

IL **NUOVO** TRENTINO

Quotidiano indipendente di informazione e approfondimento

via delle Missioni Africane, 17 - 38121 Trento - www.giornaletrentino.it - redazione@giornaletrentino.it



Passerelle su pareti di roccia franose, in zona sismica. Al costo mostruoso di 5 milioni al chilometro. Il Coordinamento per la tutela del Garda chiede a Mattarella di fermare la ciclabile. > [LUCA MARSILLI A PAGINA 8](#)

LAGO DI GARDA. Il Coordinamento scrive al Presidente e a tutte le amministrazioni e autorità interessate: «Un progetto perlomeno avventato»



Il tracciato ipotizzato in Val Gola: in piena riserva naturale tagliando una parete in cui le frane sono la normalità



Un altro passaggio ardito al limite della temerarietà, tra Riva e Limone

«Ciclabile da fermare: pericolosa e troppo cara Mattarella, aiutaci tu»

LUCA MARSILLI

GARDA. Pericolosa, devastante per l'ambiente e per il paesaggio, quasi irrealizzabile in alcuni tratti, mostruosamente costosa. E addirittura dannosa dal punto di vista turistico e quindi economico, visto che il Garda soffre già dell'eccesso di turismo e un'opera come questa porterebbe masse di "consumatori" del lago deprimendone le potenzialità. L'opposto di quello che ha senso oggi fare.

Ci sono mille ragioni per dire no alla realizzazione in Alto Garda della nuova pista ciclabile, almeno come ipotizzata e in parte progettata. Ragioni che il "Coordinamento Interregionale per la tutela del Garda" ha elencato in una lettera aperta che affronta nel dettaglio tutte le criticità. La lettera è inviata al Presidente Sergio Mattarella, ai prefetti di Brescia, Verona e Trento, alle Regioni interessate e alle singole province, per tutti raggiungendo nel dettaglio i servizi interessati, ai sindaci dei 25 Comuni rivieraschi e alle soprintendenze archeologia, belle arti e paesaggio di Bergamo, Brescia, Verona e Trento.

«Fermate il progetto»

La richiesta per tutti è la stessa: adoperarsi per sospendere il progetto della ciclovia turistica del lago di Garda per valutare tutte le criticità e quindi definire un progetto "maggiormente compatibile, sostenibile e partecipato". E sostituire comunque i tratti ancorati alle rocce, su passerelle a sbalzo, con un servi-

zio navale: rinunciare quindi ai 54 chilometri di ciclabile dell'Alto Garda, tra Toscolano Maderno e Malcesine passando per Riva e Torbole, proponendo in alternativa battelli elettrici ecologici, sempre più diffusi nel nord Europa come in Asia.

Le ragioni sono molte e tutte molto concrete.

Paesaggio unico al mondo

La prima è la necessità di tutelare un luogo che fin dagli anni Cinquanta è riconosciuto come di bellezza e delicatezza non comuni: un unico mondiale. Sono decine le riserve, centinaia i beni architettonici e paesaggistici tutelati. Tutto in considerazione della grande fragilità di una

bellezza e ricchezza ambientale che sono beni dell'umanità. E verrebbero irrimediabilmente compromessi da un progetto dall'impatto devastante.

Le frane sono una certezza

Una delle più evidenti criticità legate alla fragilità ambientale è quella delle frane: una costante in tutto l'Alto Garda. Solo per citare le più clamorose, nel 2014 Campione è stata gravemente danneggiata da un enorme distacco, nel 2021 una serie di frane ha colpito la zona di Tempesta, nel 2023 una frana ha bloccato a lungo la statale tra Toscolano e Gargnano. Gargnano dove una ciclabile aperta nel 2013 è stata più chiusa, preso atto del

pericolo costante e non evitabile. Sono tutte pareti rocciose che si immagina di "tagliare" con la ciclabile in passerella. Con grave pericolo per chi la utilizzerà, malgrado le opere di contenimento che si potranno realizzare.

Terra di terremoti

Connesso al rischio geologico c'è quello sismico: il Garda è terra di terremoti. Nel 1901 una scossa di magnitudo 5,6 danneggiò gravemente Salò; nel 2004 una di magnitudo 5,2 danneggiò gli edifici di Vobarno, Salò, Gardone Riviera e Toscolano Maderno. Nel 1976 un forte terremoto (4,5 Richter) colpì Riva del Garda, di nuovo colpita nel 2017

e 2020. L'attività sismica di portata minore è costante. Costruire opere esposte su pareti rocciose in questo contesto pare un vero e proprio azzardo.

In balia del vento

Altro elemento non trascurabile pensando a passerelle sospese è il vento: l'Alto Garda è soggetto non solo ai venti costanti suoi propri, ma anche a forti e spesso improvvise burrasche. Che costringerebbero a chiusure dei tratti esposti per la sicurezza di chi li frequenta.

