



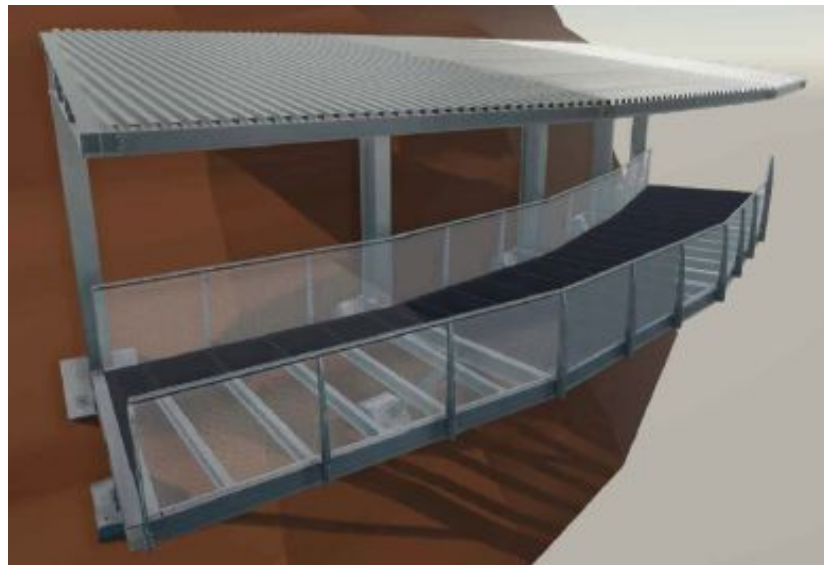
Riva del Garda

Ciclovía, Italia Nostra: «Basta, questa passerella va fermata»

Baldracchi: «Viene sfregiato tutto il paesaggio gardesano»

di **Leonardo Omezzoli**

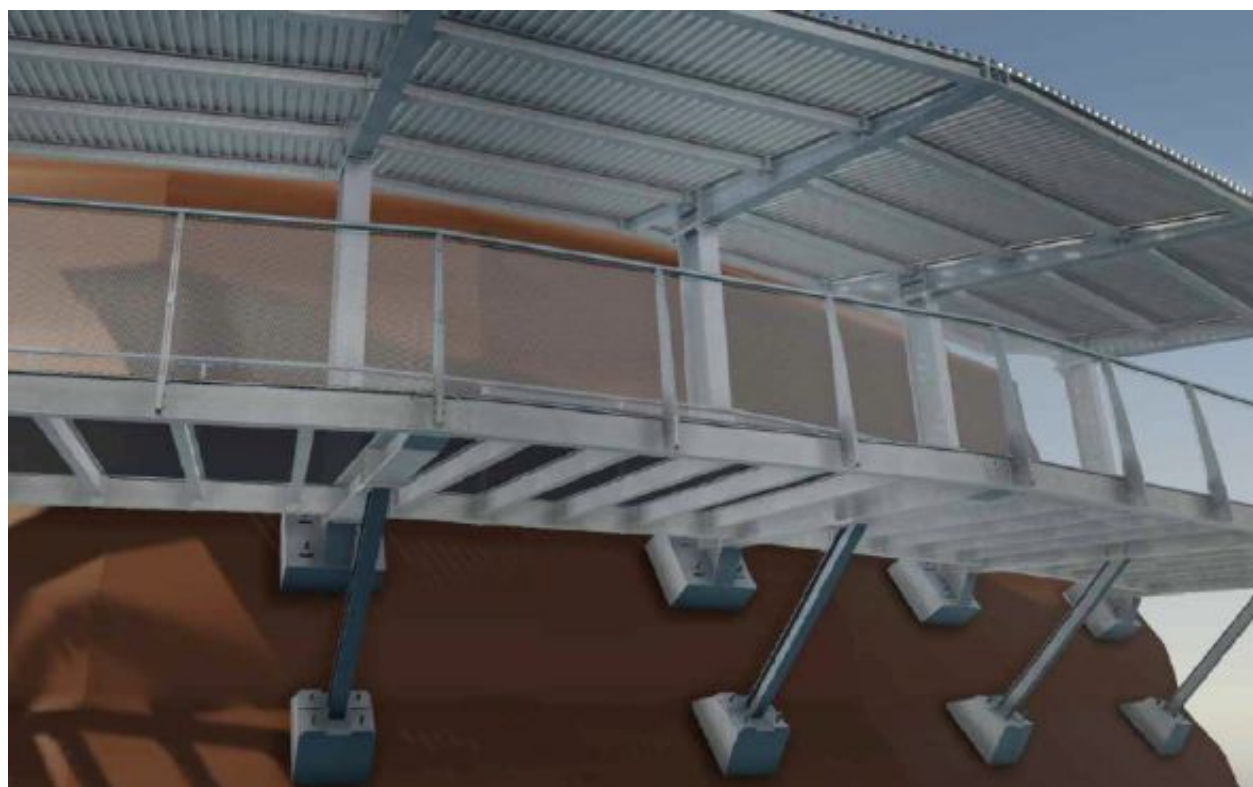
RIVA Pali, tralicci, montanti, tettoie, bulloni, cavi, piantoni, spoiler, parapetti, tiranti, ancoraggi e grigliati, tutto in acciaio o in lega metallica poggiati per decine di metri a picco sul Garda tranciando trasversalmente le scenografiche falesie che sono icona del paesaggio gardesano. E questo ciò che appare dalle primissime rappresentazioni grafiche delle future passerelle della ciclovía del Garda. Le immagini valgono più di mille parole e quando la sezione trentina di Italia Nostra è entrata in possesso dei rendering dei progetti per la passerella a sbalzo progettata dalla Provincia di Trento per i tratti altogardesani, lo shock è stato intenso. L'impatto paesaggistico che ne deriverà sarà enorme o, comunque la si veda, destinato a modificare per sempre il caratteristico panorama, sia per la soluzione tecnica individuata, che acuisce l'impatto rispetto al cugino tratto limonese per la presenza di una tettoia, sia per le dimensioni del tratto a sbalzo ben superiori rispetto al tratto lombardo, il quale, proprio perché più stretto, non rispetta le norme che ne identificerebbero il tratto come ciclovía. Più sporgente, più invasiva. «Sfatiamo il mito di descrivere questa ciclovía come la più bella d'Europa - attacca la presidente di Italia Nostra Trento **Manuela Baldracchi** - La struttura deve essere vista nel suo complesso e se ci si sposta dalla visuale "ingannevole" data dal passeggiarci sopra, allora si può riconoscere in toto l'impatto paesaggistico. Sappiamo che il solo sbalzo dalla roccia della falesia passerà dai 3 metri dell'attuale tratto di Limone ai 5 metri nella progettazione trentina». E, come detto, al di sopra uno spoiler con tettoia metallica a protezione degli utenti. «Spoiler più largo della passerella che amplificherà l'impatto



