

l'Adige

Venerdì 23 febbraio 2024

www.ladige.it

Anno 79 - numero 53 • 1,50 euro

Quotidiano Indipendente del Trentino Alto Adige



**Ciclovía del Garda,
Fugatti: «Sarà sicura»**

Il presidente Fugatti incontra i sindaci dell'Alto Garda: previsti lavori per 337 milioni. Impegno sulla ciclovía: «Ci sarà il massimo della sicurezza».

P. LISERRE

A PAGINA **23**

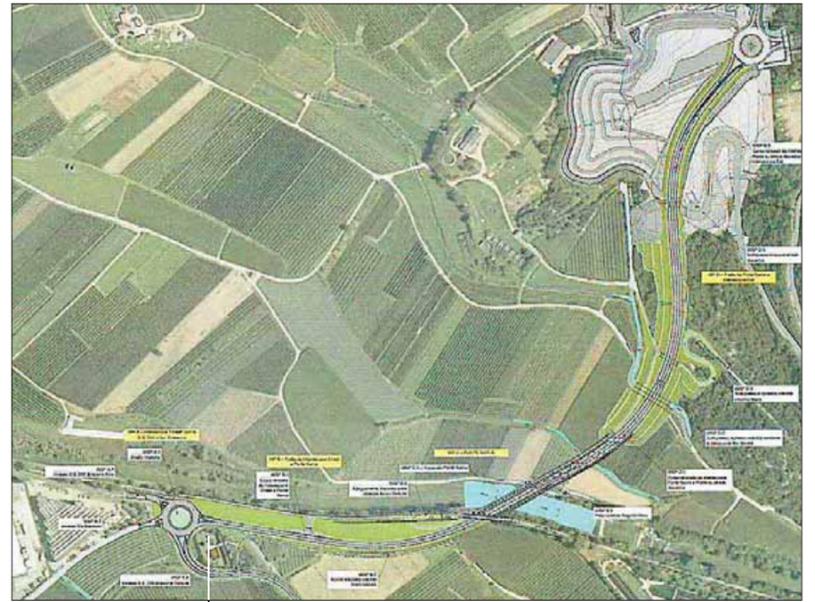
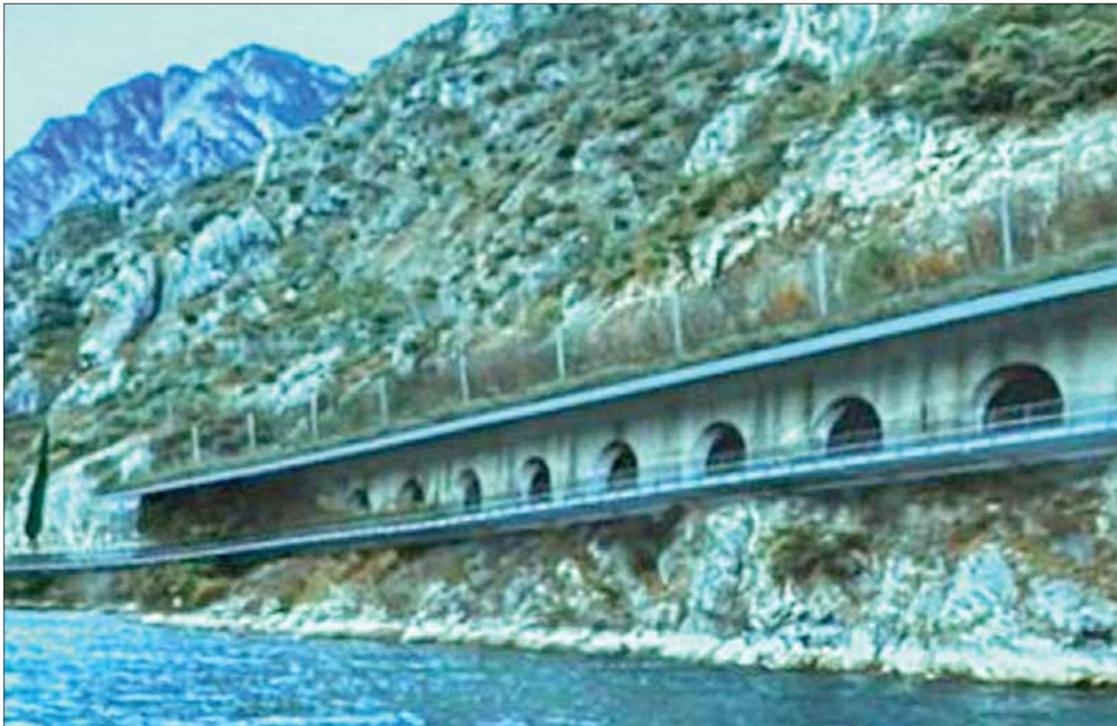
IL VERTICE

