



**UFFICIO GESTIONE NAVIGAZIONE LOMBARDA - MANTOVA**

**Fiume Fissero Tartaro Canal Bianco**

Comune di Ostiglia (MN)

**LAVORI:** (D.G.R. n. 4359 del 20.11.2015) – INTERVENTI PER IL MANTENIMENTO DELLA FUNZIONALITA' DEL SISTEMA IDROVIARIO (RISAGOMATURA FONDALI, RIPRISTINI SPONDALI, MANDRACCHI, ADEGUAMENTI TECNOLOGICI).

**Dragaggio di bassi fondali nel Fissero Tartaro Canal Bianco da Trevenzuolo ad Ostiglia.**

**PROGETTO ESECUTIVO**

Importo complessivo del progetto € 150.000,00

Importo a base d'appalto € 111.281,47 (comprensivo oneri di sicurezza)

**ELENCO ELABORATI:**

**RELAZIONE**

**ALLEGATO N°**

**1**

**PROGETTISTA**

I.I. Dott. Luigi Petrella

**COLLABORATORI**

Ing. Marcello Moretti

C.I. geom. Elisabetta Barba

Visto:

**IL RESPONSABILE DEL  
PROCEDIMENTO**

Ing. Marco La Veglia

**Perizia n° 5305**

**Data**

16 MAR 2016

**Prot. n°**

**Aggiornamenti**

**Ufficio Gestione Navigazione Lombarda - Mantova**

Fiume Fissero Tartaro Canal Bianco

Comune di Ostiglia (MN)

**LAVORI:** (D.G.R. n. 4359 del 20.11.2015) – INTERVENTI PER IL MANTENIMENTO DELLA FUNZIONALITA' DEL SISTEMA IDROVIARIO (RISAGOMATURA FONDALI, RIPRISTINI SPONDALI, MANDRACCHI, ADEGUAMENTI TECNOLOGICI).

**Dragaggio di bassi fondali nel Fissero Tartaro Canal Bianco da Trevenzuolo ad Ostiglia.**

## **RELAZIONE**

### ***Accenni conoscitivi***

L'idrovia Fissero Tartaro Canal Bianco Po di Levante collega Mantova al mare con un percorso di circa 135 km, sostanzialmente parallelo al Po ad una distanza media di 30-40 km, attraversando il territorio delle province di Mantova, Verona e Rovigo.

Essa nasce dalla botte sifone di Formigosa, a monte del porto di Mantova e con un percorso di km 22,686 attraverso la Bassa Mantovana raggiunge la conca di Trevenzuolo, primo manufatto di sostegno lungo la via navigabile. Da qui con un percorso di km 16,673 attraverso la Bassa Veronese perviene alla conca sostegno di Torretta Veneta, nel comune di Legnago. Quindi attraverso il Polesine di Rovigo arriva dopo altri 18,402 km alla conca sostegno di Canda, dopo altri 20,106 km alla conca sostegno di Bussari (Arquà Polesine) e successivamente dopo ulteriori 24,437 alla conca sostegno di Baricetta, ultimo manufatto prima dello sbocco a mare. Da Baricetta l'idrovia raggiunge l'incile della Po-Brondolo in prossimità di Volta Grimana dopo 19,384 km e dopo 33,154 km porto Levante alla foce del Po omonimo.

Il primo progetto dell'idrovia risale al 1938, quando alla finalità di sistemazione idraulica vennero aggiunte quelle irrigue e quelle di navigazione interna.

E' stata oggetto di ulteriori interventi progettuali, gli ultimi dei quali l'hanno adeguata per le navi della IV classe CEMT nel tratto intermedio e V classe nei tratti iniziale e terminale.

Ha le seguenti caratteristiche minime:

- cunetta di fondo 28 m (in molti tratti la cunetta è molto più ampia)



### ***Premesse progettuali***

Nel corso dell'analisi del traffico navale in corrispondenza del reticolo in gestione, sono state evidenziate delle criticità nel tratto di canale che si estende da immediatamente a valle della conca di Trevenzuolo fino al confine tra le provincie di Mantova e Rovigo. Gli operatori commerciali hanno segnalato in più occasioni le difficoltà al transito nella cennata tratta, per mancanza di fondali adeguati agli standard di V classe.

