

Periodico di informazione sulla mobilità, infrastrutture, porti, interporti e aeroporti

# Passaggi a Nord Est

## SPECIALE

# Veneto in bici



Numero 26  
**2011**





## **VENETO STRADE S.p.A.**

Società a partecipazione pubblica e privata nata per volontà congiunta della Regione del Veneto (30%), delle Amministrazioni Provinciali (50%), e di quattro Società Autostradali operanti nel territorio regionale (20%).

I campi di applicazione spaziano dalla progettazione, alla costruzione, al recupero, alla ristrutturazione, alla manutenzione ed alla vigilanza sulla rete stradale regionale.

I numeri possono chiarire l'importanza di questa Società: attraverso i piani triennali di adeguamento della rete stradale, la Regione Veneto ha stanziato oltre 1.400 milioni di euro per la realizzazione di circa 170 interventi nelle province venete oltre alla gestione di oltre 1900 chilometri di rete viaria regionale. Ad oggi il complessivo investimenti infrastrutturali già cantierati, fra nuove opere e manutenzioni, supera i 1039 milioni di euro.

## **LE ATTIVITÀ**

La convergenza sinergica nell'attività dello Stato, della Regione e degli enti territoriali, tra cui Veneto Strade, è rivolta a dare una risposta al territorio in termini di creare una rete viaria in grado di supportare le attività produttive. Oggi più che mai questo punto risulta obbligato visto che la Regione risulta essere il crocevia dei mercati del nord Europa, porta dell'Europa dell'est, e passaggio obbligato per chi arriva da est alla volta dei territori dell'Europa Occidentale. Ecco dunque che l'attività di Veneto Strade S.p.A. è rivolta allo sviluppo di opere infrastrutturali essenziali per garantire adeguata mobilità al florido tessuto socioeconomico regionale, senza trascurare, allo stesso tempo, la manutenzione ordinaria e straordinaria della rete viaria con investimenti che, nel periodo 2002-2008, hanno superato i 197 milioni di euro.



Numero 26  
2011

# Passaggi a Nord Est

Periodico di informazione sulla mobilità, infrastrutture, porti, interporti e aeroporti

## SPECIALE | Veneto in bici

4

### Il Veneto che pedala

di Luca Zaia - Presidente della Regione del Veneto

6

### 7 percorsi e 4 itinerari per gli amanti della bicicletta

di Marino Finozzi - Assessore alle Politiche del Turismo

7

### Infrastrutture a misura di ciclo turista

di Renato Chisso - Assessore Regionale alla Mobilità e Infrastrutture

8

### Veneto in bici - 7 percorsi per riscoprire la regione su due ruote

### Strategie e strumenti per la promozione del cicloturismo in veneto

di Paola Gatto - Diego Gallo Dipartimento TeSaf Università di Padova  
e Stefan Marchioro Docente di Economia applicata al Turismo - Università di Padova

12



Ciclovia - Lunga via delle Dolomiti

16



Ciclovia - Anello dei Colli Euganei

20



Ciclovia - Anello della Donzella

24



Ciclovia - Il GiraSile

28



Ciclovia delle isole di Venezia

32



Ciclovia del Fiume Mincio

36



Ciclovia - I paesaggi di Palladio

40

### Segnaletica, brand e immagine coordinata

di Adriana Bergamo - Dirigente Veneto Strade S.p.A.

44

### Realizzare un sistema ciclabile di qualità

di Marco Passigato - Coordinatore gruppo tecnico FIAB

48

### La rete ciclabile del Veneto tra Italia ed Europa

di Claudio Pedroni - Coordinatore nazionale rete ciclabile Bicitalia



di Luca Zaia

Presidente della Regione del Veneto

Se ne esistesse lo spirito, quello della biciclette risiederebbe sicuramente nel Veneto, terra di appassionati e di campioni, ma anche centro europeo e mondiale di produzione di bici e di componentistica, che rappresenta per fatturato oltre un terzo del totale nazionale e che ospita il 30 per cento delle imprese del settore. Qui si costruisce, si innova nella tecnologia, nei materiali e nella concezione stessa della bicicletta tradizionale e da corsa. Qui si pedala, ci si muove, si circola e si visita il territorio usando le

# Il Veneto che pedala



due ruote, il cui utilizzo è in continua espansione. Questo veicolo, pratico, ambientale, semplice e anche salutare è utilizzato da noi, per passione o per agonismo, da circa un milione di persone di ogni età e ceto sociale. E noi come Regione lavoriamo da anni per rendere più sicuri i percorsi ciclabili, accrescerne la rete dentro e fuori le città, collegarla a livello internazio-

nale, proporla anche come specifica proposta turistica.

Ecco perché Expobici è un nostro fiore all'occhiello, una vetrina che ha qui la sua naturale sede, un evento che intendiamo sostenere perché promuove il nostro territorio e ne esprime una delle tante splendide realtà economiche ed umane.



# 7 percorsi e 4 itinerari per gli amanti della bicicletta

di **Marino Finozzi**

Assessore alle Politiche del Turismo - Regione del Veneto



Gli angoli, le peculiarità, le delizie enogastronomiche del Veneto sono talmente tante che per apprezzarle è sempre consigliabile rallentare il ritmo e soffermarsi su quanto si posa davanti agli occhi. Niente di meglio che inforcare la bicicletta e scegliere tra gli itinerari e le escursioni messi a punto dalla Regione Veneto e che portano alla scoperta di paesaggi emozionanti tra montagna, collina, pianura, aree termali e zone d'acqua.

Quattro gli itinerari principali che permetteranno a chiunque, allenato o meno, di apprezzare da vicino tutte le principali attrattive del territorio regionale, toccando in più giorni le città capoluogo e i luoghi più belli.

Per chi invece vuole approfittare di una breve vacanza o di un weekend all'insegna della natura sono stati invece pensate e realizzate ben 7 escursioni: dalla Lunga Via delle Dolomiti ai Colli Euganei, dalla Ciclovia delle Isole di Venezia ai paesaggi del Palladio a Vicenza, per finire con gli affascinanti percorsi d'acqua dell'Anello della Donzella sul Po, del GiraSile sul Sile e della Ciclovia del Mincio, il cicloturista più esperto e il neofita avranno le stesse possibilità di riuscita. Un modo splendido per visitare il Veneto e le sue terre a stretto contatto con la natura, ammirandone e gustandone le diversità paesaggistiche e le tantissime bellezze che lo caratterizzano, sicuramente uno stimolo in più per i numerosissimi turisti amanti delle due ruote, che qui in Veneto troveranno sicuramente piste e percorsi di alto livello qualitativo e di altissimo pregio naturalistico.

Un ulteriore motivo per venire e vivere il Veneto nella sua interezza, o come cita il nostro slogan: *Veneto tra terra e cielo!*



# Infrastrutture a misura di ciclista

di Renato Chisso

Assessore alla mobilità ed Infrastrutture - Regione del Veneto



Un'immagine che ci riporta ai ritmi dal sapore antico, quella della bicicletta che silenziosa ci conduce lungo, sentieri, percorsi e strade secondarie del nostro Veneto.

La bicicletta, che fino a una cinquantina di anni fa era forse il mezzo di tra-

sporto più diffuso soprattutto nelle famiglie meno abbienti, dopo un periodo di retrocessione, dovuto all'enorme diffusione dell'automobile, ritorna "di moda" come mezzo di trasporto urbano, utile per limitare i disagi del traffico, ma anche perfetta compagna di viaggio per riscoprire il territorio nel pieno contatto con la natura.

Un utilizzo, quello della bicicletta, che viene reso possibile e quindi promosso grazie agli interventi

infrastrutturali che ne agevolano l'uso; infatti proprio in quest'ottica si collocano le numerose azioni di promozione della mobilità pulita e sostenibile realizzati dalla Regione e dalle altre amministrazioni. Migliorare l'accessibilità ai centri urbani, realizzare piste ciclabili in ambito urbano ma anche in aree di pregio ambientale, potenziare la diffusione dei mezzi pubblici attrezzati per il trasporto delle biciclette, ma anche sensibilizzare i cittadini all'utilizzo della bici quale mezzo di trasporto alternativo, sono tutte azioni che da tempo fanno parte della pianificazione regionale.

Una progettualità, quella regionale, volta ad offrire ai cittadini veneti - ma anche ai numerosi turisti che arrivano nella nostra regione attratti dall'ampiezza e dalla qualità dell'offerta culturale e paesaggistica – la concreta possibilità di muoversi nel territorio regionale in bicicletta potendo usufruire di una rete integrata di percorsi ciclabili che consentano di apprezzare nella loro integrità e con i giusti ritmi le bellezze naturali e architettoniche di cui il Veneto è ricco.

# Veneto in bici

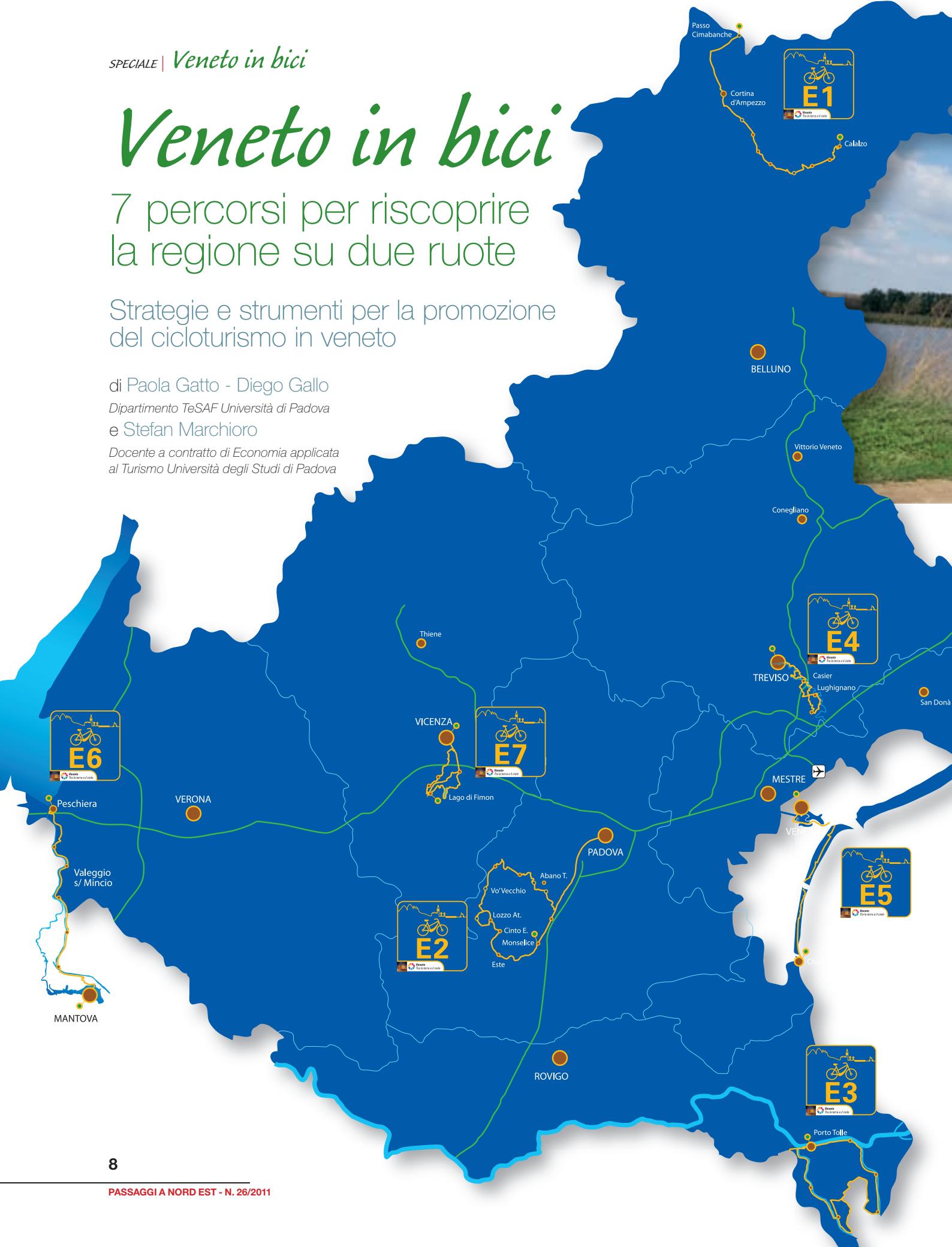
## 7 percorsi per riscoprire la regione su due ruote

Strategie e strumenti per la promozione del cicloturismo in veneto

di Paola Gatto - Diego Gallo

Dipartimento TeSAF Università di Padova  
e Stefan Marchioro

Docente a contratto di Economia applicata al Turismo Università degli Studi di Padova





Il cicloturismo è una delle espressioni più innovative ed interessanti frutto del processo di cambiamento in atto nell'industria del turismo.

Nei mercati si stanno affermando operatori specializzati nel segmento viaggi in bicicletta, mentre in molte destinazioni turistiche

soggetti pubblici e privati hanno dato vita a club di prodotto dedicati alla vacanza attiva. La bicicletta dunque costituisce un tematismo in

grado di offrire interessanti opportunità di sviluppo per le destinazioni turistiche. Dai dati pubblicati dalla recente indagine svolta dall'Osservatorio Turistico della Provincia di Trento, emerge che i cicloturisti generano ricadute economiche significative per i territori, rinnovano l'immagine delle destinazioni turistiche mature ed incentivano investimenti per la realizzazione di infrastrutture dedicate alla bicicletta.