Il presidente Fugatti incontra i sindaci e fa il punto su opere e investimenti. «Stiamo lavorando per garantire alla Ciclovía del Garda la massima sicurezza possibile»

Niente soldi per la variante di Torbole e per quella di Molina i lavori partiranno solo nel 2027. I costi del collegamento viario arrivano alla cifra di 145 milioni

Una pioggia di milioni di euro: sono 337

Passo S. Giovanni-Cretaccio forse nel 2028. Fugatti: «Ciclovía? Non è un giardino»



A sinistra nella foto grande un tratto della passerella a sbalzo della nuova Ciclovía in sponda occidentale trentina; qui sopra il tracciato del terzo lotto del collegamento Passo S. Giovanni - Cretaccio che sarà pronto a fine 2027; in basso la riunione di ieri (foto Salvi)

PAOLO LISERRE
p.liserre@ladige.it

Trecentotrentasette milioni di euro tra opere stradali, infrastrutture, edilizia scolastica, ciclabili, etc. Quasi due terzi (194 milioni) per le prime, 145 solo per il collegamento Passo S. Giovanni-Cretaccio, 30 milioni per la bonifica della discarica della Maza, quasi 80 per il sistema piste ciclabili comprensivo di Ciclovía tratto ovest e collegamenti lungo l'asse Torbole-Riva più 3 milioni per la ciclopedonale lungo la sponda del lago di Ledro tra Pieve e Molina.

Con questi numeri il presidente della Provincia Maurizio Fugatti è sceso ieri pomeriggio a Riva per incontrare i sindaci di tutto il territorio e fare il punto della situazione su investimenti presenti e futuri e sulle opere in corso di realizzazione. Nulla di trascendentale sotto la pioggia di fine febbraio, quasi più punti interrogativi ri-

masti senza risposta che certezze, a seconda ovviamente da che osservatorio si scruti l'orizzonte.

PASSO S. GIOVANNI-CRETACCIO: nel 2025 il tunnel dal Passo alla Maza potrebbe diventare operativo ma il terzo lotto (dalla Maza al Cretaccio con viadotto sul Sarca) non sarà concluso, se tutto va bene, prima della fine del 2027 visto che, sempre se tutto va bene, i lavori dovrebbero partire non prima dell'anno prossimo (costo 14,7 milioni). Rimane quindi uno switch di due anni che preoccupa prima di tutto Arco e tutta la zona dell'Oltresarca. «Stiamo facendo ulteriori approfondimenti - ha sottolineato l'ingegner Luciano Martorano, dirigente generale del dipartimento infrastrutture - Nell'arco di un paio di mesi sottoporremo ai sindaci gli studi sul traffico e le possibili soluzioni». La prospettiva che il collegamento atteso da decenni diventi operativo non prima del 2028 (se non oltre)



non è una chimera. Nel progetto complessivo è stato inserito in linea teorica un lotto 4: il collegamento dal Tosi Serramenti alla Sp118 a San Giorgio potenziando via Aldo Moro e con la previsione di una nuova rotonda sulla stessa provinciale. Il costo stimato oscilla tra i 6 e gli 8 milioni di euro, nell'arco di

quest'anno verrà avviata la progettazione. **VARIANTE DI TORBOLE:** qui cominciano le note dolenti. «È l'incompiuta di questo territorio - afferma lo stesso Fugatti - Non ci sono le risorse e non ci saranno nemmeno domani mattina. Vedremo poi nell'arco della legislatura».

