

Riva del Garda, 15 aprile 2024

Zanoni Alessio
Consigliere comunale PDT
Riva del Garda

Alla cortese attenzione
della
Sindaca di Riva del Garda
Cristina Santi

E p.c.
Ass. Opere pubbliche
Pietro Matteotti

INTERPELLANZA A RISPOSTA SCRITTA

Domande in merito al progetto "Ciclovía del Garda"

A seguito del dibattito emerso in Consiglio comunale sul tema in oggetto, vista anche la fissazione della data del sopralluogo al cantiere del primo tratto della Ciclovía, considerando che a breve vi è l'impegno di riprendere la discussione sulla Mozione che è stata sospesa, con la presente Interpellanza sono a formulare le seguenti domande in merito:

UF1

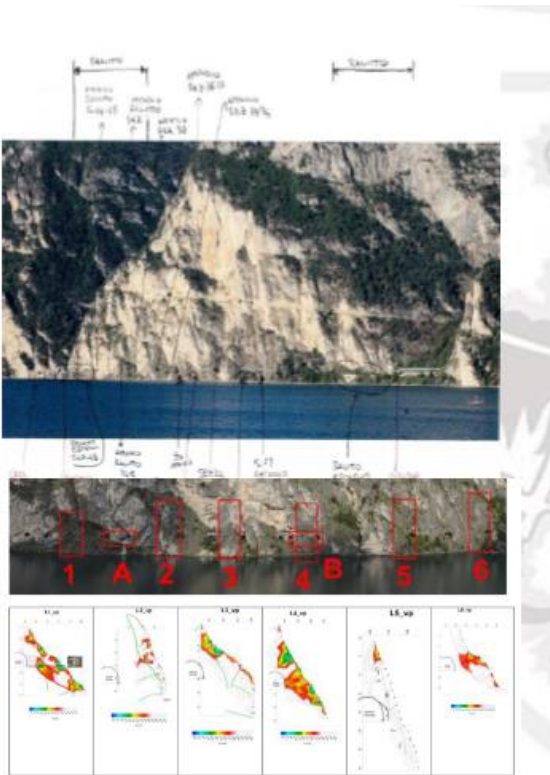
- Il masso caduto l'8 marzo 2024 sarebbe stato trattenuto dallo spoiler previsto come opera di difesa della ciclopista a sbalzo?

UF1.2

- Chiedo di sapere se una volta terminato questo lotto i ciclisti in transito saranno obbligati a percorrere esclusivamente il nuovo tratto di ciclovía, così come previsto dal Servizio gestione strade nei suoi pareri espressi nelle varie Conferenze dei servizi tenutesi fra il 2019 e il 2020. Ecco quanto prescritto in un Verbale di una di esse: *"Resta altresì inteso che non appena sarà aperto al traffico il percorso ciclopedonale in argomento andrà istituito il divieto di circolazione per biciclette e pedoni lungo li corrispondente tratto della S.S. 45 bis"*.

UF 2

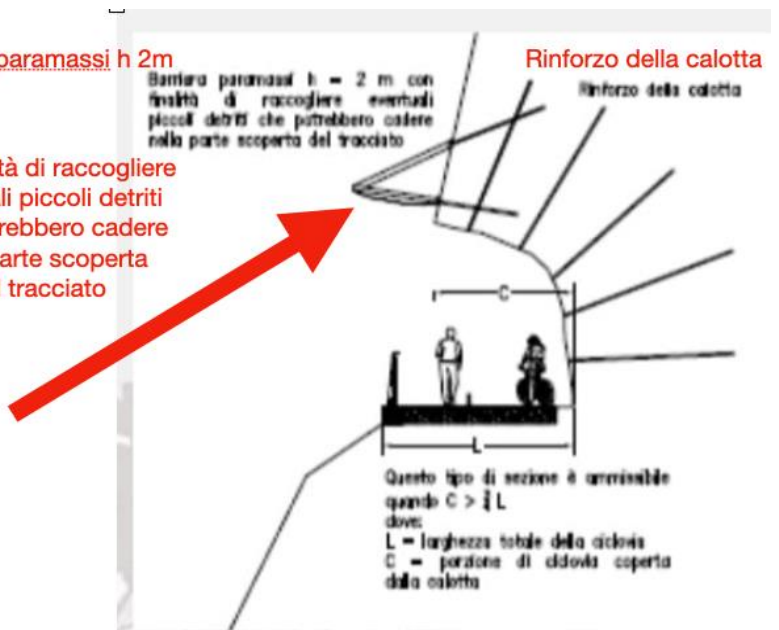
- Il progetto prevede già come realizzare il collegamento al Ponale? Sarà alla quota del ponte della Gardesana o a quello inferiore? Ciò dipende, o non dipende, dalla trattativa col privato?
- Sono noti i risultati dell'indagine sulla capacità geomeccanica del fronte roccioso? Se sì con quale Atto amministrativo? Il geologo Valle ha già consegnato la relazione in merito? È stato affidato l'incarico delle indagini sulla tenuta dei calcestruzzi della galleria Orione? Semmai possibile sapere con quale Atto amministrativo?