Negli ultimi decenni il turismo è cresciuto considerevolmente tanto in termini di domanda quanto in termini di offerta ed oggi rappresenta la più grande industria al mondo. Nel 2010 l'UNW-

TO ha registrato 935 milioni di arrivi internazionali con un incremento del + 6,7% che ha riassorbito del tutto la battuta d'arresto – la prima nella storia del turismo moderno – del 2009. L'incremento dell'offerta è stato però più che proporzionale rispetto all'incremento della domanda, determinando un consistente aumento della competizione nel comparto turistico internazionale: una compe-





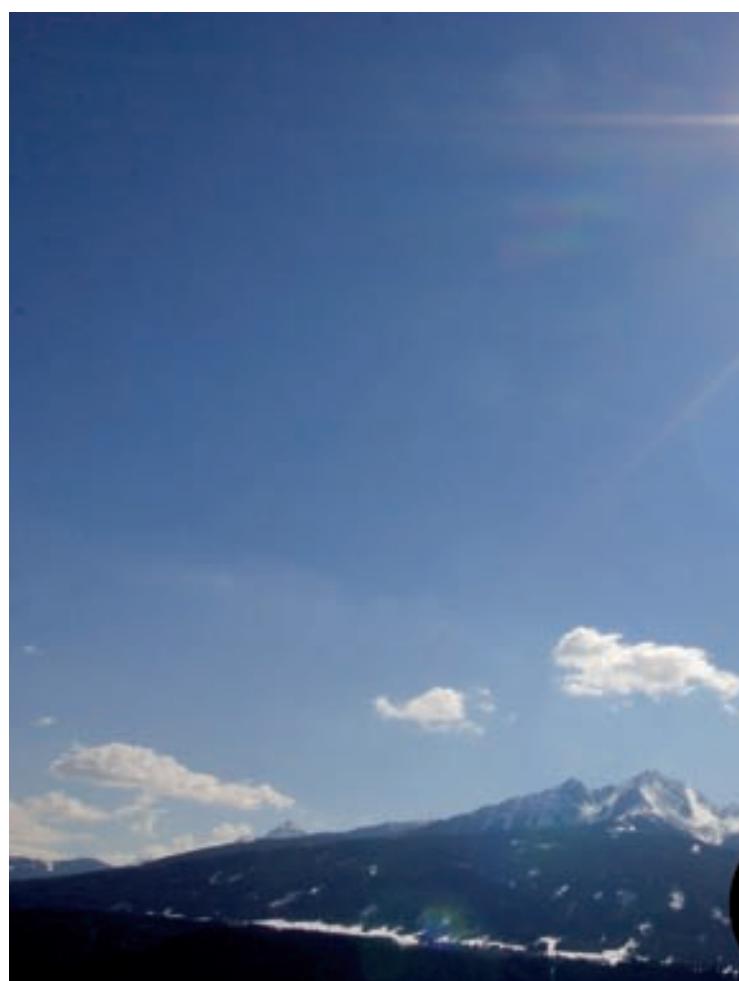
The poster for EXPOBICI 2011, held at PadovaFiereSpa from September 24-26, 2011. The main title 'EXPOBICI' is in large, bold, white letters. Below it, the dates '24-26 SETTEMBRE 2011' are also in white. The background features a cyclist in a white, green, and red jersey riding on a road that curves around a planet Earth. The text 'Veneto in bicicletta' is written in large, white, serif letters across the middle, with 'Itinerari ed escursioni.' underneath. In the bottom left corner, there's a logo for 'Veneto Tra la terra e il cielo' with the website 'www.veneto.to'. In the bottom right corner, there's a QR code with the text 'Scopri le novità del cicloturismo veneto con il QR:'.

tizzazione sempre più serrata e selettiva. A tal proposito si pensi a come la distribuzione di viaggi si sia dovuta confrontare con i profondi cambiamenti in atto, a partire dal settore dei trasporti che ha avvicinato e reso accessibili molte più destinazioni. Anche i settori delle comunicazioni e dell'informazione hanno conosciuto un analogo sviluppo: le comunicazioni satellitari e le "autostrade elettroniche ed informatiche" consentono oggi una conoscenza e quindi una distribuzione capillare dei prodotti turistici. L'accesso sempre più facile e immediato a informazioni e notizie, veicolate in maggior parte dai siti web, permette al turista di scegliere la meta della propria vacanza in maniera molto più ampia e diversificata. A questi aspetti si ricollega anche la progressiva diversificazione dell'offerta delle destinazioni con la proposta di nuovi "tematismi" e di nuove esperienze di fruizione turistica per rispondere alle rinnovate esigenze del pubblico dei viaggiatori. Di tutti i segmenti affacciatisi recentemente alla ribalta della domanda turistica, il cicloturismo – inteso come "slow tourism" o, in questo caso, "slow bike" è uno dei settori che sta conoscendo una costante espansione. Ma come tutti i "turismi" anche il cicloturismo ha le sue regole e le sue dinamiche. Genericamente possiamo affermare che il cicloturismo è quella forma di turismo che mette al centro la bicicletta come strumento e come

motivazione di vacanza. Analizzando con più attenzione le offerte degli operatori turistici, emerge che questo segmento di mercato si presenta con forme diverse a seconda del tipo di target e di prodotto.

Lo studio Pedalitalia, pubblicato nel 2008, individua tre tipologie di target. In ordine di importanza economica, troviamo il turista slow-bike con il 52% dei pacchetti venduti dai tour operator, il ciclista su strada con il 32% e l'amante della mountain bike con il 16%. La prima categoria si differenzia dalle altre perché preferisce alla dimensione sportiva della pedalata la componente lenta ludica e leggera della viaggio. Tale distinzione è importante perché permette di comprendere le esigenze dei turisti e quindi consentire di proporre adeguati strumenti cicloturistici quali percorsi, cartografie e segnaletica.

Analizzando l'offerta dei prodotti turistici emergono altre indicazioni sul cicloturismo. Tra i principali prodotti presenti nei cataloghi degli opera-



tori e nei siti delle destinazioni cicloturistiche troviamo le escursioni giornaliere, i pacchetti week-end e i viaggi settimanali. Tali prodotti, pensati per lo più per la categoria slow bike, sono accomunati dal fatto di essere facili e di avere tappe da circa cinquanta chilometri. I turisti che praticano viaggi in bicicletta cercano siti di interesse artistico, naturalistico, vogliono attraversare aree rurali fuori dalle comuni rotte automobilistiche e richiedono servizi adeguati per quanto riguarda il noleggio biciclette, il trasporto bagagli, l'intermodalità e l'accoglienza.

Per la classificazione dei percorsi occorre chiarire che per praticare il cicloturismo non è indispensabile disporre esclusivamente di piste ciclabili. Nonostante queste rappresentino la condizione ideale di mobilità su bicicletta, punto di forza delle vicine destinazioni turistiche (Trentino, Austria, Slovenia), l'importante per godersi un percorso su due ruote sono facilità, sicurezza e scorrevolezza. Per questa ragione, come sug-

gerito dalla FIAB, è più opportuno parlare di ciclovia per individuare i percorsi ciclabili che presentano questi requisiti.

Sviluppare il cicloturismo significa individuare un target e proporre prodotti turistici inediti, coinvolgendo i soggetti pubblici e gli operatori privati. Questo è quanto si è cercato di concretizzare con il progetto regionale "Cicloturismo"; un lavoro di due anni che ha coinvolto il sistema di governance turistico regionale, le associazioni locali e gli operatori privati; il tutto è stato coordinato dal gruppo di lavoro Dipartimento Tesaf – Università di Padova e l'Azienda Turismo Padova Terme Euganee - Provincia di Padova. Il Veneto, grazie alla concentrazione di città d'arte, alla conformazione geografia del territorio, alla varietà di paesaggi e alla ricchezza gastronomica è una interessante destinazione cicloturistica come dimostrano i tour operator italiani e stranieri già attivi sul territorio.

Il road book, le schede cicloturistiche e l'ampia sezione multimediale del sito [www.veneto.to](http://www.veneto.to) realizzati con il progetto propongono quattro itinerari a tappe e sette facili escursioni.

I percorsi sono stati selezionati all'interno della Rete Escursionistica Veneta, ovvero il documento di programmazione regionale della mobilità dolce, e attraversano i diversi ambiti regionali. L'itinerario "Lago di Garda – Venezia" tocca le principali città d'arte venete, "L'anello del Veneto" è un excursus a tappe attraverso i celebri paesaggi regionali, la "Via del mare" si sviluppa in cinque giorni lungo la riviera adriatica, mentre "Dolomiti – Venezia" è un itinerario con una connotazione naturalistica. Le cicloescursioni presentano le sette province venete: "l'Anello dei Colli Euganei", "Il GiraSile" e "L'Anello della Donzella" interessano tre parchi naturalistici, "La ciclovia delle Isole di Venezia" e "I paesaggi di Palladio" abbinano la visita culturale con la vacanza attiva, mentre le ciclovie del "fiume Mincio" e "Lunga via delle Dolomiti" sono già dei classici per gli amanti del cicloturismo.

Con questo progetto la Regione intende incentivare il cicloturismo, proponendo strumenti di promozione ed accoglienza turistica favorendo anche la semplicità e la leggibilità della segnaletica, in modo da accompagnare in sicurezza i sempre più numerosi turisti che vogliono scoprire il Veneto pedalando.



# Ciclovia

## Lunga via delle Dolomiti

Passo Cimabanche - Cortina d'Ampezzo - Calalzo di Cadore

Lunghezza: 50 Km



**E 1**



15

Monte Cristallo

Laghi di Rufiedo

Passo Cimabanche



Chiesa di Ospitale

**Cortina d'Ampezzo**



11



Dogana vecchia

Gruppo Sorapiss

Borca di Cadore

6



Monte Pelmo

**San Vito di Cadore**



9

Vodo di Cadore



Pieve di Cadore

8

Valle di Cadore

7

Monte Antelao

8

**Calalzo di Cadore**

9



Monte Antelao

8



Calalzo di Cadore

9



Calalzo di Cadore

8



Calalzo di Cadore

9



Calalzo di Cadore

8



Calalzo di Cadore

9



Calalzo di Cadore

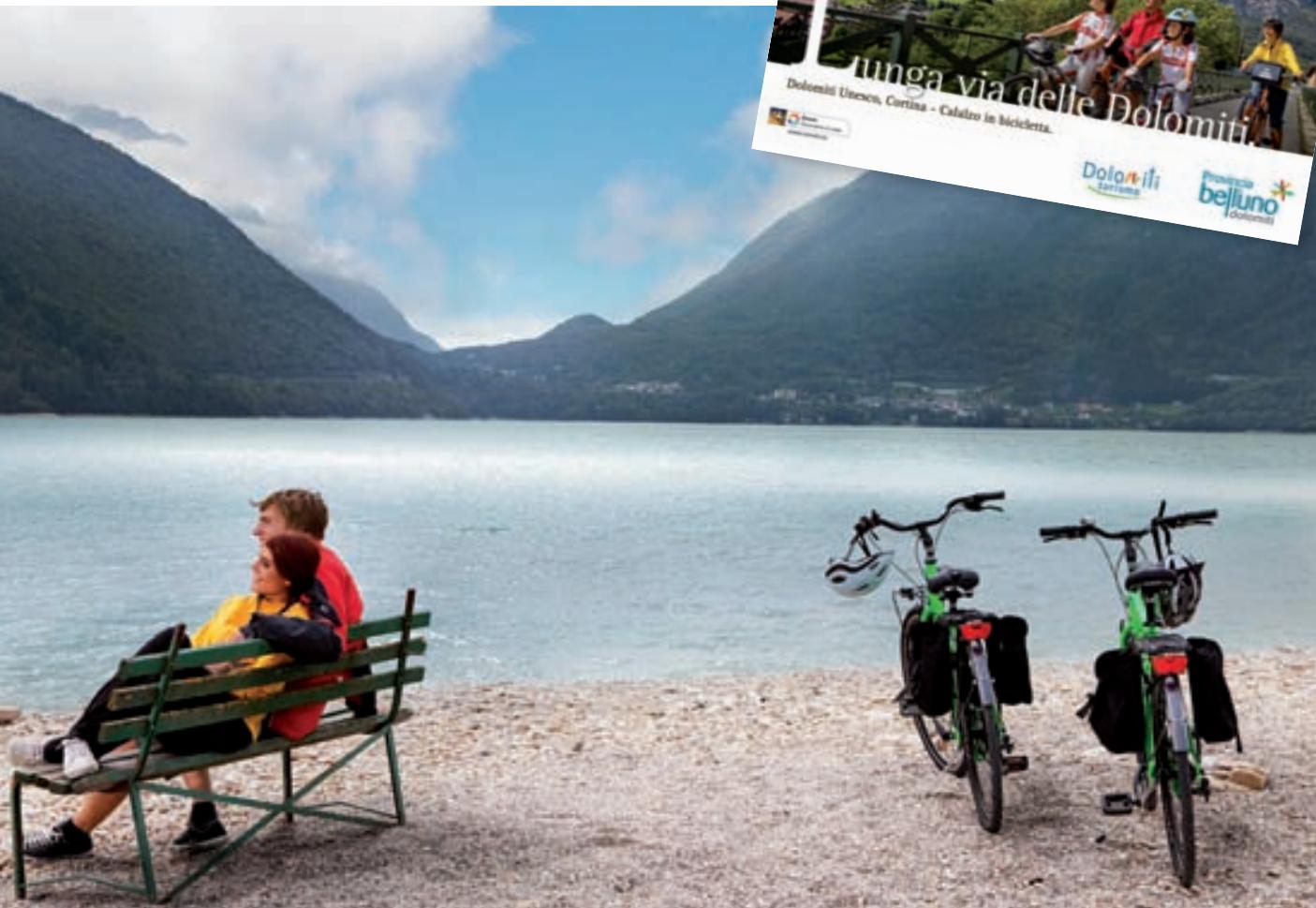
8



Calalzo di Cadore

9

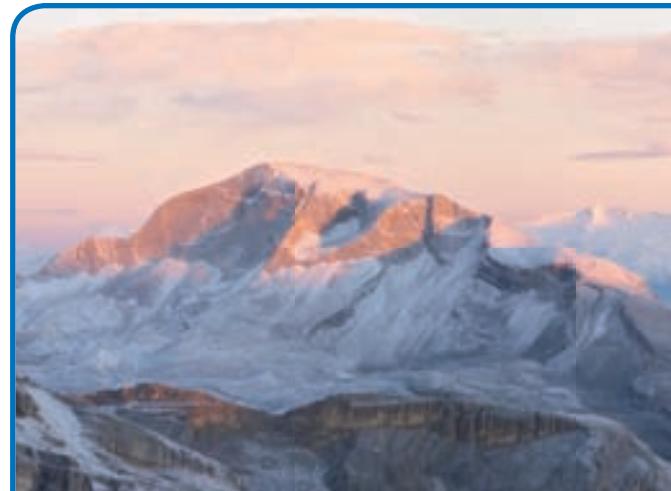
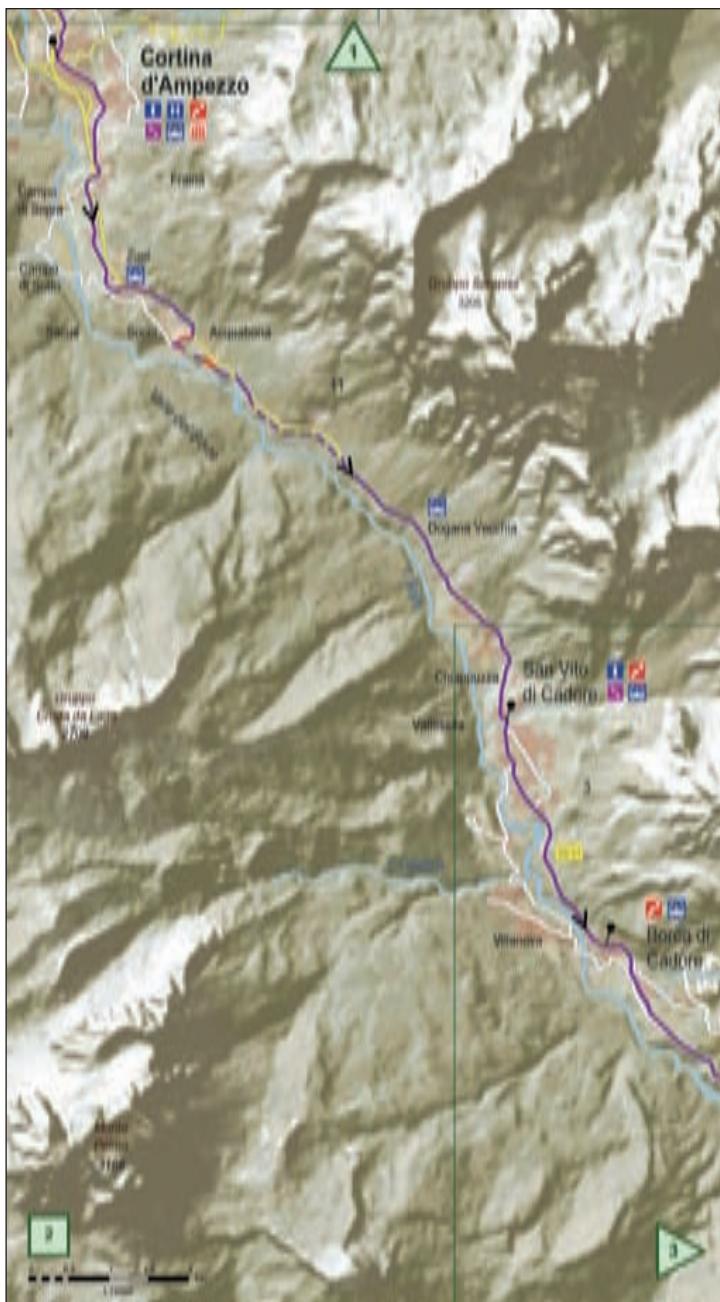




