



# COMUNE DI TORRE DI MOSTO



## CONSORZIO DI BONIFICA VENETO ORIENTALE

Portogruaro - San Donà di Piave

www.bonificavenetorientale.it

### **PISTA CICLOPEDONALE LUNGO LA S.P. N. 57 NEL TRATTO STAFFOLO DI TORRE DI MOSTO - STRETTI DI ERACLEA**

SULLA SEDE DEL CANALE IRRIGUO STRETTI NORD PREVIA RISTRUTTURAZIONE  
IN CONDOTTA (2° e 3° STRALCIO)

### **PISTA CICLOPEDONALE DI COLLEGAMENTO TRA S. ELENA DI TORRE DI MOSTO E IL CAPOLUOGO IN PROLUNGAMENTO DELL'ESISTENTE,**

A LATO DELLA S.P. N. 62 E SUL SEDIME DELLE CANALETTE IRRIGUE S. ELENA EST E S. ELENA  
OVEST PREVIA RISTRUTTURAZIONE IN CONDOTTA

### STUDIO DI FATTIBILITÀ

IMPORTO € 2.010.000,00

ALLEGATO	TITOLO
<b>1</b>	<b>PISTA CICLOPEDONALE LUNGO LA S.P. N. 57</b>
SCALA	RELAZIONE TECNICA
-	
DATA	
08.06.2020	

SERVICE TECNICO	IL PROGETTISTA Ing. Giulio Pianon
	Collaboratori Ing. Erika Grigoletto Geom. Stefano Finotto
	IL RESPONSABILE UNICO DEL PROCEDIMENTO Ing. Sergio Grego

LIVELLI DI PROGETTAZIONE PRECEDENTI				
SISTEMA QUALITA'				
REV. N.	DATA	MOTIVO DELL'EMISSIONE	REDATTO	VERIFICATO
0	08.06.2020	Prima emissione	GP	EG
NOME FILE	v:\progettazione\1189 - pista staffolo-stretti\010_prog\p01_fattibilita\01_02_relazione 1189.1-rc02-00_relazione_strettin			
CODICE DOCUMENTO	1189.1-RC02-00			

## RELAZIONE TECNICA

### **1. Premessa**

Comune di Torre di Mosto e Consorzio di bonifica Veneto Orientale hanno appena realizzato, sul sedime demaniale del canale irriguo Stretti Nord, previa sua ristrutturazione in condotta, pista ciclopedonale per un primo tratto (1° stralcio) di m. 2000 circa da Torre di Mosto fino al limite Nord della frazione di Staffolo.

Grazie all'ampio sedime disponibile è stato possibile realizzare un percorso ad adeguata distanza dalla parallela Strada Provinciale N. 57 e con incroci in precedenza e in sicurezza rispetto agli accessi dei frontisti dalla S.P. stessa; il tutto ben inserito anche paesaggisticamente nell'ambiente agricolo latitante. Per converso la ristrutturazione in condotta ha consentito un importante adeguamento funzionale e di risparmio idrico per una strategica linea irrigua consorziale.

Nelle previsioni programmatiche dei Comuni di Torre di Mosto e di Eraclea, coordinati dal Consorzio di bonifica Veneto Orientale, è inserito il prolungamento della pista con analoghe caratteristiche lungo tutto il percorso Torre di Mosto-Eraclea a lato, delle relative strade provinciali sul sedime dei canali irrigui Stretti Nord e Stretti Sud, previa loro ristrutturazione in condotta.

Su quest'ultimo è già stato realizzato il tratto Ponte Crepaldo - Eraclea, che si innesterà sul percorso "Dal treno al mare" previsto sui sedimenti demaniali di risulta delle ristrutturazioni in condotta dal Consorzio di bonifica Veneto Orientale già appaltate; il tutto secondo le previsioni del Master Plan dei percorsi a mobilità lenta del Veneto Orientale.

