



AMICI DELLA BICICLETTA



LEGA AMBIENTE

Comitato per le piste ciclabili a Verona

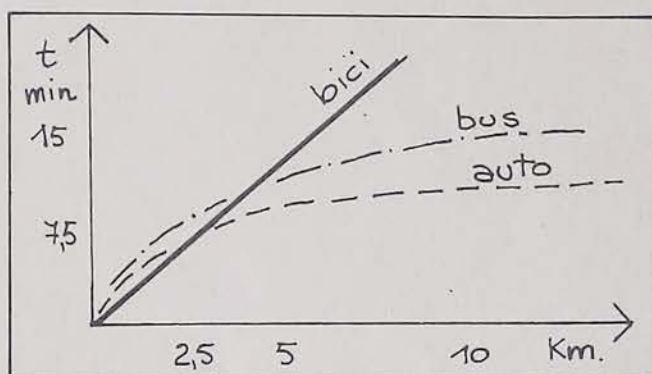
IDEE PER UN PROGETTO DI RETE DI PISTE CICLABILI A VERONA



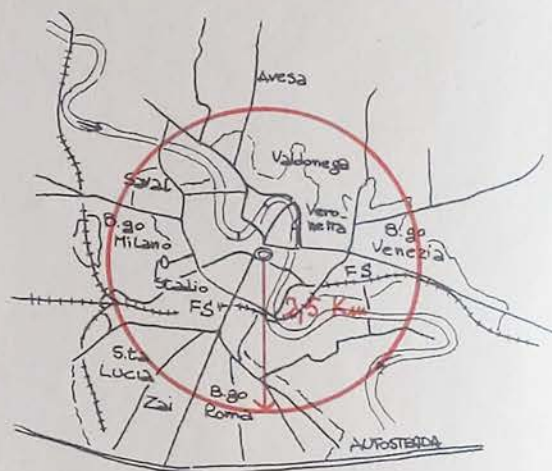
Piste ciclabili a Verona

Bicicletta non come ripiego,
ma **come scelta**

- per avere la possibilità di guardarsi attorno
- per avere il tempo di pensare
- per potersi fermare con la gente che si incontra
- perché è più bello!!!



In città, per percorsi
fino a 2,5 km, la bicicletta
è più veloce dell'auto e del bus



Bici per andare dove?

- al lavoro, in ufficio, a scuola, in stazione
- per le piccole commissioni, per fare la spesa
- per godere di un minuto di relax
- per girare in centro liberamente
- per andare... quasi dappertutto

Ma chi ci andrà?

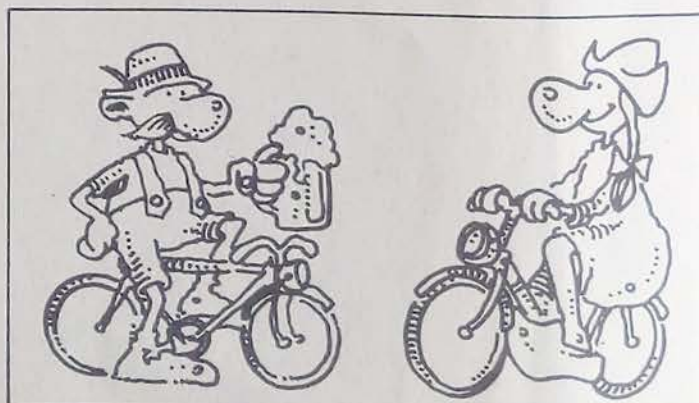
- giovani, gente seria e matura, anziani e bambini...

Ma chiediamo una cosa assurda?

NO! A Monaco, ad Amsterdam, a Berlino
le piste ciclabili le hanno da molti anni!

Ma dimmi, ti piacerebbero degli itinerari
cicloturistici e ciclonaturalistici indicati con
segnaletica propria lungo le stradine
di campagna?

Certo, certo: sai che bello!!!
Sono così stufo di andare in giro in automobile!



Ah, senti, cosa costerà fare la rete ciclabile in città?
Con tutte le corsie protette, gli scivoli ai marciapiedi sulla
circonvallazione, qualche piccolo semaforo...

**Ma cosa vuoi che costi, ci vorranno qualche centinaio di
milioni; non sono mica grosse spese per un Comune
come Verona.**

Ma, allora, perché non le hanno già fatte?

MAH!?!



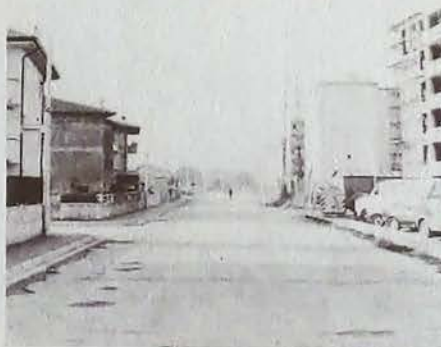
*Esempio di come gli argini di fiumi e canali
si prestino alla realizzazione
di piste ciclabili*



*Ristrutturazione ciclabile di strade
esistenti: centro storico*



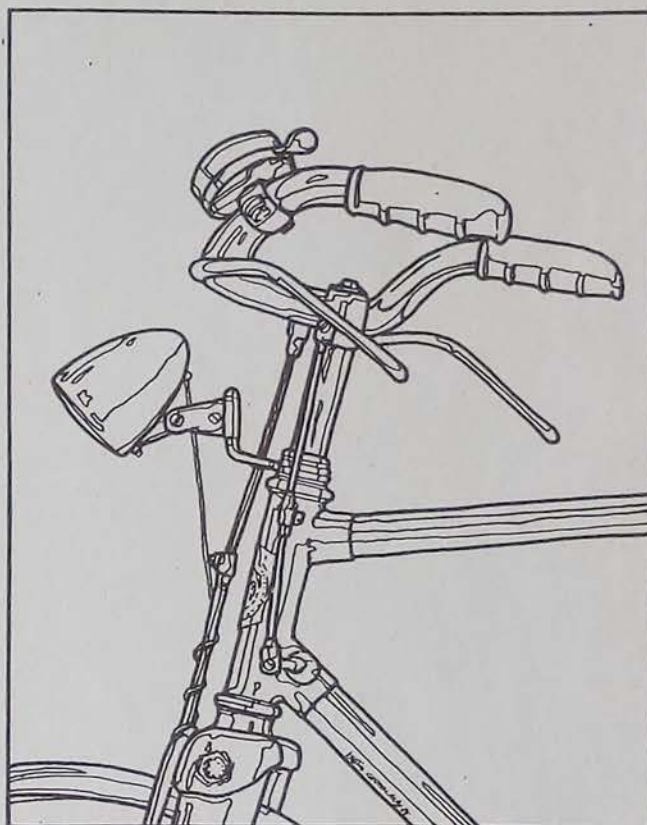
*Ristrutturazione ciclabile di strade
esistenti in zone periferiche*



*Il tracciato di una ferrovia in disuso
consente di realizzare una pista ciclabile
autonoma*



Nota: le foto sono tratte dal progetto Percorsi Ciclabili per Vicenza, a cura della Cooprogetto srl



Indice

Premessa	pag. 5
Introduzione tecnica	pag. 6
Verona Est	pag. 8
Borgo Trento	pag. 10
Saval - San Zeno	pag. 12
Canale Camuzzoni	pag. 12
Verona Sud	pag. 14
Circonvallazione esterna, Porta Palio, Porta Nuova	pag. 16
Ipotesi di percorso ciclabile nel Centro Storico di Verona	pag. 18

A cura di:

Fabio De Togni, Carlo Furlan, Stefano Gerosa,
Marco Passigato

Si ringrazia Claudio Bighignoli per le vignette

© Copyright 1987

Amici della Bicicletta e Lega Ambiente di Verona

Fotocomposizione e stampa:

Cooperativa Editrice Nuova Grafica Cierre
Via Betteloni, 19 - Verona - Tel. 045/529600



STAMPATO SU CARTA RICICLATA ECOLOGICA 100%

Premessa

Negli ultimi anni, nonostante la crisi petrolifera ed economica, nel nostro Paese il traffico motorizzato è notevolmente aumentato, creando problemi ecologici ed urbanistici ben noti.

Anche se si provvederà alla costruzione di nuove strade fuori dalla città, una crescita del parco autoveicoli in circolazione farà accrescere l'intasamento del traffico nelle metropoli e il danno sanitario e sociale conseguente.

I mezzi a pedale hanno un'occupazione di territorio statica (di parcheggio) e dinamica (di circolazione) nettamente inferiore a quella degli autoveicoli. Inoltre è stato più volte dimostrato che per distanze fino a 6 km in città il velocipede ha un tempo di percorrenza "porta a porta" inferiore o al più eguale agli autoveicoli.

L'uso quotidiano del velocipede non porta gli inconvenienti ambientali e il rumore tipici degli autoveicoli; esso inoltre stimolando la muscolatura e l'apparato cardiocircolatorio, giova alla salute del guidatore.

Perciò un incremento del traffico ciclistico accompagnato da una diminuzione del traffico motorizzato non potrebbe che giovare a tutti.

Spinti dal costo crescente dei carburanti, oltre che da motivazioni ecologiche, alcuni coraggiosi cittadini italiani hanno già optato per il trasporto a pedale. Molti altri vorrebbero seguirli, ma per fare ciò chiedono di avere un proprio spazio, strutture atte a proteggerli dal traffico pesante e che facilitino l'uso della bicicletta.

Raramente a queste richieste corrispondono provvedimenti concreti da parte delle amministrazioni pubbliche, che, al contrario, invece di difendere pedoni e ciclisti, rendono le strade di dominio degli automezzi, privilegiandoli in tanti modi.

Noi siamo convinti che è ormai necessario per il bene della collettività modificare questa situazione riconoscendo al pedone e al ciclista una dignità di cittadini e dei diritti fino ad ora ad essi negati.

Nella nostra città, come altrove, bisogna quindi pensare alla creazione non tanto di qualche sparuta pista ciclabile, bensì di un progetto di "rete ciclabile", da realizzarsi poi anche in più anni, collegando gradualmente i vari assi ciclabili.

Occorre individuare i percorsi principali e prioritari:

- 1) percorsi ciclabili **urbani**, che **colleghino il centro storico** (da chiudere al traffico motorizzato) **alla periferia**; dove è possibile con percorsi alternativi rispetto alla grande viabilità;
- 2) percorsi ciclabili che colleghino le aree urbane residenziali con i parchi urbani;
- 3) percorsi ciclabili **di svago** (aree ambientali, parchi, ecc.);
- 4) piste ciclabili **di quartiere** che colleghino aree di interesse locale (scuole, anagrafe, centri sociali, ecc.) fra loro e con i percorsi ciclabili urbani principali.

In quest'ottica abbiamo pensato di fare alcune proposte per dimostrare come anche a Verona sia possibile impostare in concreto un progetto e un piano per la "ciclabilità".

Non vogliamo pretendere di aver fatto il Piano Globale della ciclabilità a Verona: questo non è nostro compito (casomai, ed è doveroso sottolinearlo, dell'amministrazione pubblica).

Sono solo alcune proposte per stimolare l'amministrazione pubblica comunale a presentare ed avviare al più presto la realizzazione di un piano più generale, che tenga però conto anche di queste proposte.

Ben vengano, naturalmente, proposte alternative migliori delle nostre; bisogna far presente che il nostro non è uno studio preparato da dei tecnici, con molto tempo e fondi a disposizione, ma il lavoro di semplici cittadini, che normalmente lavorano, e hanno quindi dovuto impiegare il loro tempo libero per dimostrare la fattibilità di un progetto del genere.

Certamente il Comune di Verona, se volesse, potrebbe fare molto di meglio: l'esempio del progetto di piste ciclabili per Vicenza ci dimostra come un'équipe di tecnici competenti e sensibili al problema può ottenere ottimi risultati (ci riferiamo ovviamente alla sola fase di progettazione, perché a Vicenza ad un ottimo progetto fa riscontro, per quello che ci risulta, uno stanziamento di zero lire per la costruzione delle piste; proprio il contrario di quello che accade a Verona, dove si sono stanziati un miliardo e 800 milioni per tre anni senza essere poi arrivati ad un minimo di progettazione...).

Non vogliamo nemmeno, però, che queste idee restino per sempre nel cassetto di qualche assessore, per

finire col tempo nel cosiddetto "dimenticatoio".

Alla presentazione all'opinione pubblica e alla stampa di queste proposte faranno seguito tutta una serie di iniziative volte ad ottenerne l'attuazione.

Ci impegniamo quindi a promuovere un movimento di opinione (e se necessario delle battaglie) sui seguenti obiettivi:

- 1) il Comune di Verona progetti e dia il via alla realizzazione di una rete di **percorsi ciclabili**;
- 2) le piste ciclabili siano fatte con criterio (e non "tanto per farle");
- 3) si dia seguito poi ad una campagna di pubblicizzazione delle opportunità offerte dalle nuove strutture ciclabili e siano fatti rispettare dai vigili i diritti dei ciclisti e l'accessibilità alle piste ciclabili (l'unica pista ciclabile, di nome se non di fatto, presente a Verona è diventata un parcheggio, sotto l'occhio "condiscendente" delle autorità: i ciclisti non possono usarla e così poi qualcuno può anche avere la spudoratezza di dire che la pista non serve a niente...);
- 4) siano realizzati dei parcheggi custoditi per biciclette, con possibilità anche di noleggio, in alcuni punti della città e siano potenziate le rastrelliere (sostituendo quelle rotte, inoltre);
- 5) sia perseguito l'obiettivo di allargare la chiusura del centro storico al traffico a motore. Non vogliamo comunque una pedonalizzazione in senso stretto: deve essere regolamentato l'accesso ai ciclisti (come da noi proposto), ai minibuses, ai residenti e ai rifornimenti di negozi (in certe fasce orarie);
- 6) siano rimosse tutte le difficoltà, gli impedimenti e certi divieti "assurdi ed insensati" che mettono in difficoltà chi usa la bicicletta o va a piedi;
- 7) Verona non diventi una città a "misura d'auto": ci preoccupano cioè tutte quelle proposte (anche se alcune sono "demenziali", altre sono certamente fattibili tecnicamente) volte ad incoraggiare e incentivare la "cultura" e l'uso indiscriminato dell'auto. In un Paese come l'Italia (il più asfaltato d'Europa) ci sembra spesso inutile e dannoso costruire nuove strade, tunnel, sopraelevate e sottopassaggi...

