

l'Adige

Mercoledì 21 febbraio 2024

www.ladige.it

Anno 79 - numero 51 • 1,50 euro

Quotidiano Indipendente del Trentino Alto Adige

GRANDI OPERE

Ciclovia del Garda, priorità da rivedere

GIUSEPPE PAROLARI

Non so perché, quando si parla di ciclovia del Garda, si fa sempre riferimento alla sponda occidentale bresciana del lago e non a quella orientale veronese. Dovrebbe essere il contrario, visto che il tratto veronese è molto più semplice da realizzare di quello bresciano. Già nel primo atto ufficiale sulla ciclovia si indicava come prioritaria la ciclovia sulla sponda orientale del lago.

CONTINUA A PAGINA **38**

Questo spazio è dei lettori.
Per consentire a tutti di poter intervenire,
le lettere non devono essere di lunghezza

superiore alle trenta righe, altrimenti
verranno tagliate dalla redazione.
Vanno indicati sempre nome, cognome,

indirizzo e numero di telefono.
Le lettere pubblicate dovranno avere
necessariamente la firma per esteso.

via Missioni Africane, 17 38121 Trento
Fax: 0461 - 886263
E-Mail: lettere@ladige.it

Grandi opere

Ciclovia del Garda, priorità da rivedere

GIUSEPPE PAROLARI

(segue dalla prima pagina)

Mi riferisco all'interrogazione presentata nel giugno 2007 in Provincia di Trento con cui si chiedeva di proseguire verso Malcesine la positiva esperienza del tratto iniziale Torbole-Riva per scendere poi fino a Peschiera.

Solo chi non ha dimestichezza con la geografia e l'orografia del Garda può infatti pensare che le due sponde siano simili, ma non è così.

La gardesana orientale, nei dieci chilometri di falesie che separano Torbole da Navene (frazione di Malcesine), ha solo sette brevi tratti di galleria scavati in roccia, parte in Trentino e parte in Veneto, per una lunghezza complessiva di poco più di un chilometro senza contare la paramassi. La gardesana occidentale, invece, nei trenta chilometri di falesie che separano Riva da Gargnano, di gallerie in roccia ne ha una settantina, a nord e a sud di Limone, per una lunghezza complessiva dieci volte maggiore.

I tratti in galleria sono i più difficili da superare per una ciclovia. Che si utilizzino le passerelle a sbalzo oppure le gallerie ciclabili a lato di quelle carrabili, le soluzioni sono entrambe problematiche quando si affrontano lunghe distanze come in gardesana occidentale. Per questo la ciclovia sulla costa bresciana non l'avevamo, già allora, considerata prioritaria.

Ma c'era anche un altro motivo: a differenza del lungolago veronese quasi tutto pubblico, con i comuni rivieraschi proprietari della fascia lago su cui passa la ciclovia, il lungolago bresciano è per lunghi tratti proprietà privata di alberghi e abitazioni che, avendo accesso diretto a lago e spiaggia, non sono disposti a rinunciarvi tanto facilmente. Per far passare la ciclovia sulla costa bresciana, dove gli espropri sono per altro già iniziati, è facile quindi prevedere lunghe battaglie legali.

Per queste ragioni ritenevamo allora, e siamo ancora oggi del parere, che è molto più facile realizzare la ciclovia sulla sponda orientale del lago, compreso il tratto più impegnativo tra Torbole e il confine veneto.

Le poche brevi gallerie presenti possono essere superate con nuove gallerie ciclabili a lato delle carrabili, come per altro sta già facendo la Regione Veneto nel tratto da Navene al confine trentino.

Quanto alle restanti aree di falesia, la ciclovia può trovare spazio su passerelle a fianco della strada esistente, con impatto ambientale limitato all'allargamento della stessa e, per alcuni tratti, su terrapieno a bordo lago.

Superata Navene verso sud, il problema è di più facile soluzione fino a Peschiera, dato che non vi sono più gallerie e quasi l'intero lungolago è proprietà pubblica. Già vent'anni fa Malcesine, con i sindaci Lombardi e Chincarini, realizzò la ciclopedonale quasi sull'intero tratto di competenza, esempio virtuoso seguito dagli altri comuni della sponda veronese fino a Peschiera, dove la ciclabile continua a lato del Mincio verso Mantova.

Da quell'interrogazione provinciale sono passati più di tre lustri, la ciclovia del Garda ha assunto nel frattempo una valenza interregionale e poi nazionale e internazionale. Il progetto preliminare è stato dato al Ministero che l'ha inserito tra le priorità. Poco alla volta le Regioni Lombardia e Veneto e la Provincia autonoma di Trento lo stanno attuando sui loro territori.

È passato quindi del tempo ma i problemi rappresentati da geografia, orografia e proprietà dei terreni sono rimasti gli stessi. Anzi, si sono aggravati con l'aggiunta delle forti critiche da parte delle associazioni ambientaliste. Per cui, completata la Riva-Limone, sulla sponda bresciana resterà da fare ancora una lunga e complicata ciclovia con svariati chilometri sia di rocce a strapiombo sul lago che di proprietà private da superare. Mentre la ciclovia in territorio veronese è già in buona parte realizzata, mancano solo alcuni tratti, oltre quello trentino.

Limone ha costruito di propria iniziativa, con un colpo di mano (e soldi trentini), la passerella a sbalzo sul lago poi diventata tanto famosa da mettere la Provincia di Trento in condizione di dare priorità al tratto mancante sulla sponda occidentale.

Ma ora, senza nulla togliere alla Riva-Limone che ha dignità e ragione d'essere anche autonome, se si vuole vedere realizzata in tempi ragionevoli la ciclovia da nord a sud del lago, è alla sponda veronese del Garda che bisogna guardare e dare priorità, non a quella bresciana.

Giuseppe Parolari

Medico ed ex consigliere provinciale