Il progetto La soluzione trentina per le parti a sbalzo



Dal lago L'impatto visivo © Giorgio Salomon



Prospettive Dal basso, dalla superficie del lago il paesaggio sarà contraddistinto dall'intero percorso della ciclovía a sbalzo



La presidente Manuela Baldracchi, Italia Nostra

ambientale e che sappiamo avrà la capacità di tenuta di eventuali distacchi di circa un metro cubo di materiale. Ciò significa che lo sfregio non sarà dato solo da questa protezione piuttosto inutile visto i numerosi eventi franosi accorsi in questi anni, ma anche dall'imponente sistema protettivo di mitigazione del rischio, ossia da file e fila di barriere paramassi, di tiranti e di reti per imbrigliare le rocce e contenere eventuali frane. Le falesie saranno deturpate orizzontalmente dalla ciclovía e da file di barriere paramassi che oggi sporgono di 5 metri dove installate, ma che nei tratti in questione dovranno raggiungere un'esposizione di 7 metri». Italia Nostra, così come il Coordinamento interregionale formato da decine di associazioni ambientaliste, non trovano spiegazione alcuna che giustifichi la volontà di completare l'anello ciclopedonale di 160 chilometri. «Perché dobbiamo sfregiare il paesaggio? - Insiste Baldracchi - Perché vogliamo portare qui ancora più turisti visti i già ampi problemi di sovrappollamento? Ma soprattutto perché continuiamo con questa progettazione a sbalzo? Ricordiamoci che il progettista originario della Gardesana l'ingegner Riccardo Cozzaglio - chiarisce la presidente di Italia Nostra Trentino - proprio nel punto in cui la Provincia di Trento vuole realizzare questa passerella ha fatto realizzare delle gallerie. Una scelta adottata proprio per la pericolosità dovuta agli eventi franosi che si potrebbero verificare in quel punto come negli altri esposti».

© RIPRODUZIONE RISERVATA

Manutenzione, costi a carico dei Comuni

I conti sull'opera

L'associazione: «Per pulire annualmente 100 metri di barriere paramassi servono 70 mila euro»

RIVA La presa in visione dei nuovi rendering per la realizzazione delle passerelle a sbalzo dei tratti di ciclovía del Garda trentina hanno messo benzina sul fuoco delle proteste alimentando nuovamente il delicato connubio tra sicurezza e tutela ambientale. Un binomio che inevitabilmente passa dall'impiego di risorse economiche, ingenti e durature nel tempo, perché il tutto dovrà essere regolarmente mantenuto sia in modo ordinario che straordinario. Tema che ricadrà inesorabilmente sui territori. Attualmente, infatti, sarebbe previsto che la manutenzione ordinaria dovrà essere gestita materialmente ed economicamente dai singoli Comuni di pertinenza dei vari



Le barriere Le decine di metri di acciaio paramassi su tutta la falesia © Giorgio Salomon

tratti della ciclovía. La parte straordinaria, invece verrà gestita dalle Regioni e Provincia, ma attraverso dei fondi che i singoli Comuni alimenteranno. «I sindaci - sintetizza la presidente di Italia Nostra Trento, Manuela Baldracchi - sono pronti ad assumersi l'onere di contribuire alle spese di manutenzione e, ancora più importante, ad

assumersi la responsabilità giuridica di eventuali incidenti che possono verificarsi lungo tutto il percorso?». Domande che ad oggi non hanno trovato risposta alcuna, ma che dovranno essere affrontate. «Parliamo di costi significativi - continua Baldracchi - Ogni anno, regolarmente, le reti e barriere metalliche dovranno essere



La tecnica La sicurezza massima sarà affidata a centinaia di tiranti © Giorgio Salomon

liberate dai massi medi e piccoli che naturalmente si staccano. Per soli 100 metri di barriera da pulire, il computo preventivato è di circa 70 mila euro». Il tutto mentre i costi lievitano sempre più: nel 2017 i 19,5 chilometri previsti per la sola parte Trentina avevano un preventivo di 60 milioni di euro. «Oggi, senza contare le incognite dell'Hotel

Pier e della Casa della Trota, (aree private soggette ad accordi urbanistici ndr) per i soli 5,5 chilometri del tratto occidentale siamo a 81 milioni di euro. Tutto il tratto Trentino potrebbe arrivare a costare 150 milioni di euro (nel 2017 la stima dell'anello ciclabile era di 194 milioni ndr).

Le.Om.

© RIPRODUZIONE RISERVATA