

LA CICLOVIA NON DEVE ESSERE LO SFREGIO DELLE COSTE DEL LAGO DI GARDA

La Ciclovia del Garda è un progetto che si inserisce nel Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche (SNCT) definito dal Decreto Interministeriale 29.11.2018 e s.m., firmato dal Ministro delle Infrastrutture e dei Trasporti di concerto con il Ministro dei beni e delle attività culturali e il Ministro delle politiche agricole alimentari, forestali e del turismo. Al momento i percorsi individuati sono 11 e coprono tutto il territorio nazionale.

La Ciclovia del Garda è una dorsale cicloturistica interregionale (Regioni Veneto e Lombardia e Provincia autonoma di Trento) collegata al “Percorso del Sole”, a sua volta inserito nella rete europea ciclabile Eurovelo. La progettazione e realizzazione dei vari tratti è demandata alle Regioni e alle Province di competenza (con un coordinamento della Provincia autonoma di Trento), previa la stipula di un Protocollo di intesa, ed è oggetto di valutazione da parte di Tavoli tecnici appositamente istituiti presso il Ministero delle infrastrutture e dei trasporti e controllate da un Tavolo permanente di monitoraggio e valutazione. È per tale motivo che la tempistica di realizzazione sui diversi territori non si presenta temporalmente consequenziale.

Per la corretta progettazione di **un’infrastruttura che si inserisce in un contesto ambientale e paesaggistico straordinario e delicatissimo come il lago di Garda** è indispensabile affrontare una fase iniziale di confronto con tutti i portatori di interesse (amministratori, esperti del territorio, operatori economici, associazioni ambientaliste ecc.) al fine di definire la migliore soluzione sotto i profili di funzionalità, sicurezza, rispetto ambientale, inserimento paesaggistico, sostenibilità economica.

La mancanza di possibilità partecipativa sostanziale ha portato alla redazione di progetti che in tutti tre gli ambiti territoriali sono considerati di forte criticità ed invasività.

L’aspetto principale è quello relativo al danno paesaggistico-ambientale che le proposte in atto provocherebbero a tutto il sistema delle sponde e delle rive, con la previsione di tratti con passerelle a sbalzo sull’acqua supportate da pesanti strutture metalliche da incassare nelle fragili pareti rocciose o di cementificazioni ed asfaltature di antichi tracciati, o di passaggi sulle storiche passeggiate lungolago dei centri urbani rivieraschi.

Un’altra importante considerazione è la **forte pericolosità di dissesti e di cadute sassi su tutto il versante roccioso, difficilmente gestibili anche mediante la previsione di barriere di contenimento del materiale**, dato che comunque ogni anno si manifestano crolli e cadute di massi, anche di notevole dimensione, sull’attuale percorso viario.

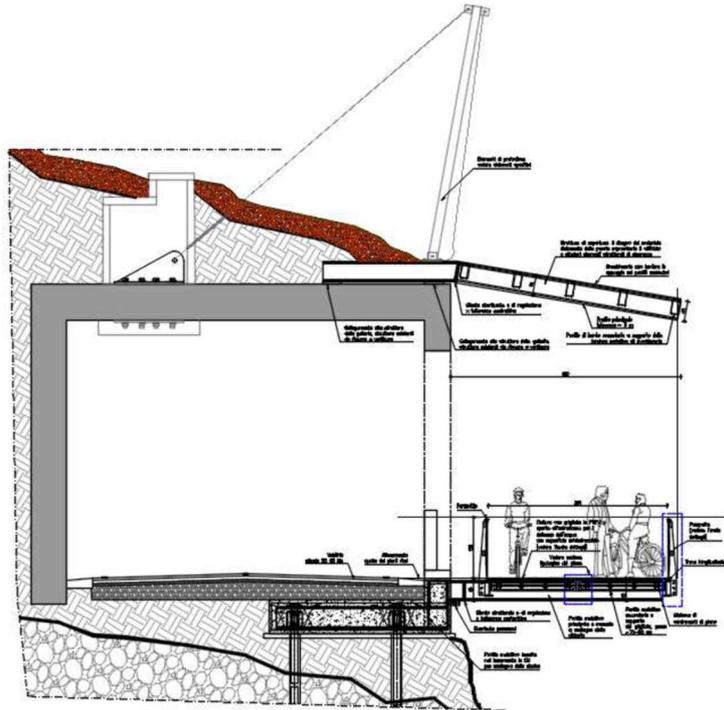
Nel 2014 si è verificato un enorme distacco di un tratto di parete rocciosa sovrastante Campione del Garda. L’ultimo episodio è accaduto il 13 gennaio 2023: una frana ha bloccato la circolazione degli automezzi sulla strada statale fra Toscolano e Bogliaco. Nel 2013 è stata inaugurata la ciclopedonale in località Meandro (Comune di Gargnano) e chiusa nello stesso giorno per pericolosità.