Le interferenze col traffico

Malgrado gli sforzi di realizzare tracciati autonomi anche oltre la ragionevolezza, il percorso della ciclabile del Garda si intreccia in molti punti con la Gardesana sulla sponda Ovest, già congestionata da un traffico ipertrofico e non sopportabile. E manca qualsiasi valutazione dell'impatto che la commistione tra ciclisti e automobilisti avrà sulla mobilità e sulla sicurezza. Così come risulta sottovalutata la coesistenza di ciclisti e pedoni: si traduce da una parte in rischio sia per gli uni che per gli altri e dall'altra nella quasi certezza che il grosso dei ciclisti finirà per preferire comunque la strada statale, come già accade per i tratti di ciclabile lungo la sponda a Malcesine, di fatto d'estate occupati da pedoni e bagnanti tanto da risultare non utilizzabili per i ciclisti.

Sessanta milioni in passerelle

La complessità di realizzazione del tratto in Alto Lago della ciclabile è testimoniata anche dai suoi costi: per i 20 chilometri in Trentino, si ipotizzano 100 milioni di euro: 5 milioni a chilometro. Dieci volte il costo "normale" di una ciclovia: 500 mila euro al chilometro. Solo per i 10 chilometri tra Riva e Limone la spesa stimata è di 60 milioni, tra passerelle e gallerie: 12 volte un costo accettabile.

Il peso della manutenzione

L'effetto economico della difficoltà di un'opera di questo tipo non si ferma nemmeno alla realizzazione: anche la manutenzione avrà costi ingenti e destinati a lievitare nel tempo per mantenerla in sicurezza. Costi

che oggi non sono stati comunicati. C'è l'esempio della gardesana occidentale, nata con brevi tratti in galleria e che oggi corre in galleria, naturale o artificiale, per la quasi totalità nel tentativo di scongiurare l'effetto delle frane. Tra l'altro non è chiaro chi dovrà pagarli, quei costi di manutenzione: regioni, province o comuni? Altra cosa da chiarire prima di avviare un'opera di questa portata.

L'impatto ecologico

Oltre a devastare il paesaggio, l'opera impatterà in modo pesantissimo anche sugli ecosiste-

«Si vogliono costruire passerelle a sbalzo su pareti franose e in zona sismica

«Il costo è di 5 milioni a chilometro: dieci volte quello che è normale per una ciclovia

«Overtourism: questa è un'opera che porterà masse allontanando il turismo di qualità

mi delicati del Garda. L'inserimento di materiali non eco-compatibili, il "taglio" delle pareti rocciose e delle zone rivierasche, la mortificazione di riserve naturali: tutti attentati a flora e fauna che ridurranno la biodiversità e, ancora una volta, l'unicità del Garda.

Turisticamente, un autogol

Tutto questo poi, perché? Il Garda soffre già oggi di overtourism: non è portare altri turisti l'obiettivo, ma "migliorare" il turismo in termini qualitativi. Un'opera come la ciclopedonale porterebbe turisti mordi e fuggi, da selfie e telecamerina. E allontanerebbe quel turismo che vede nel rispetto dell'ambiente e del paesaggio un cardine irrinunciabile nello scegliere le proprie vacanze.

CHI SONO I CONTRARI

Nel Coordinamento il mondo ambientalista di tre Regioni

GARDA. Il Coordinamento interregionale per la tutela del Garda riunisce associazioni, comitati, portatori di interessi diffusi e privati cittadini delle tre Regioni cui appartiene il lago. Ne fanno parte: Associazione La Cittadella, Lonato del Garda (BS); WWF Trentino; Associazione Riccardo Pinter, Riva del Garda; Comitato civico Magnifica Salò; Comitato Desenzano più Verde; Comitato Oliveto di Goethe, Nago-Torbole; Comitato per la difesa del Carpione, Toscolano

Maderno; Comitato promotore per il Parco Colline Moreniche del Garda, Desenzano del Garda; Comitato Salvaguardia Area Lago, Riva del Garda; Comitato Salvaguardia Olivaia, Arco; CTG Monte Baldo, Capriano Veronese; Coordinamento Ambiente Alto Garda e Ledro; Garda Sostenibile: Rete interregionale di associazioni per lo sviluppo sostenibile del lago di Garda; Gruppo Tignale 24; Il Carpino-APS, Verona; Italia Nostra Brescia; Italia Nostra Trento; Italia Nostra Verona;

L.A.C.U.S.; Legambiente Baldo-Garda, Il Tasso; Legambiente circolo per il Garda; Legambiente Verona; Petizione change.org: Contro una ciclovia del Garda, non sostenibile (1.208 firme al 18.5.2023); TAG-Tavolo Ambiente Garda (che riunisce il Distretto Economia Solidale del Basso Garda, Ecorete per il Garda, CAT Comitato Ambiente Territorio Basso Garda, 6000 sardine Brescia e Garda, La Cittadella e Magnifica Salò); WWF Bergamo Brescia; WWF Veronese.