

## **Lettera aperta del *Coordinamento interregionale per la tutela del Garda* a:**

Presidente della Repubblica, Sergio Mattarella – protocollo.centrale@pec.quirinale.it

Prefetto di Brescia - protocollo.prefbs@pec.interno.it

Prefetto di Verona - protocollo.prefvr@pec.interno.it

Prefetto di Trento - protocollo.comgovtn@interno.it

Ministero dei Trasporti e delle Mobilità - unitadimissione.pnrr@pec.mit.gov.it

### **Regione Lombardia:**

Al presidente della Regione Lombardia - presidenza@pec.regione.lombardia.it

Regione Lombardia - Direzione Generale Infrastrutture, Trasporti e Mobilità Sostenibile -U.O. Infrastrutture viarie e Opere Pubbliche, Piazza Città di Lombardia 1, 20124- Milano - infrastrutture\_e\_mobilita@pec.regione.lombardia.it

Regione Lombardia-Sezione Territoriale–Via Dalmazia 92, Brescia -bresciaregione@pec.regione.lombardia.it  
ARIA-Azienda Regionale per l'Innovazione e gli Acquisti S.p.A.– protocollo@pec.ariaspa.it

### **Regione Veneto:**

Al Presidente della Regione Veneto - protocollo.generale@pec.regione.veneto.it

Direzione Semplificazione Normativa e Procedimentale per l'Attuazione del PNRR in ambito Regionale - semplificazionepnrr@pec.regione.veneto.it

Direzione Infrastrutture e Trasporti di Regione Veneto - infrastrutturetrasporti@PEC.regione.veneto.it

Veneto Strade S.p.A.– venetostrade@pec.venetostrade.it

### **Provincia di Brescia**

-al Presidente della Giunta Provinciale - protocollo@pec.provincia.bs.it

-al Settore delle Strade e dei Trasporti - viabilita@pec.provincia.bs.it

-al Settore Sostenibilità Ambientale e Protezione Civile - ambiente@pec.provincia.bs.it

-al Settore della Pianificazione Territoriale - territorio@pec.provincia.bs.it

-al Corpo della Polizia Provinciale - polizia.provinciale@pec.provincia.bs.it.

### **Provincia di Trento:**

-al Presidente della Giunta Provinciale - presidente@pec.provincia.tn.it

-al Commissariato del Governo per la Provincia di Trento - protocollo.comgovtn@pec.interno.it

-al Commissario straordinario Ciclovia del Garda - commissario.cicloviadelgarda@pec.provincia.tn.it

-al Servizio Lavori Pubblici Mobilità Sostenibile - serv.mobilitapubblica@pec.provincia.tn.it

- al Servizio Urbanistica e tutela del paesaggio, dott. Romano Stanchina –serv.urbanistica@pec.provincia.tn.it

### **Provincia di Verona**

-al Presidente della Giunta Provinciale , Flavio Pasini – segreteria.presidenza@provincia.vr.it

-al Servizio Amministrativo Ambiente - ambiente.provincia.vr@pecveneto.it

- al Servizio Sistema Informativo Territoriale e Pianificazione - sviluppoterritorio.provincia.vr@perveneto.it

Comando Provinciale VVFF - Brescia - com.brescia@cert.vigilfuoco.it

Comando Provinciale VVFF - Trento - prevenzione.vvf@pec.provincia.tn.it

Comando Provinciale VVFF - Verona - com.verona@cert.vigilfuoco.it

ANAS SPA - Direzione Generale - Via Monzambano, 10 – 00185 Roma - anas@postacert.stradeanas.it

ANAS Lombardia, Struttura territoriale Lombardia - anas.lombardia@postacert.stradeanas.it

ANAS Veneto e Friuli Venezia Giulia, Struttura territoriale Veneto e Friuli Venezia Giulia - anas.veneto@postacert.stradeanas.it

Servizio Gestione Strade Provincia di Trento – serv.gestionestrade@pec.provincia.tn.it

Comunità del Garda - lagodigarda@legalmail.it

Gestione Governativa Navigazione Laghi Maggiore, di Garda e di Como –  
naviges@pec.navigazionelaghi.it

Direzione di esercizio Navigarda – Piazza Matteotti 1,25015 - Desenzano del Garda (BS)-  
pec: navigarda@pec.navigazionelaghi.it

Autorità di Bacino dei Laghi di Garda ed Idro - pec@pec.consorziogardaidro.it

Comunità Montana Parco Alto Garda bresciano - protocollo@pec.cm-parcoaltogarda.bs.it

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Bergamo e Brescia –  
sabap-bs@pec.cultura.gov.it

Soprintendenza Archeologia, Belle Arti e Paesaggio per le province di Verona, Rovigo e Vicenza -  
sabap-vr@pec.cultura.gov.it