Introduzione tecnica

Definiamo **pista ciclabile** l'affiancamento di una carreggiata di minori dimensioni destinata alle biciclette alla carreggiata principale.

Si distingue, inoltre, la pista ciclabile ben separata da un terrapieno o rialzata rispetto la carreggiata (e che può essere unidirezionale o bidirezionale) dalla **corsia per biciclette** (da noi definita **striscia ciclabile**). La striscia ciclabile è una fascia di strada, laterale alla carreggiata, delimitata solitamente da una riga gialla, che rappresenta una soluzione meno costosa e meno sicura rispetto alla vera e propria pista ciclabile e quindi da realizzarsi solo in quei tratti ove non sia possibile ricavare quest'ultima.

Sono definite **strade ciclabili** le strade o stradine con divieto di transito per la quattroruote (totale o con permesso per i residenti).

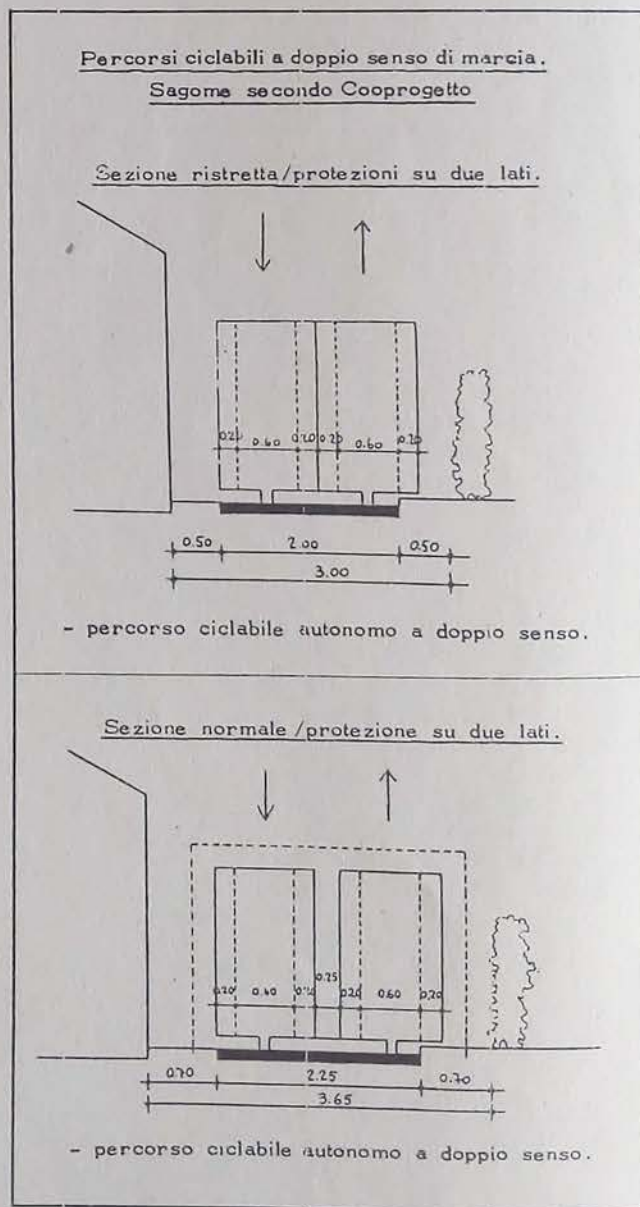
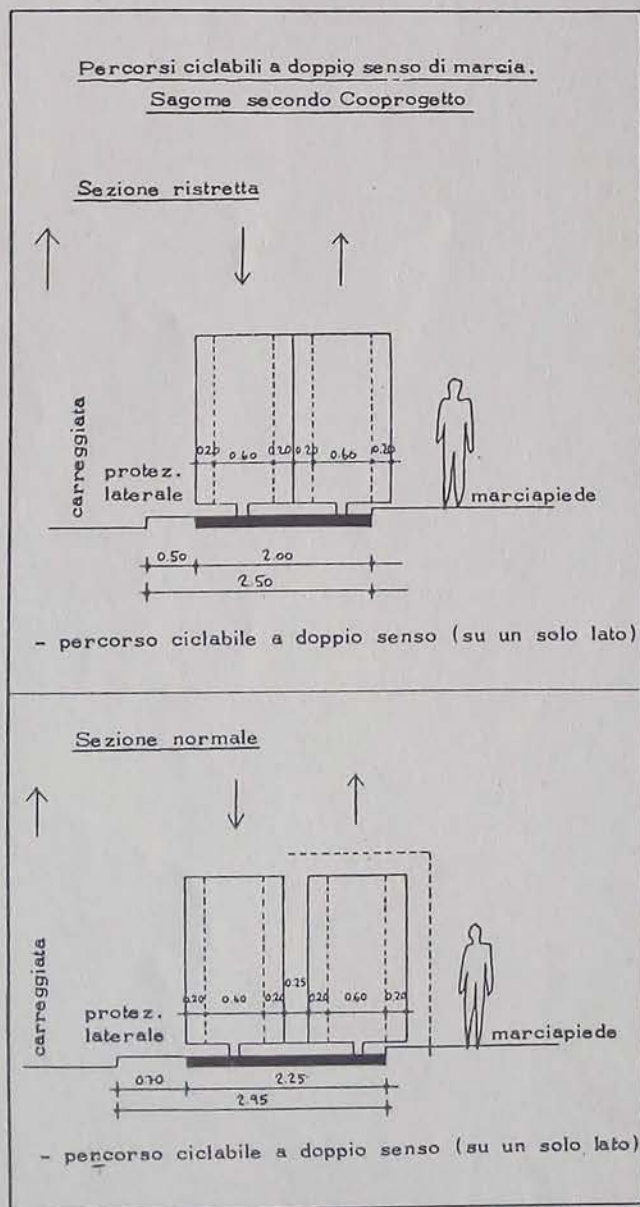
Definiamo **percorsi ciclabili** l'integrazione tra queste tre possibilità, costruendo dei veri e propri collegamenti.

Definiamo, infine, **itinerari ciclabili** dei percorsi consigliati ai ciclisti, per qualche loro particolare peculiarità (scarso traffico, zona interessante dal punto di vista naturalistico od artistico, ecc.), ma senza comprendere necessariamente tratti di pista o strada ciclabile.

Crediamo sia il caso di soffermarci sulla pista ciclabile.

Esistono piste ciclabili solo per velocipedi, oppure "aperte" anche ai ciclomotoristi. La scelta a favore o contro l'accesso dei ciclomotori dipende direttamente dal livello di sicurezza della pista ciclabile che permetta o meno la promiscuità tra i due veicoli; essi presentano velocità, tempi di accelerazione e di fermata diversi e quindi, a nostro parere, sarebbe auspicabile non permettere ai ciclomotori l'accesso alle piste ciclabili (a parte il caso di piste particolarmente ampie e comunque con limiti di velocità ben definiti ed un controllo severo e costante da parte dei vigili).

Detto questo, definiamo alcuni cri-





Alcuni segnali indicanti pista ciclabile

teri per la costruzione delle piste ciclabili:

- 1) la larghezza ideale sarebbe di 2 metri per le piste unidirezionali e di tre metri per quelle bidirezionali;
- 2) la pavimentazione deve essere fatta in modo da ridurre l'attrito e non devono esserci buchi e tombini a rallentare la marcia della bici. La pavimentazione può essere di tipo bituminoso, analoga a quella delle carreggiate stradali ma con diminuzione degli spessori dei vari strati, dati i modesti carichi sopportati. In nessun caso la pavimentazione dovrà presentare scanalature longitudinali che possano pregiudicare la stabilità della bicicletta.

La pista non comporterà in genere opere di fognatura in quanto l'acqua defluisce ai bordi della pista, disperdendosi nel terreno;

- 3) il piano della pista dovrebbe essere separato o sollevato rispetto a quello riservato al traffico motorizzato e possibilmente anche rispetto al marciapiede (anche se in molti Paesi del Nord-Europa alcuni marciapiedi molto ampi vengono usati per ciclisti e pedoni, con una semplice striscia gialla di separazione o colorazione diversa della pavimentazione).

L'ideale sarebbe che strada e pista fossero separati da strisce di verde (siepi, aiuole o alberi). Sono state studiate apposite barriere con un corrente a circa 50 cm da terra, tale da strisciare contro le gambe del ciclista fuori dal raggio dei pedali, e uno a circa 1,20 m tale da strisciare contro il braccio al di sopra del manubrio, con i montanti arretrati di circa 20 cm. Questa barriera può incorporare un "guard-rail" verso la strada per aumentare la protezione e può essere usata in alcune strade (vedi figura);

- 4) la pista ciclabile deve essere il più

possibile accessibile al ciclista e quindi, a seconda del tipo di separazione dalla carreggiata, dotata di frequenti e comodi accessi (per esempio: scivoli non eccessivamente pendenti se rialzata). Deve essere contemporaneamente resa il più possibile inaccessibile agli automezzi, in modo che non diventi luogo di parcheggio o seconda corsia. Anche in prossimità dei passi carrai vanno quindi posti dei paletti (o altri accorgimenti) per impedire alle auto di usare il passaggio per invadere la pista;

- 5) agli incroci la pista ciclabile non deve finire e quindi vanno evidenziati gli attraversamenti ciclistici, con opportuna semaforica specia-

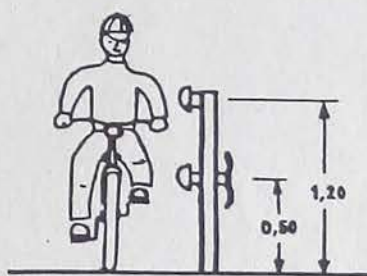


Figura 1

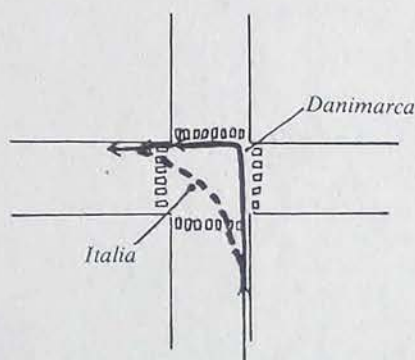


Figura 2

lizzata (attraversamenti che possono essere paralleli a quelli già utilizzati, se ci sono, dai pedoni) e studiate tutte quelle soluzioni (piazzole di sosta, evidenziazione della svolta a sinistra con segnaletica orizzontale, ecc.) per agevolare il ciclista.



Pista ciclabile associata a marciapiede

In alcuni Paesi ci sono in funzione semafori con luci direzionali specifiche per impedire la svolta a destra degli autoveicoli in concomitanza con l'attraversamento dei ciclisti.

In Danimarca gli incroci sono organizzati in modo che il ciclista che voglia svoltare a sinistra si tenga sempre a destra rispetto al flusso stradale, utilizzando prima un attraversamento semaforico e poi l'altro (in questo modo evita di trovarsi in mezzo alla strada, come dimostra la figura 2);

- 6) la pista ciclabile deve essere dotata di apposita segnaletica orizzontale e verticale, che ne avverta il ciclista (e l'automobilista) della presenza;
- 7) è possibile ricavare piste ciclabili con doppio senso di marcia su un unico lato della strada, semplificando molti problemi.

Infine, per quel che riguarda le cosiddette strade ciclabili, che possono costituire percorsi di svago in campagna o tratti di un percorso ciclabile in città, proponiamo che, nel caso si volesse destinare a tale uso sedi stradali già esistenti e si rilevasse l'opportunità di lasciare libero accesso agli autoveicoli dei residenti, si prendano provvedimenti per tutelare di fatto (e non solo di diritto, applicando cioè un limite di velocità) l'incolumità dei ciclisti.

Questo è possibile costruendo degli "sbalzoni": si tratta di asperità e gobbe sull'asfalto tali da danneggiare le auto che sopraggiungono ad una velocità maggiore a quella consentita.

Naturalmente vanno posti a determinati intervalli di spazio e con scanalature studiate apposta per chi passa in bicicletta.

Verona Est

Premessa

La zona Est di Verona, coi quartieri di Borgo Venezia, S. Michele, Porto S. Pancrazio, Montorio, Poiano, è una zona ad alta densità di popolazione e con notevoli problemi di spostamento per chi vuole usare la bicicletta.

Infatti la presenza di traffico pesante, lo scorrimento di arterie "veloci", l'intasamento pressoché costante in altre, disincentiva chiunque dall'uso di questo mezzo alternativo ai veicoli a motore.

Una politica del traffico per diffondere l'uso della bicicletta è, secondo noi, augurabile non solo per problemi di sicurezza, di risparmio energetico e di riduzione del traffico veicolare, ma, soprattutto, per prefigurare un rapporto più diretto con l'ambiente e con il nostro corpo.