Litinerario prende il via da Passo Cimabanche, naturale spartiacque tra la valle d'Ampezzo (provincia di Belluno) e la Val Pusteria (provincia di Bolzano) e segue fedelmente il tracciato dell'ex-ferrovia delle Dolomiti costruita durante la Prima Guerra Mondiale e dismessa nel 1964. Lungo il percorso si incontrano ancora le originali stazioni, le gallerie e i ponti gettati su gole spettacolari e profonde. Le pendenze dell'escursione sono costanti e facilmente affrontabili; il fondo è in parte sterrato e in parte asfaltato. Il primo tratto di pista ciclabile attraversa boschi di conifere e fiancheggia aree naturalistiche di pregio, tutelate dal Parco Naturale delle Dolomiti d'Ampezzo, come i due laghi alpini Bianco e Lago Nero. In località Ospitale è possibile visitare una

chiesetta caratteristica eretta nel XIII secolo e dedicata a San Nicolò, protettore dei viandanti. Nei pressi di Cortina d'Ampezzo la pista è asfaltata e frequentata anche da numerosi pedoni, si raccomanda quindi di moderare la velocità e di procedere con attenzione. Senza entrare nel centro cittadino il percorso si mantiene in quota e passa tra esclusivi hotel e signorili dimore. Lasciata alle spalle la celebre conca ampezzana, la pista ciclabile lambisce il torrente Boite verso sud, fino a San Vito di Cadore, dove la massiccia mole del monte Antelao fronteggia quella inconfondibile del monte Pelmo. A Borca di Cadore la pista si discosta ulteriormente dal torrente Boite che si perde all'interno della valle. I nuovi ponti ciclabili e le vecchie gallerie permettono di pedalare

in sicurezza attraversando i pittoreschi paesi cadorini di Vodo, Venas, Valle e Tai. A Pieve di Cadore conviene arrivare per tempo per prevedere una sosta di interesse artistico; oltre alla casa natale di Tiziano Vecellio, celebre pittore rinascimentale, il paese conserva un considerevole numero di edifici di interesse storico, un'area archeologica di origine romana, una notevole chiesa arcidiaconale e due musei: uno sulla storia della Magnifica Comunità di Cadore e uno originale sull'occhiale. Raggiunta Calalzo di Cadore, l'escursione termina nei pressi della stazione ferroviaria, dove è possibile prendere il treno per Belluno o l'autobus pubblico con servizio trasporto biciclette.



*Nato con il consenso dell'Assemblea generale dei Regolieri, il Parco è stato affidato in gestione dalla Regione alla Comunanza delle Regole d'Ampezzo "in virtù della specificità delle forme antiche di gestione del patrimonio naturale ampezzano, da esse conservato e tutelato per centinaia di anni".*

*L'istituzione del Parco ha notevolmente incentivato le attività culturali e scientifiche, nonché la valorizzazione del territorio e della cultura ampezzana.*

*L'area protetta si configura a forma di*



# Il Parco Naturale delle Dolomiti d'Ampezzo

cuneo con due diramazioni laterali e confina verso nord con il parco altoatesino di Fanes, Senes e Braies. I territori del Parco sono omogenei dal punto di vista dell'uso del suolo, in quanto su di essi non sono presenti insediamenti abitativi e attrezzature per lo sci alpino. Ciò ha facilitato notevolmente la zonizzazione, che distingue esclusivamente aree a destinazione silvo-pastorale - ove sono comprese malghe e boschi soggetti a normale gestione forestale - ed aree a riserva naturale; in quest'ultimo ambito, nelle zone più integre e pregevoli, sono state individuate 9 riserve integrali e 11 riserve orientate,

che coprono il 25% dell'area protetta. Il Parco è stato riconosciuto dalla Comunità Europea come sito di importanza comunitaria. Le vie di accesso ed attraversamento a servizio dei visitatori sono numerose e differenziate; dalle strade di grande comunicazione che conducono ai valichi di Falzarego, Cimabanche e Tre Croci si dipartono decine di piste forestali e di sentieri, la cui rete complessiva supera i 300 chilometri di sviluppo. Fra i percorsi turistici sono da annoverare anche 8 vie ferrate e 6 sentieri attrezzati, alcuni dei quali sono ciò che rimane dei grandi camminamenti della Grande Guerra.



# *Ciclovia*



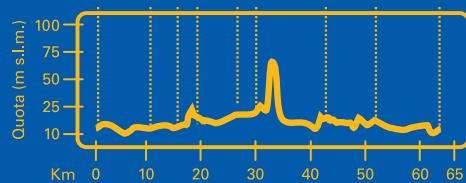
# *Anello dei Colli Euganei*

## Parco Regionale dei Colli Euganei



E2

## Lunghezza: 63 Km



## Veneto

## **Veneto** *Tra la terra e il cielo*

[www.veneto.to](http://www.veneto.to)





L'itinerario si sviluppa ad anello attorno al perimetro del Parco Regionale dei Colli Euganei ed è ricco di numerose mete turistiche. La serie comincia con Villa Molin, capolavoro di Vincenzo Scamozzi alle porte della città del Santo e continua a Battaglia Terme con il Catajo, imponente dimora della famiglia Obizzi, con villa Selvatico-Sartori, e poco più avanti con villa Emo dal tipico giardino all'italiana.

Questo primo tratto si sviluppa sugli argini del canale Battaglia, un naviglio realizzato dal comune di Padova dal 1189 al 1209, sopraelevato rispetto al piano campagna ed alimentato dalle acque del Bacchiglione. Raggiunta Monselice, si visitano la piazza, il castello e la vicina passeggiata del Santuario Giubilare delle Sette Chiese sul monte della Rocca dove svetta un fortilizio

medioevale. Riprendendo il viaggio in direzione sud sull'argine del canale Bisatto, si attraversano ampie aree di bonifica dove la vista spazia su tutta la parte meridionale dei Colli Euganei. Verso occidente distinguiamo Este e il suo castello trecentesco che raggiungiamo dopo soli cinque chilometri.

Attraversiamo il meraviglioso centro storico atestino tra palazzi porticati, piazze e chiese per poi risalire sull'argine del canale Bisatto. In località Bomba il corso d'acqua affianca un'antica fornace al cui interno ha sede il Museo geo-paleontologico dei Colli Euganei.

L'itinerario prosegue verso il monte di Lozzo, alle cui pendici si trova intatto il castello di Valbona per poi raggiungere Vo' Vecchio in un'atmosfera d'altri tempi.

A Bastia di Rovolon la pista ciclabile attraversa i famosi vigneti euganei dove si producono meravigliosi vini rossi e il profumato Moscato Fior d'Arancio.

Raggiunta l'estremità nord-est dei colli, conviene prevedere una sosta per visitare l'Abbazia di Praglia, autentico gioiello rinascimentale ed importante centro della spiritualità benedettina. L'ultimo tratto verso Padova passa attraverso le Terme di Abano e Montegrotto, capitali europee di cura e benessere.

Da Padova i Colli Euganei appaiono all'orizzonte come isolate linee ondulate con una sorprendente varietà di forme: profili conici che sovrastano rilievi dalle linee morbide, con un esito suggestivo. In questo scenario inconfondibile la natura si mostra nelle sue molteplici forme e le testimonianze archeologiche tramandano vicende di antiche civiltà.

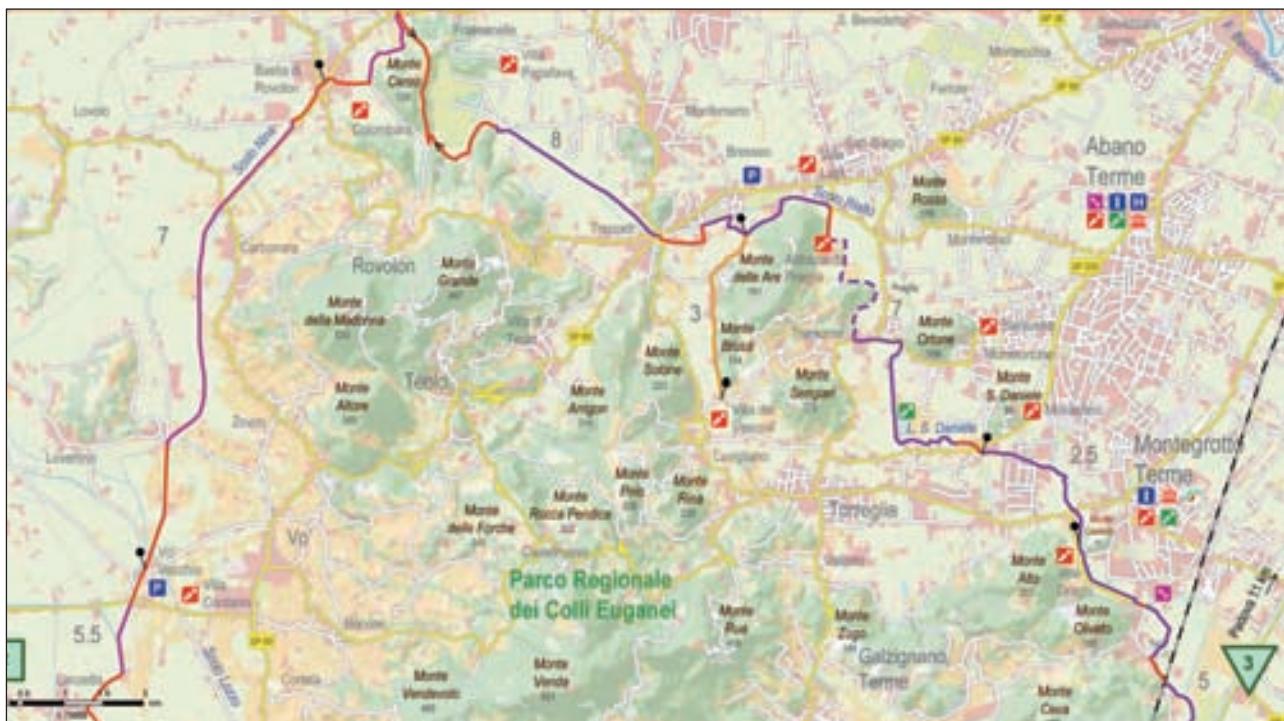
Con questa piacevole escursione è possibile circumnavigare l'intero sistema collinare euganeo seguendo antiche vie d'acqua.



ABBAZIA DI PRAGLIA

L'Abbazia di Praglia è sorta ai piedi dei colli Euganei a circa 12 chilometri da Padova tra l'XI e il XII secolo. Fino al 1304 perdurò un rapporto di dipendenza dalla potente Abbazia di Polirone, fondata nel 1007 ma con gli inizi del XIV secolo la comunità di Praglia, consolidata

e radicata più stabilmente nell'ambiente padovano, iniziò come Abbazia autonoma il suo nuovo corso, con a capo un Abate eletto dal "proprio corpo". L'Abbazia fu fiorente nei secoli successivi, fino alla soppressione napoleonica del 1810. I monaci, che avevano do-



# L'abbazia benedettina di Praglia

vuto lasciare Praglia, rientrarono nel 1834, grazie all'appoggio del governo austriaco. La ripresa della vita benedettina a Praglia ebbe però breve durata. Il 12 luglio 1866 le truppe italiane entrarono in Padova.

Il 4 giugno dell'anno successivo venne applicata nel Veneto la legge 7 luglio 1866, che sopprimeva tutte le corporazioni religiose.

Così la comunità fu sciolta una seconda volta. La maggior parte di essa trovò rifugio nel monastero di Daila (Istria), allora in territorio austriaco. Dopo essere stato spogliato dei beni fondiari, il monastero fu privato anche dei dipinti, dei libri, dell'archivio, della mobilia e dell'arredo sacro.

Il 5 luglio 1882 una parte fu dichiarata monumento nazionale e la chiesa venne chiusa al culto.

*Il resto del complesso abbaziale fu spartito tra ministeri e privati, e destinato agli usi più disparati, con il rischio di diventare cava di mattoni. L'acquisto da parte dei monaci da banchieri che ne avevano acquistato una parte all'asta, si concluse il 6 novembre 1900. Dopo il restauro nel 1904, due monaci, con estrema semplicità, ma accolti con grande entusiasmo dalla popolazione,*

ne, ritornarono in monastero. Fu l'inizio della ripresa: il 23 ottobre seguente poté iniziare in pieno la vita regolare. Il nuovo cammino di Praglia, da allora, fu sempre in ascesa. Le due guerre mondiali videro Praglia in prima linea. Nella prima, i monaci atti alle armi partirono per il fronte, dove uno morì; dopo la rotta di Caporetto, tutto il monastero fu occupato dalle truppe italiane, francesi e inglesi. Durante la seconda, tutta la comunità fu impegnata a salvare civili e militari, ebrei e ariani, connazionali e stranieri, religiosi e secolari, senza parlare della pronta accoglienza e della gelosa e vigilante custodia di infiniti e preziosi tesori di storia e di arte, compresi i quattro cavalli di bronzo della basilica di S. Marco a Venezia.

