Spett.le

REGIONE DEL VENETO
Direzione Valutazione Progetti e
Investimenti- Unità complessa V.I.A.

Calle Priuli-Canareggio 99

30121 VENEZIA

Spett.le

COMUNE DI SUSEGANA

P.za Martiri della Libertà ,11
31058 SUSEGANA TV

Data il , 9-11-2009.

Oggetto: “Intervento di sistemazione del fiume Piave , nel tratto compreso tra Nervesa della Battaglia e Ponte della Priula “ , progetto C.R.I.F. del 7-7-2009.

Prot. Regione del Veneto 387218/57.03 del 15-7-09

Prot. Comune Susegana 15312 del 2-9-09.

Osservazioni al progetto preliminare e dello studio di impatto ambientale, soggetto a presentazione preliminare in data 23-9-09 .Art. 16 L.R. n. 10/1999 .

I sottoscritti , in qualità di proprietari di immobili limitrofi al Piave , ma anche a titolo di comune interesse a salvaguardia del territorio da eventuali esondazioni del fiume presentano le seguenti osservazioni sulla documentazione .

Premessa : Ci si riferisce alla ondata di piena del Novembre 1966 nella quale da più parti competenti venne misurata transitante a Ponte della Priula una portata di 5000 m³/sec circa

(bibliografia *), che deve essere tenuta a base di qualsiasi progetto di intervento sul fiume.

Dall'esame della documentazione di progetto si evince immediatamente che nessun riferimento all'ondata di piena viene formulata al fine di determinare gli interventi necessari in tale situazione, che ovviamente è possibile con tempi di ritorno che possono interessare la nostra attualità.
(100 anni circa)

Conseguentemente alcuni degli interventi progettati nello studio di impatto ambientale stilato dallo studio Teseo , da questo punto di vista , sono ampiamente riduttivi ,in quanto fanno riferimento a portate del fiume da 2 a 3 volte inferiori alla massima possibile.

La portata di riferimento DEVE essere quella di foto n.17 , inferiore di circa 1000 m³/sec di quella massima del 1966 , cioè attorno a 4000/4500 m³/sec . (probabilità centenario) .

Non si entra nel merito degli interventi a nord della traversa di Nervesa ed a cavallo del ponte ferroviario , che si ritengono congrui .

Si entra invece nel merito delle opere proposte a cavallo dei due ponti ed a nord di quello stradale . Dallo studio del C.R.I.F. Si dà per acquisito, consolidato e definitivo l'interramento di circa 3 metri che interessa una vasta area dell'alveo che parte da quasi il ponte ferroviario per estendersi notevolmente a nord del ponte stradale, interessando ben 12 campate su 20 , (foto allegate), cioè 240 metri sui 400 disponibili , **con una drastica e pericolosa parzializzazione dell'area di deflusso di un'ondata di piena .**

Per di più' tale inghiaimento è invaso da una folta vegetazione , ormai di tipo boschivo, che limiterebbe ulteriormente il passaggio delle portate massime .

Nel 1966 con l'ondata di piena l'interramento era si' presente, ma molto meno evidente e non alberato.
(foto allegate).

L'interramento in oggetto era invece **totalmente assente** nel recente passato.

Dalle foto del 1944 si nota nella strettoia di zona Ponte Priula (400 m) che i rami fluidi del Piave scorrevano adiacenti le rive , destra e sinistra , con alveo pulito e sostanzialmente livellato.(foto 1-2).

Addirittura nella foto della prima guerra mondiale il deflusso dell'acqua è principalmente concentrato sul ramo sinistro. (foto n. 3)

Ciò significa che l'interramento si è progressivamente incrementato a partire dalla fine della seconda guerra mondiale , peggiorando fino ai nostri giorni .

E' ben evidente quindi che oggi una portata analoga a quella del 1966 non potrebbe certamente transitare, di questo fatto ne sono ben consapevole consapevoli anche i nostri politici , come ad esempio l'attuale Ministro Zaia (Allegato 2.)

Gli interventi proposti dallo studio Teseo , sotto questo aspetto, sono ASSOLUTAMENTE INUTILI , in quanto prevedono tra l'altro la costruzione a monte del ponte stradale di una scogliera di protezione dell'attuale inghiaimento dell'alveo di circa 3 metri , con il conseguente consolidamento della situazione di restringimento , mentre questo inghiaimento deve essere **integralmente asportato** , al fine di ripristinate l'originale alveo di deflusso ben indicato nelle foto storica n. 18.

Non solo , ma se andiamo a rileggere le considerazioni finali a pag. 83 della relazione generale , gli estensori ritengono necessario centrare nell'alveo, rispetto agli argini, il flusso liquido il più possibile per evitare abnormi usure degli argini , mentre invece quanto proposto nel loro piano è l'esatto contrario , cioè incanalano l'acqua verso l'argine destro !

Che sia non auspicabile ma indispensabile realizzare la centratura dell'acqua si capisce immediatamente dall'allegato 3 , il quale evidenzia con ovvietà il fenomeno.

Ulteriormente a comprova numerica di questa necessità sono interessanti le tabelle delle portate transittanti sulle singole navate del ponte stradale, redatte dall'ing. A. Dal Secco.(All.to4).