Le indicazioni che emergono da questa nostra proposta sono soltanto di massima, eventualmente da approfondire con un apposito studio tecnico, per il quale la Lega Ambiente si dichiara disponibile a collaborare.

Questi i criteri di fondo su cui si è lavorato:

- realizzare una rete in grado di collegare le zone più popolate con il centro;
- coniugare le esigenze del trasporto in bicicletta con quelle del traffico a motore, seguendo percorsi il più possibile diretti lungo strade sufficientemente ampie, tali da consentire la costruzione di piste ciclabili; o lungo strade che possono essere interamente convertite al movimento ciclistico, senza danneggiare il traffico automobilistico;
- trovare soluzioni accettabili economicamente, seguendo il più possibile tracciati già predisposti, senza prevederne di nuovi.

Asse principale:

Centro storico-Madonna di Campagna

La proposta è quella di trasformare in pista ciclabile l'intera via Fiumicello. Le stesse dimensioni di questo tracciato, in alcuni punti inferiori ai quattro metri, ne sconsigliano il traffico veicolare che può facilmente essere indirizzato verso via Unità d'Italia e via Pisano - via Spolverini.

Andrebbe previsto uno speciale

permesso (di spostamento e non di sosta) a chi ha il passo carraio, disponendo evidentemente limiti rigorosi di velocità e precedenza ai ciclisti.

Verso il centro-città, con un adeguato impianto semaforico, la pista potrebbe penetrare fino in piazza S. Toscana.

Verso est la pista può essere ricavata in una corsia di via Belviglieri, strada spaziosa, alberata, con poco traffico, fino all'incrocio con via del Capitel, dove allestire un apposito impianto semaforico.

Di qui proseguire fino all'incrocio con via Tiberghien, lungo un tratto che può essere ricavato tra le case popolari e la fabbrica, con la copertura dell'unica parte scoperta di via Fiumicello.

Oltre via Tiberghien si può ricavare una corsia ciclabile nel nuovo tracciato di via Cimitero.

Oltre via Monti Lessini si prosegue per via Monte Tesoro, via Cernisone, via Fedeli.

L'ampiezza e la relativa mancanza di traffico di queste strade permette di ricavare agevolmente piste ciclabili ai bordi, senza creare problemi di scorrimento.

Strutture servite:

quartieri di B.go Trieste, S. Michele Extra, Madonna di Campagna, zona degli Orti, scuola media "M.L. King", campo sportivo "Tiberghien", campi da tennis di S. Michele Extra, scuola professionale "Leonardo da Vinci", campo sportivo di via Belluzzo, centro polisportivo "F.lli Cabianca".

Primo Asse Nord-Sud:

Poiano-Porta Vescovo

Il traffico pesante che scorre lungo via Fincato rende quasi impossibile il collegamento in bicicletta tra Poiano e la città. Data l'ampiezza della massicciata si propone di ricavare una pista sul lato ovest della provinciale; questa si può collegare con una direttrice di scorrimento ciclabile lungo via Villa Cozza e via Betteloni, fiancheggiando i giardini di via Barana ci si collega con l'asse ciclabile di via Fiumicello.

Strutture servite:

Poiano, B.go Venezia, scuola media "G. Verdi", scuola elementare "G. Carducci".

Secondo Asse Nord-Sud:

Via della Corte-Via del Capitel

Collegata all'asse principale est-ovest, nell'incrocio tra via Belviglieri e via del Capitel è possibile, costeggiando il torrente Valpantena, ricavare un tratto di fondamentale importanza per le strutture scolastiche e sportive che può servire.

Strutture servite:

centro polisportivo "Gavagnin", piscina comunale "Belvedere", istituto "Paoli", scuola elementare "Forti", scuola media "Rosoni", scuola elementare "G. Manzoni", scuola media "Fincato".

Terzo Asse Nord-Sud:

frazioni Montorio-S. Michele Extra

Anche in questa zona una pista ciclabile è indispensabile, per permettere il collegamento con Montorio, dato il tipo di traffico pesante e veloce che percorre via Antonio da Legnago.

Si propone di utilizzare una strada già esistente che, partendo dalla parte meridionale della frazione, si collega, attraverso via Mattarana, con S. Michele Extra all'altezza di via Monte Tesoro.

Strutture servite:

Montorio, campo sportivo e piscina della frazione stessa.

Asse di collegamento

Porta Vescovo-Porta Vittoria

Lungo questa direttrice, attualmente impercorribile per i ciclisti, date le note caratteristiche del traffico lungo via Torbido, è facilmente ricavabile una pista ciclabile tra la siepe che costeggia la strada ed il vallo delle mura.

Strutture servite:

campi di via Torbido.

Asse lungo l'argine sinistro dell'Adige

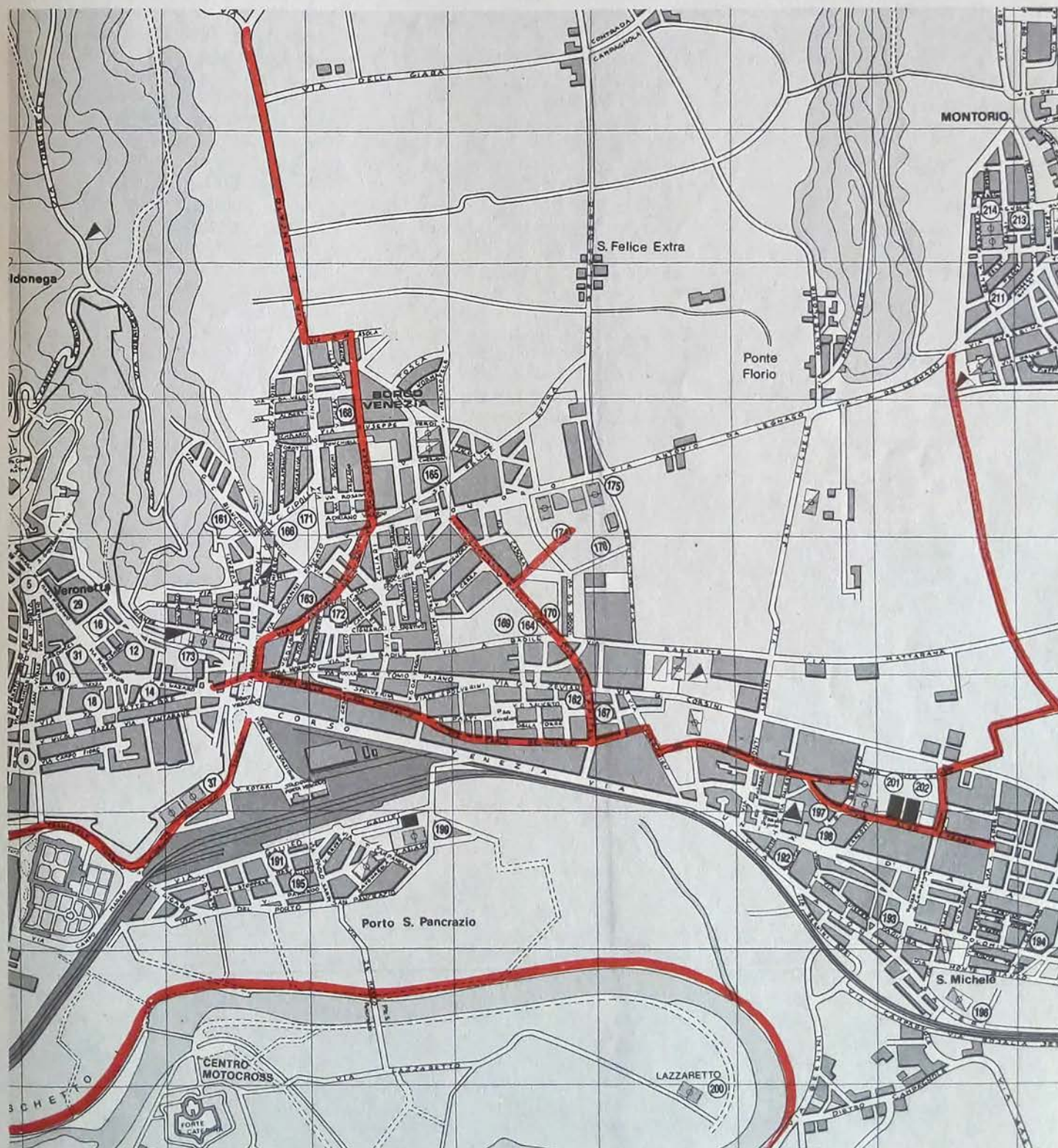
Questo progetto è finalizzato alla valorizzazione dell'area verde a sud di Porto S. Pancrazio e della linea

ferroviaria e ad un collegamento tra la città e la zona dove dovrebbe essere costituito il "Parco dell'Adige": il tracciato è già esistente. Corre infatti lungo tutto l'argine un sentiero che collega loc. Boschetto con loc. Bosco Buri.

Riteniamo però indispensabile col-

legare questo tracciato con Porta Vittoria, ricavando una pista ciclabile in Lungadige Galtarossa, attualmente in fase di allargamento.

Strutture servite:
campo ippico, campo sportivo del Boschetto, Bosco Buri.



Borgo Trento

Ponte Pietra - Ponte Crencano - Avesa

La pista di tipo bidirezionale, inizia dal Ponte Pietra (collegandosi al percorso ciclabile proposto per il centro storico), sfruttando la strada esistente tra il marciapiede adiacente l'argine dell'Adige e gli alberi di separazione con via S. Alessio.

È opportuno togliere la possibilità agli automobilisti di parcheggiare sulla pista con l'installazione di opportuni paletti (o panchine) tra un albero e l'altro.

Quando, dietro la chiesa di San Giorgio, la strada finisce si prosegue per breve tratto nei giardini, delimitando la pista con una striscia gialla sulla sinistra dei giardini ed installando opportuna segnaletica (rivolta ai ciclisti e pedoni). Dopo questo attraversamento, passati davanti alla torretta, si rientra nella stradella posta di fianco al marciapiede, predisponendo opportuni scivoli (anche sul ponticello successivo, dove necessita una sistemazione del fondo stradale).

Giunti in prossimità di Ponte Garibaldi la pista prosegue verso viale Nino Bixio.

bidirezionale di 3 m più un marciapiede di 1,90 m circa.

L'attraversamento si effettua in prossimità delle strisce pedonali. Vedere comunque lo schizzo con le due soluzioni possibili (l'attraversamento dell'incrocio dovrebbe essere studiato con più attenzione).

Per quello che riguarda via N. Bixio si propongono, anche qui, due alternative:

- 1) senso unico dall'ospedale a Ponte Garibaldi, utilizzando l'intera corsia che rimane libera come pista bi-direzionale (naturalmente gli autobus provenienti dal centro e diretti all'ospedale devono essere dirottati per via Mameli);
- 2) utilizzando gli ampi marciapiedi per ricavare due piste di tipo unidirezionale, lasciando comunque parte del marciapiede ai pedoni.

Preferiamo la prima ipotesi, considerando che il traffico su questa via non è particolarmente rilevante (data la presenza di via Mameli) e in secondo luogo perché renderebbe più semplice la sistemazione dell'incrocio presso i giardini Lombroso.

La pista prosegue, con opportuna

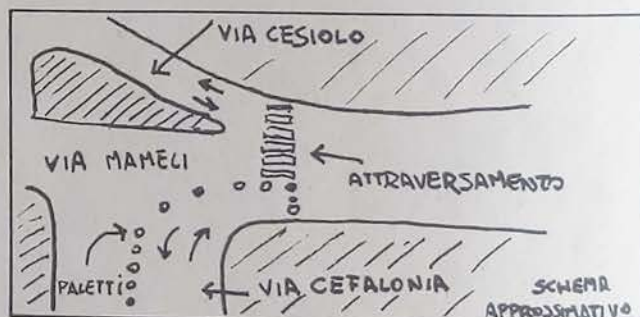
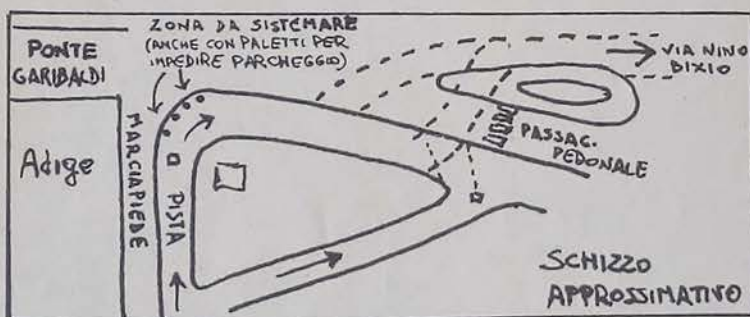
"rubata" per questo scopo, ma questo accade già ora, dato che vi sono spesso auto in sosta (quindi non ci sono scuse).

La pista prosegue quindi per via Cesiolo, con un provvedimento di chiusura del traffico (esclusi i residenti) e di divieto di sosta e dove andrebbe evidenziata una corsia per biciclette nel senso opposto a quello prescritto per gli autoveicoli.

Nell'incrocio con via Monte Ortigara va posto un segnale di pericolo per avvisare gli automobilisti della possibilità di incrociare dei ciclisti, che comunque dovrebbero dare la precedenza (o meglio ancora dovrebbero avere un semaforo a richiamo).

In via Santini viene istituito un senso unico per gli automobilisti, in modo che sia utilizzabile solo nella direzione da Avesa verso il centro, nel breve tratto fino all'incrocio con via Pindemonte.