Nessun intervento di imbrigliamento delle rocce finora eseguito ha permesso di risolvere tale fenomeno, spesso causa di incidenti e di chiusura temporanea della viabilità.

Tutto l’Alto Garda è **zona fortemente sismica e a rischio idrogeologico**. È perciò possibile, e capita di frequente, che si stacchino frane e massi anche da considerevoli altezze. Se le singole pietre sono di dimensioni ridotte, neppure le reti di contenimento riescono a trattenerle. Sembra pertanto che tale percorso e in particolare il tratto di pensilina a sbalzo sull’acqua sia ad alto rischio. E sembra inaccettabile che l’Amministrazione pubblica proponga strutture che possano costituire rischio per l’incolumità pubblica.

La relazione tecnico illustrativa del progetto indica per l’opera una vita utile di 50 anni, e poi? Il problema verrà lasciato in eredità ai posteri.

LA PREVISTA CICLOVIA A SBALZO SUL LAGO IN COMUNE DI RIVA DEL GARDA (TN) - DETTAGLI



Progetto della passerella della Provincia autonoma di Trento, più di 4 m di sbraio_a sbalzo con spoiler

La relazione geologica allegata al progetto evidenzia la necessità di installare, oltre al sistema di contenimento con reti già esistente, ulteriori *“file multiple di barriere, alcune delle quali spinte in quota in modo da intercettare sul nascere eventuali traiettorie il cui sviluppo renderebbe poi difficile l’effetto mitigazione”*, e dichiara che *oltre alla “manutenzione periodica delle opere di difesa” dovranno fare “seguito eventuali nuove campagne di ispezione dei versanti aggiornate sulla continua efficacia dei presidi in essere” soprattutto da attivarsi in caso di un eventuale crollo.*

Alcune pareti di roccia sono alte 200 metri. Né la relazione geologica né quella tecnico illustrativa indicano quale effetto devastante potrebbe avere una caduta di massi che sfuggisse alle reti, sulla pensilina, anche se protetta da una tettoia.

È un intervento ad alto rischio e ad altissimo costo, con l’enorme spesa richiesta che si quantifica intorno ai 13.000.000 di euro/chilometro - quando lo standard si aggira uintrono a 1.000.000 €/km - con un costo totale da Riva a Limone di 65.000.000 di euro.

COSTA BRESCIANA

Sono stati completati da parte della Regione Lombardia i progetti dei primi due lotti, da Sirmione a Padenghe e da Padenghe a Toscolano Maderno. Sono state presentate da varie Associazioni osservazioni in particolare per il secondo lotto. **La Soprintendenza ai Beni Culturali non ha autorizzato il progetto di nuove passerelle sull'acqua, sulle quali avrebbe dovuto transitare la ciclovia.**

La nuova ciclovia del Garda relativamente ai due Lotti che da Sirmione conducono a Toscolano Maderno presenta palesi punti molto discutibili dal punto di vista fruitivo e paesaggistico che la rendono **opera del tutto incongruente e insostenibile.**

Relativamente al tratto da Salò a Maderno trattasi infatti di una ciclovia ma, dati gli spazi angusti in cui si inserisce, di "mera" ciclopedonale. Ciò compromette dalle radici le possibilità di fruizione dell'opera e conseguentemente il suo senso quale strumento utile a promuovere in modo efficace la mobilità dolce mediante bicicletta.

Tale circostanza ne **impedirà di fatto l'utilizzo da parte dei ciclisti "sportivi", dei cicloturisti europei e ne inibirà grandemente l'impiego anche per i ciclisti di prossimità.**

Analizzando il percorso proposto si presentano criticità legate alla viabilità: possiamo dire che in gran parte si dipana sulla statale, sui marciapiedi ad essa contigui e sull'esistente passeggiata che va da Gardone verso Fasano con almeno 7 attraversamenti della Statale coi pericoli e gli intralci al traffico già congestionati della 45 bis.

