

1.6.2 Compensazione CA2 – Pista Ciclabile Romano D'Ezzelino

Tale compensazione riguarda la realizzazione di una pista ciclabile lungo Via Carlessi.

L'intervento è finalizzato alla valorizzazione e potenziamento delle relazioni tra Romano D'Ezzelino e Pove del Grappa con la realizzazione di una pista ciclabile bidirezionale. Tale intervento pur limitato nella sua estensione appare rilevante con riferimento al ruolo che tale tratto stradale riveste all'interno del più generale sistema dei grandi itinerari cicloturistici del Veneto.

Via Carlessi rappresenta un punto di relazione e continuità tra due grandi itinerari cicloturistici: l'itinerario est/ovest pedecolinare che partendo da Asolo trova in Romano D'Ezzelino il punto di cerniera e la ciclopista del Brenta che partendo da Pove del Grappa raggiunge Trento seguendo il corso del fiume Brenta.

1.6.3 Considerazioni conclusive sulle compensazioni CI 1.1 e CI 1.2

Considerando le due soluzioni che interessano l'ambito di via Spin, proposte CI1.1 e CI 1.2, emergono alcuni elementi critici che necessitano di una valutazione specifica.

Per quanto riguarda l'opera CI1.1 si evidenzia come la sua realizzazione, pur apportando un miglioramento in termini di mobilità soprattutto locale, fluidificando l'asse di via Spin e la rete ad essa collegata, comporta effetti significativi in relazione al contesto locale. La realizzazione della soluzione proposta interferisce in modo rilevante con il tessuto locale, e in particolare con gli edifici esistenti, necessitando di interventi di demolizione dei manufatti posti in prossimità dell'asse, e aumentando, rispetto a quanto previsto per il progetto base, il numero di edifici interferiti in modo indiretto.

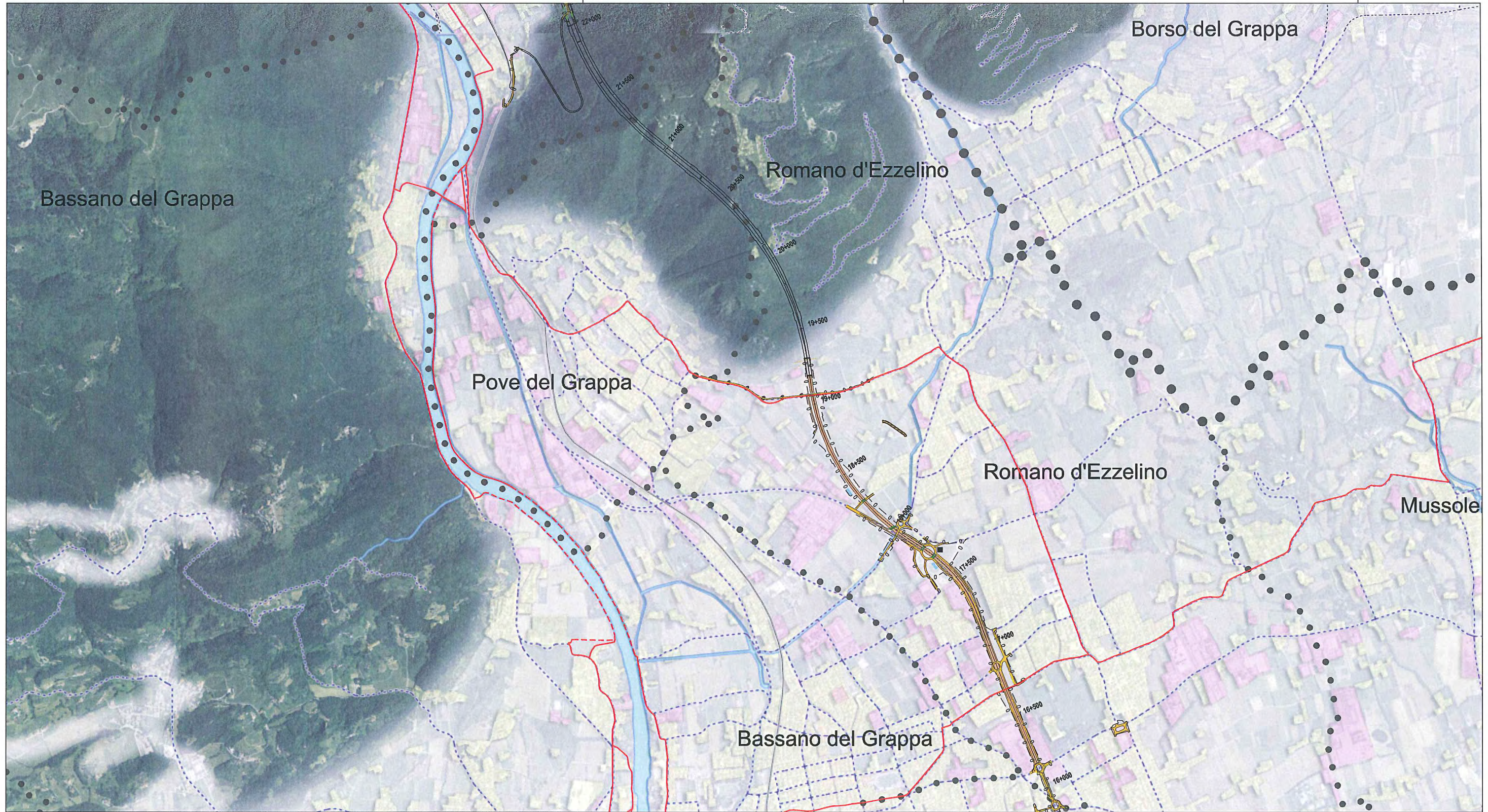
La fase di cantiere assume particolare peso anche in relazione alla qualità urbana, dovendo necessariamente interrompere la continuità del tessuto urbano in ragione degli interventi di scavo, causando anche un aumento dei livelli acustici e di alterazione della qualità dell'aria proprio in corrispondenza del centro abitato di Romano d'Ezzelino.