Per il resto di via Santini fino ad Avesa si propone una pista ciclabile evidenziata con striscia gialla su entrambi i lati e divieto di parcheggio per le auto.



Il problema della zona Giardino Cesare Lombroso con relativo incrocio può essere risolto in due diverse maniere:

- 1) utilizzando la stradina che passa fra i giardini;
- 2) oppure facendo proseguire la pista fino all'altezza del ponte ed utilizzando parte del marciapiede di viale Garibaldi (largo 4,90 m). In questo secondo caso va sistemata la pista tra il ponte ed il marciapiede, in modo da consentire la svolta e impedire alle auto di parcheggiarvi sopra.

Questo marciapiede è abbastanza largo da consentire una pista ciclabile

sistemazione dell'incrocio con via Menotti, per via Da Monte e via Cefalonia, anche questa chiusa al traffico in un senso.

Per quel che riguarda l'incrocio con via Mameli, guardare lo schizzo seguente: si utilizza l'attraversamento pedonale già esistente (possibilmente con un semaforo per biciclette, a richiamo) installando appositi paletti sulla curva onde impedire - come ora accade - che vi parcheggino delle auto.

In questo modo verrebbe ricavata una piccola piazzola di sosta per il ciclista, che aspetta di attraversare: parte della strada andrebbe quindi

Piste ciclabili interne a Borgo Trento

Il primo tratto comprende via Repubblica, dall'incrocio con via IV Novembre, fino a quello con via Todeschini.

All'inizio del viale, sotto la galleria (larga 9,7 m), con divieto di sosta, vanno evidenziate due strisce gialle di 1,5 m per parte, che proseguono nel resto della via (larga circa 12 m) di fianco ai posti di parcheggio per auto (o meglio, tra i posti di parcheggio e il marciapiede).

La pista prosegue quindi per via Todeschini (larga 7 m + aiule + 7,35

m), dove va istituito un divieto di sosta sui fianchi della strada, per evidenziare una striscia gialla.

La pista prosegue quindi in due sensi di marcia, che attraversano l'intero quartiere: dal lungadige Cangrande a via Nino Bixio (collegandosi quindi ad altre piste proposte) per via Carlo Ederle-via Anzani, al contrario per via dei Mille-via F. degli Uberti.

Precisamente si propone:

- 1) tratto di via Ederle fino a piazza V. Veneto (larghezza 8 m): divieto di sosta sulla destra (già esistente) con evidenziazione striscia gialla (possibilmente con mattoncino separatore);
- 2) ultima parte di via Ederle (larghezza 7,75 m): divieto di sosta sulla sinistra (già esistente) e pista ciclabile di 2 m sulla destra tra il marciapiede e lo spazio per parcheggio auto (anche qui possibilmente con mattoncino separatore);
- 3) via Anzani (larghezza 9,65 m) non presenta particolari problemi nell'evidenziare una striscia gialla sulla destra;

4) viale dei Mille (larghezza 7,65 m): divieto di sosta sulla destra e striscia gialla;

5) via F. degli Uberti (larghezza 8 m): divieto di sosta sulla destra (già esistente) e striscia gialla.

Ponte Crencano

Si propone la sistemazione di via Mameli a partire dall'altezza di via Cesiolo (ricollegandosi quindi all'altra pista proposta).

Specialmente dall'incrocio con via Cavallotti fino all'incrocio con via Pinaroli è possibile utilizzare parte dei larghi marciapiedi e spazi esistenti. Poi proseguire sul bordo della strada con striscia gialla (o con piccolo bordo separatore dalla carreggiata delle auto) fino all'incrocio con via Quinzano.

Dall'altra parte della strada si potrebbe verificare se è possibile, mantenendo l'attuale muro di cinta e togliendolo solo all'inizio e alla fine della pista (e in eventuali altri punti di innesto), utilizzare parte del giardino interno dell'ospedale, tra il muro e

l'edificio, per predisporre una pista ciclabile totalmente separata dalla via.

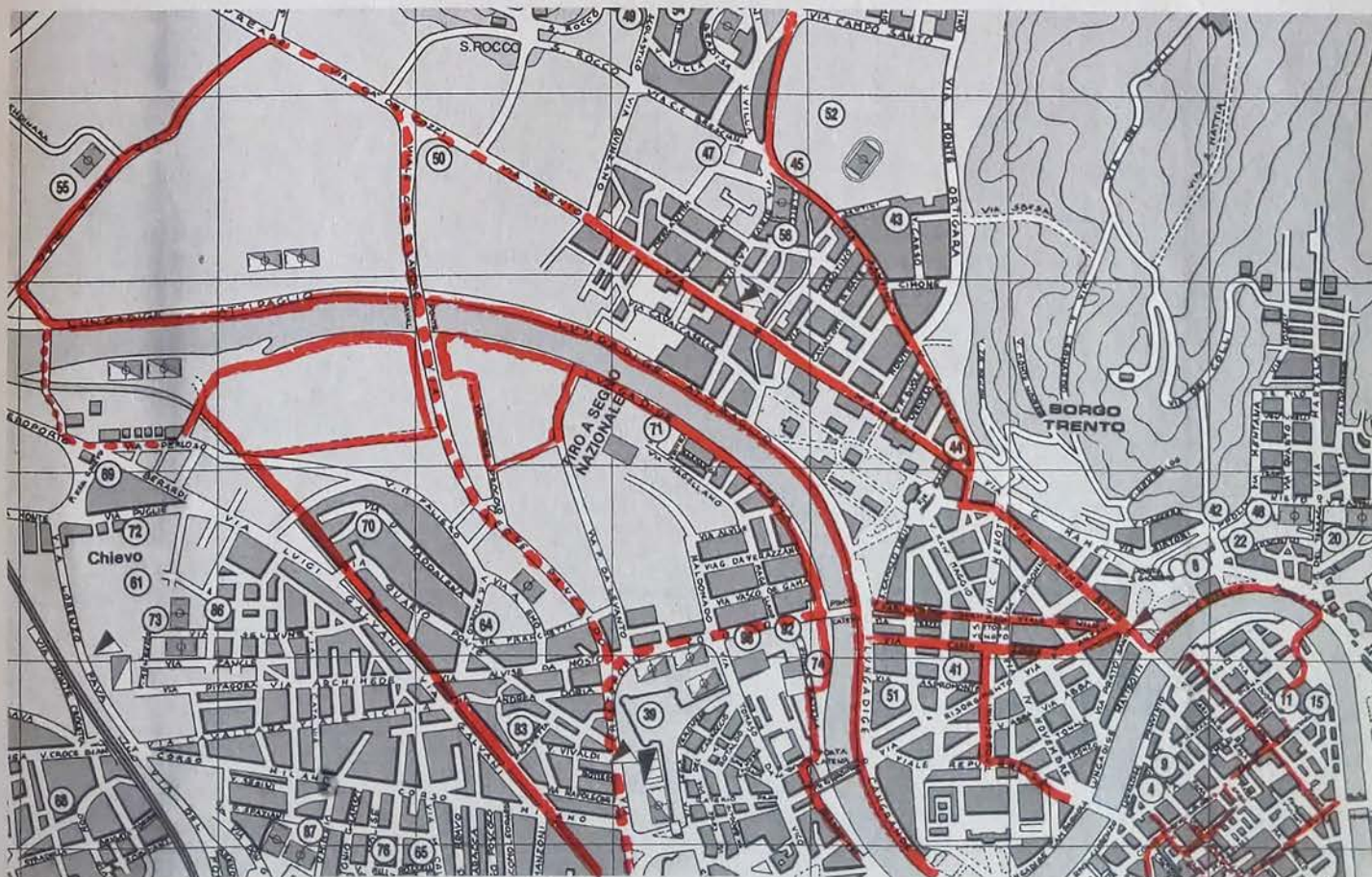
Oltre via Quinzano si propone di verificare la possibilità di fare una pista ciclabile in via Trento-via Ca' di Cozzi (c'è lo spazio) che colleghi il quartiere Ponte Crencano al Saval (anche qui da sistemare l'attuale striscia gialla che sul ponte non c'è) e al futuro parco del Saval.

Lungadige

È possibile ricavare una pista ciclabile a scopo ricreativo che parte da Castel Vecchio per arrivare fino alla diga del Chievo. Basta sistemare ed asfaltare (l'attuale fondo è impraticabile per le biciclette) la stradina che corre lungo l'argine in basso.

Diventerebbe una passeggiata di notevole bellezza, anche per chi pratica footing e passeggio.

Bisognerebbe però eliminare in qualche modo lo scarico a cielo aperto di acque provenienti dal torrente Crencano.



Saval - San Zeno

Il Coordinamento Gruppi ed Associazioni del quartiere San Procolo - Saval ha chiesto che sia realizzata una pista ciclabile (e pedonale per footing) da Ponte Catena a Chievo, con una variante per creare un anello nella zona destinata a verde a nord del quartiere, confinante con l'Adige. I percorsi insistono per lo più su terreno pubblico (comunale o demaniale) o su strade vicinali.

È un itinerario molto bello, che serve anche a valorizzare il fiume e che costituirà il naturale congiungimento, attraverso il Ponte della Diga del Chievo fra i due parchi: quello di destra Adige e quello a sinistra, proposto dalle associazioni naturalistiche.

La proposta è suscettibile di ulter-

riori considerazioni e aggiunte.

In lungadige Catena è possibile utilizzare l'ampia strada (12,15 m), istituendo il divieto di sosta da una parte, con una striscia gialla ciclabile larga 1,5 m oppure risistemare la stradina che corre in basso, lungo l'Adige, togliendo le erbacce e asfaltando.

parc. g.	pista	strada	pista
1,9	1,5	7,25	1,5

La pista ciclabile potrebbe poi proseguire per il lungadige oltre Ponte Catena dove esiste un'ampia zona verde da sistemare adeguatamente e, acquisendo un pezzo di terreno tra la scuola Dante Alighieri e un giardino privato (supponiamo) collegarsi a via Porta Catena, già chiusa al traffico

automobilistico, quindi a vicolo Torretta.

Tra vic. Torretta e via Bersagliere c'è da risolvere il problema dell'incrocio con la strada proveniente da Ponte Risorgimento (sistemando l'attuale discesa con un più dolce scivolo e istituendo uno stop per il ciclista e una serie di paletti per farlo rallentare e per impedire l'accesso alle auto).

La pista continuerebbe fino a sbucare in via Regaste S. Zeno per via del Bersagliere dove, istituendo un divieto di sosta, è possibile evidenziare una corsia contromano per i ciclisti (visto che la via è a senso unico, nella prima parte verso Regaste S. Zeno, nella seconda nel senso opposto), anche se l'ideale sarebbe poter chiudere alle auto le due vie.

Canale Camuzzoni

**Da Chievo a Porta Nuova/
via Valverde**

Quartieri serviti:

Chievo, Borgo Milano, Saval, Stadio, Centro.

Questa pista ciclabile costituisce un valido collegamento tra i quartieri della zona Ovest della città, proseguendo fino al centro (via Città di Nimes - Valverde) o alternativamente verso l'incrocio di Porta Nuova.

Sarebbe, quindi, collegata a nord alla pista ciclabile-pedonale del Parco dell'Adige (proposta dal Comitato F. Procolo - Saval) e a sud a quelle piste ciclabili che convergono all'incrocio di Porta Nuova.

Si propone di utilizzare quella "strada bianca" adiacente al canale, larga più di 3 metri, per predisporre una pista ciclabile bi-direzionale. Naturalmente questa struttura necessita di asfaltatura, opportune sistemazioni degli incroci (in alcuni casi con adeguamento semaforico), illuminazione in alcuni tratti non paralleli a strade, parapetto o rete lungo il canale.

Sarà utile impedire l'accesso alla

pista alle automobili, sistemando presso gli incroci opportuni piloncini in modo da lasciare, naturalmente, il passaggio necessario per le biciclette.

La pista inizia a Chievo sul lato orografico sinistro del canale (cioè tenendosi dalla parte del quartiere Saval). Incrocia il ponte proveniente da via Faliero e prosegue sempre sull'argine sinistro.

Dopo il "Quinto ponte" la strada scende e bisogna quindi predisporre la discesa, tenendo conto che dovrà essere usata da ciclisti, i quali sarebbero scoraggiati ad usare questa struttura da una salita troppo ripida.

La pista prosegue quindi, sempre sull'argine sinistro, fino a via Doria. Sugeriamo di arretrare il semaforo all'incrocio tra via A. Doria e via Galvani, per gli automobilisti provenienti da via Doria, in modo che si fermino prima del ponte e della pista ciclabile, sistemando inoltre un semaforo per i ciclisti.

La pista prosegue in via dei Ponti, già asfaltata, che proponiamo di chiudere al traffico, lasciandola aperta ai soli residenti e predisponendo opportuni divieti di sosta in modo di tener liberi sempre 3 metri della strada, più lo spazio per i pedoni.

Bisogna poi risolvere il problema

dell'attraversamento di via Milano; una possibile soluzione consisterebbe nell'arretramento del semaforo esistente all'incrocio con via Galvani od un secondo semaforo sincronizzato a questo, in modo che resti uno spazio per l'attraversamento del ciclista (al verde di un semaforino apposito).

I soliti paletti, posti per impedire l'accesso di autoveicoli alla pista, vanno installati dove attualmente c'è il cancello che impedisce l'entrata alla stradina lungo il canale (essendoci per il primo tratto un passo carrabile).

La pista prosegue quindi fino all'incrocio con via S. Marco e poi sempre sull'argine sinistro.