Nell'ultimo tratto nel Comune di Gardone, all'altezza del Lido di Fasano il tracciato prosegue su una passerella in parte esistente, che necessita di essere allargata di 180 cm, e, in parte, da realizzare ex novo con una larghezza di 350 cm. **Passando in alcuni casi davanti ad alberghi storici come Villa Paradiso che vedrà la ciclabile appoggiata al suo molo.**

Quanto sopra già scritto per **le nuove passerelle sul lago** vale anche per quella in progetto a Maderno: tutte rappresentano un **gravissimo danno paesaggistico e naturalistico.** Negli anni la riva naturale del Lago, dove si riproducevano aole e molluschi, dove crescevano alghe che contribuivano alla depurazione e tutto ciò che prima era parte integrante della biodiversità, sono state di volta in volta trasformate in rive artificiali, prima per creare spazi per la statale, poi per le passeggiate a lago, ora con la pista ciclabile ci spostiamo ulteriormente verso il centro del Lago.

C'è da chiedersi inoltre che destinazione avrà l'attuale ciclabile provinciale che unisce Salò a Desenzano la quale scorre, in Valtenesi, quasi parallela al progetto della Ciclovia Regionale, realizzata dalla Provincia di Brescia nei primi anni 2000.

Si tratterebbe di un **ulteriore ed inaccettabile consumo di suolo nonché di spreco di denaro pubblico.** Stiamo attendendo di conoscere il progetto del terzo lotto, da Toscolano Maderno a Limone. Temiamo però che il progetto lombardo si ispiri alla dannosa progettazione trentina.

COSTA VERONESE

La Regione Veneto, con comunicato del 10 febbraio 2023, ha informato "sull'avvio dei lavori di realizzazione del primo stralcio funzionale della Ciclovia del Garda , in comune di Malcesine (VR), lungo la Gardesana Orientale - da località Baitone alla Galleria Navene/Cantone, e che si connette con l'itinerario 7 della rete europea ciclabile EuroVelo (Eurovelo 7) e tocca 19 comuni rivieraschi, tra cui 8 veneti in provincia di Verona: Malcesine, Brenzone sul Garda, Torri del Benaco, Garda, Bardolino, Lazise, Castelnuovo del Garda e Peschiera del Garda per una lunghezza di circa 67 km. La Regione Veneto sostiene che le "infrastrutture come questa conferiscono ancora più valore a luoghi già unici" e configura la Ciclovia del Lago di Garda quale progetto di valorizzazione di luoghi naturalistici e culturali. Italia nostra sezione di Verona dissente con forza da tale affermazione e di seguito espone le ragioni, le criticità, vale a dire **lo sfregio alla bellezza del Lago di Garda** che comporta la Ciclovia e l'impatto ambientale. A nostro avviso, la stessa orografia e morfologia dei luoghi respinge la costruzione della pista ciclabile come progettata. Infatti per superare barriere naturali, si è ricorsi a soluzioni estreme. **Queste artificializzazioni non risultano accettabili, sono da rigettare per il loro impatto sul paesaggio, per la brutalità dell'intervento nei confronti della parete rocciosa, per la loro pericolosità nei confronti della sicurezza e dell'incolumità delle persone e cose, per il non sostenibile consumo di spiaggia.** Nello specifico, la Ciclovia, nel Comune di **Malcesine e nei Comuni di Brenzone e Cassone**, presenta le seguenti criticità che inducono ragionevolmente a contrastare con forza questa realizzazione analoga a quelle già costruite e di progetto per l'Alto Garda bresciano e trentino.

