

## IL PROGETTO

Tantissimi cittadini alla serata proposta da tredici sigle, non solo trentine, per illustrare tutti i punti deboli di uno degli interventi più consistenti degli ultimi decenni

Irrisolti i nodi del passaggio in corrispondenza di Hotel Pier e Casa della Trota. Ciresa: «La responsabilità cadrà sulle spalle dei sindaci, non l'hanno ancora capito»

# «Non c'è trasparenza sulla Ciclovía»

La denuncia del Coordinamento ambientalista  
«Quest'opera costerà almeno tre volte di più»

MARTINA AVANCINI

Non esiste trasparenza sulla Ciclovía del Garda. La grande opera, sogno di tanti albergatori per l'indiscutibile attrattiva che rappresenterebbe per i turisti amanti del territorio lacustre, e che momentaneamente vive solo per un breve tratto all'interno del comune di Limone, parrebbe nascondere non poche insidie, non comunicate però in modo chiaro ai cittadini. Sulla base della relazione del Tavolo tecnico rispetto al progetto della pista ciclabile promiscua (accesso misto a cicli e pedoni), il Coordinamento interregionale per la tutela del Garda (gruppo che racchiude privati cittadini e associazioni regionali e nazionali come WWF e Legambiente) punta il dito su diverse criticità e le presenta al pubblico.

Prima tra tutte, la grande sproporzione dei costi previsti per la realizzazione dell'intera opera - e nello specifico della parte trentina, attualmente interessata dai lavori.

«La Ciclovía del Garda, nella sua interezza, costerà almeno il triplo di quanto preventivato - asserisce **Paolo Ciresa**, esperto di diritto amministrativo e membro del Coordinamento - la previsione iniziale era di 344 milioni di euro, cifra già messa in dubbio dal Tavolo tecnico e dalla Provincia di Trento stessa, visti gli ulteriori costi per la messa in sicurezza di un tratto di strada ad alta pericolosità. Per quanto riguarda il tratto da Riva del Garda alla Galleria Orione, erano stati preventivati a inizio progetto poco più di 2 milioni. Nel biennio 2022/2023 il progetto esecutivo vede quintuplicata questa cifra, il costo sarà di oltre 12 milioni». Solo una minima parte dei costi sarà coperta a livello statale, tramite anche finanziamenti del Pnrr, mentre la quota maggiore sarà a carico delle regioni. «Per non parlare della costante manutenzione e del monitoraggio della sicurezza. Ma i sindaci e gli amministratori comunali sono consapevoli che si tratterà di una responsabilità posta interamente sulle loro spalle?» prosegue Ciresa.

Tornando al tratto di competenza trentina, il Coordinamento parla della presenza di due incognite lungo la via, due segmenti non ancora progettati: il passaggio presso l'Hotel Pier e quello a Foce Ponale (Casa del-



la Trota). «L'interruzione dell'ipotetica ciclovía in questi due punti costringerebbe i ciclisti a spostarsi sulla Gardesana: il progetto in questi casi parla di «viabilità mista auto-bici» spiega **Marina Bonometti** ai presenti. L'idea sostenuta da chi è critico nei confronti dell'opera Ciclovía, è quella di appoggiarsi alla rete di navigazione, potenziandola, per sopperire alla pericolosità che il passaggio su una ciclabile a sbalzo costituirebbe in determinati tratti. «Abbiamo incontrato la direzione di Navigarda che si è dimostrata aperta alla collaborazione con le regioni e con il ministero per ipotizzare proposte in tal senso» spiega Bonometti. Non in ultimo, si parla naturalmente della componente paesaggistica e naturalistica, che andrebbe irrimediabilmente compromessa a danno di un ambiente, quello della strada-parco, unico nel suo genere. Se la bianca serpentina risulta piacevole alla vista dall'alto, infatti, cambiando prospettiva cambia anche l'impatto sullo spettatore: il tratto di ciclovía limonese già esistente, osservato dal basso e dalle acque del lago, non è certo un bello spettacolo. Per le considerazioni di carattere paesaggistico e ambientale, con cenno alle riserve presenti sul territorio, hanno dato il loro contributo al dibattito della serata **Manuela Baldracchi**, architetto membro di «Italia Nostra», e **Paolo Matteotti**, ex sindaco rivano rappresentante l'Associazione Pinter, interna al Coordinamento.

