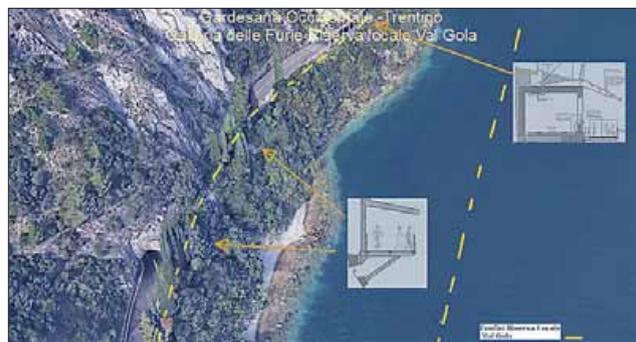


CICLOVIA

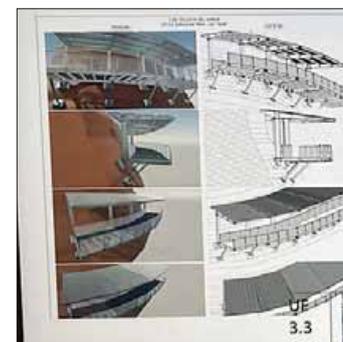
Le analisi di Enzo Bassetti ed Enio Meneghelli sulle mensole a sbalzo



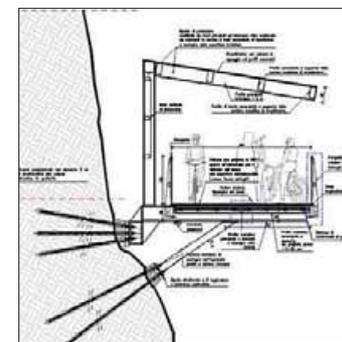
Pensate mensole e tettoie per galleria Furie e riserva locale Val Gola



Coste interessate da piste a sbalzo



Vari tipi di mensole ideati a computer



Una nuova carreggiata larga 5,5 m

«La sicurezza deve restare la priorità»

«Fatta così è un obbrobrio»
Ok a vaporetto tipo Venezia

«Sono fermamente contrario alla realizzazione di un obbrobrio come la ciclabile a mensola». «Meglio la spola coi battelli». «Al primo incidente, alla prima frana sulla ciclovia, siamo fregati». Sono i giudizi, a titolo personale, degli albergatori Enio Meneghelli ed Enzo Bassetti sull'idea della Provincia di costruire alcuni tratti della Ciclovia del Garda usando mensole a sbalzo, esterne, sulla roccia; una carreggiata ex novo, larga 5,5 metri.

Parola ad **Enio Meneghelli**, albergatore, storico presidente dell'azienda per il turismo dell'Alto Garda, già membro del consiglio di amministrazione dell'aeroporto Catullo e membro trentino nell'allora ente per la gestione dei fondi Odi, il fondo per i Comuni confinanti, dal quale scaturì la prima idea della pista ciclabile circumlacuale. «Fin da quei tempi - dice Meneghelli - non ci fu mai una volontà di costruirla con mensole a sbalzo; si pensava, nei tratti più pericolosi ed esposti, di andare a servirli con dei vaporetto tipo veneziani, elettrici, che sarebbero un'unicità per questa tipologia di ciclabile. Se oggi pensi di fare una sporgenza di 5,5 metri direttamente sotto la parete, è come mettere un bersaglio per i sassi che cadono. Negli anni ci diede ragione sulla scelta delle navette per bici anche la paurosa frana di Campione che nel 2014 distrusse il parcheggio interrato in fase di costruzione».

Meneghelli non andò all'inaugurazione della ciclovia a sbalzo di Limone, «perché la ritenevo una forzatura, si andava a vendere fumo, costringendo la gente ad arrivare a Riva sulla Gardesana. Siccome sono un amministratore e un manager, dal punto di vista del costo per il risultato mi sembra una spesa abnorme per cui credo sia meglio favorire i collegamenti via lago dove le caratteristiche geologiche siano difficili. Pure il buon

Franceschino Risatti (sindaco di Limone ndr), ha convenuto che almeno per il tratto Limone-Gargnano occorra prevedere un servizio di trasporto via lago».

Nell'ipotesi di una futura frana sulla ciclovia, Meneghelli è chiaro: «Il primo requisito del fare turismo è di avere un ambiente sicuro, vivibile e possibilmente migliore di quello da dove viene l'ospite: a me pare che una ciclabile a sbalzo sia in antitesi a tutte queste tre condizioni. Dal punto di vista del marketing, dell'immagine, con una costruzione di questo tipo, nel medio periodo ti esponi a rischi tali per cui al primo incidente tu sei fregato».

Enzo Bassetti, già sindaco di Riva del Garda, storico e attuale presidente degli albergatori dell'Unat: «C'è stato un primo periodo in cui ci siamo innamorati tutti di una bella idea come può essere l'idea della Ciclovia del Garda, eravamo tutti d'accordo. Le perplessità oggi sono più di una: i tratti Torbole-Navene o Limone-Gargnano hanno problemi indubbi di sicurezza oltretutto di costi: portare a casa quello che è stato appaltato e salvarsi, potrebbe essere una buona idea. Al di là degli studi geologici abbiamo toccato con mano cosa può succedere se cade una frana».

