e, mi auguro, utile nota finale:

Diceva già Alexis de Tocqueville in "La democrazia in America". Egli aveva colto i rischi di un sistema che garantiva libertà e democrazia come mai prima altrove, ma che in [nuce conteneva dei rischi degenerativi](#). Scriveva de Tocqueville: "Quando ho

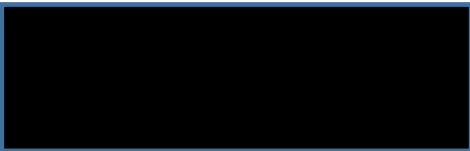
visto per la prima volta in America come una maggioranza opera al di fuori del governo, ho pensato di scorgervi l'effetto di una istituzione liberale e razionale. Ma ogni giorno mi convincevo di più che avessi preso un abbaglio, e che la maggioranza in America intende comandare tutte le questioni, e che il dominio della maggioranza è una forma più perfetta della tirannide che mai sia esistita nel mondo". E, ancora: "[I governanti della democrazia americana possono facilmente cadere nella trappola di diventare demagoghi, promettendo ciò che non possono mantenere e facendo appello alle passioni popolari anziché alla ragione](#)".

Aggiungo anche quanto asserito da Yuval Noah Harari, storico, filosofo e saggista israeliano.

"Quanto alla democrazia" ,egli si è chiesto,

"se i governi elettivi debbano rispettare l'indipendenza della scienza, dei tribunali e dei media:" la sua risposta è che "il governo rappresenta la volontà della maggioranza del popolo, [ma la verità non dovrebbe essere subordinata alla volontà del popolo](#)"!

Dott. Ing. Giorgio Bedin



Dott. Arch Alessandro Venturin