VARIANTE DI MOLINA: è prevista una galleria di un chilometro e 250 metri, costo dell'opera 40 milioni di euro. La progettazione dovrebbe partire entro quest'anno, l'inizio dei lavori indicato dalla Provincia è il secondo trimestre 2027, non prima. **DEPURATORE DI ARCO:** saranno realizzati una nuova cabina e un nuovo quadro elettrico di distribuzione generale, nonché un impianto di trattamento aria, previsti anche interventi per aumentare la capacità di trattamento; l'opera è in fase di appalto, l'importo dei lavori è circa 5,8 milioni di euro, oltre a circa 830 mila euro per la condotta fognaria di bypass a Linfano. **BUSATTE-TEMPESTA:** affidati i lavori, il ripristino del sentiero dovrebbe avvenire entro Pasqua, hanno fatto sapere i tecnici provinciali. **CICLOVIA DEL GARDA:** «La Ciclovía non è un giardino botanico - le parole del presidente Fugatti - Siamo lavorando per ga-

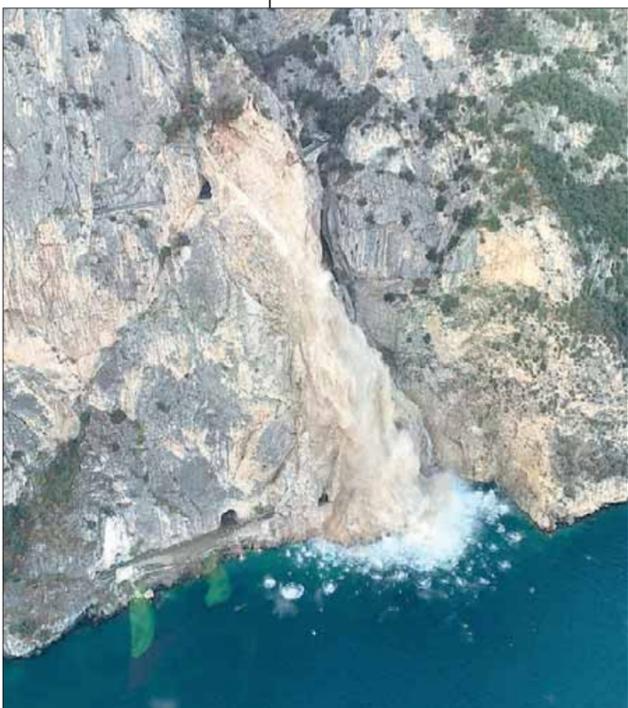
rantire il massimo della sicurezza che si può ottenere per un'opera di questa natura. La nostra volontà è di procedere». Dai numeri proiettati dal commissario Francesco Misdaris, il tratto ovest da Riva a Limone e il tratto urbano Riva, Arco, Torbole, ha una lunghezza di 7,3 chilometri, 5 dei quali solo sulla sponda ovest del lago. Il costo complessivo indicato è di 65 milioni 850 mila euro, la parte che incide maggiormente è quella del collegamento Galleria dei Titani-Casa della Trota, 1,2 chilometri per 19,5 milioni di euro anche se nel cronoprogramma approvato nell'ottobre scorso veniva indicato un costo di 23 milioni di euro. «Le passerebbe a sbalzo incideranno per 110 metri su 5 chilometri - ha precisato lo stesso commissario straordinario - Diversamente non potevamo fare. Abbiamo deciso di partire da sud per evitare pericoli ai ciclisti visto che a Limone un tratto di Ciclovía esiste già».

La frana del 16 dicembre scorso, in corrispondenza della strada della Forra nella zona di Tremosine: in quella zona dovrebbe transitare parte della Ciclovía del Garda di competenza bresciana

IL CASO

Il geologo Pasquali Coluzzi analizza tutte le presunte incongruenze della perizia provinciale

«Non si potrebbe fare neanche una villetta»



Di Ciclovía del Garda si tornerà a parlare domani mattina in occasione della conferenza proposta dal Coordinamento interregionale per la tutela del Garda all'auditorium delle scuole Scipio Sighele di Riva (inizio alle 10).