UMST (Unità di missione strategica) - Soprintendenza per i beni e le attività culturali di Trento -  
sopr.beniculturali@pec.provincia.tn.it

Sindaco del Comune di Sirmione - comune.sirmione.pec@legalmail.it

Sindaco del Comune di Desenzano del Garda - protocollo@pec.comune.desenzano.brescia.it

Sindaco del Comune di Lonato del Garda - protocollo@pec.comune.lonato.bs.it

Sindaco del Comune di Padenghe sul Garda - comune.padenghesulgarda@legalmail.it

Sindaco del Comune di Moniga del Garda - protocollo@pec.comune.monigadelgarda.bs.it

Sindaco del Comune di Manerba del Garda - protocollo@pec.comune.manerbadelgarda.bs.it

Sindaco del Comune di Puegnago del Garda - protocollo@pec.comune.puegnagodelgarda.bs.it

Sindaco del Comune di San Felice del Benaco - protocollo@pec.comune.sanfelicedelbenaco.bs.it

Sindaco del Comune di Salò - protocollo@pec.comune.salo.bs.it

Sindaco del Comune di Gardone Riviera - protocollo@pec.comune.gardoneriviera.bs.it

Sindaco del Comune di Toscolano Maderno - protocollo@pec.comune.toscolanomaderno.bs.it

Sindaco del Comune di Gargnano - protocollo@pec.comune.gargnano.bs.it

Sindaco del Comune di Tignale - protocollo@pec.comune.tignale.bs.it

Sindaco del Comune di Tremosine - protocollo@pec.comune.tremosine.bs.it

Sindaco del Comune di Limone sul Garda - protocollo@pec.comune.limonesulgarda.bs.it

Sindaco del Comune di Peschiera del Garda - comunepeschieradelgarda@pec.it

Sindaco del Comune di Castelnuovo del Garda - castelnuovodg@legalmail.it

Sindaco del Comune di Lazise del Garda - comune.lazise.urp@halleypec.it

Sindaco del Comune di Bardolino del Garda - comune.bardolino@legalmail.it

Sindaco del Comune di Garda - comune.garda@pec.it

Sindaco del Comune di Torri del Benaco - torridelbenaco.vr@cert.ip-veneto.net

Sindaco del Comune di Brenzone - brenzone.vr@cert.ip-veneto.net

Sindaco del Comune di Malcesine - protocollo@pec.comunemalcesine.it

Sindaco del Comune di Nago-Torbole - comunenagotorbole@pec.it

Sindaco del Comune di Riva del Garda - comune.rivadelgarda.tn.it@cert.legalmail.it

## **Oggetto: Criticità relative al progetto di “CICLOVIA TURISTICA DEL LAGO DI GARDA” e relative richieste**

Il “**Coordinamento interregionale per la tutela del Garda**” che riunisce associazioni, comitati, portatori di interessi diffusi e privati cittadini delle tre Regioni cui appartiene amministrativamente il lago di Garda, con la presente, per i motivi e criticità rilevate di seguito esposte,

### **CHIEDE**

**a tutte le Autorità destinatarie della presente di operare, ovvero di partecipare attivamente al fine di:**

1) **SOSPENDERE IL PROGETTO della ciclovia turistica del lago di Garda** lungo tutto il suo percorso al fine di eseguire analisi più approfondite, valutare le criticità riscontrate da enti locali, comitati, associazioni e cittadini per definire un progetto **maggiormente compatibile, sostenibile e partecipato**.

2) **SOSTITUIRE i tratti ancorati alle rocce, su passerella a sbalzo**, di elevatissimo impatto paesaggistico e ambientale, lungo **le sponde caratterizzate** da pareti rocciose a picco sul lago delle zone dell'alto Garda bresciano, trentino e veneto (da Toscolano Maderno a Riva del Garda, a Malcesine) per un totale di circa 54 km **con una VIA D'ACQUA**, mediante il potenziamento della Navigazione, ossia dell'uso del Lago, incentivando una mobilità sostenibile con battelli elettrici ecologici, sempre più avanzati e diffusi nel nord Europa.

**Questi nel dettaglio i motivi e le criticità rilevate relativamente al percorso della Ciclovia del Garda** che interessa le province di Brescia, Trento e Verona e le Regioni Lombardia, Veneto e Trentino Alto Adige:

