

ANELLO DELLE CITTA' MURATE: CRITICHE E PROPOSTE

Stando al Progetto preliminare approvato dalla Giunta Provinciale il 18.1.2012 l'anello è diviso in **3 lotti**:

- lotto 1: da Este a Montagnana (confini con Bevilacqua)
- lotto 2: tratto nei comuni di Urbana e Merlara
- lotto 3: tratto da Merlara a Este (per Piacenza d'Adige – Vighizzolo)

Ad oggi i lotti 2 e 3 figurano essere stati completati, mentre del lotto 1 esiste solo uno “studio di fattibilità”.

Nonostante non sia stato ancora completato, lungo tutto l'anello è già stata posta la segnaletica. Il cicloturista è pertanto indotto a credere di poterlo percorrere.

In realtà il tratto Este-Montagnana risulta assolutamente IMPRATICABILE. In particolare:

- la parte centrale, sull'argine del Frassine, ha un fondo con ciottoli inaffrontabili in bicicletta e la parte verso Borgo Frassine è invasa da una vegetazione arbustiva impenetrabile;
- tutta la parte lungo il Palù ha un fondo estremamente disagiata in particolare dopo periodi di pioggia.

Nonostante questa situazione tutto il tratto risulta, come detto, dotato di segnaletica.

Segnaletica peraltro posata in modo inadeguato: discontinua (interi tratti ne sono privi), casuale (spesso in punti del tutto inutili) e in non pochi casi del tutto sbagliata. Eppure, nonostante questi difetti inammissibili, per i lavori relativi alla segnaletica è stato rilasciato l' 8.6.2015 un certificato di “regolare esecuzione”!!

E' chiaramente una situazione che già di per se stessa pregiudica tutto l'anello. Il cicloturista è letteralmente tratto in inganno: viene indotto a ritenere praticabile un percorso che in effetti assolutamente non lo è.

LOTTI 2 E 3

Per quanto riguarda la segnaletica:

- manca all'inizio del 2° lotto in corrispondenza di Bevilacqua (in un punto reso tra l'altro estremamente pericoloso per l'attraversamento della regionale 10);
- per il tratto da S. Salvaro all'incrocio con la provinciale 19 dir. per Merlara la situazione è del tutto disorientante. La segnaletica indicherebbe il percorso in sx idraulica sul Fratta. Questo è un argine, prevalentemente non asfaltato, dove non è stato fatto alcun lavoro (e con qualche tratto difficoltoso). Peraltro è impossibile prenderlo da S. Salvaro nel verso indicato dalla segnaletica. E nel

senso opposto, all'incrocio con la provinciale 19 dir. praticamente non c'è segnaletica e arrivando poi da qui verso S. Salvaro ci si perde!

Per il resto la segnaletica, salvo questioni marginali, può andare.

Per quanto riguarda i lavori:

- per il lotto 2 risultano terminati il 23.2.'15
- per il lotto 3 risultano terminati il 20.2.'15
- per entrambi il 5.3.'15 è stato rilasciato il certificato di regolare esecuzione.

Lavori effettivi sono stati fatti solo su parte di questi tratti; approssimativamente:

- per il lotto 2: su parte del tratto dalla provinciale 19 dir. alla provinciale 19; sul tratto successivo fino ai confini con Piacenza d'Adige. Il fondo (conglomerato compattato) si presenta in condizioni accettabili ma già in più punti con segnali di cedimento e soprattutto con diversi tratti compromessi da pericolosi solchi.
- per il lotto 3: dal confine Piacenza/Merlara all'idrovora Vampadore; dalla provinciale 91 per Piacenza d'Adige fino all'idrovora Cavariega; da Tre Canne fino a Pra. Il fondo si presenta pressochè tutto (salvo un breve tratto) con una copertura ghiaiosa grossolana non adatta ai ciclisti. Come mai, c'è da chiedersi, non è stato realizzato almeno con gli stessi criteri del lotto 2? Peraltro da mesi quasi tutti i nuovi tratti di questo lotto 3 risultano sostanzialmente impraticabili per la vegetazione cresciuta senza alcun intervento di manutenzione.

Per quanto riguarda ancora il lotto 3 c'è inoltre da segnalare l'**irrazionalità della scelta fatta per il tratto da Pra al Sostegno.**

Seguendo la segnaletica si deve percorrere l'argine del Santa Caterina in dx idraulica. Questo argine è asfaltato ma stretto e aperto al traffico automobilistico e quindi molto insidioso; si devono inoltre attraversare a raso sia la linea ferroviaria con passaggio a livello sia la trafficatissima strada regionale 10.

L'argine opposto, in sx idraulica, è quello che la stessa Provincia più di 10 anni fa aveva tabellato come "***percorso ciclo-naturalistico***" realizzando anche un sottopasso per superare la linea ferroviaria!!! Il tratto dal p.te della Torre al Sostegno risulta addirittura già agibile senza bisogno di particolari interventi (oltretutto su una parte del tratto sono stati recentemente eseguiti dei lavori di sistemazione). Migliorando l'argine da Pra al p.te della Torre (lavoro certo non particolarmente impegnativo) e realizzando un passaggio sotto la regionale 10, analogamente a quanto fatto per la ferrovia (intervento in ogni caso doveroso vista la pericolosità di questo passaggio), si farebbe correre il percorso tutto **in sede propria** e si passerebbe proprio a fianco della **Rocca del p.te della Torre**, emergenza di assoluto interesse storico-ambientale, per di più gestita dal Gruppo Alpini di Este che potrebbero garantire ai cicloturisti tutta una serie di utili servizi. Oltre a tutto questo c'è anche da sottolineare l'interesse che il recupero di questo argine avrebbe per consentire la valorizzazione di attraenti "anelli" locali con via Augustea e con il percorso della Restara. **E' veramente**

incomprensibile e ingiustificabile come si sia fatta una scelta illogica, superficiale e pericolosa a fronte di una scelta alternativa con tutte le ricadute positive sinteticamente evidenziate.