Fermi i criteri generali di cui sopra e con uguali caratteristiche di sicurezza e fruibilità; Comune di Torre di Mosto e Consorzio di bonifica Veneto Orientale intendono ora proporre, per il suo finanziamento prioritario, il prolungamento del percorso ciclopedonale in parola fino a Stretti di Eraclea.

Dopo il primo stralcio già eseguito (m. 2000), il completamento (m. 2965) per l'intera tratta Torre di Mosto - Stretti di circa 5 km è suddiviso in ulteriori due stralci in base alla maggiore priorità in ordine alla sicurezza dei ciclisti e pedoni. Questi infatti possono già usufruire, per il tronco compreso nell'ultimo stralcio, di un percorso "urbano" esistente sull'altro lato della strada, caratterizzata peraltro dalla promiscuità con i numerosi accessi, che ne penalizzano comunque l'agevole fruibilità in sicurezza sul più lungo itinerario.

L'esecuzione dei due nuovi stralci, in attesa del proseguimento verso Ponte Crepaldo-Eraclea, consentirà da subito l'accesso dalla pista ciclopedonale alle seguenti viabilità a traffico locale molto ridotto e lento, immerse nel paesaggio della bonifica con le sue grandi opere:

- Circuito: via Caseratta (in sinistra canale) - ponte sul Caseratta - via Roncade - via San Martino (a nord del canale omonimo) - ritorno sulla pista ciclopedonale;
- via Taglio - idrovora Staffolo - via Taglio (argine Brian) - via Rotta - Torre di Mosto;
- in comune di Eraclea: via Cittanova - idrovora Cittanova (San Donà di Piave) e collegamento al percorso "La grande bonifica".

### **2. Dimensionamento condotta irrigua**

Con il precedente 1° stralcio si è realizzata la possibilità di alimentazione per il tronco Nord dalla canaletta Prà di Levada, e quindi dal sollevamento Rivazancana, con livello piezometrico maggiore.

Si è tuttavia mantenuta l'originaria possibilità di arrivare con la portata di 300 l/s per cadente naturale dal Brian fino alla derivazione per la canaletta Cinquanta.

Si prevede quindi di mantenere, per la ristrutturazione in condotta in progetto, le attuali portate di dimensionamento della condotta irrigua e gli attuali livelli con:

- $Q = 600$  l/s in derivazione dal Brian (10.80) per tutto il primo tronco (canale San Martino) per m. 1800 circa con condotta  $\varnothing 120$  cm e quota finale (10.35);
- $Q = 450$  l/s per il secondo tronco fino alla derivazione per la condotta Roncade proseguendo con condotta  $\varnothing 120$  per m. 875 per mantenere il livello piezometrico nel nodo a (10.20);
- $Q = 300$  l/s a valle per m. 300 in condotta  $\varnothing 100$  cm per andarsi a collegare al  $\varnothing 100$  di primo stralcio con livello congruente a (10.15).

### **3. Descrizione**

Si confermano le caratteristiche costruttive di 1° stralcio con pista su riporto di materiale inerte riciclato spessore di circa 40 cm su larghezza di m. 3.00, con cordone laterali, per la formazione della sede di utili m. 2.50, cassonetto sempre con inerte riciclato con interposto geotessile, strato di sottofondo in stabilizzato cm. 10, asfaltatura con spessore cm. 7, completamento del riporto laterale in idoneo materiale terroso risultante da operazioni di riescavo di canali in zona.

#### 2° stralcio

Il secondo stralcio ha origine da via San Martino (canale omonimo) e arriva dopo 1790 m al ponte sul canale Brian e quindi a Stretti di Eraclea.