Dal 1951 esiste il Laboratorio di restauro del libro che opera a favore di Enti Pubblici, Enti Ecclesiastici e Privati. L'anima dell'attività è scritta intrinsecamente nella tradizione benedettina: l'attenzione dei monaci amanuensi nel trasmettere il sapere continua oggi a Praglia in chi si dedica con passione all'affascinante arte del restauro del libro.



# Ciclovia

# Anello della Donzella

Parco Regionale Veneto del Delta del Po - Porto Tolle - Taglio di Po



# E3

Lunghezza: 60 Km  
con giro completo  
della Sacca di Scardovari: 68 Km



**Veneto**  
Tra la terra e il cielo

[www.veneto.to](http://www.veneto.to)

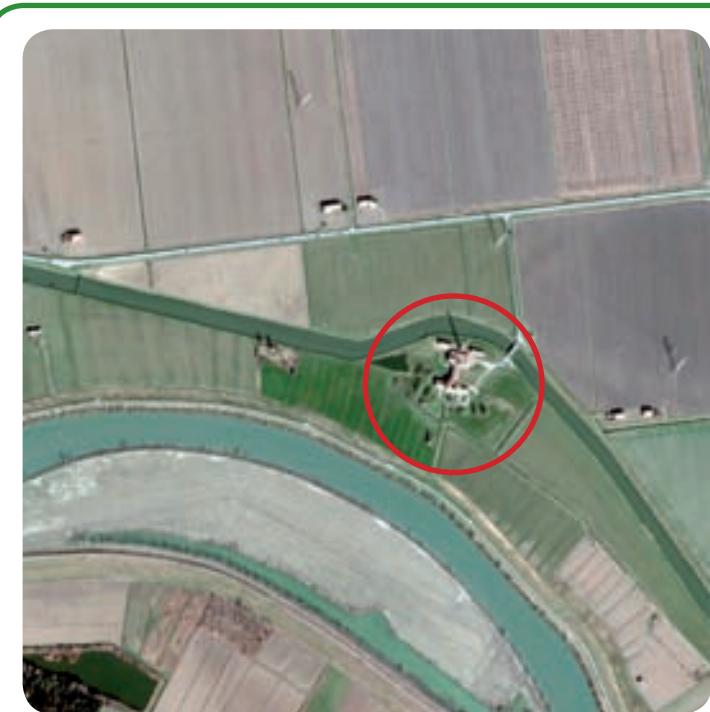




Argini così possenti da essere più alti delle abitazioni, una piacevole brezza marina e una luce diffusa: sono queste le suggestioni che si incontrano in località Ca' Tiepolo a Porto Tolle, punto di partenza dell'escursione, nel cuore del Delta del Po. Lasciate alle spalle le ultime case del paese, si sale sull'argine destro del Po di Venezia, il ramo principale del fiume, e lo si segue fino a Tolle. Osservando per qualche istante il lento fluire delle acque, il pensiero corre ai ghiacciai del monte Monviso, ad oltre 650 chilometri di distanza, da dove scaturiscono le sorgenti del fiume più importante e lungo d'Italia. Quando il ramo di Venezia si biforca, si segue l'argine del Po di Tolle fino quasi alla sua foce, dove si trova

Scardovari, paese di pescatori sede di un grande mercato ittico. Oltrepassato Bonelli, borgo dalle tipiche case delizie ad un solo piano dai grandi camini a dado, raggiungiamo la spiaggia e il villaggio turistico di Barricata, località frequentata d'estate da turisti alla ricerca di relax nella natura incontaminata. Sulla strada che costeggia la Sacca degli Scardovari si pedala in compagnia di gabbiani, beccacce, sterne e tuffetti che sfrecciano in evoluzioni aeree sorprendenti. In estate l'aria si carica di profumi marini e l'orizzonte delle tonalità rosate delle tamerici. Da queste terre anfibie, l'uomo ha saputo da sempre cogliere il meglio. I colori nelle vaste campagne derivanti dalle grandi bonifiche idrau-

liche del secolo scorso invece cambiano al variare dei mesi: il verde dei campi coltivati a riso si alterna al giallo dorato del grano maturo. I canneti delle velme e delle barene della foce, lasciano il posto alle cavane della Sacca. Qui i pescatori svolgono il loro lavoro basato principalmente sull'allevamento dei mitili, dei quali la cozza rappresenta uno dei prodotti di eccellenza del Polesine. Nell'Oasi di Ca' Mello una sosta presso il centro visite della Regione Veneto consente di acquisire preziose informazioni sull'ambiente, sull'agricoltura e sulla pesca del Delta del Po. Proseguendo si trova il Biotopo Val Bonello. Lungo la via del ritorno si raggiunge la località S. Giulia, completando il giro della Sacca di Scardovari o scegliendo una deviazione più breve e si attraversa uno dei tre caratteristici ponti di barche che si trovano nel Delta del Po. Passati sull'argine destro del Po della Donzella, si risale il fiume fino a raggiungere Ca' Vendramin dove è possibile visitare il Museo Regionale della Bonifica che ha sede in una idrovora degli inizi del secolo scorso. Da qui si prosegue per Ca' Tiepolo, punto di partenza di questa indimenticabile ciclo escursione.



*Le idrovore, strumento fondamentale per la bonifica meccanizzata, rappresentano oggi esempi stupendi di archeologia industriale; tra queste l'impianto idrovoro di Ca' Vendramin, è nel Delta, sicuramente il più significativo. I lavori, iniziati nel 1900, ebbero termine nel 1903 e furono collaudati nel 1905. Il territorio dell'isola di Ariano ven-*



# Il Museo della Bonifica di Ca' Vendramin

ne diviso in due bacini: superiore e inferiore.

La funzione dell'impianto idrovoro di Ca' Vendramin era quella di sollevare le acque di tutto il bacino superiore ed immetterle nel canale Veneto (emissario) che a sua volta le convogliava in prossimità della foce del Po di Goro e quindi, attraverso un sistema di "Porte Vinciane", in mare.

L'idrovora fu progettata considerando un dislivello fra il pelo d'acqua dell'emissario e quello del canale d'arrivo all'idrovora di 1,128 m. in condizioni di marea ordinaria e di 1,705 m. in condizioni di marea burrascosa. Furono istallate quattro pompe in grado di sollevare complessivamente 11.000 litri/secondo, con motrici a vapore, prodotto dalla combustione del carbone.

Successivamente nel 1921 l'impianto fu trasformato parzialmente in elettrico, mentre una turbina alimentava due piccole idrovore poste a 4.700 m.

dall'idrovora principale che servivano alla bonifica del bacino inferiore.

L'impianto idrovoro di Ca' Vendramin assolse alle sue funzioni fino alle disastrose alluvioni del Po di Goro del 1957 e del 1960, a seguito delle quali, ed in conseguenza del fenomeno di subisdenza del terreno, il regime idraulico del territorio venne totalmente sconvolto.

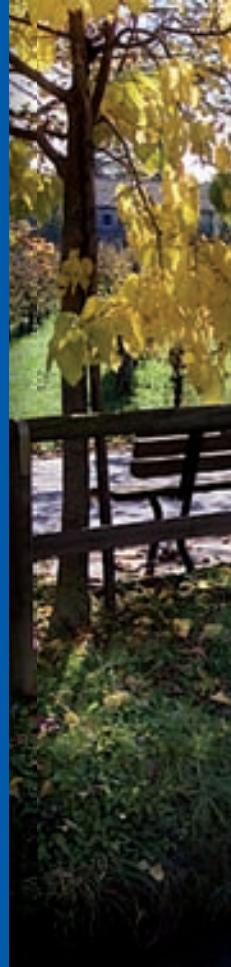


# Ciclovia Il GiraSile

Parco Naturale Regionale del Fiume Sile - Treviso - Casale sul Sile

Lunghezza: 40 Km

E4



Veneto  
Tra la terra e il cielo

[www.veneto.to](http://www.veneto.to)



L'itinerario ha inizio nei pressi del Ponte della Gobba lungo le rive del fiume a poca distanza dal centro storico di Treviso, città raffinata e signorile. Lungo la pista ciclabile si incontra prima il Porto di Fiera, ultimo vero porto della città, attivo fino alla prima metà del secolo scorso, poi la centrale idroelettrica di Silea, per arrivare sulla riva destra, al cimitero dei burci, dove giacciono affondate le imponenti imbarcazioni utilizzate per il trasporto commerciale di merci. I burci, facilmente visibili grazie ad un sistema di passerelle in legno, vennero abbandonati nel 1975, quando la navigazione fluviale fu soppiantata dal più moderno trasporto su gomma. Giunti a Casier si possono notare le imponenti sponde che accompagnano la grande ansa su cui un tempo si stendeva il principale porto fluviale del Sile. Oltre cento imbarcazioni potevano

fermarsi qui per la notte, realizzando un suggestivo e temporaneo "ponte di barche sul fiume".

A poca distanza dalla chiesa, addossato ad un muro, è possibile osservare da vicino un originale orologio ad acqua (idrocronometro). Lasciando Casier, il percorso segue piste ciclabili arginali e strade campestri, fino a Lughignano dove spicca la graziosa chiesa romanica di San Martino con caratteristico cimitero perimetrale. Alle spalle della chiesa si riprende la via del fiume dove si concentrano numerose ville venete. Giunti al vicinale di Rivalta, l'alto campanile merlato e la Torre Carrarese, preannunciano l'arrivo a Casale sul Sile. L'antica costruzione militare testimonia quanto il paese sia stato nel tempo un'importante postazione fortificata, mentre la chiesa, posta nei pressi del fiume, conserva preziosi affreschi di Giandomenico

Tiepolo. Da Casale sul Sile si ritorna a pedalare verso Treviso su strade campestri, costeggiando ex-cave di argille oggi rinaturalizzate. Ritornati a Casier si devia lungo l'ansa del Sile morto e la via dei Tappi.

Nella campagna circostante si coltivano gli eccellenti ortaggi trevigiani che diventano specialità gastronomiche che si possono assaggiare accompagnandole con un calice di Prosecco in una delle tante osterie del centro di Treviso.

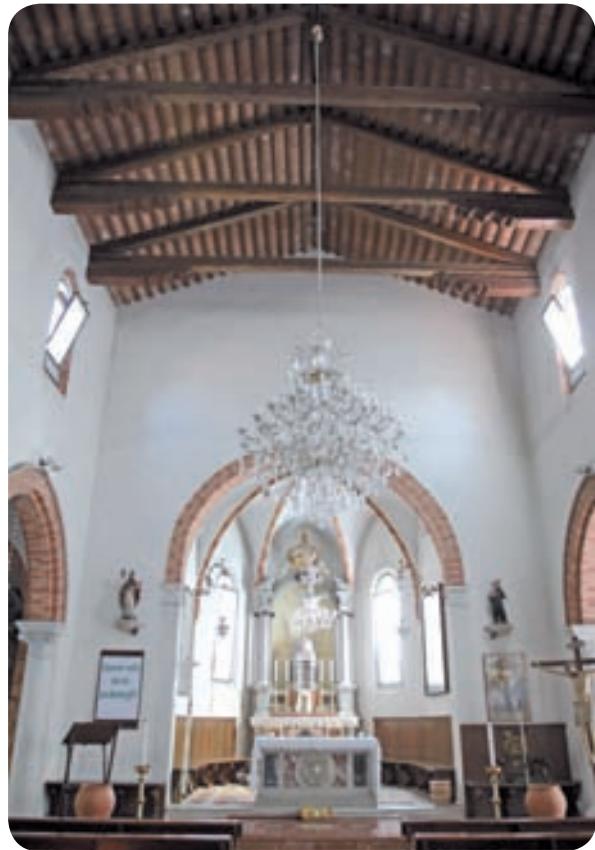


## La chiesa romanica di San Martino a Lughignano

La parrocchiale di San Martino avrebbe origini longobarde o carolinge e ospitò forse una comunità di frati legata al monastero di Casier. La prima menzione è però del 1152, ricordata come dipendenza della pieve di Casale.

Nel 1459 le furono unite le cappelle di Cendon e Sant'Elena, ma furono in seguito distaccate per le difficoltà di comunicazione (si trovavano al di là del Sile). Fu rimaneggiata e riconsacrata nel 1509 e nel 1915 fu sostanzialmente rifatta su progetto di Antonio Beni.

Della chiesa originale restano l'abside romana e il campanile, in stile lagunare. L'interno è a tre navate con tetto a capriate. Da ricordare un Crocifisso cinquecentesco conservato sul lato destro del presbiterio.



# Ciclovia



# delle isole di Venezia

Laguna veneta: Lido di Venezia - Pellestrina

Lunghezza: 40 Km andata e ritorno



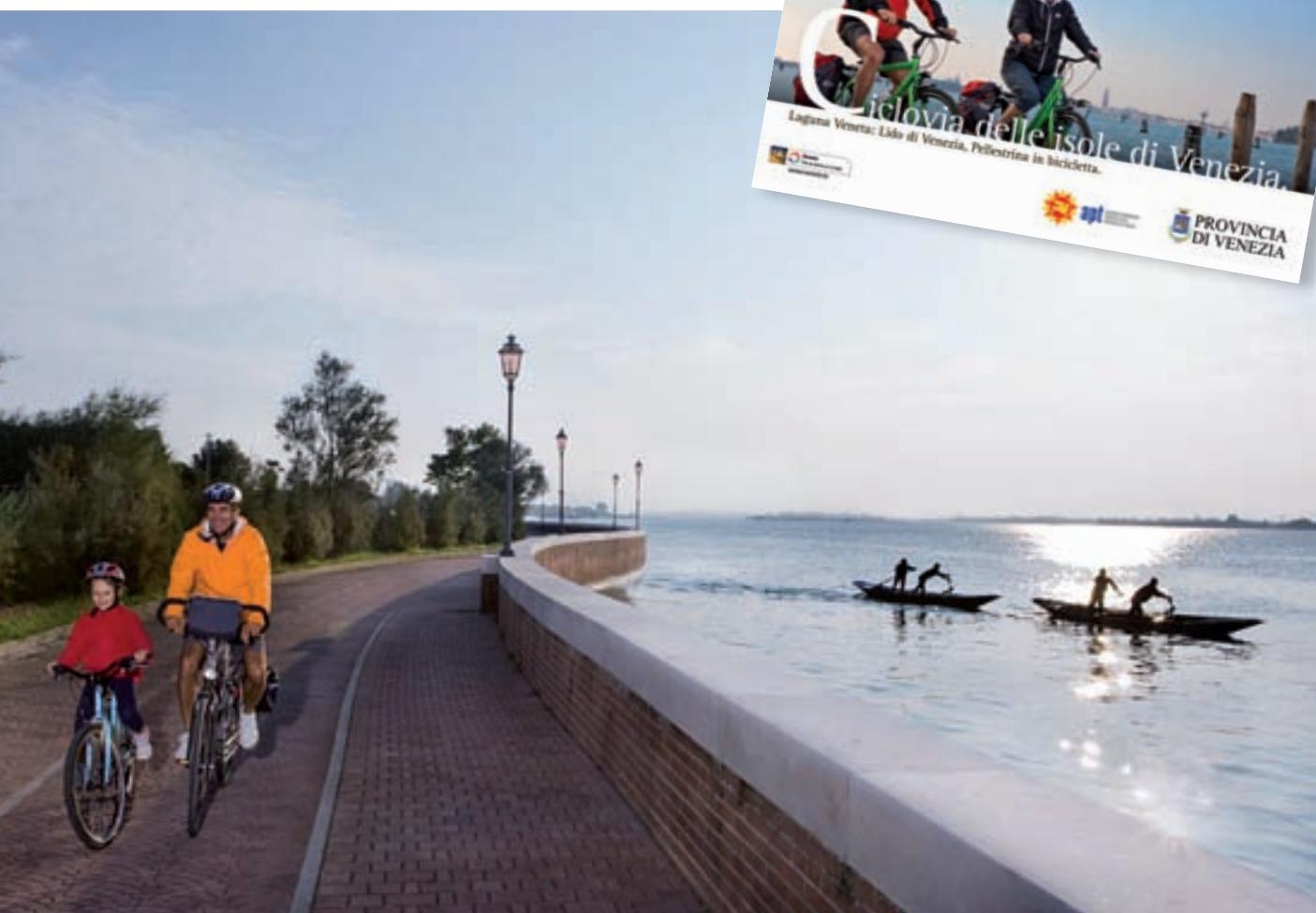
# E5



**Veneto**  
Tra la terra e il cielo

[www.veneto.to](http://www.veneto.to)





Durante il periodo bizantino le isole del Lido e di Pellestrina facevano parte di un percorso lungo le barene detto la via dei Settemari che collegava Altino a Ravenna. Il ruolo difensivo delle isole per Venezia, fondamentale per la protezione dalle mareggiate, divenne in seguito militarmente strategico come testimoniano le fortificazioni disseminate sul territorio. L'escursione prende il via dagli imbarchi dei mezzi pubblici ACTV (vedere info bike).