Poi un aspetto concreto: «Il paesaggio può essere anche opinabile, ora parlo a livello pratico: le misure sono numeri, si parte a 5,5 metri di larghezza a Riva e si arriva a 3 a Limone; alla fine crei aspettative che non sono tali. Rischi di portare verso Limone un sacco di gente e laggiù che fanno? si pestano sui piedi? L'ideale è l'alternativa in battello, lo dico da fruitore, da turista in bicicletta; in tante parti d'Europa davanti a un corso d'acqua, a un fiume o a un lago ti mettono su un battello; perché il turista non ha da correre da un punto A a un punto B, va a spasso e si diverte ad andare in barca».



I rendering, immagini create a computer per dare un'idea del futuro, non rendono bene conto della larghezza della nuova sede stradale per biciclette e pedoni che, tipo viadotto, affiancherà talora gallerie artificiali, come qui, talora i nudi versanti rocciosi; avranno addirittura una tettoia di protezione

Il Coordinamento | Analisi della fragilità geologica del tratto tra Riva e Limone e delle scelte della Provincia

Quando nel 1999 la montagna crollò

«Era il 1999 quando i giornali titolavano 'La montagna della morte', 'La roccia ammalata', 'La situazione della Rocchetta è irrimediabile' a causa della grande frana che in seguito costrinse a dismettere la Gardesana occidentale fra Riva e lo Sperone e alla costruzione della galleria artificiale Casagrande», inizia così una nota del Coordinamento interregionale per la tutela del Garda sulla fragilità geologica dei faraglioni gardesani, ricordando quella frana spaventosa che a Riva del Garda costò la vita al pensionato Gino Avancini, 78 anni, che il 3 febbraio del 1999 purtroppo passava con la sua Ape proprio sotto il costone che crollò.

«Sembra che si sia dimenticato tutto ciò - dice il Coordinamento - lo strapotere della tecnica e degli interessi hanno cancellato quella consapevolezza. Ma con la geologia non si scherza. Neanche per costruire la Ciclovia del Garda. Grande la superficialità sia della giunta provinciale che ha avviato il progetto nel 2018, sia della giunta successiva che lo persegue ciecamente ignorando tutti i segnali che la montagna dà. L'imprevisto geologico verificatosi nel 2023 - dice il Coordinamento - durante la costruzione delle gallerie artificiali della unità funzionale 1.2 nel tratto dal sottopasso Ponale allo Sperone (movimento di un imponente masso al centro della galleria C con fratture che si sono estese anche alla galleria D più a sud) a causa di sbancamenti per riprofilare il versante roccioso ha reso necessaria una modifica del tracciato e della sezione della Galleria D con un incremento dei costi per 1.345.000. Il messaggio è chiaro: anche solo togliendo poca roccia alla base della parete si smuove la massa rocciosa soprastante. E dunque si incrementano le misure di consolidamento della parete (monitoraggio, disaggi, rinforzi con tiranti attivi e passivi, reti e funi aggiuntive, ancoraggi). Poi prudentemente si sposta verso il lago il tracciato della galleria D (la zona senza dubbio più problematica, con pareti quasi

verticali e diedri parzialmente staccati) e si farà uso di frese e non del martello demolitore per sbancare la roccia. Un bel lavoro in più per progettisti ed imprese, un bel costo per le casse pubbliche ed un sempre maggiore rischio per il futuro. Perché? A prescindere dal fatto che nel consiglio comunale di Riva del 26 marzo 2024 dai tecnici provinciali non è stata preferita parola in merito a questo evento per informare il consiglio stesso e la cittadinanza, ci si domanda cosa prevedono per il tratto di ciclovia successivo, quello dallo Sperone al Ponale (poco più di 1 km). Lì la situazione è inquietante. Vero è che un tratto di gardesana dismessa sembrerebbe riutilizzabile ma come? Appena pochi metri all'interno della roccia corre la galleria Orione, che è superfluo definire indispensabile per il collegamento tra Riva e Limone.»

Per questo lotto si è già arrivati alla terza ipotesi progettuale. «Inizialmente - spiega il Coordinamento - era prevista la ciclovia in una galleria lunga circa un km a una quota inferiore della Gardesana. Progetto bocciato per ovvie ragioni di sicurezza. La seconda ipotesi vedeva la costruzione della passerella a sbalzo. La terza: una ciclovia tutta in roccia. Ma se solo sbancando poco poco la roccia, come è avvenuto nel 2023, questa si muove, come pensano di farcela i tecnici con gli scavi, le perforazioni, le vibrazioni? E i politici si assumono il rischio di mettere in pericolo la circolazione stradale in galleria? Di azzardare milioni di denaro pubblico per un progetto che ha dell'impossibile? Quanto costerebbe questa soluzione? L'ultima domanda riguarda il senso di tutto ciò. Se a Riva non interessa arrivare al confine con la Lombardia (come si sente dire, ma interessa invece al Comune di Limone), se la Lombardia non ha alcuna intenzione di costruire la ciclovia a sbalzo sulle falesie a sud di Limone (e quindi non completando l'anello), perché il Trentino scherza in tal modo col proprio paesaggio e con la sicurezza?».