Dopo l'incrocio con via Albere (da sistemare opportunamente), la pista continua (sempre sulla sinistra del canale), utilizzando parte della larga via Della Bona, fino all'incrocio con via Città di Nimes, dove continua biforcandosi in due direzioni.

Un breve tratto, di collegamento con l'incrocio di Porta Nuova; il secondo, utilizzando opportunamente la sistemazione semaforica già esistente all'incrocio con via Città di Nimes, fino a Valverde, evidenziata una semplice striscia gialla da entrambe le parti della via.



Verona Sud

Proposta di massima per la costruzione di pista ciclabile nel tratto S. Lucia - Porta Nuova

La nostra proposta vorrebbe tutelare la sicurezza del cittadino che desidera spostarsi in bicicletta per recarsi in centro.

Nella zona Sud-Ovest di Verona, altamente popolata e percorsa da arterie veloci con traffico pesante diretto a Mantova e viceversa, solo la realizzazione di piste ciclabili può garantire l'incolumità di chi usa questo mezzo alternativo.

Il progetto prevede:

- 1) un tratto che, partendo dalla zona dell'ex stabilimento Farina, adiacente alla sede dell'ex linea ferroviaria VR-MN, raggiungesse la zona di contrada Polese in prossimità della Squadra Rialzo e, rimanendo sulla sinistra di stradone S. Lucia, tra il muro di protezione della FF.SS. e la fila di ippocastani, sulla striscia di verde (di proprietà FF.SS.) giungesse a viale

Piave dove, mantenendosi ancora sulla sinistra, proseguisse ancora sino al sottopassaggio di Porta Nuova, costeggiasse il Canale Camuzzoni per terminare alla stazione;

- 2) un secondo tratto che partisse dalla zona prossima al semaforo di



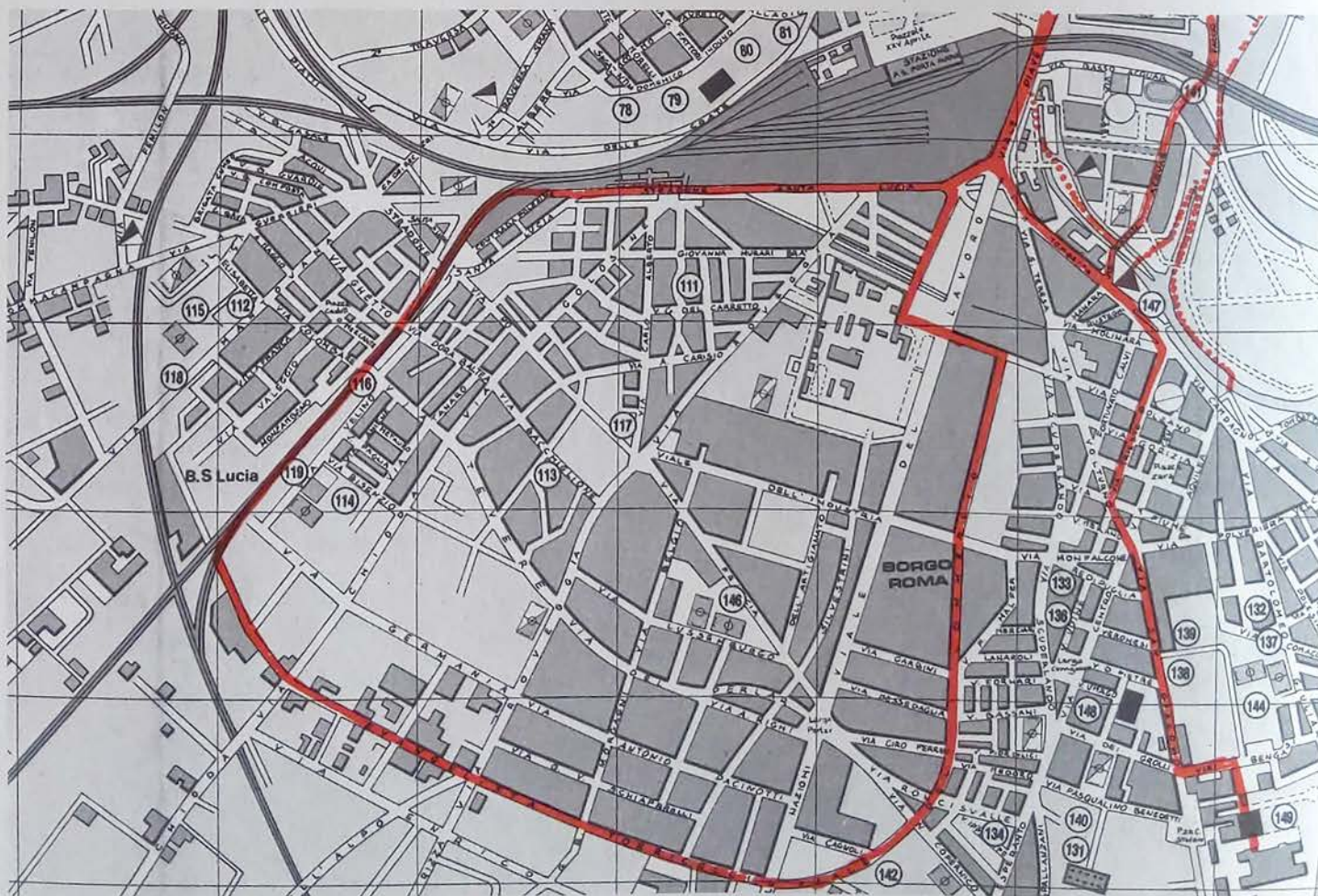
via Mantovana - via Albere - Zona salita S. Lucia per innescarsi sul tratto di cui sopra in prossimità di contrada Polese.

A garanzia della sicurezza degli utenti era anche prevista la realizzazione di un guard-rail lungo tutti i tratti interessati alla pista ciclabile e la tubinatura di tratti del canale che corre in più punti parallelo alla pista ciclabile.

Facciamo presente che questo progetto è stato fatto proprio dalla 4ª Circoscrizione Sud-Ovest.

Proponendo questo progetto, facciamo notare che queste sono proposte di massima, eventualmente da approfondire con un apposito studio tecnico, per il quale la Lega Ambiente si dichiara disponibile a collaborare.

Con la costruzione della nuova strada il progetto originale è stato stravolto: come sempre si è preferito dare priorità all'automobile piuttosto che a progetti di questo tipo, peraltro con una strada che evidentemente non era necessaria.





Negoziato convenzionato per i soci ARCI

Via Dora Baltea, 32 – Tel. 045/950367 – 37136 VERONA



VASTA GAMMA DI BICICLETTE DI TUTTI I MODELLI

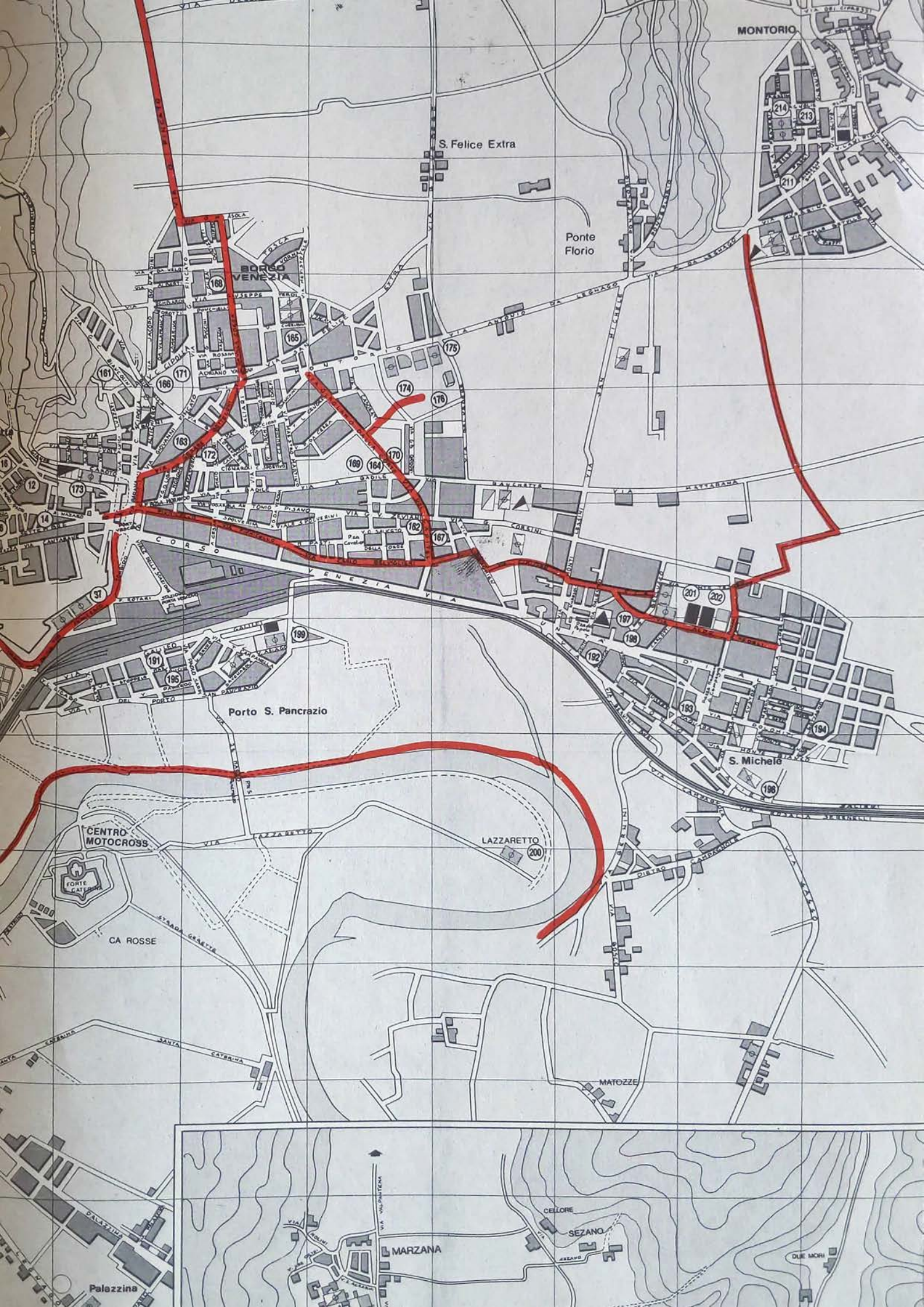
NUOVO CONCESSIONARIO PER BIANCHI DAL 1987



Per i mesi di aprile e maggio, sconti del 15% sull'acquisto di biciclette a chi si presenta nei nostri negozi con questo libro.

VERONA – Piazza Pradaval, 10 – Telefono 28792
VERONA – Via Tombetta, 96 – Telefono 500661





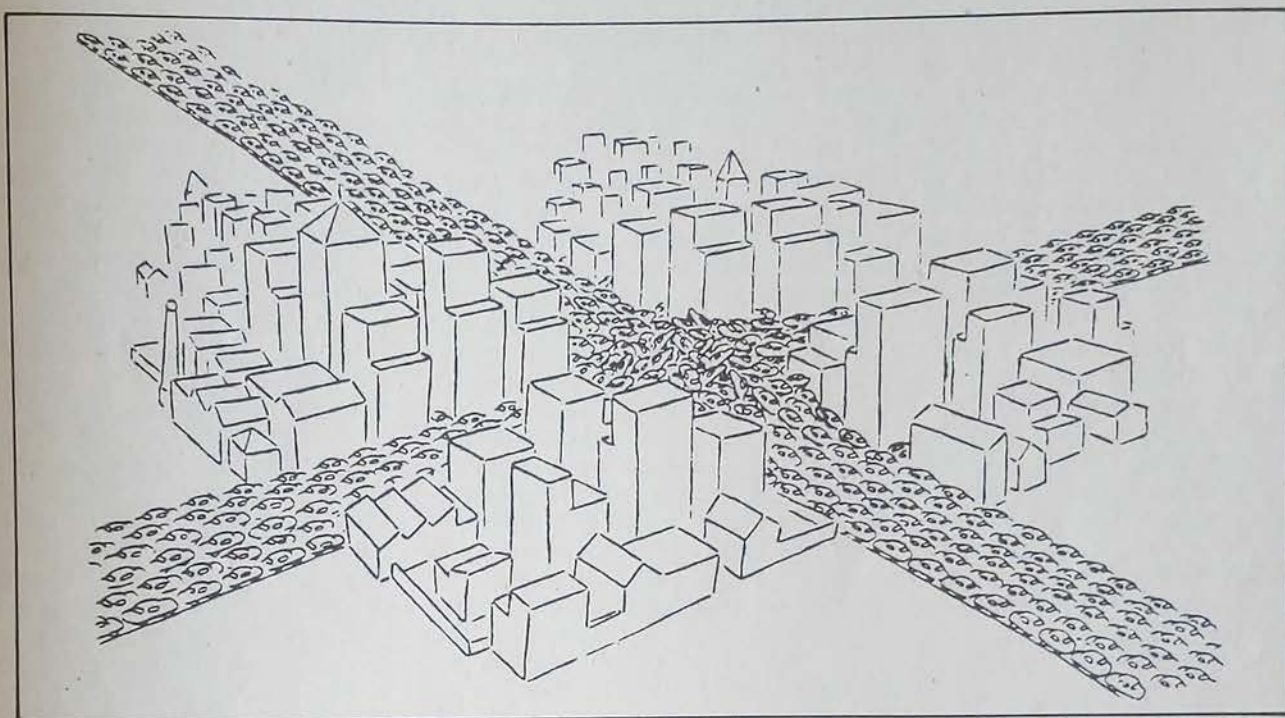


ALIMENTI BIOLOGICI INTEGRALI - MACROBIOTICA
PANE INTEGRALE BIOLOGICO FRESCO TUTTI I GIORNI
PICCOLA GASTRONOMIA - FORMAGGI - YOGURT
COSMESI NATURALE

Di Paolo Sorio - Via Roveggia, 56 - Verona - Tel. 045/500563



*Un Movimento verde, ora tesseramento 1987
a Verona, via N. Sauro 2, telefono 592151*



Ora bisogna risolvere il problema dell'attraversamento, e la soluzione è diversa a seconda se la pista ciclabile in stradone S. Lucia sia bidirezionale di fianco al muro della ferrovia, o unidirezionale in entrambi i lati della strada.