Dal Lido di Venezia S. Nicolò si inizia a pedalare verso l'estremità nord dell'isola dove si incontra l'omonimo ex monastero benedettino. La chiesa fondata alla metà del XI secolo ha forme seicentesche e all'interno conserva un prezioso coro ligneo scolpito nel 1635. Dallo specchio d'acqua antistante il monastero partirono nel X secolo le spedizioni contro i pirati e dal 1099 le crociate. In oc-

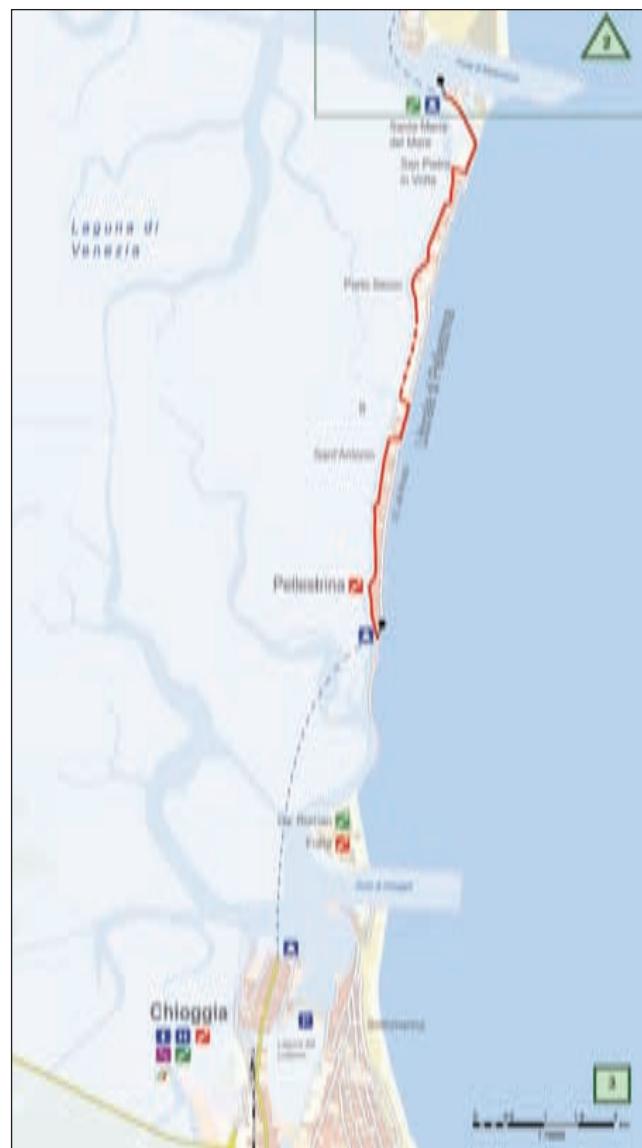
casione della Festa della Sensa ancora oggi viene rievocato lo sposalizio con il mare. Poco più avanti si costeggia l'antico e monumentale Cimitero Ebraico. L'escursione prosegue prima lungo la riva rivolta verso la laguna, poi attraversa il gran viale Santa Maria Elisabetta, da cui divergono gli assi urbanistici principali del centro abitato. In breve si raggiunge il lungomare Marconi, qui si affacciano i palazzi più prestigiosi del centro turistico: il Gran Hotel des Bains, il Casinò, il palazzo della Mostra del Cinema e il singolare palazzo moresco del Grand Hotel Excelsior. Oltrepassato il centro si sale sul percorso ciclo-pedonale ricavato a ridosso dei Murazzi, un sistema di barriere posto a difesa dell'isola dalle mareggiate. Nelle giornate più affollate è preferibile il percorso stradale interno. Si arriva così al centro storico di Malamocco, dove



tra calli e campielli si respira un'atmosfera tipicamente veneziana. Lasciato il piccolo centro si raggiunge l'oasi naturalistica degli Alberoni, da dove si prende il traghetto per l'isola di Pellestrina. Scesi a Santa Maria del Mare si prosegue verso il porto di S. Pietro in Volta con la settecentesca chiesa attorniata da basse case di pescatori e da orti. Pedalando verso sud si incontrano prima il borgo di Portosecco, dove può capitare di incontrare ancora signore che lavorano al tombolo, e poi il centro pittoresco di Pellestrina con le abitazioni dei secoli XVI e XVII.

I ciclisti più esperti possono spingersi fino all'estremità meridionale dell'isola, seguendo un percorso perlagunare non protetto, dove è possibile vedere l'antico forte e l'oasi naturalistica di Ca' Roman.

Per il ritorno basta ripercorrere a ritroso la strada dell'andata, facendo attenzione agli orari dei ferry boat.



# L'Oasi naturalistica di Ca' Roman

Unita a Pellestrina dalla diga artificiale dei "murazzi", l'Oasi costituisce il lembo meridionale dei lidi che, da Cavallino a Chioggia, separano la laguna di Venezia dal mare.

Nel 1911, con la costruzione della diga foranea, la sua morfologia originaria (una scanno sabbioso stretto e lungo) subisce un profondo cambiamento. La diga, infatti, intercettando i sedimenti sabbiosi portati dalla corrente marina, determina un rapidissimo avanzamento dell'arenile. Tale processo continua anche ai nostri giorni, registrando, negli ultimi 4 anni, un avanzamento della linea di costa di circa 11 metri. L'Oasi conserva, grazie al suo relativo isolamento, uno degli ambienti dunali più integri di tutto l'alto Adriatico e vanta, nonostante le ridotte dimensioni, una straordinaria ricchezza faunistica: è situata, infatti, su una delle più importanti rotte migratorie d'Italia e moltissime specie d'uccelli (180 censite complessivamente sino al 2007) la utilizzano in autunno e prima-



tore, il Gabbiano comune, il Gabbiano reale ed il candido Gabbiano corallino. Tra gli ospiti estivi spiccano il crepuscolare Succiacapre, l'elusivo Assiolo e il coloratissimo Gruccione.

Nel periodo invernale lo Sparviero, il Falco pellegrino ed il Falco di palude battono Ca' Roman all'incessante ricerca di prede, mentre, nel mare e nella laguna che circondano l'Oasi, sono presenti numerosi uccelli provenienti dal nord Europa: lo Svasso piccolo, lo Svasso maggiore e lo Smergo minore. L'Occhiocotto e lo Zigolo nero testimoniano con la loro presenza il carattere termofilo di Ca' Roman. Vanto e principale motivo di istituzione dell'Oasi sono le colonie nidificanti di Fratino e Fraticello.

Queste, quasi sparite all'inizio del secolo, stanno registrando oggi, grazie alle misure di protezione messe in atto dalla LIPU, una lenta, ma costante crescita. A Ca' Roman la pulizia della spiaggia con mezzi meccanici è bandita e vengono asportati a mano i soli rifiuti di origine antropica.

Queste misure gestionali garantiscono la tutela degli habitat dunali e la salvaguardia di una microfauna di battigia unica al mondo ed in via d'estinzione (come i coleotteri *Parallelomorphus laevigatus* o la *Phaleria bimaculata*).



Il Martin Pescatore (*Alcedo atthis*)

vera per riposarsi e nutrirsi prima di riprendere il viaggio. Per le sue valenze naturalistiche Ca' Roman è un Sito di Importanza Comunitaria (SIC) e Zona di Protezione Speciale (ZPS). Tra le specie sedentarie si osservano il Martin pesca-

# Ciclovia

# del Fiume Mincio

Peschiera del Garda - Mantova

Lunghezza: 44 Km (sola andata)

Lago di  
Garda



# E6

Peschiera del Garda



Monzambano

12,5

Fiume Mincio

Valeggio sul Mincio



Pozzolo



6,5

6

6

Marengo



Bosco  
Fontana

8,5

Soave

8

MANTOVA



Veneto

Tra la terra e il cielo

[www.veneto.to](http://www.veneto.to)





La ciclovia lungo il fiume Mincio inizia a Peschiera del Garda, città murata che Dante nel XX Canto dell'Inferno descrisse come "bello e forte arnese". In effetti per molti secoli il luogo rivestì un'importante funzione militare: fortilio romano, castello e rocca scaligera, città fortificata della Repubblica Veneta, fortezza napoleonica e ottocentesca piazzaforte asburgica. Tale vocazione militare si deve alla particolare collocazione geografica della città, stretta fra l'estremità meridionale del Lago di Garda e le sponde del fiume Mincio.

Lasciata Peschiera del Garda, costeggiando il fiume, si attraversano i dolci paesaggi delle colline moreniche fra distese di cereali e vigneti. Oltrepassato il borgo di Salionze, sulla sponda mantovana si distingue il Castello di Monzambano che racchiude un centro storico ben conservato.

Dopo circa 15 chilometri dalla partenza si arriva a Valeggio sul Mincio, una città turistica che custodisce tutt'oggi le originali fortificazioni medioevali realizzate dagli Scaligeri, signori di Verona. Alle porte della città una breve deviazione permette di visitare il Parco Sigurtà, circa 60 ettari di parco-giardino tra i più famosi e affascinanti d'Italia. In alternativa, la visita a Valeggio sul Mincio si divide fra il centro fortificato costruito sulla collina che sorveglia il paese e il pugno di case di Borghetto, adagiato sulle tranquille acque del Mincio dove è possibile ammirare gli antichi mulini e il ponte Visconteo. Ritornati sulla ciclabile si prosegue sempre verso sud fino a Pozzolo, dove si può prevedere una sosta nel verde dell'oasi della Centrale del Corno. Da questo punto si lascia il fiume Mincio per pedalare sull'argine del canale



## Borghetto, perla medioevale sul fiume Mincio

*La storia di Borghetto è quella di un punto di passaggio importante e di una zona di confine contesa da opposti eserciti.*

*Il guado del Mincio era il più comodo e sicuro a sud del lago di Garda, e il fiume una barriera naturale, nei secoli, tra le terre del mantovano e quelle del veronese, in una zona di frontiera presa di mira da signorie ed eserciti che qui avevano i loro appetiti: i Gonzaga, gli Scaligeri, i Visconti, la Serenissima di Venezia, l'Austria, la Francia.*

*Hanno plasmato questi luoghi anche le battaglie napoleoniche e, soprattutto, quelle risorgimentali: eppure, il verde serpente del Mincio che qui si snoda per le campagne, rivela un'Arcadia insospettabile, suscita rêveries senza fine. Il paesaggio è immobile, perenne, senza tempo e ci riporta al nostro biso-*

scaricatore Pozzolo - Maglio.

Lungo la pista ciclabile, alcuni cartelli turistici indicano due possibili deviazioni: verso le aree naturalistiche del Parco Bertone e del Bosco Fontana. Quest'ultimo, in particolare, è un raro esempio di foresta pianiziale, oggi tutelato dal Parco Regionale del Mincio.

Nell'ultimo tratto del percorso i campi coltivati lasciano sempre più spazio alle aree urbanizzate fino all'ingresso della città di Mantova.

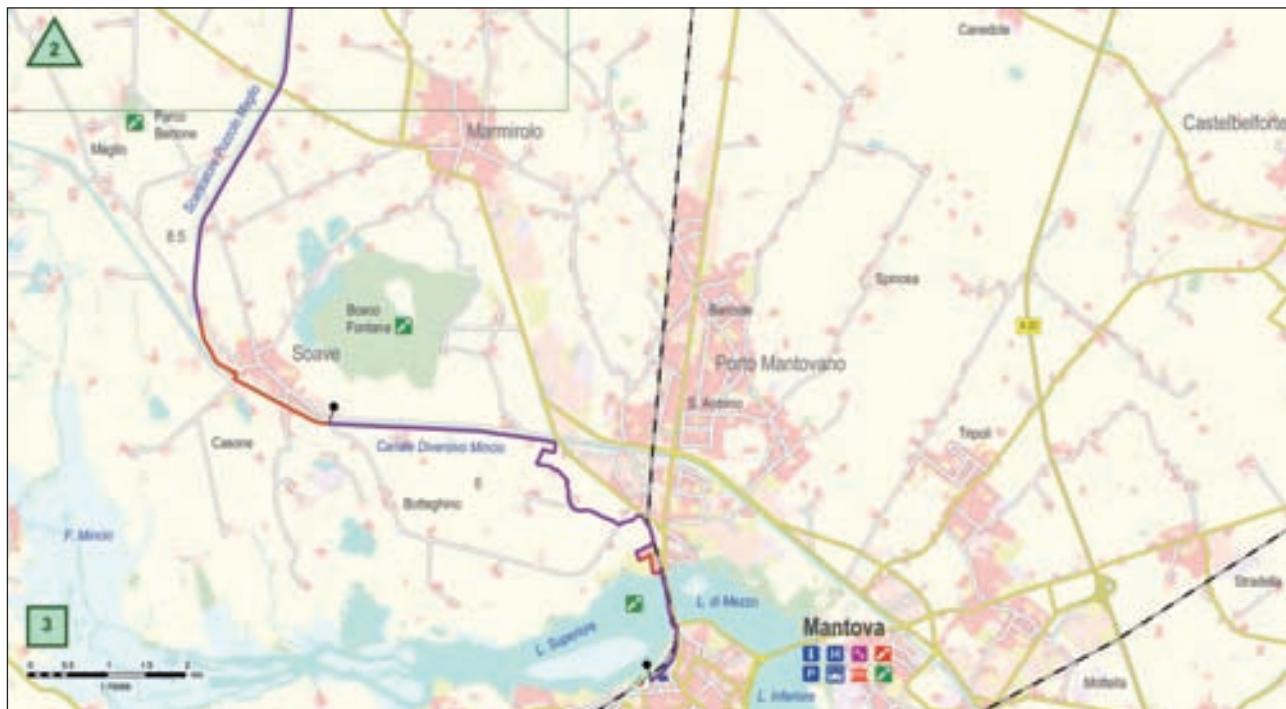
Il Mincio in questo punto si allarga a formare un sistema di laghi. Varcato il Lago Superiore si entra nel centro storico della città rinascimentale che conserva ancora intatti i gioielli architettonici commissionati dalla signoria dei Gonzaga: il Palazzo Ducale, il cortile della Cavallerizza, il Palazzo del Podestà, il Palazzo Te e la Torre della Gabbia.

gno di sorgenti, alle nostre fonti, come in ogni mito fluviale in cui acqua e sogni si confondono. Borghetto è solo questo pugno di case, un antico villaggio di mulini in completa simbiosi con il suo fiume. Un idillio fluviale, con i tre antichi mulini che sembrano nascere dall'acqua.