- **Il lago di Garda è un luogo caratterizzato da un paesaggio e da un ambiente straordinario e protetto a livello nazionale e internazionale**, come dimostrano i vasti ambiti di **tutela paesaggistica di livello statale** ai sensi dell'art.136 del D.Lgs.42/2004, *Codice dei beni culturali e del paesaggio* lungo le zone costiere definiti da provvedimenti emanati fin dagli anni Cinquanta per la "non comune bellezza dei luoghi" e ai sensi dell'art.142 del D.Lgs.42/2004 per una fascia di 300 metri lungo la costa, la presenza di aree archeologiche e naturalistiche di eccezionale valore, tutelate a livello nazionale ed europeo, numerose e vaste aree inserite nella **Rete Natura 2000** (Siti di Interesse Comunitario (SIC), designati quali Zone Speciali di Conservazione (ZSC), e Zone di Protezione Speciale (ZPS), quali ZSC IT3120173-Monte Baldo di Brentonico, SIC ZPS IT3210039 Monte Baldo Ovest, SIC IT3210007 Monte Baldo: Val dei Mulini, Senge di Marciaga, Rocca di Garda, SIC IT3210004 Monte Luppia e Punta San Vigilio prospiciente il lago con Habitat 6210 considerato come un habitat prioritario su "importanti siti di orchidee", SIC/ZPS IT3210018 Basso Garda (lo specchio d'acqua e le rive comprese tra Punta Gro-Peschiera e Pacengo-Lazise), ZPS IT2070402 Alto Garda Bresciano, SIC IT2070016 Cima Comer Gargnano, SIC IT2070015 Monte Cas – Cima Corlor Tignale – Tremosine (comprende un territorio quasi interamente costituito da scogliere e falesie carbonatiche che si estende lungo la costa lombarda del Lago di Garda, dalla località Prato della Fame a sud sino alla Punta di Corlor a nord), SIC IT2070021 Valvestino Magasa – Tignale – Valvestino – Capovalle, SIC IT2070022 Corno della Marogna Tignale – Tremosine, **siti UNESCO** (quali i siti palafitticoli del Garda, le mura veneziane di Peschiera del Garda e la Riserva Biosfera dalle Alpi Ledrensi e Judicaria, dalle Dolomiti al Garda, che lambisce la costa trentina nella zona ovest di Riva del Garda), **il parco Regionale dell'alto Garda bresciano, il PLIS delle Colline Moreniche, eccezionali Riserve Naturali** (tra cui la Riserva Naturale Orientata della Rocca e del Sasso di Manerba del Garda, la Riserva Locale Val Gola, lunga 500 metri, al confine tra Lombardia e Trentino, inserita al posto 223 dell'elenco delle Riserve Locali del Trentino (che sarà fortemente penalizzata dalla ciclovia). Tra le altre riserve naturali del trentino prospicienti le acque lacustri si evidenzia il Monte Brione a Riva del Garda e la Rete di Riserve del Sarca - Basso corso; sulla sponda veneta c'è la Riserva Naturale Integrale Gardesana Orientale che si affaccia sul Lago di Garda orientale Ricordiamo inoltre il **Monumento Naturale** della zona Umida "San Francesco", nel Comune di Desenzano del Garda, prospiciente le acque lacustri. Il Garda è quindi un ambito riconosciuto come di eccezionale valore paesaggistico e naturalistico, **pertanto da salvaguardare e conservare attivamente e con particolare rispetto, considerandone peculiarità e fragilità**.

-**L'alto Garda, lombardo, trentino e veneto è compreso in aree ad elevato rischio geologico: basti ricordare che la Gardesana Occidentale, Strada Statale 45 bis, opera di grande ingegneria,**

ha dovuto negli anni essere spesso oggetto di modifiche di tracciato con la realizzazione di importanti gallerie e paramassi per arginare i **rischi geologici** che comunque non sono stati completamente risolti, viste le frane frequenti e gravi che ancora colpiscono i pochi tratti fuori dalle gallerie. Nel 2014 una frana, un enorme distacco di parete rocciosa, ha interessato Campione del Garda con gravi danni, nel settembre 2021 ripetuti episodi franosi sono avvenuti in località Tempesta tra Torbole e Malcesine. Nella zona dell'alto lago – sia sulla sponda occidentale che orientale - si sono sempre comunque ripetuti eventi di diversa gravità, l'ultimo dei quali si è verificato nel gennaio del 2023 e ha bloccato la statale fra Toscolano e Gargnano per un lungo periodo. Nel 2013 è stata inaugurata la ciclopedonale lungo via dei Dossi (in Comune di Gargnano) e poi chiusa dopo pochi giorni per la sua pericolosità.

Non si ritiene che possa essere sufficiente un approfondito studio geologico per evitare che **eventi di grave pericolosità possano avvenire mettendo a rischio l'incolumità degli utenti**. La zona è geologicamente instabile: solo tre anni fa nella Valle delle Cartiere, appena messa in sicurezza da importanti opere di geotecnica, un sasso sfuggito alle reti ha causato la morte di un esponente della polizia locale.

-Più specificatamente preme evidenziare che **il tratto trentino della Ciclovia del Garda**, che si estende per circa 19 km interessando la Gardesana Orientale e Occidentale, **si inserisce in zona a massimo rischio geologico e quindi in zona a: "PENALITÀ ELEVATA – P4"** . Tale zona è normata dall'art.15 2. delle *'Norme sul rischio geologico'* e precisamente:

2. Nelle aree con penalità elevate è vietata ogni attività di trasformazione urbanistica ed edilizia, fatte salve le opere di difesa e prevenzione volte alla riduzione o all'eliminazione del pericolo.