Settore ZAI e quartiere Santa Lucia

Per il settore ZAI e quartiere Santa Lucia si potrebbe realizzare un percorso ciclabile bidirezionale ad anello lungo l'itinerario di viale Fiera, piazza della Fiera, viale del Commercio, via Torricelli, ex linea ferroviaria Bologna-Verona, contrada Polese, stradone Santa Lucia e collegamento con viale Piave e Centro città.

Tale itinerario potrebbe essere utilizzato dai lavoratori delle ditte della ZAI provenienti da B. Roma, S. Lucia e Centro Città, e per il tratto ex linea ferroviaria Bologna-Verona.

L'itinerario proposto si alloggerebbe sulla sede (o in affiancamento) degli attuali raccordi merci nell'eventualità (probabile, ma non certa) che vengano soppressi.

Considerato che esiste già l'area necessaria per l'intervento, l'unica opera significativa da fare consisterebbe nell'organizzare l'attraversamento dello stradone S. Lucia e la

risistemazione del terreno lungo tale arteria lato nord tra gli alberi e il muro dello scalo merci.

Settore Borgo Roma

Si suggerisce la possibilità di creare un itinerario ciclabile di collegamento tra il centro città con Borgo Roma e il policlinico e che transiterebbe davanti alla scuola di via S. Giacomo, terminando al parco di San Giacomo.

Dal Policlinico la pista ciclabile percorrerà via San Giacomo, strada molto larga che può ospitare tranquillamente le corsie per le biciclette, proseguirà per via Trieste, attualmente quasi inutilizzata dal traffico auto-

mobilitico, attraverserà via Tombetta e quindi proseguirà verso via Basso Acquar o viale Piave.

Problema del collegamento tra la zona Sud e Nord della città

Purtroppo, per chi proviene da Borgo Roma o S. Lucia non sembrano esistere alternative alla percorrenza di viale Piave e via Basso Acquar.

Urge quindi la loro sistemazione anche dal punto di vista di una percorrenza ciclistica.

Si sono cercate soluzioni alternative a via Basso Acquar esplorando la zona parallela a via Tombetta e pensando ad un ponticello di legno che potesse collegare, passando sul canale, a una pista ciclabile parallela a via Basso Acquar (ma più distante, sulla destra) che si ricollegli al lungadige per arrivare fino a Ponte San Francesco; la soluzione non è comunque stata studiata adeguatamente e non sapremo pronunciarsi sulla sua eventuale fattibilità.

Altra soluzione che avremmo voluto esplorare è quella della fattibilità di una pista ciclabile tra via Basso Acquar e viale Piave, nella zona di proprietà dell'Agsm, che non ci è stato consentito di esplorare: suggeriamo all'Amministrazione comunale di studiare anche queste soluzioni.



Circonvallazione, Porta Nuova, Porta Palio

Si propone di completare la pista ciclabile di via Galliano - via dal Cero, in via Cristoforo Colombo e via F. Faccio, in modo di estendersi per tutta la circonvallazione.

Non si tratta, evidentemente, di una pista ciclabile "prioritaria" in un contesto di pianificazione della ciclabilità, ove è preferibile trovare soluzioni alternative alle vie di grande scorrimento.

D'altra parte la sistemazione a pista ciclabile è auspicabile per coloro che sono obbligati a transitare in bicicletta, tenendo conto del fatto che spesso è inevitabile l'uso di un tratto di circonvallazione per gli spostamenti centro-periferia (es.: Saval-Centro) o per fruire di certi servizi (es.: piscina comunale).

L'attuale sistemazione della pista ciclabile è del tutto insoddisfacente e si propone quindi di completarla con opportuni scivoli atti a raccordare il

piano del marciapiede con il piano della strada.

La soluzione per la viabilità ciclistica nel nodo di traffico Porta Palio, piazzale Stazione F.S., via Città di Nimes e Porta Nuova, da noi risolta come più avanti specificato nel disegno, evidenzia in modo inequivocabile come anche le zone più pericolose e più congestionate dal traffico veicolare possano essere rese percorribili in modo sicuro anche per le biciclette.

Per la zona di Porta Nuova, i marciapiedi, data la loro notevole larghezza, rimangono ancora la piattaforma più idonea ad ospitare la pista ciclabile, la quale scenderà con appositi scivoli a livello della strada attraversandola in affiancamento alle strisce pedonali ed utilizzando i semafori esistenti (con possibilità quindi per il ciclista di attraversare "alla danese" - vedi a proposito l'introduzione tecnica - senza portarsi in

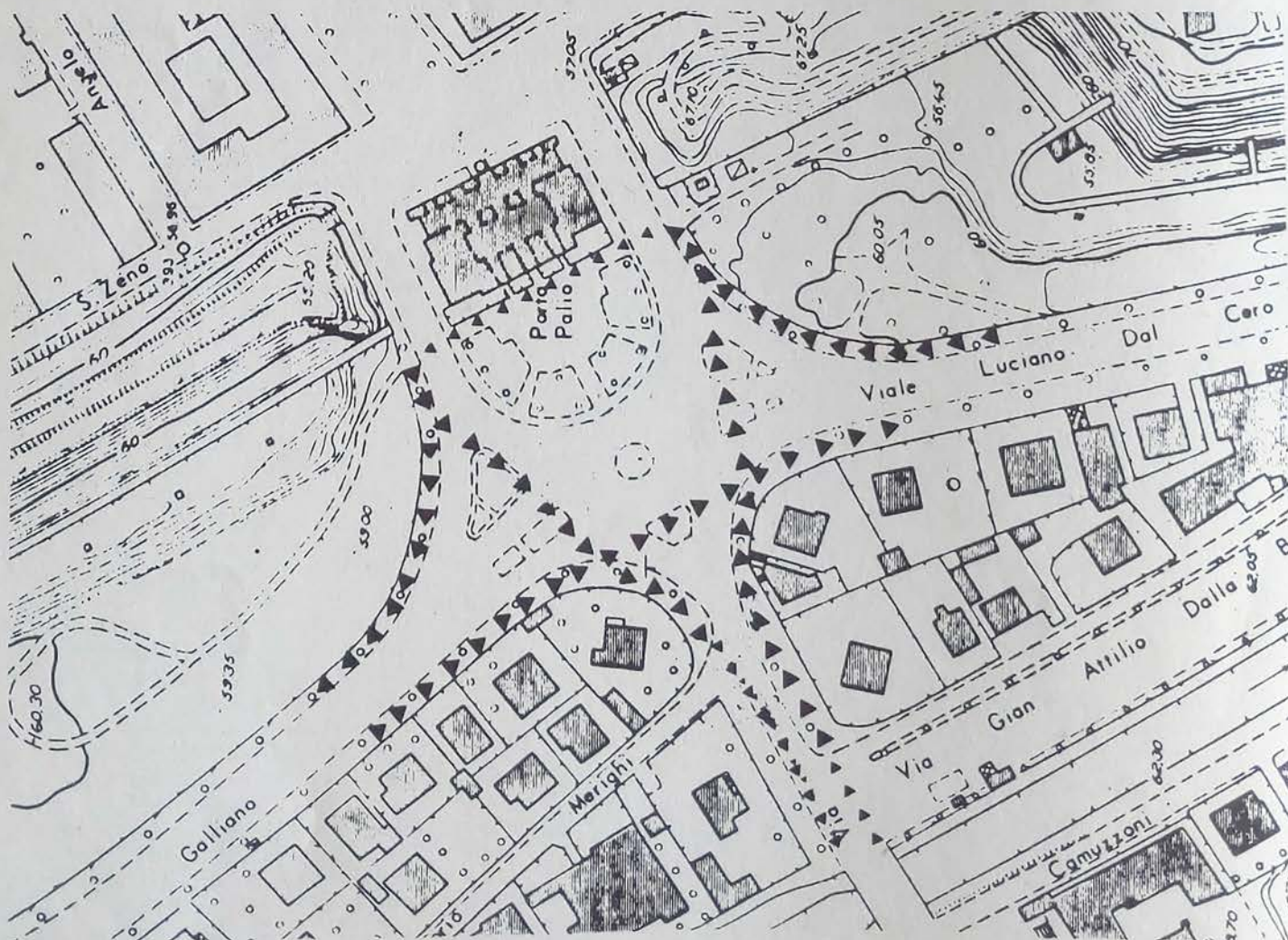
mezzo alla strada per la svolta a sinistra).

Con questa tecnica elementare si possono risolvere tutti gli incroci, anche i più complicati.

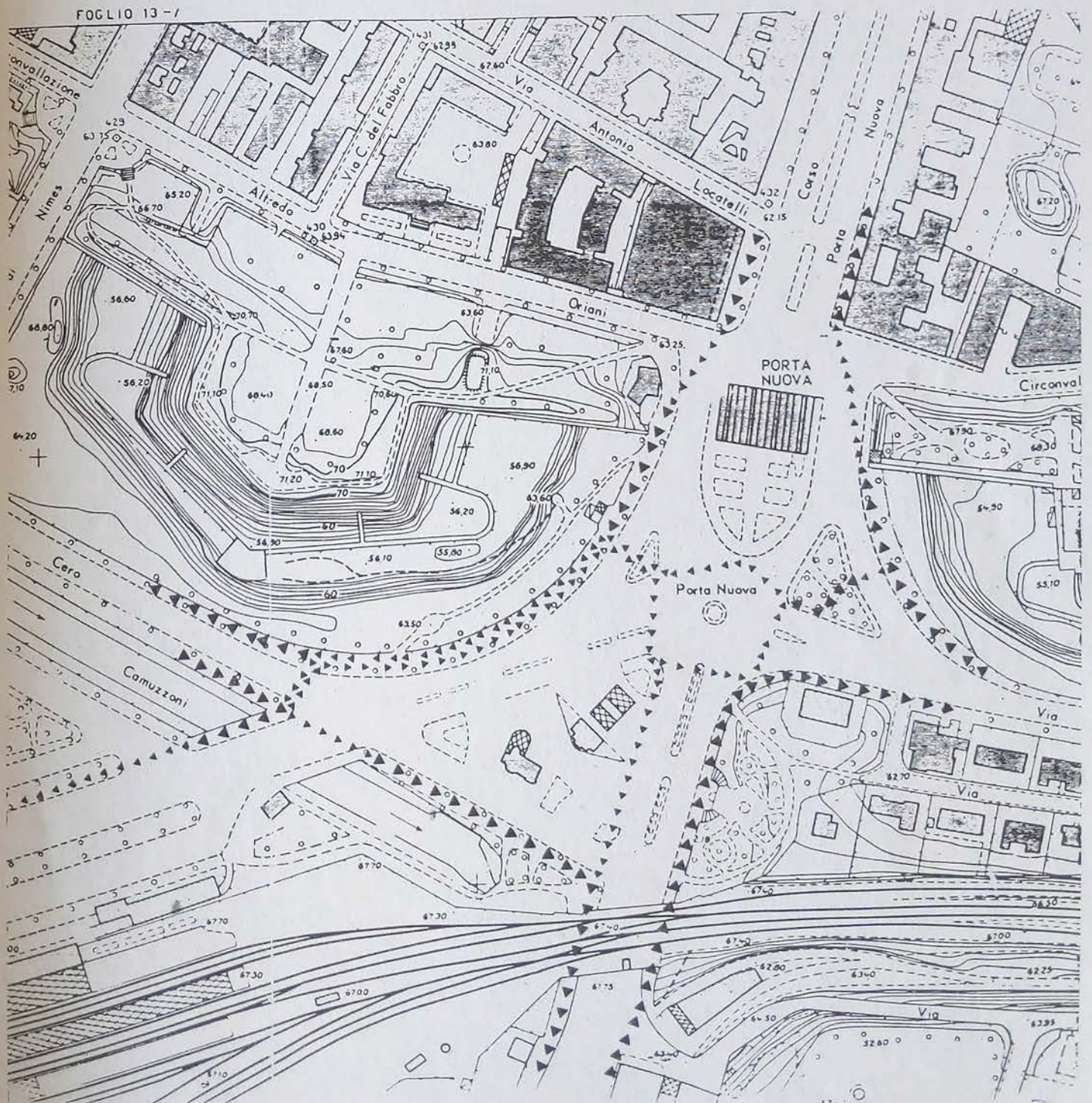
Dal piazzale di Porta Nuova la pista ciclabile potrebbe proseguire sui marciapiedi in tutte le direzioni.

La stazione ferroviaria dovrebbe essere raggiungibile su piste ciclabili sia per i ciclisti provenienti da Porta Nuova, che per quelli provenienti da Porta Palio, e dovrebbero essere adeguatamente potenziati sia il deposito bici della stazione ferroviaria, sia quello della stazione delle autolinee per la provincia.

Per quello che riguarda corso Porta Nuova, potrebbero essere utilizzati gli ampi marciapiedi esistenti per costruire piste ciclabili (metà marciapiede per i pedoni, metà per i ciclisti), come proposto anche dalla circoscrizione Centro.