Il presidente dell'Apt Silvio Rigatti

## «Pensare anche a Navigarda mi sembra un buono spunto»



riguardo: «Ho ascoltato con attenzione tutte i dubbi sollevati e le criticità messe in evidenza. Parliamo di un'opera potenzialmente di grande valore, ma è giusto considerare le opinioni avverse e andare a fondo dei problemi, oltre a sentire le ragioni delle diverse parti. Ho ascoltato con piacere perché desidero in prima persona essere consapevole e informato, ho preso atto di tante cose, si è parlato di questioni interessanti e l'idea di appoggiarsi alla rete di navigazione cooperando dove possibile per sfruttare la viabilità lacustre, come stato fatto ad esempio sul Bodensee e in altre realtà comparabili alla nostra, mi sembra un buono spunto. A breve - fa sapere Rigatti - avrò un incontro con Confcommercio e il commissario Misdaris, che cura i lavori di realizzazione del tratto rivano, e mi farò portavoce delle criticità di cui si è discusso questa sera, per capire meglio anche le ragioni di chi sta dall'altra parte e, magari, trovare delle soluzioni di compromesso».

Tra le file dell'attento pubblico presente alla serata «Ciclovía del Garda? Non così» all'auditorium Scipio Sighele, si segnala la presenza di diverse autorità a rappresentanza di realtà politiche e non, tra cui la consigliera Lucia Coppola, la quale ha recentemente portato a discussione la questione Ciclovía tramite interrogazione in consiglio provinciale, Luca Rinaldi, soprintendente dell'Architettura Belle Arti e Paesaggio di Brescia e Bergamo, e **Silvio Rigatti** (nella foto), presidente dell'Apt Gardesana Dolomiti e albergatore torbolano, che commenta a



Nell'immagine a sinistra la parte a sbalzo che dovrebbe venir realizzata nell'ambito del collegamento da Limone sino al confine con il Trentino; qui sopra la sala dell'auditorium delle scuole medie «Scipio Sighele» di Riva gremita di persone per la serata informativa proposta dal Coordinamento

La proposta dei candidati di «Onda»

## «I milioni di quel progetto per la circoscrizione di Torbole»



Il tema della Ciclovía è stato trattato anche durante l'incontro che i candidati della lista «Onda» guidata da Filippo Degasperis hanno avuto l'altra sera coi cittadini nel parco della Colonia Pavese, a Torbole. La proposta di «Onda» è chiara e netta: «rivedere e ridimensionare il progetto faraonico della Ciclovía del Garda» per recuperare i 70-80 milioni di euro necessari alla realizzazione della circoscrizione di Torbole, opera considerata strategica perché «sposterebbe tutto il traffico veicolare veloce all'esterno dei centri abitati e permetterebbe la pedonalizzazione del collegamento Riva Torbole, con benefici sia ambientali che sociali ed economici, permettendo poi di ripensare tutto il grande polmone della fascia lago», scrivono in una nota i candidati **Johnny Perugini** e **Giovanna Chiarani** (nella foto), sindaca di Drena. «Concepire gli spazi abitati di Arco, Riva, Torbole e Dro come un'unica realtà policentrica da mettere in salvaguardia dal traffico veloce, 3 grossi parcheggi di attestamento per intercettare e separare le due tipologie di traffico, l'introduzione di ZTL a velocità 30, un serio piano per il trasporto pubblico e privato collettivo per collegare decentemente i centri minori e togliere dalla strada un considerevole quantitativo di automobili, il coinvolgimento delle categorie economiche (che possono dare una grossa mano con il trasporto collettivo dei dipendenti, con la guest card e l'e-commerce) e degli altri portatori di interesse non sono libro dei sogni - affermano i candidati di Onda - È quello di cui c'è bisogno ora».

be la pedonalizzazione del collegamento Riva Torbole, con benefici sia ambientali che sociali ed economici, permettendo poi di ripensare tutto il grande polmone della fascia lago», scrivono in una nota i candidati **Johnny Perugini** e **Giovanna Chiarani** (nella foto), sindaca di Drena. «Concepire gli spazi abitati di Arco, Riva, Torbole e Dro come un'unica realtà policentrica da mettere in salvaguardia dal traffico veloce, 3 grossi parcheggi di attestamento per intercettare e separare le due tipologie di traffico, l'introduzione di ZTL a velocità 30, un serio piano per il trasporto pubblico e privato collettivo per collegare decentemente i centri minori e togliere dalla strada un considerevole quantitativo di automobili, il coinvolgimento delle categorie economiche (che possono dare una grossa mano con il trasporto collettivo dei dipendenti, con la guest card e l'e-commerce) e degli altri portatori di interesse non sono libro dei sogni - affermano i candidati di Onda - È quello di cui c'è bisogno ora».