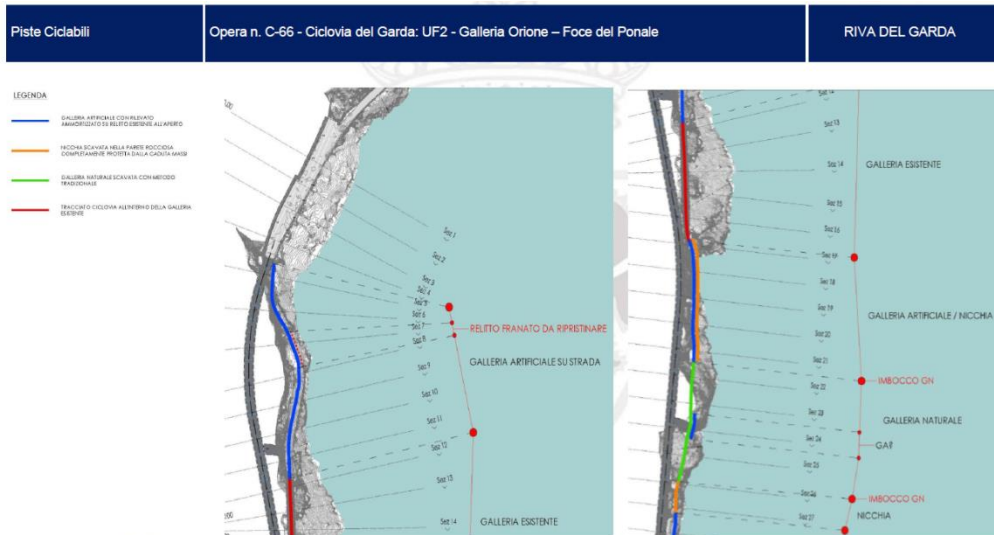
- E' possibile conoscere il **significato** di quei grafici sulla slide (proiettata in Consiglio Comunale) che sotto riporto? Tali dati sono ricavati dalla relazione geologica del dott. Valle ?

- Per quale dimensione di masso è calcolata la barriera paramassi posta sopra le incisioni a C?

Barriera paramassi h 2m
 con finalità di raccogliere eventuali piccoli detriti che potrebbero cadere nella parte scoperta del tracciato



- Come si intende ripristinare la parte di gardesana franata (sezioni da 5 a 12, slide 16)? C'è già il progetto?
- Nell'immagine seguente, là dove sono presenti due linee colorate, si intende che la scelta progettuale non è ancora stata definita?



NON DELOCALIZZABILITA':
 Sulla non delocalizzabilità, previa dichiarazione del proponente nella Conferenza istruttoria del 4 nov. 2022, l'ing. Guido Benedetti delegato per il Servizio Urbanistica e Tutela del Paesaggio, richiama la summenzionata nota di competenza di Prot. n. 736168 del 26/10/2022, confermando la conformità urbanistica nonché gli aspetti relativi alla sicurezza del

-in area "P3-aree con penalità medie" (lacuale, crolli e lito geomorfologica);
 -in area "APP-aree da approfondire" (torrentizia da reticolo);
 -in area "P2-aree con penalità basse" (lito geomorfologica);
 -in area "P1-aree con penalità trascurabile o assente" (lito geomorfologica e incendi boschivi).
 L'intervento si configura come opera di infrastrutturazione del territorio ai sensi dell'articolo 11 comma 1 lettere h) del regolamento urbanistico-edilizio approvato con DPP 19 maggio 2017 n. 8-61/Leg.
 Analizzando la situazione più vincolante della CSP, si ritiene che l'opera sia ammissibile dal punto di vista urbanistico e sia autorizzabile ai sensi del Capo IV delle NdA del PUP, solo:

- previa dichiarazione del proponente sulla non delocalizzabilità dell'opera;
- previo parere positivo sugli studi di compatibilità da parte dei servizi competenti sulle diverse tipologie di penalità presenti (Servizio Bacini montani per le penalità P3 lacuali e APP torrentizie, Servizio Geologico per le penalità P4 crolli e P3 crolli e litogeomorfologiche e Servizio Foreste per le penalità P4 incendi).