Considerando le tipologie d'intervento e il grado di interferenza con il tessuto urbano e viario, in fase realizzativa dovranno essere definiti specifici accordi con l'amministrazione comunale per rendere attuabile l'intervento e per cercare di limitare i disturbi, in particolare in termini di mobilità locale. Va inoltre evidenziato come tale soluzione incida in modo significativo in termini economico-finanziari, che potranno essere definiti solamente in fase di definizione più specifica.

Per quanto riguarda la soluzione CI 1.2, si rileva come similmente per la soluzione CI 1.1, la realizzazione dell'intervento comporta un aumento degli edifici interferiti rispetto a quanto previsto dalla proposta base. Si tratta della necessità di demolire gli edifici direttamente interessati dalla realizzazione della nuova rotonda. Rispetto a quanto necessario per la realizzazione della proposta CI 1.1 l'ambito di interferenza è limitato al nodo, necessitando quindi di accorgimenti e soluzioni che coinvolgono un contesto più contenuto.

Anche per tale soluzione sussistono effetti di alterazione del clima acustico e della qualità dell'aria, oltre ad interferenze con la qualità urbana per l'ambito prossimo all'ambito d'intervento, necessitando anche per tale soluzione di definire accordi con l'amministrazione locale al fine di contenere i disturbi connessi al nodo.

Si considera in sintesi come le due proposte, pur essendo funzionali alla soluzione delle criticità lungo via Spin, anche in prospettiva degli scenari trasportistici futuri legati all'intervento della nuova Valsugana-Valbrenta, comportano effetti significativi in particolare all'interno del tessuto urbano centrale. Analizzando le due proposte si evidenzia come la soluzione CI 1.2 possa ritenersi attuabile, dal momento che la sua realizzazione comporta disturbi più contenuti che saranno bilanciati dai miglioramenti previsti in termini di miglioramento della mobilità locale e aumento della qualità urbana, così come della matrice identitaria locale. La proposta CI 1.1, pur apparendo di particolare interesse per la mobilità locale, comporta interventi di peso significativo con disturbi tali da non ritenere utile la sua realizzazione, evidenziando comunque come l'intervento sulla rotatoria di via Spin possa migliorare i livelli di servizio della viabilità locale, e in particolare di via Spin stessa così come l'accesso al sistema della Valsugana-Valbrenta.



- LEGENDA**
- ● ● ● ● CONFINO PROVINCIALE
 - ● ● ● ● CONFINO COMUNALE
 - Bassano COMUNE
 - - - - - IMPRONTA DELL'OPERA