Il Ponte Visconteo, straordinaria diga fortificata, costruita nel 1393 per volere di Gian Galeazzo Visconti, è stato definito un "check-point d'antico regime". Lungo 650 m. e largo 25, ultimato nel 1395, era raccordato al sovrastante Castello Scaligero da due alte cortine merlate e integrato in un complesso fortificato che si estendeva per circa 16 km.

Il Castello dalla sommità della collina continua a dominare con le sue torri la valle del Mincio. Della sua parte più antica resta la torre Tonda, singolare costruzione risalente al XII sec., mentre il resto del complesso è databile al XIV sec.

Era dotato tre ponti levatoi di cui solo uno si è conservato. Infine, dentro il borgo, la Chiesa di S. Marco Evangelista è la ricostruzione in stile neoclassico (1759) dell'antica pieve romanica dedicata a Santa Maria (sec. XI), di cui restano due pregevoli affreschi quattrocenteschi.



# Ciclovia

## I paesaggi di Palladio

Vicenza - Lago di Fimon - Arcugnano

Lunghezza percorso: 31 Km

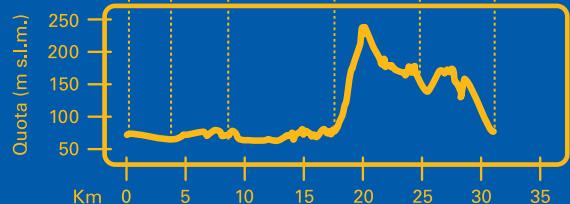
Deviazione pianeggiante:  
Longara-Fimon-Longara



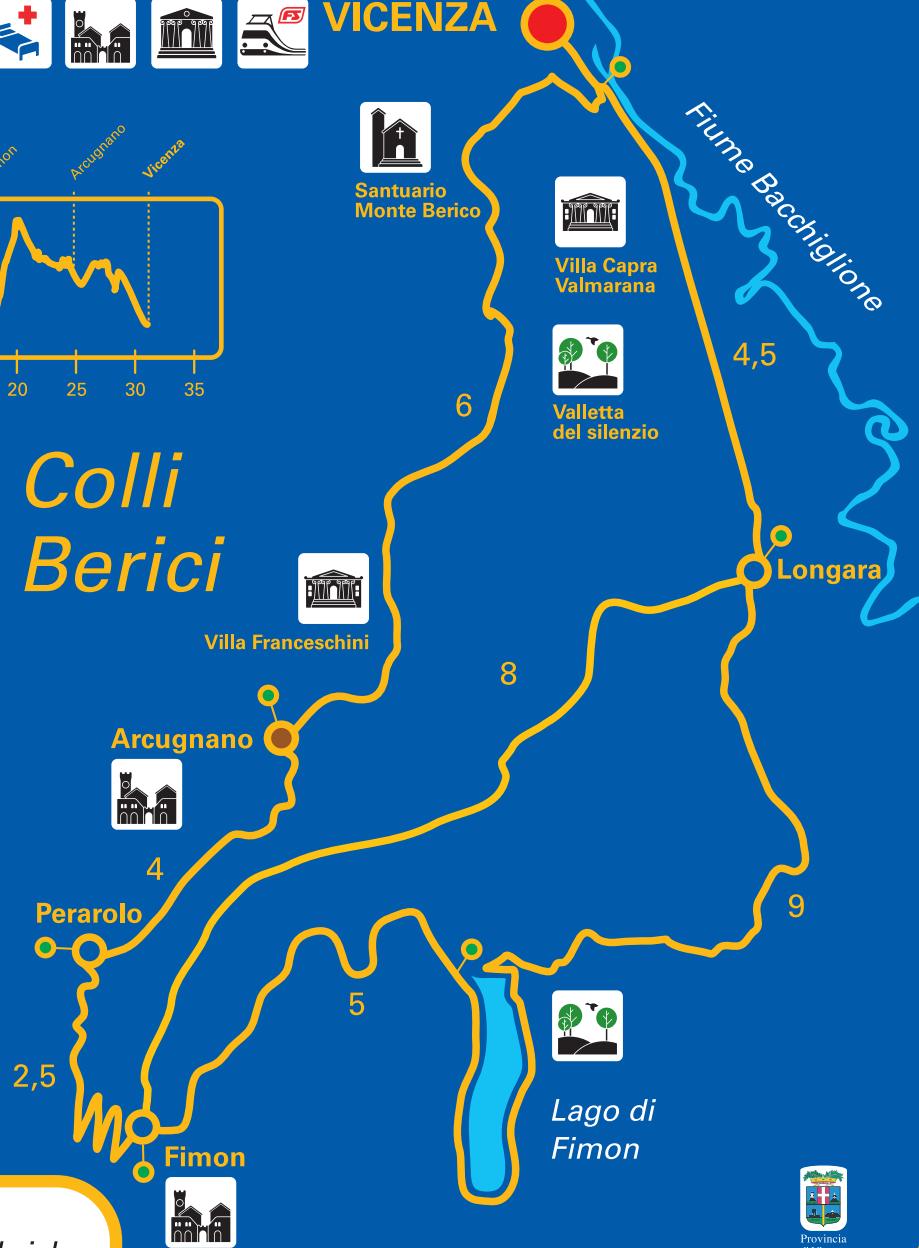
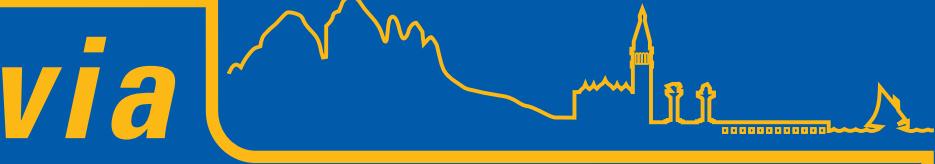
**E7**



**VICENZA**



### Colli Berici



**Veneto**  
Tra la terra e il cielo

[www.veneto.to](http://www.veneto.to)



Provincia  
di Vicenza



Andrea Palladio apre il percorso dal cuore di Vicenza, dove, attraverso le "contrà", le vie del centro storico impreziosite dagli eleganti palazzi, comincia il viaggio verso la tranquilla campagna berica alla scoperta di un paesaggio evocativo, ricco di testimonianze rurali e di affascinanti ambienti naturali. Lasciato il centro, si imbocca la pista ciclabile della Riviera Berica che inizia nei pressi dell'Arco delle Scalette lungo il tracciato della ferrovia dismessa Vicenza- Noventa Vicentina; dopo un breve tratto, nel punto in cui la pista lambisce il fiume Bacchiglione, appare sulla sommità di un colle Villa Capra Valmarana "la Rotonda", uno dei capolavori di Palladio. Si consiglia una deviazione per visitare il monumento e per addentrarsi nella "Valletta del Silenzio", un paradiso agreste

alle pendici del monte Berico. Una volta ritornati sulla pista ciclabile, si pedala fino alla frazione di Longara, da dove si devia lungo strade secondarie in direzione del Lago di Fimon.

Il percorso attraversa contrade di campagna e, nelle diverse stagioni, offre la possibilità di apprezzare un paesaggio dai contorni e dai colori morbidi fino a raggiungere il lago. Questo è un bacino lacustre di grande valore naturalistico ed archeologico, come testimoniano i reperti di un villaggio preistorico rinvenuti sulle sue sponde. Tutto attorno si aprono i Colli Berici, rilievi poco elevati e dai profili dolci. Il gruppo collinare, formatosi sul fondo di un antico mare nell'arco di almeno un centinaio di milioni di anni, si innalza rispetto alla pianura alluvionale su una superficie complessi-

va di circa 165 chilometri quadrati. Dopo aver compiuto il periplo dello specchio d'acqua si raggiunge la frazione di Fimon, da dove ha inizio la salita verso Arcugnano, al termine della quale si gode di un suggestivo panorama sui Colli Berici e su parte delle Prealpi Vicentine. I cicloturisti meno allenati potranno evitare la salita continuando a pedalare lungo la strada pedecollinare che da Fimon porta a Torri di Arcugnano, completando in questo modo il giro della valle. Verso la fine dell'escursione, il percorso raggiunge il monte Berico. Oltrepassato il Museo del Risorgimento e della Resistenza, si trova, sulla nostra destra, il Santuario di monte Berico al cui interno si conserva un patrimonio di opere d'arte dal forte significato religioso e devazionale. Davanti al Santuario si apre il Piazzale della Vittoria, dal quale si può ammirare il centro storico della città e spaziare con lo sguardo fino alle bellissime montagne vicentine, dalle Piccole Dolomiti all'Altopiano di Asiago e fino al Monte Grappa: un invito a continuare il viaggio alla scoperta del territorio.



*Il Santuario della Madonna di Monte Berico domina la città di Vicenza dal colle posto a sud-ovest della città. È costituito da due chiese: la prima di stile gotico, la seconda è una basilica in stile classico e barocco.*

*La costruzione delle due chiese è legata alle due apparizioni della Madonna in questo luogo ad una contadina di nome Vincenza Pasini: la prima il 7 marzo 1426, l'altra il 1° agosto 1428. In quegli anni, una grave epidemia di peste imperversava a Vicenza, provocando moltissime vittime. Nella sua apparizione, la Madonna chiese la costruzione del santuario per far cessare la peste.*

*La tradizione popolare vuole che, dopo la seconda apparizione, venne costruita la prima chiesa in soli tre mesi, alla fine dei quali la peste fu debellata. Dal 1978 la Madonna di Monte*



# Il Santuario della Madonna di Monte Berico

Berico è il principale patrono della città di Vicenza e della sua diocesi.

La gestione del santuario venne affidata inizial-

Maria, che la gestiscono ancora oggi.

La prima chiesa gotica, costituita da un piccolo tempio eretto in seguito all'apparizione, realizzato

nel 1428, venne restaurata e incorporata all'inizio del XVIII secolo nel Santuario mariano. La basilica venne progettata dell'architetto vicentino Carlo Borella, iniziata nel 1688 e conclusa nel 1703, in stile barocco. Nel 1826 si avviò la costruzione di un nuovo campanile, disegnato da Antonio Piovene. Del 1821 sono le 15 campane in scala di Si2, suonate tutt'oggi secondo la tecnica dei concerti di Campane alla Veronese. Nel 1860 fu avviato il restauro della facciata, ad opera dell'architetto Giovanni Miglioranza.

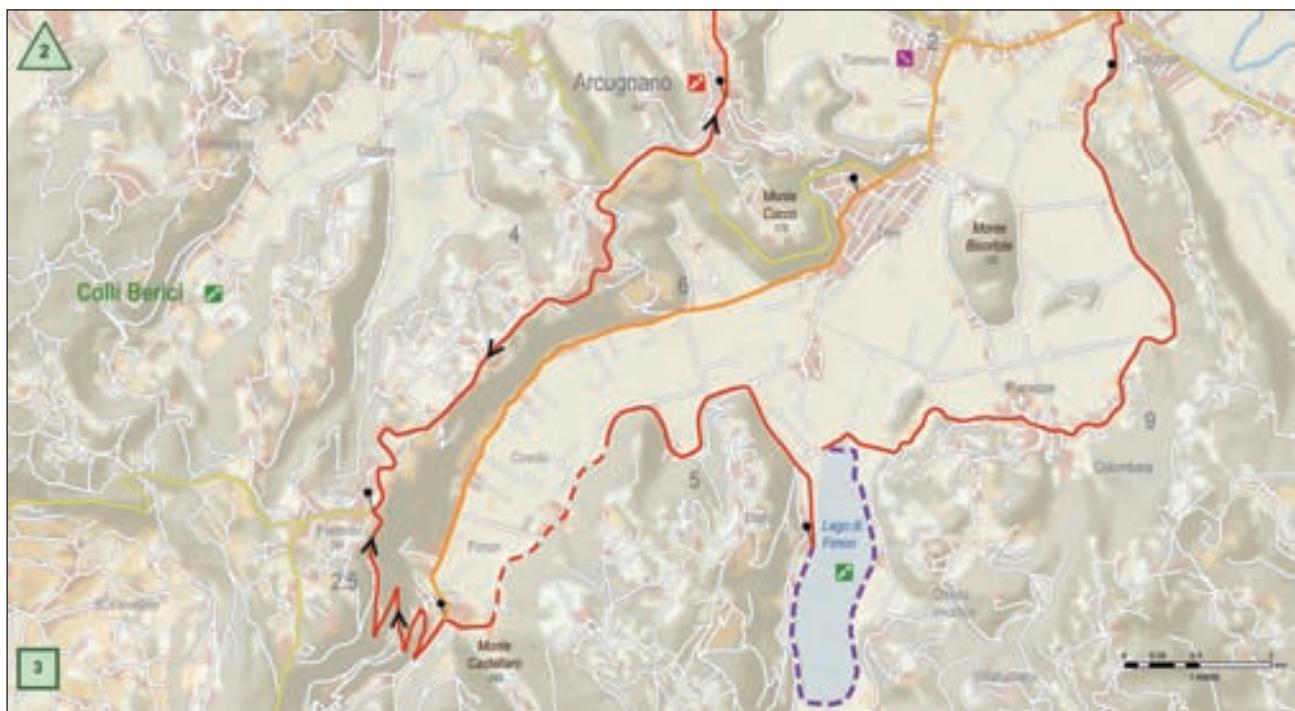
All'interno del santuario sono contenute molte opere d'arte di alcuni importanti artisti, tra le quali in particolare:

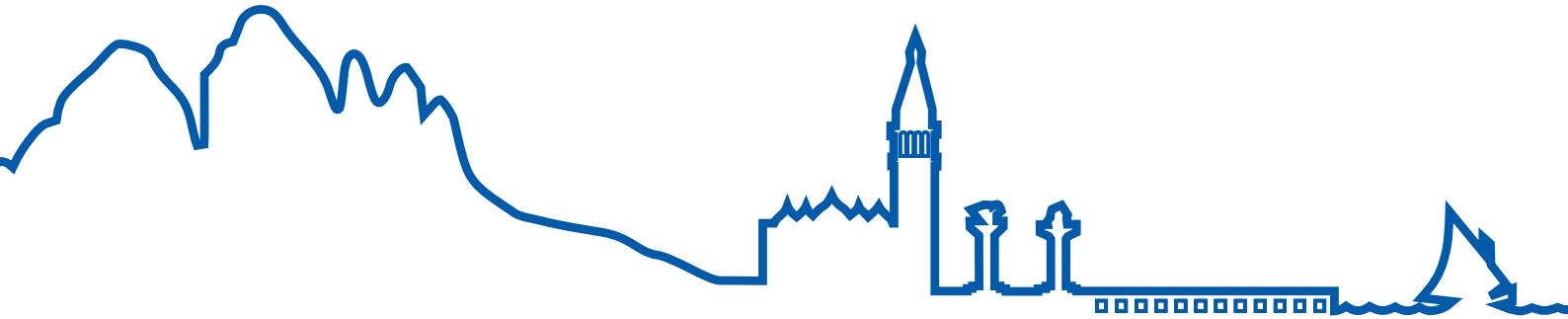
La cena di San Gregorio Magno di Paolo Veronese (1572); La Pietà di Bartolomeo

Montagna (primi anni del Cinquecento); Vergine con i quattro evangelisti e il Battesimo di Cristo, entrambi di Alessandro Maganza.



mente ai religiosi dell'Ordine di Santa Brigida, poi i frati dovettero lasciare il santuario per decisione di Papa Eugenio IV e la chiesa passò ai Servi di





# Segnaletica, brand e immagine coordinata

di Adriana Bergamo

Dirigente Veneto Strade S.p.A.

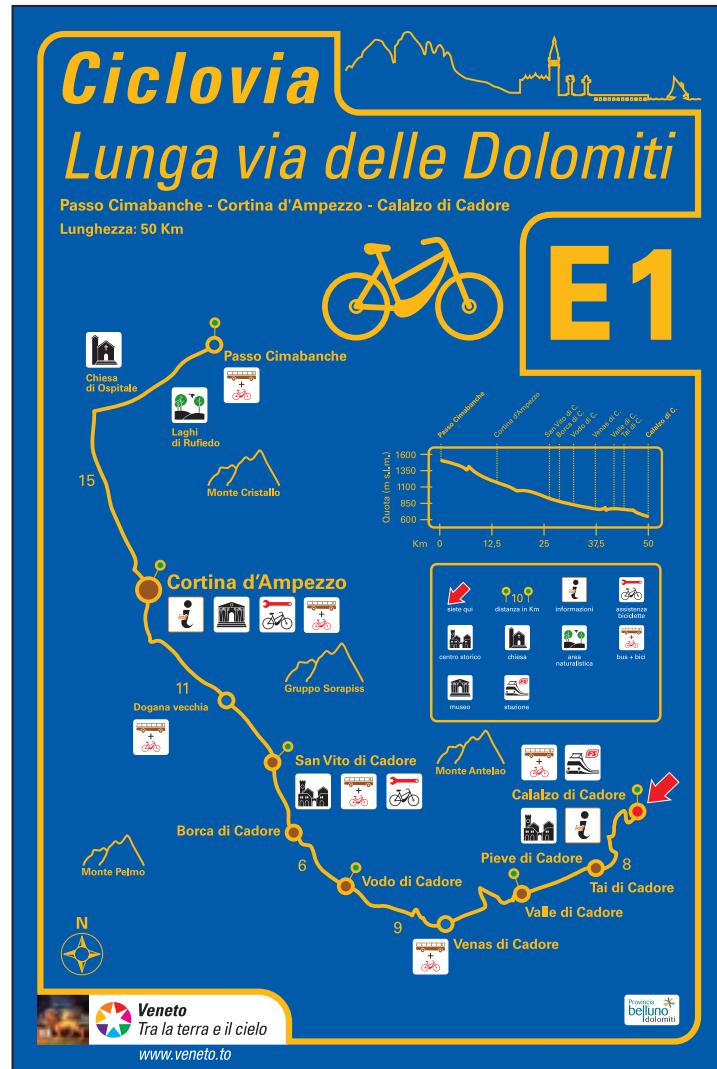
L'individuazione e la promozione di una serie di itinerari cicloturistici che consentano di raggiungere, nel pieno contatto con l'ambiente, i luoghi più belli e suggestivi del Veneto, si configura come la concretizzazione di un'idea lungimirante e al passo con le formule di turismo più attuali. Ma ciò che meglio evidenzia l'ampiezza degli orizzonti progettuali della Regione del Veneto in campo turistico, è sicuramente la decisione di accompagnare questo progetto con una serie di azioni che rientrano a pieno titolo in quell'attività di promozione e divulgazione che, mutuando la terminologia utilizzata nel settore commerciale, può tranquillamente essere definita di "marketing istituzionale e dei servizi".

Sebbene il termine, derivando dall'inglese *to market* "vendere", lega apparentemente questa attività alla gestione d'impresa, la definizione che Philip Kotler ne dà, sottolinea come si possa trascendere i limiti del semplice atto di vendita per riportare

sizionare l'attività di marketing nel contesto dello scambio sociale; per Kotler, infatti, il marketing è "uno strumento per comprendere, creare, comunicare e distribuire valore". È evidente, quindi, che alla base della scelta progettuale compiuta dalla Regione, c'è la consapevolezza che ogni progetto, per quanto dettagliato e perfetto, non sviluppa appieno le sue potenzialità se non è supportato da un preciso e multi vettoriale piano di comunicazione.

Vediamo quindi come si è concretizzata questa attività di marketing applicata alla valorizzazione delle ciclovie. Il primo step è stato quello di strutturare un contesto più ampio all'interno del quale collocare il nuovo format "ciclovie", con tale scopo la Regione del Veneto ha affidato a Veneto Strade spa il compito di definire e sviluppare un Piano Regionale della Segnaletica turistica. Il Piano, elaborato da Veneto Strade spa e approvato dalla Giunta Regionale del Veneto, è molto ambizioso e

si pone come macro obiettivo quello di garantire organizzazione e riconoscibilità, mediante segnaletica turistica elaborata allo scopo, al variegato patrimonio ambientale e culturale che caratterizza l'offerta turistica veneta. Il Piano, oltre all'individuazione delle differenti mete da valorizzare, comprende l'elaborazione della Rete Escursionistica Veneta (REV) costituita da una serie di percorsi cicloturistici, ippici e nautici che attraversano, collegandolo, tutto il territorio regionale. Il tema degli itinerari, quale forma di prodotto trasversale, ha una forte valenza comunicativa collegata prevalentemente all'aspetto culturale storico e architettonico ma anche a quello ambientale-naturalistico tipico del Veneto; un "legame emozionale" quindi alle tematiche e alle caratteristiche peculiari che contraddistinguono il territorio che si vuole promuovere. Se è vero, come già enunciava Erich Fromm, che "la maggior parte della pubblicità non fa tanto appello alla ragione quanto all'emozione" e che quindi per fare della buona attività di marketing è necessario far leva anche sulle emozioni, è evidente come il fil rouge segnato dalle regole del marketing sia stato seguito fin dall'incipit della formulazione del Piano che, puntando sul concetto di percorsi riesce a toccare gli aspetti emozionali da esso evocati. Altra azione, a valenza fortemente comunicativa, è stata la definizione, all'interno del Piano Regionale di Segnaletica turistica, di un'immagine coordinata che identifica l'intero progetto; ci si riferisce quindi all'elaborazione di un "brand" che, riprodotto su



to fin dall'incipit della formulazione del Piano che, puntando sul concetto di percorsi riesce a toccare gli aspetti emozionali da esso evocati. Altra azione, a valenza fortemente comunicativa, è stata la definizione, all'interno del Piano Regionale di Segnaletica turistica, di un'immagine coordinata che identifica l'intero progetto; ci si riferisce quindi all'elaborazione di un "brand" che, riprodotto su

tutto il materiale attinente al progetto – segnaletica delle ciclovie, pieghevoli, manifesti divulgativi, sito, ecc - attivi un processo di coerenza semiotica che, fornendo ai destinatari dei precisi punti di riferimento, consenta il progressivo riconoscimento del "marchio" e con esso del progetto che si vuole promuovere. L'immagine coordinata è fondamentale per l'idea che si vuol dare del progetto. Mediante la grafica del brand, la scelta dei colori, il nome scelto, ecc si invia al "target di utenti" una vera e propria rappresentazione del progetto stesso.

Per il Piano Regionale di Segnaletica turistica è stato elaborato un marchio dalle caratteristiche univoci, si tratta di un pittogramma "skyline" ispirato ad elementi facilmente riconoscibili del territorio veneto: le Dolomiti, la Basilica di San Marco e le colonne marciarie, un approdo alla laguna e la tipica barca caorlina. Dalla loro combinazione nasce un unico tratto grafico che, allacciandosi al concetto di itinerario, accompagna il visitatore in un ideale percorso caratterizzato dalle principali peculiarità dell'offerta turistica veneta, quali la montagna, le città d'arte, l'acqua (mare, laghi e fiumi) e le tradizioni locali. Un marchio, quindi, che rispetta le regole base del branding, secondo le quali per raggiungere il suo scopo un marchio deve essere originale, visibile, semplice, riproducibile e attraente. Oltre ad un logo che potesse identificare tutto il progetto si è proceduto con l'elaborazione di una codifica molto chiara e semplice, basata su numeri e lettere, finalizzata all'identificazione



dei singoli percorsi (E1: Ciclovia la lunga via delle Dolomiti; E2:Ciclovia Anello dei Colli Euganei; E3: Ciclovia Anello della Donzella; E4: Ciclovia il Girasile; E5: Ciclovia delle Isole di Venezia; E6: Ciclovia del Fiume Mincio; E7: Ciclovia i paesaggi di Palladio). Tale numerazione è stata riportata in tutta la segnaletica posizionata all'interno delle ciclovie, nella segnaletica di indirizzamento alle ciclovie stesse e nel materiale promozionale, il tutto sempre con l'obiettivo di rendere riconoscibile l'intero progetto e ogni singolo percorso. La valorizzazione dei percorsi, quindi, è stata supportata da un efficiente sistema di segnaletica progettato per offrire sia informazioni topografiche che notizie relative alla fruibilità dei percorsi, alle attrattive connesse e ai servizi a disposizione. Fondamentale nell'elaborazione di questa segnaletica è stata la definizione dei colori; fer-

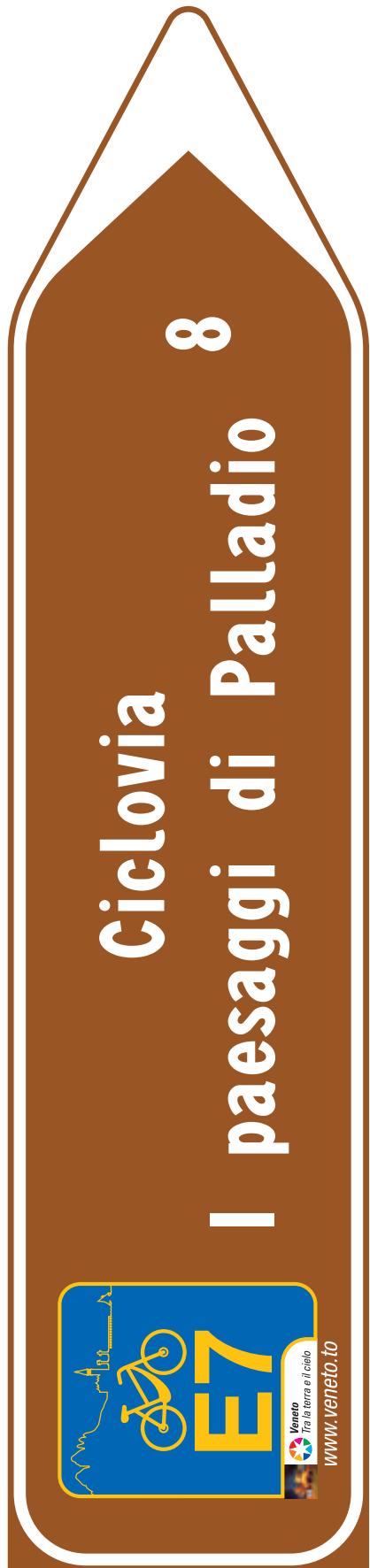
mo restando che la segnaletica di indirizzamento, per essere conforme a quanto previsto dal codice della strada, è stata elaborata con uno sfondo necessariamente marrone sul quale è stato riportato il logo e la numerazione identificativa del percorso, è stato possibile invece effettuare una scelta mirata del colore da utilizzare per i pannelli esplicativi dei percorsi. Questi pannelli di una dimensione significativa (un metro di larghezza per un metro e mezzo di altezza) occupano un ruolo importante nell'ambito della segnaletica che è stata elaborata, in quanto, posizionati all'inizio e alla fine del percorso e nei centri più importanti attraversati dalle ciclovie, forniscono tutte quelle indicazioni utili al cicloturista legate alle peculiarità del tracciato quali la lunghezza, l'altimetria, le varie emergenze turistiche che si possono visitare, nonché i servizi a disposizione.



***Veneto***  
***Tra la terra e il cielo***



Vasilij Kandinskij scriveva che "il colore è un mezzo per esercitare sull'anima un'influenza diretta" e la psicologia della percezione, oltre a confermare l'intuizione di questo artista che ha fatto del colore lo strumento privilegiato per esprimersi, ha dimostrato gli effetti del colore non solo sulle emozioni ma anche su abilità cognitive quali l'attenzione e la concentrazione. Come poter ignorare quindi la grossa potenzialità comunicativa di questo mezzo? La scelta del colore dello sfondo dei cartelli esplicativi dei percorsi è stata fatta tenendo conto di tutte queste caratteristiche, tali segnali infatti sono di colore blu che, è noto, aiuta a concentrare l'attenzione inducendo contemporaneamente tranquillità. Anche la disposizione dei molti elementi informativi all'interno del pannelli esplicativi non è stata assolutamente casuale, la psicologia della Gestalt, infatti, fornisce utili indicazioni su come disporre i singoli elementi al fine di fornire un quadro complessivo gradevole e che lasci un'immagine positiva impressa nella mente di chi lo vede, questa scuola di pensiero pone l'attenzione sui rapporti tra il tutto e i suoi componenti, tra l'elemento e l'insieme di appartenenza. Un cartello elaborato, come può essere il cartello esplicativo dei percorsi, è un qualcosa di più complesso della semplice somma dei suoi componenti e quindi nella sua composizione si è ricercata la strutturazione e la congruenza. La segnaletica, progettata e realizzata, dopo un elaborato iter di acquisizione delle necessarie autorizzazioni che ha coinvolto più di 40 Enti, è stata posizionata; ora è pronta per il test più importante, infatti, come insegna il marketing, il giudizio definitivo spetta sempre a chi "consuma" il "prodotto".