Criticità rilevate:

- forte **pericolosità di dissesti e di cadute massi** su tutto il versante roccioso, difficilmente gestibili anche mediante la previsione di barriere di contenimento del materiale, dato che comunque ogni anno si manifestano crolli e cadute di massi, anche di notevole dimensione, nei luoghi in cui la Ciclovia prevede lunghi tratti di passerelle a sbalzo;
- la Ciclovia con passerelle in acciaio agganciate alle pareti rocciose con pesante struttura portante metallica, con l'installazione del nuovo **collettore fognario AGS** al di sotto dei tratti di Ciclovia sospesa, risulta essere una **proposta impattante paesaggisticamente e pericolosa per l'incolumità di fruitori della pista e per i sottostanti bagnanti**;
- la **stretta spiaggia**, lungo la costa rocciosa e non, viene totalmente occupata dalla presenza della pista e quindi **preclusa ai bagnanti**;
- nel caso di incidente, nei lunghi tratti di pista sospesa, **le operazioni di immediato soccorso non appaiono eseguibili**: la vicinanza alla roccia delle passerelle e la loro larghezza, oggettivamente, non consentono l'intervento di elisoccorso o di ambulanze.

Per le motivazioni sopra esposte, diviene imprescindibile **sostituire nel progetto i percorsi dotati di passerelle in acciaio a sbalzo, e nell'intento di salvaguardare i tratti di spiagge strette, con mezzi alternativi intermodali, vale a dire per "via d'acqua" potenziando la navigazione con battelli elettrici.**

Oltrepassati i Comuni dell'Alto Garda, la pista ciclabile prosegue nei tratti dei Comuni di Torri del Benaco, Garda, Lazise, Castelnuovo, Peschiera, in un territorio il cui contesto paesaggistico è riconosciuto dal Codice dei Beni Culturali di altissimo valore paesaggistico

soggetto a vincolo archeologico, paesaggistico e forestale. Si ritiene indispensabile ricercare una soluzione alternativa alla Ciclovia nel tratto del **Monte Luppia nel territorio di Garda**, sito archeologico per la presenza di **numerose incisioni rupestre e rara oasi naturalistica (SIC) per l'eccezionale integrità del territorio e nicchia ecologica per le specie botaniche, quali ad esempio orchidee.**

Inoltre altrettanto essenziale è ricercare un'alternativa progettuale al tracciato della Ciclovia nel contesto morfologico, paesaggistico, di **Punta San Vigilio, Como (Comune di Garda) e Brancolino (Comune di Torri del Benaco)**. Contesto che detiene infatti una ricchezza di **beni culturali, architettonici e archeologici ancora mirabilmente integrati nel più ampio ambito paesaggistico di altissimo valore identitario, percettivo e panoramico; rimasto sostanzialmente immutato, da non alterare con introduzioni forzose di infrastrutture incongrue.**

Il tracciato, nei Comuni di **Lazise e Garda**, si snoda anche nell'**entroterra collinare** dove il paesaggio è riconosciuto dal **Codice dei Beni culturali di notevole interesse pubblico per la presenza da secoli di uliveti.**

Estremamente critico si presenta il tracciato nel **Basso Lago** laddove si progetta, per consentire il passaggio della Ciclovia, una **trasformazione radicale dell'attuale spiaggia**, dovuta all'allargamento della stessa, che ne altera pesantemente la morfologia, i caratteri geo-naturalistici, vegetazionali (canneto lacustre) e paesaggistici. Inoltre è **di grande rilevanza il vasto e importante complesso culturale di "Villa Canossa", già "Carlotti", con il parco**, interamente tutelato ai sensi della parte II del D. Lgs. 42/2004, che conserva ancora uno strettissimo rapporto con la costa e lo specchio acqueo, mediato esclusivamente dal muro di cinta del parco e direttamente interessato in modo negativo dal percorso della Ciclovia lungo l'intero tratto di spiaggia di fronte al complesso della Villa e dove è progettato un lunghissimo e imponente allargamento della costa, con una pavimentazione artificiale e la realizzazione di una scogliera di protezione che altera in maniera fortemente negativa l'eccezionale compresenza di valori paesaggistici, naturalistici e culturali.

Infine, per il tratto che si sviluppa a **Peschiera**, si avverte la necessità di un particolare approfondimento del progetto lungo il tratto fronteggiante le mura veneziane della fortezza di Peschiera (Bene Culturale appartenente al Patrimonio UNESCO). Qualche riflessione merita il mancato collegamento della pista con la Stazione di Peschiera.