3.**In deroga al comma 2** e a condizione che un apposito studio di compatibilità allegato al progetto analizzi dettagliatamente le condizioni di pericolo e definisca gli accorgimenti costruttivi di carattere strutturale, localizzativo e architettonico per la realizzazione degli interventi e quelli per la loro utilizzazione atti tutelare l'incolumità delle persone e a ridurre la vulnerabilità dei beni, **possono essere realizzate** previa autorizzazione della Provincia:

a) **le opere di infrastrutturazione di rilevanza pubblica che non risultano delocalizzabili** e non contribuiscono a incrementare il carico insediativo esposto a pericolo;

Dati i fondati dubbi comunque presenti nelle relazioni geologiche geotecniche dei progetti definitivi finora elaborati, tale progettazione è in palese contrasto con le norme sul rischio, in quanto la ciclovia è sicuramente delocalizzabile via acqua come previsto del resto dal protocollo e norme costruttive ministeriali sulla ciclovia del Garda, con riferimento ad esempi importanti nel Nord Europa sull'uso avanzato di battelli elettrici ecologici.

**-Il Lago di Garda nella sua interezza è collocato** dai sismologi e dalla mappatura ufficiale, **in area sismica a rischio 2** (ossia sismicità medio alta) in una scala che va, dalla più grave alla meno, da 1 a 4.

Il lago di Garda è stato colpito per due volte da violenti terremoti a cavallo tra il XX e il XXI secolo: il 30 ottobre **1901 una scossa di magnitudo 5.6 provocò gravissimi danni a Salò**. La terra tornò a tremare in modo **violento il 24 novembre 2004: la scossa, di magnitudo 5.2 scala Richter**, aveva l'epicentro tra i comuni di Vobarno, Salò, Gardone Riviera e Toscolano-Maderno. Non ci furono vittime ma i danni agli edifici furono gravi.

Il **13 dicembre 1976 una forte scossa di terremoto colpì Riva**, l'alto Garda e la valle di Ledro: epicentro Monte Baldo, magnitudo 4,5 scala Richter (6,5 scala Mercalli) e il **25 maggio 1987 una scossa di terremoto di magnitudo 4.2 scala Richter** (6 scala Mercalli) con epicentro tra la Valvestino, Tignale e Tremosine è stata particolarmente sentita a Gargnano e provocato danni a Villa di Gargnano; nel luglio 2008 un terremoto di magnitudo 3,6 scala Richter ha provocato danni a cose tra Toscolano e Gargnano. Ancora **a Gargnano il 28 agosto 2014 si è sentito un terremoto di magnitudo 4,0 scala Richter**; un'altra scossa di terremoto **nell'Alto Garda il 31 ottobre 2017**,

**con magnitudo 3.4** ha coinvolto i Comuni di Limone, Tremosine, Tignale, Brenzone, Malcesine e Riva e **un ulteriore terremoto nella zona dell'alto Garda si è sentito il 28 agosto 2020, con magnitudo 2.9.**

Terremoti più deboli si sono susseguiti, ma, in sintesi, non mancano mai. Quindi **realizzare opere ingegneristiche, sostanzialmente inutili, molto esposte su pareti rocciose in una zona sismica come il Lago di Garda sembra un programma assolutamente inopportuno e sconsigliabile, oltreché costosissimo se si vogliono evitare gravi danni a cose e persone.**

**-Il Lago di Garda** e in particolare l'alto Lago è caratterizzato **da forti e costanti venti, con un moto ondoso considerevole**, inoltre è spesso soggetto a forti venti e burrasche e in tali occasioni **i tratti a lago previsti su passerelle sarebbero frequentemente inutilizzabili** dai ciclisti e dai pedoni che sarebbero costretti a percorrere la Strada Statale, con conseguenti gravi rischi.

-In relazione alla pericolosità dell'opera, oltre agli aspetti geomorfologici, va considerata la **relazione tra la ciclovia del Garda e la Gardesana con conseguente commistione fra biciclette, pedoni e viabilità ordinaria**: in molti punti il percorso si intreccia con la Strada Statale 45 bis, unica via di transito per la costa Ovest del lago, super congestionata da un traffico ipertrofico già oltre ogni sopportabilità per questa arteria e dove già durante la stagione estiva accadono numerosissimi incidenti. In particolare, analizzando il progetto del secondo lotto lombardo, la ciclovia dovrebbe immettersi da viale Landi a Salò sulla SS45 bis e, proseguendo verso Gardone Riviera e Toscolano Maderno, si prevedono ben 7 attraversamenti della Statale con grave rischio per i ciclisti e continui blocchi del traffico. **Il progetto manca di una attenta e credibile valutazione dell'impatto del traffico**, considerando le conseguenze dei fruitori (pedoni e ciclisti) della Ciclovia del Garda sul traffico automobilistico e motociclistico già congestionato che caratterizza sia la Gardesana Occidentale che quella Orientale che rende lenti e impossibili gli spostamenti anche degli abitanti e inaffidabile l'andamento dei servizi pubblici, con autobus in perenne ritardo.