Tra i relatori ci sarà anche il geologo bresciano Agostino Pasquali Coluzzi dello «Studio Tressis» che in una corposa relazione evidenzia quelli che a suo giudizio tecnico sono tutti i limiti e i punti interrogativi della relazione geologica che sta alla base del progetto e in particolare a quella del geologo Claudio Valle (incaricato dalla Provincia) nel novembre 2022 per il tratto dalla foce del Ponale al confine con la provincia di Brescia.

«Nella relazione del tecnico incaricato dalla Provincia - sottolinea il geologo bresciano - si sottolinea che vi sono aree che non sono state adeguatamente investigate in modo diretto e che le aree con eccessivo grado di fratturazione non sono state investigate. Risulta incomprensibile - prosegue Coluzzi - come possa essere considerato realizzabile un progetto ignorando tout court i centri di pericolo maggiori e come possa essere considerata esaustiva una relazione geologica e geomeccanica che li ritiene talmente pericolosi da non essere investigabili, se non con metodi indiretti e altamente approssimativi come il drone. In tutta la relazione - prosegue il geologo bre-

sciano incaricato dal Coordinamento - non c'è nessun accenno inoltre a una pur minima quantificazione né del grado di incertezza né dell'approccio cautelativo. È tutto a livello puramente qualitativo. È comprensibile che sia difficilissimo in condizioni simili, ma le «estensioni di tale entità» non possono giustificare incertezze nelle previsioni. L'approccio cautelativo nelle scelte di indirizzo è un'affermazione di principio che non significa nulla: cautelativo rispetto a cosa? A quale evento atteso? A quale masso (o ammasso) previsto? È evidente che tale approccio può portare, con uguale probabilità, ad un sovradimensionamento o ad un sottodimensionamento delle opere previste; se nel primo caso si tratterebbe «solo» di costi sostenuti dalla collettività aggiuntivi e inutili; nel secondo caso si tratterebbe dell'assunzione di responsabilità gravissime nei confronti della collettività e della incolumità di chi utilizza la Ciclovía».

Lo stesso geologo incaricato dalla Provincia scrive tra l'altro nella sua relazione che «il sito si colloca in un'area che secondo quanto riportato dalla carta di Sintesi delle Pericolosità presenta prevalenti penali elevate (P4) per crolli rocciosi». «In aree P4 - obietta Pasquali Coluzzi - è vietata qualsiasi trasformazione urbanistica ed edilizia, a meno di rari casi. Sul fatto che la ciclabile sia una infrastruttura di rilevanza pubblica non delocalizzabile si possono ovviamente sol-

levare molti dubbi, ma è una scelta anche politica. Sul fatto che, invece, la ciclopedonale non contribuisca a incrementare il carico insediativo esposto a pericolo si possono sollevare molte obiezioni: 500.000 persone che in un anno (2022) hanno passeggiato sulla ciclabile di Limone (e che diventerebbero molte di più con il completamento del percorso) non sono un incremento del carico esposto al pericolo? Lo studio geologico afferma che il rating di rischio è massimo, cioè uguale a quello di un'area residenziale: quindi non si può (correttamente) costruire una villetta per quattro persone ma si permette il passaggio di 500.000 persone all'anno». Tra l'altro - osserva ancora l'esperto bresciano - «nel corso della storia più recente vi sono stati numerosi crolli e frane, che hanno interessato fino a 1000 metri cubi di materiale. E nella relazione non viene analizzato in modo specifico l'effetto sulla ciclabile di un evento simile».

In definitiva secondo Pasquali Coluzzi «il mancato studio adeguato di porzioni dei versanti, l'adeguata valutazione del fattore di rischio residuo, la mancata valutazione dell'efficienza delle strutture esistenti, le carenze nelle valutazioni delle traiettorie e di volumi, le mancate valutazioni circa la manutenzione delle opere fanno della relazione geologica uno strumento non sufficiente a stabilire in modo adeguato la fattibilità delle opere previste».