FOGLIO 13 - I



Ipotesi di percorso ciclabile nel Centro Storico di Verona



Premessa

Con la chiusura di alcune strade del centro alle auto si è voluto recepire un'istanza diffusa tra i cittadini, che vogliono essere sempre più tutelati dall'inquinamento, dal rumore e dal traffico causati dagli automobilisti. Nel predisporre però tutta una serie di chiusure, sensi unici e sbarramenti o per disincentivare il traffico privato o per favorire quello pubblico (corsie preferenziali), non si è tenuto conto di tutti i ciclisti che quotidianamente viaggiano dal centro alla periferia e viceversa. Poiché non inquina, non fa rumore, non appesantisce il problema del traffico e inoltre non consuma niente, tutti converranno che l'uso della bicicletta debba essere incentivato: bisogna quindi rimuovere tutti quegli ostacoli che rischiano di diventare un "disincentivo" per chi usa tale mezzo in centro.

Se parte del centro storico è stata chiusa al traffico per le menzionate ragioni, sarebbe assurdo e contraddittorio non mettere in atto tutti quei provvedimenti che favoriscano l'accesso dei ciclisti in città; si finirebbe per dar ragione a coloro che asseriscono che il centro viene chiuso per altri scopi e che si vuole renderlo inaccessibile per farlo morire.

Ci sembra scontato che queste proposte restino valide anche in caso di totale chiusura del centro storico, perché probabilmente molte delle strade indicate resteranno aperte ai residenti e anche in caso di chiusura totale di una via (come si è fatto in via Roma) riteniamo che le biciclette debbano poter circolare (deve venir installato un segnale stradale raffigurante pedone e ciclista).

L'istituzione di corsie "contromano" per ciclisti non dovrebbe essere particolarmente difficile in quelle vie aperte solo ai residenti dove, in genere, il traffico è scarso: consiglia-

mo che in queste venga però istituito il limite di velocità di 30 km/h, perché abbiamo notato come le poche auto circolanti approfittano della via sgombra per correre a velocità eccessive, mettendo in pericolo pedoni e ciclisti.

Bisogna far presente che la maggior parte dei percorsi ipotizzati per il centro storico sono già stati proposti nel 1984 dall'A.C.I. (Automobile Club Italiano) di Verona.

Considerazioni preliminari

Innanzitutto deve essere sottolineata la possibilità per il ciclista di usare le strade e le piazze chiuse al traffico automobilistico di attraversamento (escluse quindi quelle pedonali come via Mazzini e via Cappello), installando appositi segnali stradali come si è fatto in altre città italiane: molti cittadini non sanno che possono accedere con la bici...

Vanno inoltre introdotti nuovi segnali stradali (già presenti da tempo nel Nord-Europa) da mettersi, per esempio, in alcune vie a senso unico (sufficientemente larghe o poco frequentate) per avvisare il ciclista delle possibilità di percorrerle anche per il senso vietato agli autoveicoli (evidenziando una piccola corsia con striscia gialla).

Ci rendiamo conto di come la proposta di permettere ai ciclisti di percorrere alcuni sensi unici al contrario solleva in molti dubbi e perplessità. Bisogna tener conto, però, del fatto che i sensi unici sono stati creati esclusivamente per "merito" delle quattroruote ed essenzialmente per due motivi: le auto non possono materialmente parcheggiare e contemporaneamente percorrere certe strette vie del centro in entrambi i sensi; servono in secondo luogo per scoraggiare l'automobilista a venire continuamente in centro in auto con i conseguenti ingorghi.

Chiaramente le biciclette non presentano questi due inconvenienti e non è nemmeno giusto che subiscano questa situazione imposta dalle auto.

D'altra parte la situazione attuale comporta anche una disubbidienza, da parte di molti ciclisti, dei divieti: non si può infatti imporre a chi ha una velocità minore e usa le proprie forze muscolari di fare "giri dell'oca", che allungano talvolta anche notevolmente i percorsi (o costringono a

intrupparsi in mezzo al traffico caotico ed alle esalazioni venefiche delle automobili, respirando a pieni polmoni).

Si aggiunga infine che le corsie ciclabili evidenziate nel senso contrario di marcia per gli autoveicoli sono già presenti da anni e molto diffuse in Olanda ed altri Paesi Nordeuropei, proprio nelle strette vie del centro, dove per le auto deve venir istituito un senso unico.

Teniamo anche a precisare che l'istituzione di una rete di itinerari ciclabili preferenziali **non** significa il contemporaneo divieto per il ciclista di accedere alle strade non comprese nel tracciato: il percorso è **preferenziale**, non obbligatorio.

Proposte

Il progetto comprende le vie segnate sulla cartina in rosso.

Via Catullo + via Noris e via 4 Spade + via Scala sono segnate con puntini rossi per indicare che non necessitano di nessun intervento particolare, pur inserendosi benissimo nei possibili percorsi come due vie percorribili in opposte direzioni.

Seguono le proposte via per via, tramite alcune schede tecniche, alcune tratte dal già accennato progetto dell'A.C.I.: precisiamo che le schede dell'A.C.I. comprendono nella larghezza della strada anche l'eventuale marciapiede, mentre quelle degli Amici della Bicicletta (Adb) solo la sede stradale.

Assi stradali presi in considerazione:

- 1) via Pallone - largo Pasubio - via Alpini - piazza Bra - via Roma;
- 2) via Cattaneo;
- 3) via Oberdan - via Dietro Anfiteatro - via Gallieno - via Anfiteatro - via Stella - via Nizza;
- 4) largo Pasubio - piazzetta Municipio - via Leoncino;
- 5) via Adua - via Catullo - galleria Pellicciai - via 4 Spade - via Pellicciai - piazza Erbe (oppure Porta Borsari) - corso S. Anastasia - via Massalongo - via Ponte Pietra - Ponte Pietra;
- 6) via Riva Battello - vicolo S. Girolamo - vicolo Salici - vicoletto S. Giacomo - via S. Giacomo alla Pigna - via A. Verità - vicoletto Due Mori - vicolo Cavalletto - via Arche Scaligere - via Pescheria Vecchia - via Al Cristo.



Analisi delle vie interessate al percorso ciclabile



(AdB) VIA PALLONE

larghezza: da Ponte Aleardi a incrocio con via P. Rofiolo: 10,7 m; fino incrocio con via S. Maffei: circa 11,9 m.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: automezzi e biciclette

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: striscia gialla da entrambi i lati

incroci e segnaletica: incrocio con via Rofiolo: evidenziare attraversamento ciclabile; idem incrocio con via Maffei di fianco a strisce pedonali

interventi particolari: divieto di sosta in via Pallone tra via P. Rofiolo e via Terra sulla destra ed eventualmente anche fino a via Maffei + segnaletica alla fine di via Pallone per evidenziare possibilità per il ciclista di proseguire (mentre l'automobilista deve svoltare verso stradone Maffei).

(AdB) LARGO DIVISIONE PASUBIO

larghezza: 11,5 m.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: automezzi privati e pubblici + biciclette verso via Pallone; solo automezzi pubblici e bici verso piazza Bra

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: verso via Pallone: con striscia gialla sulla destra; verso piazza Bra: corsia ciclabile di fianco a corsia preferenziale, spostando questa verso sinistra

incroci e segnaletica: evidenziare pista di fianco ad attraversamento pedonale in incrocio davanti al Municipio

interventi particolari: il percorso ciclabile evidenziato di fianco alla corsia preferenziale di fronte a Corsini è largo solo 90 cm per poi allargarsi nel resto della via.

(AdB) VIA ALPINI - PIAZZA BRA

larghezza: non misurata.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: automezzi privati e pubblici + bici verso via Pallone; solo automezzi privati e pubblici e bici verso via Roma

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: striscia gialla sulla destra nella direzione di via Roma-via Pallone + corsia ciclabile sulla destra della corsia preferenziale

interventi particolari: sacrificando una delle 3 corsie per auto è evidente la possibilità di ricavare 2 corsie ciclabili; nel tratto di piazza Bra la pista può essere larga anche più di 1,5 m.

pista	corsia	2 corsie		pista
1,5	2,7	2,5	2,5	1,5

Via Pallone da Ponte Aleardi all'incrocio con via Ponte Rofiolo

pista	2 corsie		corsia	pista
1,5	2,9	3	3	1,5

Incrocio via P. Rofiolo - Via Terra

pista	corsia	corsia	pista	parc. g.
1,5	3,5	3,5	1,5	2

Via Terra - Via Maffei

pista	corsia auto e bus	corsia auto e bus	corsia prefer. bus	pista
1	3,15	3,15	3,20	1

Largo Divisione Pasubio

(AdB) VIA ROMA

larghezza: non misurata.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: chiusura totale agli automezzi

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: corsia bidirezionale larga 3 m o anche più

incroci e segnaletica: segnale stradale indicante pedone e bicicletta

(ACI) VIA CARLO CATTANEO

Caratteristiche morfologiche

larghezza: da 6 a 5 m.

accessi carrabili: sì

marciapiede: da entrambi i lati, protetto da paletti.

Interesse turistico-artistico: no.

Interesse commerciale: sì.

Flusso attuale di traffico

tipo: solo residenti e autorizzati
senso di circolazione: da via Roma a via Oberdan
parcheggi: no.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo autorizzati
senso di circolazione ciclabile: doppio
dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada con segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia

(ACI)

VIA OBERDAN**Caratteristiche morfologiche**

larghezza: da 4 a 6 m.
accessi carrabili: sì
marciapiede: da entrambi i lati.

Interesse turistico-artistico: congiunge piazza Bra con Porta Borsari.

Interesse commerciale: alta concentrazione di negozi.

Flusso attuale di traffico

tipo: parzialmente pedonalizzata (solo residenti e autoveicoli autorizzati)
senso di circolazione: da via Cattaneo a Porta Borsari
parcheggi: no. Proibita anche la fermata con fiorerie laterali.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo autorizzati
senso di circolazione ciclabile: doppio
dimensionamento percorso ciclabile: su tutta la strada con segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia
incroci e segnaletica: in Porta Borsari, svolta a destra del percorso

(AdB)

VIA DIETRO ANFITEATRO + PIAZZA MURA GALLIENO

larghezza: da 4 a 6 m.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: in parte solo residenti ed autorizzati (senso unico), in parte pedonale
senso di circolazione ciclabile: doppio
dimensionamento percorso ciclabile: segnalazione del percorso in entrambi i sensi nella parte pedonale (3 m) e nella restante segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia
incroci e segnaletica: stop per i ciclisti che provengono da

piazza Mura Gallieno e proseguono verso piazza Bra all'incrocio con via Anfiteatro
interventi particolari: segnale "Pedone e ciclista" in zona ciclo-pedonale.

(ACI)

VIA ANFITEATRO**Caratteristiche morfologiche**

larghezza: 6 m.
accessi carrabili: no
marciapiede: da entrambi i lati.

Interesse turistico-artistico: no.

Interesse commerciale: sì.

Flusso attuale di traffico

tipo: libera circolazione automezzi privati
senso di circolazione: da via Stella a via Dietro Anfiteatro
parcheggi: n. 4 autovetture sul lato di piazza S. Nicolò.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: automezzi privati e biciclette
senso di circolazione ciclabile: doppio
dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada con segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia
incroci e segnaletica: la pista ciclabile prosegue dritta, mentre le autovetture voltano per via Frattini
interventi particolari: eliminazione dei parcheggi automobilistici per consentire di attrezzare una parte della sede stradale a percorso ciclabile.

(AdB)

VIA STELLA (fino VICOLO STELLA)

larghezza: 7 m.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo residenti ed autorizzati (senso unico da via Cappello a Piazza Nogara)
senso di circolazione ciclabile: doppio
dimensionamento percorso ciclabile: segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia (1,50 m)

(AdB)

VIA STELLA (rimanente)

larghezza: non misurata.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: fino a via Cappello: doppio senso per autorizzati; resto della via: chiuso al traffico automobilistico
senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: anche ciclisti autorizzati fino a via Cappello. Da via Cappello a via Nizza autorizzati solo ciclisti (oltre ai pedoni)

incroci e segnaletica: da via Cappello a via Nizza: 2 segnali stradali "bici e pedone"

interventi particolari: rimuovere l'assurdo divieto per i ciclisti nella parte finale della via.

(AdB)

VIA NIZZA

larghezza: 9,65 m (più larga in fondo).

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo mezzi pubblici e bici verso via Stella; anche mezzi privati nell'altro senso

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: 2 corsie di 1,5 m, una di fianco alla corsia preferenziale (vedi schema)

bici	auto	bus	bici
1,5	3,65	3	1,5

interventi particolari: zona rimozione non rispettata. Farla rispettare!

(AdB)

LARGO DIVISIONE PASUBIO (in fianco a Corsini fino a via Borelle)

larghezza: non misurata.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: zona chiusa al traffico (parcheggio)

senso di circolazione ciclabile: da via Pallone a piazzetta Municipio

dimensionamento percorso ciclabile: corsia ciclabile sulla destra (almeno 1,5 m)

interventi particolari: divieto di sosta sulla corsia e passaggio per i ciclisti tra le fioriere.