Si prevede di replicare la disposizione già realizzata con il primo stralcio:

- condotta irrigua, in questo caso  $\varnothing 120$  cm per una portata di 600 l/s, sotterranea tra canaletta irrigua esistente e S.P.57;
- tombinamento della canaletta prefabbricata esistente, come alveo-sedime a disposizione per sottoservizi da interrare in futuro senza interessare la parallela strada provinciale;
- pista ciclopedonale situata oltre detto alveo tombinato in rilevato (esclusa sez. 2) rispetto al piano campagna per attenuarne la soggiacenza rispetto alla parallela S.P. e un miglior raccordo con gli accessi da mantenere nell'assetto attuale.

Per la valenza della sezione 1 il più ampio sedime a disposizione consente nella rimanente fascia da mantenere a prato e alla quota attuale, anche l'impianto di filare di alberatura senza che l'apparato radicale, data la soggiacenza rispetto al nuovo piano ciclopedonale, danneggi la pista stessa.

#### 3° stralcio

Il terzo stralcio riprende dalla fine del 1° stralcio già eseguito e va a collegarsi al 2° stralcio di cui sopra dopo 1175 metri; prevede:

- il completamento del tratto a Nord del canale Caseratta in prolungamento per m. 300.00 di quanto già realizzato con il 1° stralcio per pervenire, sempre ad Ovest della S.P. 57 a via Caserata e quindi al ponte della stessa S.P. 57, in cui sarà possibile assicurare sede ristretta per raccordarsi al tratto (pista-parcheggio) compreso nel 2° stralcio;
- realizzazione di pista e di parcheggio per un breve tratto (sez. 4 bis) di m. 75 circa subito a Sud del canale Caseratta in cui il, sia pur precario, percorso sul lato Est è interrotto dal marciapiede e dal parcheggio, comunque insufficiente, sulla fronte della scuola materna; si prevede di utilizzare l'ampia fascia demaniale risultante dalla ristrutturazione in condotta per ricavare sia la pista ciclopedonale, tra via Caseratta e via Roncade, sia un nuovo parcheggio.
- proseguimento verso Sud per m. 800 circa da via Roncade a via S. Martino secondo la disposizione generale di 1° e 2° stralcio, ad eccezione di due tratti in cui, per la ristrettezza della sede in corrispondenza ad un preesistente muro di sponda per m. 30 e una strada di accesso a diverse

proprietà parallela alla stessa pista per m. 270, si è costretti ad avvicinare la nuova pista alla stessa S.P., comunque con distanza minima di m. 5.00 (in corrispondenza al muro).

#### **4. Disponibilità dei sedimenti, autorizzazioni necessarie, vincoli**

La pista è su sedime demaniale di opera di bonifica nella disponibilità del Consorzio di bonifica Veneto Orientale che ne autorizzerà l'esecuzione e rilascerà relativa concessione. Gli attraversamenti delle Strade Provinciali, le corsie riservate sui relativi ponti sono di competenza della Città Metropolitana di Venezia e soggette alla relativa autorizzazione.

Tutti gli escavi sono su materiale terroso di riporto eseguito negli anni 80 del secolo scorso durante i lavori di allargamento della S.P. 57 sul sedime del canale irriguo Stretti Nord: non è quindi necessaria indagine archeologica né bonifica bellica. L'ultimo tratto verso il canale Brian ricade nella relativa fascia di protezione paesaggistica, mentre l'intero tracciato non ricade in zone di protezione naturalistica.

#### **5. Quadro economico**

Si riporta di seguito il quadro economico finale quale risulta dal preventivo sommario allegato:

##### 1° Stralcio

Lavori in appalto	€	687000,00	
IVA 10%	€	68700,00	
Spese tecniche 7.5% circa	€	51300,00	
Totale 1° stralcio	€		807000,00

##### 2° Stralcio

Lavori in appalto	€	470900,00	
IVA 10%	€	47090,00	
Spese tecniche 7.5% circa	€	35010,00	
Totale 2° stralcio	€		533000,00
Totale generale	€		1340000,00

San Donà di Piave, 24 febbraio 2020

Il Progettista  
dott. ing. Giulio Pianon