**- Il costo complessivo presunto di 344.500.000 € per i 160 km della ciclovia del Garda non sembra giustificato per un'opera che non darà soluzione al traffico ma, funzionando come richiamo turistico, apporterà un ulteriore incremento in zone già congestionate.** Il lago di Garda è ormai soggetto al fenomeno definito **overtourism** e il traffico lungo le direttive principali **rende invivibile l'esistenza non solo alla popolazione residente, ma anche ai turisti** e impossibili gli spostamenti necessari per godere appieno una vacanza: tutto ciò, alla fine, dissuade i turisti dal restare sul Lago di Garda.

Va anche sottolineato che il costo medio di una ciclovia si aggira – considerando il notevole incremento dei prezzi degli ultimi anni sui 500.000 euro/km -: il preventivo di 344.500.000 euro per 166 km di tracciato della **ciclovia del Garda** corrisponde a 2.075.000 € (oltre 2 milioni di euro) al km, quindi **ben 4 volte il costo medio di una ciclovia.**

Più specificatamente il preventivo della ciclabile del Garda ipotizza **per il tratto dell'alto Garda trentino 100.000.000 € (100 milioni di euro) per circa 20 km e di questi 60.000.000 € (60 milioni di euro)** sono destinati al tratto esposto su parete rocciosa da realizzare su passerella o in galleria **da Riva del Garda a Limone di circa 10 km, con un costo preventivato pari quindi a 6.000.000 euro/km (6 milioni di euro al km), quindi con un costo di 12 volte superiore al costo medio di una pista ciclabile: già questo è un elemento di assoluta insostenibilità.**

- Vista la fragilità geologica di una consistente parte del territorio ci si chiede a quanto ammonteranno **i costi di manutenzione** che si prevede di dover sostenere e che necessariamente **lieviteranno poi nel tempo per garantire la sicurezza**, come spesso è successo. Il progetto iniziale della Gardesana occidentale prevedeva brevi gallerie, poi sostituite da lunghi tratti in galleria, proprio per le continue frane, anche con feriti e morti, e la ciclabile sospesa di Limone sul Garda ha costi di manutenzione assai superiori a quanto previsto in fase progettuale.

**Si chiede pertanto a chi ha commissionato l'opera di calcolare e comunicare fin da ora il costo di gestione annuo presunto**, con la specifica dei costi di manutenzione ordinaria e straordinaria previsti, indicando **su quali capitoli della finanza pubblica potranno essere caricati e come amministrati**, se a livello regionale, provinciale o comunale: si tratta di una informazione che deve essere dichiarata prima di avviare un'opera del genere, così impegnativa per le finanze pubbliche.

-Si sottolinea che **la ciclovia in progetto**, in particolare nella zona delle colline moreniche del basso Garda, **porterà un ulteriore, consistente consumo di suolo** con l'allargamento e la pavimentazione di strade bianche, **nonché l'eliminazione di ciglioni e sistemi di canalizzazione**. Il tracciato della ciclovia andrà ad intaccare zone agricole e di rilievo paesaggistico, anche con l'attraversamento di un parco (Plis delle colline moreniche) e di una zona umida. Tale criticità risulta ancora più grave, dato che in Valtenesi - come per altri tratti lungo la costa veneta, lombarda e trentina - **già esistono percorsi ciclabili** da pochi anni realizzati prevalentemente dalla Provincia **che potrebbero opportunamente essere utilizzati per definire la nuova ciclovia, anziché prevedere un nuovo percorso che corre nelle vicinanze**.

**-Si ritiene inaccettabile e non sostenibile l'impatto paesaggistico e ambientale che la ciclovia provocherebbe, realizzando interventi irreversibili di alterazione dei luoghi** con:

-il **vasto taglio sconsiderato della vegetazione esistente** che caratterizza le sponde del lago e rappresenta un *unicum* storico, spesso esito di uno specifico progetto paesaggistico e un meraviglioso ecosistema caratterizzato da una biodiversità incredibile. Peraltro i rilievi poco precisi del progetto **non hanno saputo conteggiare i tagli arborei e arbustivi, né definire delle congrue compensazioni**. Va inoltre evidenziato che **l'eliminazione di alberi e arbusti lungo le sponde gardesane ha come conseguenza un gravissimo impatto paesaggistico**, oltre che ecologico-ambientale e se eventuali reimpianti potrebbero costituire una compensazione ecologica per l'ossigenazione dell'aria, **nessun reimpianto potrà compensare la perdita del disegno storico delle coste, dove filari di alberi e alberi isolati costituiscono un'opera di architettura, altamente caratterizzante i luoghi**. Basti in proposito ricordare che lo straordinario progetto per la Gardesana Occidentale da Gargnano a Riva del Garda ad opera dell'ing. Riccardo Cozzaglio aveva previsto un progetto paesaggistico redatto dall'ing. Angelini con arredi vegetali, alberi isolati e in gruppo per inquadrare specifiche viste sul paesaggio e macchie arborate per il consolidamento dei pendii per ottenere una strada-parco: la nuova ciclovia non ha minimamente considerato tale sistema paesaggistico storico;

-**l'attraversamento di nuclei urbani e l'uso di percorsi storici di particolare interesse paesaggistico che verranno irreversibilmente snaturati**, date le norme tecniche che la ciclovia deve rispettare (dimensioni, pendenza, segnaletica, materiali della pavimentazione, delimitazione del percorso, etc.);

-**la realizzazione di passerelle a lago** che compromettono gravemente la percezione dal lago con sistemi di ancoraggio, paramassi, parapetti, materiali, tecniche costruttive che **stravolgono luoghi, ambienti e relazioni con le preesistenze storiche**. Infatti passerelle a lago sono previste non solo in aree di grande valore naturalistico e poco abitate, ma anche **in prossimità di siti di elevatissimo valore storico-architettonico e culturale**, anche tutelati con vincolo monumentale: in adiacenza a nuclei storici, edifici antichi sistemi di alberghi storici, siti archeologici, ville con giardino, limonaie fronte lago, complessi di archeologia industriale. La costruzione della passerella per **la ciclovia provocherebbe un grave impatto paesaggistico e architettonico, con una profonda alterazione e compromissione del patrimonio storico a riva di lago**.

Inoltre, tali tratti verrebbero **realizzati in fascia di rispetto idraulico non contemplando nemmeno la fascia inderogabile dei 4 ml.**, dato che in queste porzioni la ciclovia è praticamente sopra il lago;

**-la realizzazione della ciclovia lungo la costa, in prossimità del lago**, con passerelle ancorate alla roccia o costruite con palificate nel lago, con tratti in fregio alle spiagge realizzati con materiali non naturali (di cui andrebbe attentamente esaminato e valutato il livello di inquinamento per le acque), talvolta interferendo con i siti Natura 2000 e le Riserve Naturali sopra citati, comporta una **forte riduzione della naturalità lacustre, con una drastica perdita di biodiversità sia vegetale che animale e gravi problemi alla riproduzione e sopravvivenza dell'avifauna e delle specie ittiche anche rare e protette, con una irreversibile trasformazione di delicati ecosistemi e di specifici *habitat* gardesani;**

**-l'uso di materiali eterogenei, non coordinati nei diversi lotti di progetto e spesso non compatibili con la storicità e la delicatezza dei luoghi** e di cui non si sono verificati gli impatti e le conseguenze geomorfologiche e ambientali a breve e medio termine;

**-l'assenza di analisi e valutazioni** tese a dimostrare **il livello di ecocompatibilità** del progetto;

**-la mancanza** di considerazione e di inserimento nel progetto **delle** così dette ***Nature based Solutions***, intese come serie di **azioni ispirate, supportate o letteralmente copiate dalla natura** che forniscono servizi ambientali e vantaggi socio-economici per la collettività.

-Risulta d'obbligo sottolineare **la non compatibilità di un percorso promiscuo** che vede la compresenza di **attività ciclistica e utilizzo pedonale**: la presenza di pedoni indurrà la maggior parte dei ciclisti ad utilizzare la Strada Statale della Gardesana Occidentale e Orientale, come già succede ora, ma con un incremento numerico legato al richiamo pubblicitario di quest'opera e un **conseguente rischio di gravi incidenti e di ulteriori problemi di traffico con code e ingorghi**. In proposito le piste ciclabili tra Lazise e Torri nei mesi estivi sono talmente affollate da risultare impraticabili: si trasformano in spiagge-lungolaghi, rendendo la presenza di ciclisti pericolosa per i pedoni e viceversa la presenza di pedoni pericolosa per i ciclisti, con il risultato che i ciclisti preferiscono percorrere la Gardesana, affrontando la rischiosa commistione con il traffico automobilistico.