Preso atto, quindi, di quanto dichiarato e ribadito dai progettisti circa la non delocalizzabilità dell'opera e acquisiti i pareri dei Servizi competenti per tipologia di pericolo, con le relative prescrizioni, si rilascia l'autorizzazione ai sensi del Capo IV delle N.d.A. del PUP (Carte di Sintesi della Pericolosità), subordinatamente a quanto stabilito nelle prescrizioni dei singoli Servizi.

Parere paesaggistico
 Sulla base delle osservazioni effettuate in conferenza dei servizi preliminare e nei successivi incontri di approfondimento con i progettisti sono state elaborate alcune soluzioni progettuali che mitigano e

territorio in merito agli interventi in oggetto. In particolare, ribadisce che l'opera sia ammissibile dal punto di vista urbanistico e sia autorizzabile ai sensi del Capo IV delle NdA del PUP, **solo previa dichiarazione del proponente sulla non delocalizzabilità dell'opera;** la Conferenza prende atto di quanto dichiarato e ribadito dai progettisti e rilascia l'autorizzazione.

Si chiede se **Proponente e Progettisti dell'opera siano da intendere come coincidenti.** Qualora non lo fossero, **si chiede di poter avere copia della dichiarazione del proponente in merito.**

- Chiedo copia dei rendering delle sezioni relative alla UF2 su tutto il fronte roccioso (in particolare dove prevedono gli inserti a nicchia)
- Relazione geologica e di compatibilità - progetto definitivo – novembre 2022 pag. 17. Ai sensi della normativa vigente l'opera di progetto è classificabile come pista ciclo-pedonale (di interesse interregionale) ed è inquadrabile come “opera di infrastrutturazione del territorio di rilevanza pubblica” della Provincia Autonoma di Trento. Allegato C del PUP.
Se si configura come infrastrutturazione, quali verifiche dovevano esser fatte ? VIA? VAS?

UF3.1.2

- La realizzazione dell'ultimo tratto (ca. 20 ml) verrà sospeso, visto che si sta valutando l'ipotesi di allargare le gallerie storiche per far passare la ciclopista all'interno e non a sbalzo sulla roccia, cioè all'esterno della galleria Limniadi?

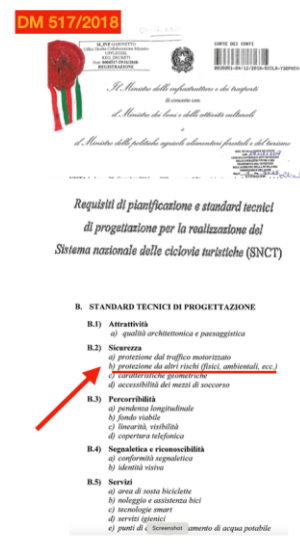
PROGETTAZIONE

- Visto quanto riaffermato del Presidente Fugatti anche recentemente in Consiglio comunale a Riva del Garda in data 26 marzo u.s., laddove ha nuovamente giustificato l'opera in quanto “richiesta dal territorio” ancora nel 2019 in sede di incontro con i Sindaci presso la CDV, **chiedo di sapere quale grado di progettazione in quel preciso momento era disponibile e se la stessa era stata presentata "al territorio"**, considerato inoltre che il PFTE è datato 2021.
Sulla base di quali approfondimenti geologici ha promesso la realizzazione di quest'opera nel 2019? Aveva già considerato la possibilità di realizzare le passerelle a sbalzo?
Se invece, come immagino sia, le passerelle non erano ancora ipotizzate, ha senso dire oggi: “proseguiamo perché il territorio lo ha chiesto ancora nel 2019”. Il territorio ha sempre chiesto un'opera **da realizzare in piena sicurezza**, così come per altro previsto pure nel Protocollo d'intesa iniziale e citato dall'Ing. Martorano in sede di Consiglio comunale.
Ed in tema di sicurezza **non possiamo dimenticare la frana con vittima del 1999 e la conseguente relazione del geologo Eugenio Castelli** che afferma: *“La natura e la qualità dell'ammasso roccioso costituente i versanti lungo la quasi totalità del tratto in studio concorrono a far sì che le alte pareti, in fregio alla strada, risultino in condizione di equilibrio precario da un punto di vista della moderna teoria geomeccanica; si deve comunque evidenziare che nel tempo i fenomeni di rilevante entità sono risultati poco numerosi e localizzati, e ciò fa presupporre che, in qualche modo, l'approccio teorico tenda a sottostimare parametri chiave di resistenza. È indubbio comunque che tali parametri tenderanno nel tempo, a seguito di fenomeni ordinari quali quelli meteoroclimatici, e straordinari quali quelli ad esempio legati alle accelerazioni sismiche del terreno, ad evolvere verso una situazione di sempre maggiore instabilità”*.
- Chiedo inoltre di sapere se quanto riportato nel verbale della Conferenza dei servizi d.d. 12.06.2019 nr. 23 pag.8, laddove il rappresentante del Comune di Ledro chiedeva di valutare *“la possibilità di realizzare un collegamento con il Ponale in corrispondenza del sottopasso nella spiaggia dello Sperone attraverso un sentiero”* risulta essere recepito nelle progettazioni successive e se tale proposta risulta essere oggetto di appalto con il lotto in fase di esecuzione.