# Realizzare un sistema ciclabile di qualità

di Marco Passigato

Coordinatore gruppo tecnico FIAB

Spesso si distinguono i percorsi ciclabili urbani da quelli extraurbani e si classificano in modo distintivo. In realtà chi viaggia in bici in Europa ed anche sulle buone realizzazioni italiane si è reso conto come spesso si passa senza accorgersene da una situazione di piacevole campagna, magari lungo un fiume ad un incrocio complesso ma ben risolto per le bici in un contesto fortemente urbano, questo significa che l'extraurbano si deve fondere con l'urbano in modo continuo e viceversa. Pertanto i percorsi ciclabili sia urbani che extraurbani devono essere caratterizzati da alcuni aspetti qualitativi comuni come continuità, sicurezza e comfort.

Anche altri aspetti di arredo e dettaglio come segnaletica orizzontale curata, segnaletica verticale di direzione, porta biciclette e bici grill raffor-

zano la frequentazione e rendono gradevole l'utilizzo delle piste ciclabili. Maggiore è la frequentazione ciclabile e pedonale e più è necessario che i due tracciati rimangano seppur paralleli ma distinti, garantendo sia a pedoni che a ciclisti la propria corsia dedicata per uno spostamento fluido e sicuro.

Le situazioni promiscue spesso non sono confortevoli né per i ciclisti né per i pedoni, pertanto vanno utilizzate solo ove ci sono pochi transiti. Per una trattazione completa di questo argomento rimandiamo ad una pubblicazione di Fiab eseguita per conto della Regione Puglia con ampi contributi dell'autore di questo articolo. Si tratta del volume "Reti ciclabili in area mediterranea, vademecum della ciclabilità", scaricabile dal sito [www.fiab-onlus.it/tecnica/vademecum.htm](http://www.fiab-onlus.it/tecnica/vademecum.htm).

### Gli aspetti qualitativi di rete e percorso ciclabili

Per una scelta ottimale dei percorsi della rete ciclabile ed una corretta esecuzione dei progetti è importante che vengano osservati i seguenti criteri progettuali qualitativi.

**Sicurezza** | Nella progettazione di una rete ciclabile deve essere posta particolare attenzione al percorso ed alle soluzioni tecniche che presentano i minori rischi d'incidente e che forniscono la maggior sicurezza, sia per i pedoni che per i ciclisti che per gli altri utenti della strada. La sicurezza va intesa anche come sensazione verso eventi non legati al traffico e pertanto deve essere garantito un sufficiente livello di illuminazione, spazi e visuali che diano all'utilizzatore la sensazione di serenità e che favoriscano la convivialità con gli altri utilizzatori del percorso.

**Continuità** | La continuità è l'elemento fondamentale affinché la rete si presenti attrattiva nei confronti dell'utente. La continuità va curata soprattutto in fase di realizzazione dei primi lotti funzionali. La continuità va rispettata in modo particolare nelle intersezioni stradali che sono i punti più pericolosi per il ciclista.



**Rettilineità** | Affinché il percorso venga realmente utilizzato dai ciclisti è necessario scegliere il tracciato che consenta il percorso più diretto e veloce possibile, lo spostamento in bicicletta, per essere competitivo con le altre modalità di trasporto, deve essere il più corto, il più rapido e il più conveniente.

**Riconoscibilità** | Le tratte, e i percorsi in genere che costituiscono la rete ciclabile, devono essere riconoscibili e facilmente individuabili.

La riconoscibilità si realizza attraverso l'omogeneità dei materiali e delle soluzioni utilizzate.

**Attrattività** | Il tracciato dei singoli tratti della rete deve essere scelto, oltre che per l'attrattività funzionale dei luoghi attraversati, scuole, chiese, aree centrali, commerciali o del tempo libero, anche in funzione della piacevolezza degli elementi di contorno, le vedute, le aree del centro storico, i palazzi di particolare pregio, i parchi, le aree verdi, i monumenti ecc.

**Comfort** | Il tracciato deve possedere quelle soluzioni tecnico costruttive che rendono confortevole il flusso di biciclette. A questo proposito



sono estremamente rilevanti le sezioni che possibilmente non devono essere promiscue con i pedoni, le pavimentazioni, la segnaletica orizzontale e verticale, semaforica e direzionale. Gli attraversamenti, i cordoli, i cambi di pavimentazione, i bordi delle corsie, devono essere perfettamente raccordati e dimensionati.

**Realizzabilità** | Una rete ben progettata deve essere pianificata con interventi e programmi specifici e globali, ma può essere implementata anche con interventi di manutenzione urbana quali le asfaltature, la sistemazione di sottoservizi, il rifacimento di marciapiedi e il riordino della sosta.

**Globalità** | Il progetto della rete deve essere affrontato in modo interdisciplinare coniugando gli aspetti di pianificazione legati ai diversi modi di trasporto, alla viabilità, all'urbanistica ed al recupero ambientale e culturale, al fine di creare la massima sinergia per ottimizzare le forme di mobilità urbana. L'intermodalità con gli altri mezzi di trasporto pubblico, treni, metrotramvia, autobus

urbani ed extraurbani, parcheggi, diventa elemento strategico per l'attivazione dell'utenza.

**Capillarità** | Per capillarità si intende innanzitutto la funzione della rete ciclabile principale di collegare, in modo sicuro e veloce, i luoghi principali dei vari settori urbani.

#### Gerarchia della rete ciclabile

La rete comunale dei percorsi ciclabili è organizzata gerarchicamente in:

- ciclabilità del centro storico (zona 30);
- rete principale urbana per i collegamenti periferia – centro, (sede separata e zone 30);
- rete locale di quartiere, (costituita da piste ciclabili, zone 30 e strade residenziali);
- rete extraurbana per i collegamenti con gli altri comuni o con il territorio;
- rete ciclabile territoriale per collegare centri abitati vicini e lontani;

Ciclovie per attraversare territori vasti, province o regioni o per affiancare lunghi sistemi fluviali o su ferrovie dimesse.



### Servizi per la bicicletta

I principali servizi per la bicicletta sono:

- le rastrelliere portabici, di qualità, ove sia possibile legare facilmente il telaio della bicicletta alla rastrelliera sono un elemento molto importante, esse devono essere numerose e sparse in modo diffuso, alcuni di essi è ben che siano coperti;
- i ciclo box per facilitare l'intermodalità rappresentano la tipologia più strutturata di ciclo-parcheggio, che fornisce il massimo livello di protezione e sicurezza al ciclista. La bicicletta può essere posteggiata in uno spazio chiuso a cui l'utente accede individualmente tramite una chiave personale, eventualmente a pagamento;
- le ciclostazioni con custodia, noleggio e riparazioni presso le stazioni ferroviarie rivestono un ruolo strategico sia per i pendolari che per gli utilizzatori occasionali delle bici a noleggio e possono diventare inoltre luogo in cui si promuovono iniziative rivolte alla promozione della bicicletta e alla mobilità lenta;

- i punti di "bici Pubbliche", bike sharing, nei parcheggi scambiatori, presso le principali fermate del TPL, presso i principali centri attrattori della città, è un servizio in forte espansione, le postazioni devono essere diffuse, deve essere possibile prendere una bici in luogo e lasciarla in un altro luogo, in genere sono gratis per i primi 20-30 minuti e poi a pagamento; Il sistema delle bici pubbliche va promosso e gestito come un vero e proprio sistema di trasporto;
- i negozi e le officine che fanno le riparazioni alle biciclette.

Una segnaletica dedicata alla mobilità ciclabile

In ambito extra-urbano stanno prendendo piede i bici grill per valorizzare e caratterizzare la fruizione di aree naturali e percorsi turistici.

Il bici grill è una struttura gestita che oltre alla funzioni di offrire ristoro mette a disposizione del ciclista informazioni turistiche dedicate ai ciclisti ed i principali pezzi di ricambio che possono essere utili ad un cicloturista.



# La rete ciclabile del Veneto tra Italia ed Europa

di Claudio Pedroni

Coordinatore nazionale rete ciclabile Bicitalia

La fruizione di una rete ciclabile territoriale di area vasta trova successo se la rete attraversa territori ambientalmente piacevoli, su percorsi a basso traffico o in sede dedicata che raccordino località turistiche note. I percorsi più importanti devono essere descritti su pubblicazioni o road book che ne facilitino la percorribilità e, caso ottimale, accompagnati da una segnaletica di direzione dedicata e ben posizionata. La rete dovrebbe inoltre essere sufficientemente lunga da supportare diversi giorni di uscite in bicicletta creandosi così un intero territorio bicycle friendly. Nel nostro paese le due province di Trento e Bolzano, dove sono disponibili quasi 1000 km di ciclovie di qualità sono, un esempio di successo in tal senso.

La pianificazione pertanto diventa il momento strategico principale e deve essere il risultato della comparazione di più alternative.

In Europa si sono sviluppate da tempo numerose reti ciclabili nazionali; quella tedesca, svizzera, austriaca, nate dopo le più mature reti olandesi e danesi.

La pianificazione ciclabile europea ha sviluppato una sua struttura attraverso la rete EuroVelo promossa





## Twelve international cycle routes to change the face of Europe

EuroVelo® is a registered trade mark of the European Cyclists' Federation



da ECF (European Cyclists' Federation ovvero l'associazione che riunisce le associazioni nazionali impegnate nella promozione dell'uso della bicicletta) che a partire dalla fine degli anni 90 ha iniziato a strutturare i grandi itinerari internazionali. Attualmente EuroVelo interessa tutti gli stati dell'Europa geografica (non solo UE pertanto!) con 12 itinerari e per complessivi 65.000 km circa. Il territorio italiano è interessato da 3 itinerari di EuroVelo, e più precisamente il n. 5 Via Romea Francigena, il n° 7 detta Sun Route e la n°8 Mediterranean Route.

La rete ciclabile Bicitalia, sviluppatasi a partire dal 1992 con la presentazione della Ciclopista del Sole ad opera di FIAB oggi raccoglie 16 itinerari per com-

plessivi 17.000 km circa. La rete Bicitalia comprende al suo interno le rotte delle 3 ciclovie di EuroVelo già citate con il nome rispettivamente di via dei Pellegrini (EV5), Ciclopista del Sole (EV7) e Ciclovia del Po e delle Lagune (EV8)

Bicitalia per molti anni è stata solo una tavola di pianificazione, ma in questi mesi la FIAB – Federazione Italiana Amici della Bicicletta con le sue oltre 100 associazioni locali sta provvedendo a collocare le direttive sul territorio utilizzando la viabilità minore a basso traffico e rilevando con il GPS o altri strumenti tutti i tracciati che diventano pertanto percorsi consigliati per i lunghi spostamenti. A breve sul sito [www.bicitalia.org](http://www.bicitalia.org) saranno disponibili tutte le tracce vettoriali dei percorsi che si appoggiano alle cartografie disponibili on-line e scaricabili anche come tracciati GPS.

Diverse Regioni e Province da tempo stanno strutturando le proprie reti ciclabili locali.

Anche il Veneto con DGRV n. 366 dell'11 febbraio 2005 pubblicata sul BUR n. 31 del 22-03-2005 ha approvato il Master Plan della mobilità ciclistica recependo la studio eseguito appositamente da FIAB che valorizzava gli argini dei fiumi e le ferrovie dimesse.

Nel 2010 con DGR n 1807 del 13 lu-

glio 2010 la Regione Veneto ha approvato il Piano del Cicloturismo all'interno della REV Rete Escursionistica Veneta che individua 4 itinerari pluri giornalieri a carattere regionale e 7 escursioni provinciali a carattere giornaliero meritevoli di essere promossi all'interno di un progetto turistico di valorizzazione con pubblicazioni dedicate e specifica segnaletica di direzione. È significativo sottolineare che i percorsi da valorizzare individuati nel 2010 dalla Regione ricalcano quelli individuati nel Master Plan regionale del 2006 e interpretano localmente gli itinerari che compongono Bicitalia, il tutto all'insegna di un processo pianificatorio coordinato che mira a valorizzare i migliori percorsi del territorio regionale.



# Passaggi a Nord Est

Periodico di informazione sulla mobilità, infrastrutture, porti, interporti e aeroporti

è una pubblicazione di **Veneto Strade S.p.A.**

Sede Legale e Direzione Centrale:

Via Cesco Baseggio 5 AEV Terraglio

Mestre Venezia tel. 041 2907711 - fax 041 2907852

segreteria@venetostrade.it

Pubblicazione registrata presso il tribunale di Venezia  
n.1474 del 2 aprile 2004

Poste italiane S.p.A. Spedizione in Abbonamento Postale  
70% - DCB Venezia

#### **Direttore Responsabile**

Fabrizio Conte

f.conte@venetostrade.it

#### **hanno collaborato:**

Adriana Bergamo

Lamberto Fano

Paola Gatto

Diego Gallo

Stefan Marchioro

Marco Passigato

Claudio Pedroni

#### **Fotografie**

© Unionpress - Venezia - unionpress.net, © M. Danesin, Archivio Veneto Strade S.p.A., Consorzio di promozione turistica Auronzo-Misurina - Ph. Valentino Pais; M. Passigato, © tarei e Cobra - fotolia.com, Alina Isakovich, praglia.it, fondazionecavendramin.it, Marek Szczepanek, monteberico.it.

#### **Impaginazione**

Unionpress - Venezia

#### **Stampa**

Grafiche Carrer S.n.c.

visita il nostro sito

**www.venetostrade.it**

Per essere sempre aggiornato sullo stato del traffico delle strade in nostra gestione entra nel sito **www.venetostrade.it** e iscriviti alla mailing list, potrai viaggiare informato ascoltando in tempo reale il nostro notiziario sulla viabilità.

**Veneto Strade** rende disponibili le informazioni sulla viabilità in modo gratuito anche per i dispositivi mobile: collegati col tuo cellulare o palmare all'indirizzo: <http://www.venetostrade.it/infomobile>

**Veneto Strade S.p.A.**

Via Cesco Baseggio 5 AEV Terraglio Mestre Venezia - tel. 041 2907711 - fax 041 2907852

QR code - Infobobile