**-Va inoltre ribadito che il turismo sul Lago di Garda non va aumentato, bensì migliorato: il Garda, a differenza di quanto alcuni vogliono far credere, non ha bisogno di attrarre più turisti, perché rischia di collassare sia dal punto ambientale e paesaggistico che economico e sociale.** Non si deve puntare ai grandi numeri, ma ai numeri che questo luogo è in grado di reggere: va capito che **la ciclovia del Garda porta alla rovina e invivibilità del Garda, non all'aumento della sua attrattività.**

Il Garda deve tutelare le comunità che ci vivono e lavorano e ha bisogno di attrarre turisti di qualità, nel senso di turisti consapevoli della straordinarietà e anche della fragilità dei luoghi, che scelgono il Garda per scoprirne le peculiarità e apprezzarne le storicamente celebrate bellezze paesaggistiche, le acque, il patrimonio, le eccellenze enogastronomiche. Vanno attratti **turisti che lo scelgano per rispettarlo e valorizzarlo, non per passarci e consumarlo.**

Lo stato di sovraccarico, di congestionamento e quindi di caos che scontenta sia locali che turisti, va a minare l'equilibrio di un territorio destinato a spezzarsi sotto il peso di questo inquinamento umano. Ne sono un esempio la rivendicazione - discutibile e assai controversa - del numero chiuso per Venezia o per le Cinque Terre.

Ci sono parecchi indicatori che dimostrano chiaramente che dobbiamo abbandonare il sorpassato ed obsoleto paradigma finalizzato a politiche di marketing promozionali per "portare sempre più gente", senza curarsi dell'ambiente circostante e delle conseguenze sulla convivenza collettiva.

Questa **Ciclovia del Garda** si configura come **una infrastruttura assolutamente non adatta ai luoghi** per cui è prevista e **il progetto manca di una attenta e credibile valutazione dell'impatto turistico**, sia sul traffico automobilistico, che ciclopedonale. Il territorio gardesano è già così saturo e con condizioni geomorfologiche così delicate e precarie che sarà seriamente e irreversibilmente compromesso da tale nuova opera.

**-Va ancora segnalato che** nei progetti finora pubblicati **non sono evidenziate le strutture di supporto e servizio** (aree di sosta, servizi igienici, bar, parcheggi, punti acqua, nodi di interscambio auto/biciclette, treno/biciclette) che una ciclovia deve prevedere e che non potranno essere facilmente inserite in un sistema antropico e naturale così complesso e stratificato, **comportando una ulteriore irreversibile alterazione dei luoghi.**

**-Va infine rimarcato che** negli elaborati di progetto **non sono neanche indicate le modalità di accesso alla ciclovia ai mezzi di soccorso, ambulanze e Vigili del Fuoco, in ottemperanza alle norme vigenti:** visto il progetto di ciclovia allo studio ci si chiede come il committente dell'opera pensi sia possibile ottemperare a tali obblighi.

Per tutte le motivazioni elencate il **Coordinamento interregionale per la tutela del Garda ribadisce la richiesta di:**

**-sospendere immediatamente il progetto della ciclovia del Garda,** anche considerando che i tratti realizzati o in corso di realizzazione della Ciclovia rappresentano solo una minima porzione dell'anello completo e soprattutto che le parti più complesse e critiche sia dal punto di vista geomorfologico che economico e sociale, mancano ancora della progettazione esecutiva;

**-predisporre un programma di ascolto e di progettazione partecipata** per poter definire un **intervento che sia davvero sostenibile e compatibile** con il contesto, obiettivo fondamentale dei progetti PNRR;

**-considerare che la navigazione lacuale,** diversamente organizzata e potenziata **con battelli elettrici,** ossia con mezzi meno inquinanti e sostenibili, **può sostituire la ciclovia nei tratti più fragili** che meritano tutele speciali (soprattutto nell'alto Garda) e sui quali è pericoloso, oltre che impossibile, realizzare qualsiasi intervento che possa ritenersi congruente con lo stato dei luoghi.

**Pertanto si sollecita che il tratto di ciclovia fra Toscolano Maderno e Nago -Torbole Malcesine per complessivi 54 km assolutamente non sia realizzato** per l'evidente rischio geologico, oltre che per il disastroso e irrimediabile impatto ambientale che si andrebbe a provocare.

**L'ipotesi di connettere la ciclovia con la via d'acqua risulta oltretutto specificatamente citata e prevista al punto A.2, Fruibilità, interconnessione e intermodalità** dei *Requisiti di pianificazione e standard tecnici di progettazione per la realizzazione del Sistema nazionale delle ciclovie turistiche (SNCT)*, Allegato 4 al **Decreto Interministeriale 29.11.2018 Ciclovie turistiche – Per la progettazione e realizzazione di un sistema nazionale di ciclovie turistiche** – Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti (pubblicato sulla GU serie Generale n.18 del 22.1.2019) e **ancora più esplicitamente al punto B.2 Sicurezza** dello stesso allegato che riporta: **“Il requisito della sicurezza della ciclovia è elemento essenziale ed imprescindibile** ai fini dell'inserimento della stessa nel SNCT. In fase di progettazione deve essere esaminato tutto il tracciato della ciclovia, evidenziando i punti/tratti potenzialmente pericolosi per la percorrenza ciclabile per i quali dovrà essere predisposta una specifica analisi del rischio. **Tali criticità devono essere risolte, se possibile, con interventi di carattere infrastrutturale oppure,** nei tratti in promiscuo dove non fossero possibili alternative di tracciato, mediante azioni di moderazione e/o regolazione del traffico o **con un'adeguata offerta intermodale alternativa** (ferro, gomma, **navigazione**) nonché attraverso adeguata informazione circa le difficoltà presenti sul percorso”.