La Ciclovia, opera sportiva, come prospettata, comporta in tutto il suo itinerario artificialità ed impatto su contesti naturalistici, paesaggistici culturali di altissimo valore. Non appare significativa espressione di un modus operandi dettato da una valutazione etica, imprescindibile per chi opera **in un contesto di altissimo valore come il lago di Garda** e che conduce al rispetto dell'integrità dei luoghi da tramandare ai posteri nella loro bellezza.

Da evidenziare inoltre, in riferimento alle criticità del Basso Garda, che **il sistema di collettamento fognario, sul quale si installerà la Ciclovia, com'è noto, percorre estesamente la fascia spondale e comprometterà e/o ha già compromesso in modo grave l'ambiente**, alterando la naturale morfologia della costa, perciò si dovranno individuare significativi ed estesi ambiti per interventi di ripristino, rinaturalizzazione del litorale, attraverso interventi di ingegneria naturalistica. **In questi luoghi sarebbe stato imprescindibile l'allontanamento del nuovo collettore dalla costa, con la costruzione sotto la banchina della Gardesana.**

CONCLUSIONI

NON ERANO QUESTE LE PREMESSE

L'ampio ed articolato progetto delle ciclovie italiane, oltre allo sviluppo del ciclo-turismo, tende anche alla valorizzazione del territorio, delle sue emergenze storiche, architettoniche e naturalistiche.

Tra gli obiettivi del **Sistema Nazionale di Ciclovie Turistiche (SNCT)** è definito infatti anche quello della **promozione del patrimonio storico-artistico**.

Tra quelli elencati nel Protocollo di intesa di data 9.8.2017 tra il Ministero Infrastrutture e Trasporti di concerto con il Ministero dei beni e attività culturali e del turismo, Regioni Veneto e Lombardia e Provincia autonoma di Trento per l'istituzione della **Ciclovia del Garda**, oltre allo sviluppo del turismo, del ciclismo sportivo, della mobilità sostenibile, c'è l'individuazione e l'incentivazione del **sistema di intermodalità di trasporto auto-treno-autobus-bicicletta-battello**.

E tra gli obiettivi **per la realizzazione del tratto trentino della sponda occidentale** si trova quello di **coniugare la mobilità sostenibile con le esigenze della tutela ambientale, della difesa del territorio e del turismo!**

È quindi definito chiaramente che **gli obiettivi** di collegamento territoriale, di potenziamento della rete ciclabile, di sviluppo dell'attività sportiva devono essere **strettamente collegati alla valorizzazione del territorio, da perseguire tenendo conto della conformazione naturale dei siti**.

NON SONO RISPETTATI GLI OBIETTIVI GENERALI

Il lago di Garda si vedrà irrimediabilmente deturpate le ripide coste rocciose, ambiente unico sotto l'aspetto naturalistico, ambientale e paesaggistico.

Sfondo di straordinaria bellezza per tutte le attività che si svolgono sul lago, a partire dalla vela, kitesurf, windsurf con le importanti regate e gare nazionali ed internazionali per comprendere la canoa, lo snorkeling, le traversate turistiche sui traghetti benacensi.

Panorama che ha richiamato fin dalle origini del turismo i primi viaggiatori europei, letterati, scrittori, poeti e pittori, che ne hanno decantato il fascino, la bellezza e l'unicità con opere che hanno contribuito a formare la nostra cultura e che ancora oggi sono consultate, apprezzate e che in parte costituiscono il patrimonio delle raccolte d'arte del territorio (vedi MAG).

Il paesaggio è patrimonio collettivo, è un bene comune, che va tutelato e conservato per il bene di tutti.

Le sottoscritte associazioni ritengono che la soluzione proposta dai progetti in atto in tutte tre le realtà territoriali costituiscono uno sfregio inaccettabile al paesaggio, rilevano la scarsa funzionalità del percorso misto ciclisti-pedoni e l'enorme spesa richiesta.

Le sottoscritte associazioni chiedono perciò

la sospensione immediata dei progetti

e la loro completa revisione al fine di adeguarli a criteri di sicurezza e di sostenibilità economica e ambientale.

Firmato:

Manuela Baldracchi, Presidente di Italia Nostra Sezione di Trento – 340 2501408

Rossana Bettinelli, Presidente di Italia Nostra Sezione di Brescia - 335 8049928

Marisa Velardita, Presidente di Italia Nostra Sezione di Verona – 3403338326

Trento, Brescia, Verona 06.06.2023