Dai primi sondaggi effettuati è emerso che nella suindicata tratta di canale, vi sono più punti in cui il fondale è inferiore ai 2,50 metri.

In particolare:

- nel primissimo tratto di canale a valle della Conca di Trevenzuolo, per una estensione di circa 500,00 metri;
- in corrispondenza dei due ponti ferroviari della linea Verona-Bologna, per una estensione di circa 400,00 metri;
- in prossimità del Porto di Ostiglia, per una estensione di circa 250,00 metri;
- nel tratto che si protrae dalla località Calandre fino al confine tra le provincie di Mantova e Rovigo, per una estensione di circa 1000,00 metri.

### ***Finalità ed obiettivi del progetto***

Il presente progetto ha come obiettivi la risoluzione delle problematiche evidenziate al paragrafo precedente, consentendo l'ultimazione dell'opera migliorandone le condizioni d'esercizio.

Le criticità riportate in premessa, inficiano il regolare transito di imbarcazioni con pescaggio superiore ai 2,00-2,50 m.. In particolare il deposito di materiale non consente ai natanti di manovrare per attraversare i tratti interessati. La criticità appare più evidente, se si considera che gli operatori commerciali che stanno utilizzando l'idrovia in parola, ad oggi non possono utilizzare a pieno la capacità di carico dei natanti per poter consentire la navigazione in condizioni di sicurezza, con gravi ripercussioni economiche se protratte ancora nel tempo.

### ***Descrizione dell'opera***

Le opere progettate sono sostanzialmente le seguenti:

rimozione del deposito di materiale in alveo, nel Canale Fissero Tartaro Canal Bianco nel tratto a Valle della Conca di Trevenzuolo, in corrispondenza dei due ponti ferroviari in Comune di Ostiglia, in prossimità del

Porto di Ostiglia e nel tratto che si protrae dalla località Calandre fino al confine tra le provincie di Mantova e Rovigo, fino al raggiungimento della quota di fondo alveo attualmente navigabile.

L'intervento di sistemazione prevede la movimentazione del materiale, fino al raggiungimento della quota navigabile, con deposito in area demaniale, individuata in area di sponda, come già realizzato in intervento analogo, su suggerimento della Provincia di Mantova. Il Comune di Ostiglia ha individuato inoltre, un'area nei pressi della banchina commerciale, in area di sponda e di proprietà demaniale. Il materiale può essere depositato previa comunicazione ufficiale, successiva all'esito delle analisi.

L'esecuzione dell'attività di scavo e deposito del materiale da dragare, avverrà tramite un convoglio fluviale costituito da idoneo rimorchiatore agganciato ad un apposito pontone idoneamente attrezzato con escavatore e cassone per la raccolta del materiale scavato. Si procederà mediante il transito del convoglio lungo l'alveo del canale, eseguendo il dragaggio del fondale che costituisce immediato o futuro impedimento alla corretta navigazione. Successivamente, il medesimo convoglio approderà a riva per eseguire il deposito dello stesso materiale dragato sull'area di sponda.

Essendo l'area interessata piuttosto vasta e dalle diverse caratteristiche, si procederà con rilievi/batimetrie di dettaglio, prima, durante e dopo l'attività di scavo, al fine di garantire omogeneità d'intervento e per la risoluzione puntuale delle maggiori criticità.

### ***Considerazioni finali***

Le somme previste per l'esecuzione dell'intervento ammontano a € 150.000,00 di cui € 111.281,47 quali spese necessarie all'effettuazione dei lavori, comprensive di € 25.527,00 per la manodopera e € 1.034,47 per oneri per la sicurezza e di € 38.718,53 a disposizione dell'Amministrazione per rivalsa I.V.A., oneri di progettazione, spese coordinamento esecuzione Legge 81/2008, copertura assicurativa progettisti, caratterizzazione chimica delle terre ed imprevisti.

Il tempo previsto per dare ultimati gli interventi è di 75 (settantacinque) giorni naturali e consecutivi.

Mantova, li

Prot. n°

Redatto da:

IL PROGETTISTA

(l.l. Dott. Luigi Petrella)