**-evitare tratti sospesi o ancorati alle pendici rocciose, in fregio alle spiagge, in aree di particolare naturalità e/o ad elevato rischio di frane e scaricamento rocce e sostituire tali tratti coinvolgendo percorsi ciclopedonali esistenti o con l'uso di battelli elettrici** che andranno a coprire – **con un notevole risparmio di denaro pubblico** - in modo sostenibile e

senza impatto paesaggistico-ambientale ed economico-sociale quelle porzioni dove - per tutte le motivazioni sopra esposte - **non ha senso realizzare questa ciclovia del Garda;**

**-infine considerare il fatto che già esiste nell'area gardesana una complessa rete di percorsi ciclabili di vari livelli**, nell'entroterra e per tratti anche lungo le coste e data la difficoltà a creare un nuovo percorso sulla Gardesana (per il pericolo della promiscuità del traffico) e a lago (per l'impatto paesaggistico e ambientale, oltre che per il rischio di frane), sarebbe quindi auspicabile che **la nuova ciclovia ad anello prevedesse nei tratti critici il collegamento con le ciclabili esistenti**

Brescia-Trento-Verona, lì, 19 maggio 2023

### **Il *Coordinamento interregionale per la tutela del Garda***

che riunisce associazioni, comitati, portatori di interessi diffusi e privati cittadini delle tre Regioni cui appartiene amministrativamente il lago di Garda, nello specifico, in persona dei loro rappresentanti:

Associazione La Cittadella, Lonato del Garda (BS) - Davide Sigurtà

Associazione per il WWF Trentino - Carla Del Marco, Paolo Matteotti

Associazione Riccardo Pinter, Riva del Garda (TN) - Paolo Matteotti

Comitato civico Magnifica Salò - Luigi Del Prete

Comitato Desenzano più Verde, Desenzano del Garda - Rossana Baiocco, Marina Brunner, Mauro Mazza, Lorella Tononi

Comitato Oliveto di Goethe, Nago-Torbole - Giovanni Mazzocchi

Comitato per la difesa del Carpione, Toscolano Maderno - Fiorenzo Andreoli, Beatrice Zambiasi

Comitato promotore per il Parco Colline Moreniche del Garda, Desenzano del Garda (BS) - Emilio Crosato, Gabriele Lovisetto

Comitato SAL-Salvaguardia Area Lago, Riva del Garda (TN) - Marina Bonometti, Paolo Ciresa, Maria Elisabetta Montagni, Silvia Ropelato

Comitato Salvaguardia Olivaia, Arco (TN) - Marco Piantoni

Comitato Sviluppo Sostenibile - Duilio Turrini

CTG Monte Baldo aps, Caprino Veronese (VR) - Maurizio Delibori

Coordinamento Ambiente Alto Garda e Ledro - Carla Del Marco, Duilio Turrini

Garda Sostenibile: Rete interregionale di associazioni per lo sviluppo sostenibile del lago di Garda - Luigi Del Prete

Gruppo Tignale 24, Tignale (BS) - Antonio Moro

Il Carpino-APS, Verona - Mario Spezia

Italia Nostra Brescia – Rossana Bettinelli

Italia Nostra Trento - Manuela Baldracchi

Italia Nostra Verona - Marisa Velardita

L.A.CU.S., Associazione di operatori culturali gardesani, Lonato del Garda (BS) - Luigi Del Prete

Legambiente Baldo-Garda, Il Tasso – Raffaello Boni

Legambiente circolo per il Garda - Cristina Milani

Legambiente Verona - Chiara Martinelli

Petizione change.org: Contro una ciclovia del Garda, non sostenibile (1.208 firme al 18.5.2023) - Alberta Cazzani, Monica Tessarolo, Wolfgang von Klebelsberg

TAG-Tavolo Ambiente Garda (che riunisce il Distretto Economia Solidale del Basso Garda, Ecorete per il Garda, CAT Comitato Ambiente Territorio Basso Garda, 6000 sardine Brescia e Garda, La Cittadella e Magnifica Salò), Lonato del Garda – Daniela Carassai, Alessia De Munari, Sergio Salodini

Luca Trentini, Toscolano Maderno (BS)

WWF Bergamo Brescia - Paolo Zanollo

WWF Veronese, Verona – Michele Dell'O'