Nella piena del 1966 su circa 5000 m³/sec, circa 1900 passarono sotto le prime 12 arcate lato sinistro , e circa 3100 sulle restanti 8 lato destro.

Se però ci riferiamo ad una piccola portata di piena del 1996 si vede che su 1400 m³/sec, solo 280 passarono sotto le prime dodici arcate e 1120 sulle altre 8 .

Il che sta a significare proprio che l'argine destro e le relative pile del ponte , sono sempre molto più sollecitate , mentre tutto il resto risulta quasi mai interessato, con formazione di buche a valle delle pile, ulteriore concentrazione dell'energia solo sul lato destro del ponte ferroviario .

Ad ulteriore commento delle considerazioni finali della relazione CRIF (punto 4.3.5 pag. 82) gli estensori riconoscono il pericolo delle isole alberate formatesi entro l'alveo del fiume , fenomeno essi dicono “ da regolare” .Tale fenomeno invece deve essere **ELIMINATO** per riportare l'alveo nelle condizioni ottimali.

Tenuta presente la ampia letteratura in essere relativamente alle proposte fatte dalle autorità competenti , per la pulizia dell'alveo , gli scriventi propongono come opera indispensabile :

- l'eliminazione dell'inghiaiamento anzidetto , per tutta la larghezza dell'alveo , in particolare nell'area tra i due ponti ed a monte degli stessi, ripristinando l'originario deflusso , in modo che per le portate di morbida e di piena il deflusso stesso avvenga con velocità uniforme e la piu' bassa possibile, a parità di portata , intervenendo comunque periodicamente con manutenzioni per ripristino di tali condizioni.

Inoltre risulta ulteriormente indispensabile, proteggere l'argine destro da Nervesa a Lovadina in quanto una esondazione del fiume in tale tratto , sarebbe, come lo è stato ripetutamente, catastrofica per la città di Treviso.

Infatti Nervesa si trova nel vertice di un conoide di deiezione che si estende fino a nord di Treviso e che nel passato ha fatto piu' volte danni funesti nell'area., in particolare la rotta del 1512 fece crollare il ponte di Sant'Agata .

Nel 1215 si commetteva al podestà di Treviso di visitare e munire gli argini e ripe dal “*Saxum de Nervisia usque super Ciglanum (Spresiano) et ultra si erit necesse per supra-ripa fluminis.*” (Fare argini da Nervesa a Spresiano per evitare straripamenti) .(*)

Infine (anno 1318) Cane della Scala fa rompere gli argini di Nervesa “.. *acciò l'acqua di Piave inondi la città di Treviso*” .(*) .

Ogni commento è superfluo, tenendo che lo studio proposto in oggetto per la regimazione del fiume andrebbe a “far lavorare” solamente l’argine destro, in corrispondenza della zona Priula, molto di piu’ del sinistro che resterebbe praticamente inattivo per gran parte della sua vita .

Lo stesso studio lamenta carenze di dati storici disponibili , in particolare sulla portata.
(relazione generale pag. 4).

Ciò comunque invita ulteriormente a delle analisi possibili con le raffinate modellazioni teoriche oggi disponibili suffragate eventualmente anche da interventi su modelli .

Concludendo si chiede agli esperti che hanno presentato questo studio quali sarebbero le conseguenze , dopo eseguiti gli interventi che propongono, in caso di una portata di piena come quella del 1966 di 5500 m³/sec .

Bibliografia :

- Portata : Studi pubblicati di Ing. A. Borrelli , Ing. A. Dal Secco , Prof. A. Ghetti.
(*) Giuseppe Pattaro, Ingegnere del Genio Civile , 1903 , “Il fiume Piave” – Studio Idrologico Storico Ed. Pavan Treviso 1993.

Fotografie :

n. 1 e 2 foto aeree anno 1944 “ **un vero e proprio tubo di Venturi da tenere sgombero libero e pulito**” con deflusso su entrambe le rive.
n. 3 prima guerra mondiale, alveo livellato a tutta larghezza con deflusso maggiore sulla riva sinistra
n. da 4 a 11 visioni panoramiche dell’interramento per 12 campate del ponte stradale, dello spessore di circa 3 m , con vegetazione boschiva
n. 12-13 Portata morbida interessante 8 campate su 20 (circa 1500 m³/sec)
n. 14-15-16 visioni aeree primi anni ’60 con evidente l’inizio dell’interramento tra i ponti e a nord dello stradale . lato argine sinistro.

I firmatari :

- Comitato Imprenditori Veneti “Piave 2000”
Casella Postale n. 1- 31010 Ponte della Priula TV
Il Presidente : Diotalalvi Perin
- Prebeton Immobiliare S.r.l.
Viale della Vittoria 6 – 31040 Nervesa della Battaglia TV
Il Presidente : Gianluca Panto
- Gino ed Attilio Luigi Panto
Viale della Vittoria 8/10 – 31040 Nervesa della Battaglia TV
- Luigino e Maurizio Zanardo
Viale della Vittoria 12/14 – 31040 Nervesa della Battaglia TV