Tornando allo “Studio di fattibilità” relativo al primo lotto dell'anello, quello da Este a Montagnana, precisato che non sono a nostra conoscenza provvedimenti successivi in ordine alla progettazione effettiva, mettiamo in evidenza almeno un aspetto critico che ci pare particolarmente importante.

Stando a questo studio **il percorso dell'anello da Borgo Frassine** dovrebbe proseguire a sx per la provinciale 19 verso Montagnana per prendere poco dopo a dx via Fiumicello, e quindi a sx via Praterie. Sfiolato così il centro di Montagnana dovrebbe poi allontanarsene su via Borgo Alberi portandosi verso l'area del Palù.

Contestiamo radicalmente questa scelta, peraltro priva di qualsiasi interesse e proponiamo in alternativa di proseguire, dopo Borgo Frassine, sull'argine del Frassine stesso fino a incontrare il punto dove si dirama **il Fiumicello** e di entrare poi in Montagnana seguendo questo importante, storico corso d'acqua che come ben noto alimentava il vallo attorno alle mura della città. Oltretutto buona parte di questo percorso si svolge già su pista ciclabile in sede propria all'interno dell'attraente “**Parco del Fiumicello**”. Il percorso potrebbe così entrare in Montagnana per porta Vicenza, attraversare il centro ed uscire per porta Legnago andandosi poi a collegare con il percorso proposto nello “studio di fattibilità”.

VALUTAZIONI GENERALI

Va evidenziato che mancano lungo tutto il percorso, anche nella parte da considerare “realizzata”, quegli interventi complementari che dovrebbero far parte integrante del progetto, qualificarlo e renderlo più attraente ed allettante: **aree di sosta** magari dotate di **fontane** con acqua potabile, **pannelli illustrativi** degli aspetti storici, architettonici, naturalistici ecc. incontrati lungo il percorso. Basterebbe osservare che non un cenno viene dedicato ai tanti motivi che richiamano quello che è forse l'aspetto più qualificante del percorso: il fatto di svolgersi per buona parte sulle aree oggetto di quello straordinario intervento di bonifica, il “**Retrato del Gorzon**”, operato dalla Serenissima a metà Cinquecento.

Non dovrebbe mancare inoltre una adeguata attenzione per curare l'**arredo verde** lungo il percorso. Il fatto oltretutto che si svolga in aperta pianura dovrebbe richiamare l'importanza che in punti o in tratti opportunamente individuati siano messe a dimora delle alberature.

Infine si sottolinea l'opportunità che sempre allo scopo di esaltare le potenzialità di questo anello si predispongano degli **specifici progetti di valorizzazione**. Ne indichiamo almeno un paio a titolo esemplificativo.

IL SOSTEGNO: SNODO STRATEGICO. E' una osservazione immediatamente

percepibile: l'anello delle Città Murate forma con l'anello ciclabile dei Colli Euganei uno **straordinario circuito a forma di "8"** che ha nel Sostegno il punto dove i due anelli si lambiscono. Il sito del Sostegno, già di per sé di grande fascino e interesse sotto molti aspetti (foto 1), può diventarlo ancora di più in funzione di questo raccordo tra i due anelli che consente. Dovrebbe quindi essere oggetto di una attenzione particolare per curarlo e arredarlo ma anche per dotarlo di specifici servizi per i cicloturisti. A questo scopo potrebbe prestarsi in modo ideale l'**edificio un tempo residenza del custode**, ed ora completamente abbandonato, nonché l'**area verde** in cui si trova inserito (indicata nella foto), area attualmente in desolante abbandono ma che potrebbe essere oggetto di un qualificante recupero.

Va aggiunto che oltre alla strategica funzione generale per il collegamento coi i due anelli, questo progetto di recupero assumerebbe particolare interesse, come già sopra rilevato, anche per la valorizzazione dei dintorni di Este (v. anelli Bisatto-Brancaglia-via Augustea e Bisatto- Brancaglia/Santa Caterina- Restara).

Un progetto analogo nelle motivazioni e nelle finalità potrebbe riguardare l'edificio, una **ex scuola** riteniamo (foto 2), che si trova ai margini della pista ciclabile in località Valli Mocenighe.

Estremamente opportuno sarebbe in ogni caso che lungo il percorso fosse incentivato l'**avviamento di iniziative in grado di fornire ai cicloturisti** servizi vari. Attualmente tutto il percorso sotto questo aspetto risulta assai carente (unica struttura in funzione, a parte i centri abitati, è costituita dal complesso di **S. Salvaro**). Un ruolo fondamentale lo potrebbero assumere, in questa direzione, le diverse aziende agricole presenti ai margini del percorso.

Sorvoliamo infine, limitandoci almeno ad una riflessione, su una questione peraltro non priva di qualche rilievo anche agli effetti della promozione. Se le "città murate" sono **Monselice, Este e Montagnana** è evidente che quello in questione non costituisce un "**anello**" che le collega. Forse l'aspetto più qualificante di questo anello è rappresentato invece, come sopra richiamato, dai collegamenti con gli storici interventi legati alle **bonifiche**. Quello delle città murate risulta in realtà un percorso **lineare**, combinazione dei due anelli. Perché non pensare ad una denominazione più appropriata per ciascuna di queste realtà?