(AdB)

PIAZZETTA MUNICIPIO - INIZIO VIA LEONCINO

larghezza: non misurata.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: per autoveicoli senso unico da piazza Mura Galliano-via Leoncino-largo Pasubio

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: evidenziazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia (almeno 1,5 m)

incroci e segnaletica: stop per autoveicoli provenienti da vicolo Borelle con avviso della possibile provenienza di bici dalla sinistra

(AdB)

VIA LEONCINO (da VIA TAZZOLI a VIA FLANGINI)

larghezza: 5,5 m.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo residenti ed autorizzati (senso unico da via Tazzoli a via Flangini)

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: evidenziazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia (1,2 m)

bici	corsia auto (e bici)	parcheggio
1,2	2,5	1,8

(AdB)

VIA LEONCINO - VIA LEONI (da VIA FLANGINI a S. FERMO)

larghezza: via Leoncino 4,9 m; via Leoni non misurata.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo residenti ed autorizzati (senso unico da San Fermo a via Flangini)

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: evidenziazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia (1,5 m)

corsia auto	pista bici
3,4	1,5

(ACI)

VIA ADUA

Caratteristiche morfologiche

larghezza: 5 m.

accessi carrabili: sì

marciapiede: da entrambi i lati.

Interesse turistico-artistico: sì.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: libera circolazione automezzi privati

senso di circolazione: da corso Porta Borsari a via Emilei

parcheggi: divieto di sosta con rimozione.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo autorizzati

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada con segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia

Per quel che riguarda corso Porta Borsari, riportiamo la proposta dell'A.C.I., che presuppone però la chiusura al traffico del corso. Riteniamo che ciò sia auspicabile, ma in alternativa (in attesa della totale chiusura del corso) è proponibile di utilizzare un percorso alternativo che utilizza il corso solo nella parte iniziale vicino alla porta evidenziando una corsia ciclabile (1,5 m) di fianco alla corsia preferenziale.

Per chi proviene da corso Cavour: primo tratto di corso Porta Borsari (nella corsia normale esistente) fino in via Pellicciai passando per vicolo S. Matteo - via Catullo (breve corsia evidenziata nel senso contrario) - Galleria Pellicciai (corsia nel senso contrario) oppure per chi preferisce evitare la salita di vicolo S. Matteo non disdegna respirare le esalazioni venefiche dei mezzi pubblici e privati c'è la strada normale fino a via 4 Spade e quindi via Pellicciai. In piazza Erbe va evidenziata una corsia di fianco alla corsia preferenziale "autobus-taxi".

Per chi proviene da piazza Erbe: piazza Erbe - via Pellicciai (corsia nel senso contrario di marcia) - Galleria Pellicciai - via Catullo - corso Porta Borsari (nella corsia evidenziata).

(ACI)

CORSO PORTA BORSARI

Caratteristiche morfologiche

larghezza: da 4 a 8 m

accessi carrabili: da entrambi i lati

marciapiede: da entrambi i lati.

Interesse turistico-artistico: sì.

Interesse commerciale: alta concentrazione di negozi.

Flusso attuale di traffico

tipo: autobus AMT, taxi e automezzi privati

senso di circolazione: doppia per AMT e taxi, verso piazza Erbe per automezzi privati

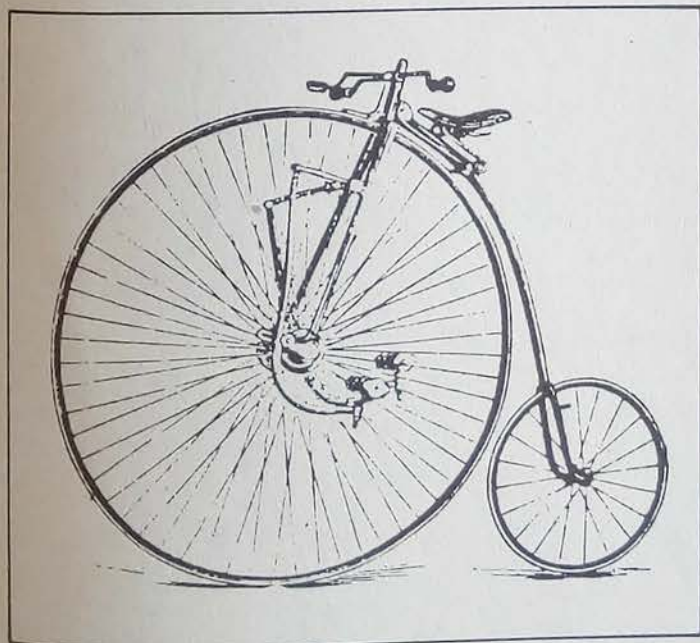
parcheggi: divieto di sosta con rimozione.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo autorizzati

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada con segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia



(AdB)

VIA CATULLO (tratto da CORTE FARINA a VICOLO S. MATTEO)

larghezza: circa 3,5 m.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: senso unico da Corte Farina verso Porta Borsari (per auto)

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia (1 m)

interventi particolari: segnalare l'inizio della pista all'inizio di vicolo S. Matteo.

(AdB)

GALLERIA PELLICCIAI

larghezza: 4,60 m.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: senso unico da via 4 Spade a via Catullo (per auto)

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia (1 m)

interventi particolari: ad un certo punto della via c'è una strettoia (larghezza: 2,5 m) dovuta alla presenza dello spazio antistante ad un ristorante. Sia posto un segnale stradale che obblighi gli automobilisti a dare la precedenza ai ciclisti provenienti nel senso opposto. Divieto di sosta in tutta la via.

(AdB)

VIA PELLICCIAI

larghezza: circa 4,60 m all'inizio; circa 4 m + parcheggio taxi nella parte finale.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: senso unico per autoveicoli (da via 4 Spade a piazza Erbe)

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia (1,5 m)

interventi particolari: divieto di sosta (a parte taxi in fondo alla via).

(AdB)

PIAZZA ERBE

larghezza: non misurata (comunque molto larga).

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: senso unico per autoveicoli da Porta Borsari a via Cairoli per auto private e corsia preferenziale nell'altro senso

senso di circolazione ciclabile: doppio (tratto tra via Pellicciai e corso S. Anastasia)

dimensionamento percorso ciclabile: segnalazione a terra del percorso in fianco a corsia preferenziale, nel tratto via Pellicciai - corso S. Anastasia.

(ACI)

CORSO S. ANASTASIA

Caratteristiche morfologiche

larghezza: 5 m.

accessi carrabili: da entrambi i lati

marciapiede: da entrambi i lati.

Interesse turistico-artistico: sì.

Interesse commerciale: alta concentrazione di negozi.

Flusso attuale di traffico

tipo: solo residenti e turisti

senso di circolazione: da piazza Erbe a piazza S. Anastasia

parcheggi: divieto di sosta con rimozione.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo autorizzati

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada

incroci e segnaletica: segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia, svolta a destra del percorso in vicolo Cavalletto

interventi particolari: accorgimenti per evitare la fermata delle autovetture.

(AdB)

VIA MASSALONGO

intervento: evidenziare il collegamento ciclabile tra corso S. Anastasia e via Ponte Pietra.

(AdB)

VIA PONTE PIETRA (tratto da PIAZZETTA MOLINARI a VIA EMILEI)

larghezza: 6,40 m.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: senso unico per autoveicoli da piazzetta Molinari a via Emilei

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia (1,5 m) di fianco alla striscia di parcheggio auto (1,8 m)

strada	corsia	parcheggio
3,10	1,50	1,80

interventi particolari: divieto di sosta sul lato destro da piazzetta Molinari a via Emilei. Stop per i ciclisti nello svoltare verso la parte rimanente di via Ponte Pietra verso il ponte.

(AdB)

VIA PONTE PIETRA (tratto da PIAZZETTA MOLINARI al ponte) + PONTE

larghezza: circa 4 m.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: automezzi e biciclette

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia

interventi particolari: divieto di sosta nella via.

(AdB)

LUNGADIGE RIVA BATTELLO

larghezza: 3,80 all'inizio, poi 5,60 m.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: senso unico per autoveicoli da via Garibaldi

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia (1 m)

incroci e segnaletica: segnale inizio itinerario ciclabile

interventi particolari: avanzare il divieto di sosta fino al n. 8 della via.

(ACI)

VICOLO S. GIROLAMO

Caratteristiche morfologiche

larghezza: 4 m.

accessi carrabili: sì

marciapiede: da entrambi i lati, a livello della strada.

Interesse turistico-artistico: no.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: libera circolazione automezzi privati

senso di circolazione: da lungadige Riva Battello a via Salici

parcheggi: divieto di sosta.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo autorizzati

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada con

segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia

interventi particolari: rifare il fondo stradale.

(ACI)

VICOLO SALICI

Caratteristiche morfologiche

larghezza: 4 m.

accessi carrabili: no

marciapiede: no.

Interesse turistico-artistico: no.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: libera circolazione automezzi privati

senso di circolazione: da vicolo S. Girolamo a stradone

Arcidiacono Pacifico

parcheggi: divieto di sosta.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo ciclabile

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada

interventi particolari: rifare il fondo stradale.

larghezza: da 3,5 a 5 m.

accessi carrabili: sì

marciapiede: da un lato, a livello della strada.

Interesse turistico-artistico: no.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: libera circolazione automezzi privati

senso di circolazione: da via Pigna a via Barchetta

parcheggi: divieto di sosta.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo ciclabile

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada

(ACI)

VIA AUGUSTO VERITÀ

Caratteristiche morfologiche

larghezza: da 4 a 5 m.

accessi carrabili: sì

marciapiede: da entrambi i lati, a livello della strada.

Interesse turistico-artistico: no.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: libera circolazione automezzi privati

senso di circolazione: da via Forti a via Rosa

parcheggi: da un lato a fasce orarie.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo autorizzati

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada con

segnalazione a terra del percorso nel senso contrario di marcia

(ACI)

VICOLETTO S. GIACOMO

Caratteristiche morfologiche

larghezza: 4 m.

accessi carrabili: sì

marciapiede: da una parte, livello della strada.

Interesse turistico-artistico: no.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: libera circolazione automezzi privati

senso di circolazione: da via Barchetta a stradone

Arcidiacono Pacifico

parcheggi: divieto di sosta.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo ciclabile

senso di circolazione ciclabile: doppio

dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada

(ACI)

VICOLO DUE MORI

Caratteristiche morfologiche

larghezza: 4 m.

accessi carrabili: sì

marciapiede: da entrambi i lati.

Interesse turistico-artistico: no.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: chiusa al traffico per lavori in corso

(ACI)

VIA S. GIACOMO ALLA PIGNA

Caratteristiche morfologiche

senso di circolazione: no
parcheggi: no.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo ciclabile
senso di circolazione ciclabile: doppio
dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada

(ACI)

VICOLO CAVALLETTO

Caratteristiche morfologiche

larghezza: 4 m.
accessi carrabili: sì
marciapiede: da un solo lato.

Interesse turistico-artistico: porta in via Arche Scaligere.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: solo autoveicoli autorizzati
senso di circolazione: da via Arche Scaligere a corso S. Anastasia
parcheggi: divieto di sosta.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo ciclabile
senso di circolazione ciclabile: doppio
dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada

(ACI)

VIA ARCHE SCALIGERE

Caratteristiche morfologiche

larghezza: 5 m.
accessi carrabili: sì
marciapiede: da entrambi i lati.

Interesse turistico-artistico: sì.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: libera circolazione di traffico privato
senso di circolazione: da largo Pescheria Vecchia a vicolo Cavalletto
parcheggi: divieto di sosta.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo ciclabile
senso di circolazione ciclabile: doppio
dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada
incroci e segnaletica: in largo Pescheria Vecchia, incrocio con flusso automobilistico privato

(ACI)

VIA PESCHERIA VECCHIA

Caratteristiche morfologiche

larghezza: 4 m.
accessi carrabili: no
marciapiede: non ovunque e a livello della strada.

Interesse turistico-artistico: no.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: libera circolazione di traffico privato
senso di circolazione: da largo Pescheria Vecchia a piazzetta Pescheria
parcheggi: a fascia oraria, su di un lato.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo ciclabile
senso di circolazione ciclabile: doppio
dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada
incroci e segnaletica: in largo Pescheria Vecchia, incrocio con flusso automobilistico privato
interventi particolari: il parcheggio di piazzetta Pescheria rimane accessibile agli autoveicoli privati solo da via Ponte Nuovo.

(ACI)

VIA AL CRISTO

Caratteristiche morfologiche

larghezza: da 4 a 5 m.
accessi carrabili: no
marciapiede: non ovunque, a livello della strada.

Interesse turistico-artistico: no.

Interesse commerciale: no.

Flusso attuale di traffico

tipo: libera circolazione di traffico privato
senso di circolazione: da piazzetta Pescheria a via Nizza
parcheggi: a fascia oraria su di un lato.

Tipo di intervento e segnaletica proposta:

flussi di traffico: solo ciclabile
senso di circolazione ciclabile: doppio
dimensionamento percorso ciclabile: tutta la strada
incroci e segnaletica: in via Nizza flusso automobilistico privato



Sei anche tu un amico della bicicletta...



- Vuoi poter pedalare sulle piste ciclabili
- Vuoi che si diffonda una "cultura della bicicletta"
- Ti piace venire con la tua bici a delle passeggiate ecologiche "città - campagna"

***Allora non perder tempo
... iscriviti agli Amici della Bicicletta***

Come iscriversi?

Passa per la nostra sede in via Filippini 25/a (dal settembre 1987 in via Spagna 6/8) oppure versa L. 6.000 (socio ordinario) oppure L. 10.000 (socio sostenitore) sul c/c n. 11560372 intestato a RUOTALIBERA, via Filippini 25/a, 37121 Verona. Riceverai la tessera, degli adesivi in omaggio e *Ruotalibera*, il trimestrale degli Amici della Bicicletta.