COSTI

- A quanto ammontano le previsioni di spesa per i tratti riguardanti il passaggio all'Hotel Pier e alla Casa della Trota? Distinte per: acquisto/esproprio, opere, opere di difesa. Questi costi non mi risulta compaiano nelle slide 41/42 e questo aspetto falsa completamente il costo complessivo dell'opera che non potrà certo fermarsi al costo indicato pari a 77 milioni di euro.
- I costi finali della UF2 possono dirsi attendibili, visto che non si è neppure arrivati al livello di progetto definitivo?

SICUREZZA



DM 517/2018

B.2) SICUREZZA

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 di 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.

In generale, al fine di garantire un livello "minimo" delle condizioni di sicurezza, la ciclovia turistica è composta da tratti di percorso ciclabile con attraversamenti protetti e, nei tratti in cui la circolazione avvenga in promiscuo, l'itinerario deve svolgersi su strade caratterizzate da un basso traffico (inferiore ai 500 veic/giorno) e con velocità basse (inferiori ai 50 km/h), e, ove possibile, con il divieto di circolazione dei mezzi pesanti.

B. STANDARD TECNICI DI PROGETTAZIONE

- B.1) **Attrattività**
 - a) qualità architettonica e paesaggistica
- B.2) **Sicurezza**
 - a) protezione del traffico motorizzato
 - b) protezione da altri rischi (fuoco, ambientali, ecc.)
 - c) caratteristiche geometriche
 - d) accessibilità dei mezzi di soccorso
- B.3) **Percorribilità**
 - a) percorsi longitudinali
 - b) fondo stradale
 - c) linearità, visibilità
 - d) copertura telefonica
- B.4) **Segnaletica e riconoscibilità**
 - a) conformità segnaletica
 - b) identità visiva
- B.5) **Servizi**
 - a) aree di sosta biciclette
 - b) noleggio e assistenza bici
 - c) tecnologie smart
 - d) servizi igienici
 - e) punti di ricarica / servizio / aumento di acqua potabile

- Per quanto concerne l'aspetto dell'intermodalità, contrariamente a quanto affermato nel Consiglio comunale del 26 marzo u.s. dall'Ing. Martorano il quale lo aveva escluso categoricamente, chiedo di sapere come si concilia con tale affermazione quanto invece riportato nell'immagine precedente che riporta quanto inserito nel DM 517/2018 dove, alla sottolineatura contrassegnata con la lettera "C", è prevista chiaramente tale opportunità progettuale.

Sempre in riferimento alle affermazioni dell'Ing. Martorano, c'è un ulteriore passaggio che dimostra l'esatto contrario ed è contenuto nella valutazione del Tavolo Tecnico Operativo (TTO) ministeriale del marzo 2022, dove a pagina 2 è riportata tale affermazione:

- il progetto di fattibilità non risulta adeguatamente sviluppato per quanto concerne tutte le indagini e gli studi necessari per la definizione di taluni aspetti di cui all'art. 23, comma 1, del D.Lgs 50/2016 nei tratti paesaggisticamente e geologicamente rilevanti, come riportato nell'allegato 1. Tali aspetti sono da approfondire adeguatamente sia in corrispondenza delle nuove opere che dell'adeguamento e consolidamento delle opere esistenti, per ridurre l'intrinseca pericolosità del territorio attraversato, assicurando la sicurezza ai futuri utenti, anche con soluzioni di intermodalità espressamente riservate ai soli ciclisti (via acqua con traghetti dedicati);

Documento che risulta essere sottoscritto per la PAT dall'Ing. Mario Monaco, già progettista dell'opera in oggetto.

- Lo stesso DM parla di tratti promiscui in caso di traffico veicolare al di sotto dei 500 veicoli al giorno. Nelle gallerie della UF 3.1 e 3.2 se allargate il traffico non sarà ben superiore, **come si evince dalla Relazione tecnico-illustrativa del progetto esecutivo della UF 3.1 (mediamente oltre 8.000 veicoli al giorno, anno 2018)**? C'è qualche deroga in merito? Dove viene dichiarato ciò a riguardo della Gardesana?

Rimango in attesa dalla risposta nei tempi previsti e possibilmente prima della prossima riunione del Consiglio comunale.

Distinti saluti.

Alessio Zanoni
Consigliere comunale