

Riva del Garda, 22.11.2024

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

“Ciclovía - risposte rimaste inevase”.

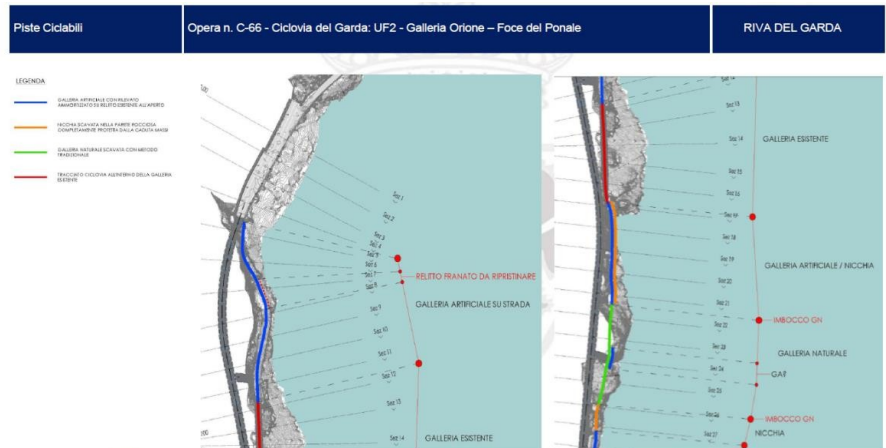
A seguito delle svariate Interpellanze presentate sul tema in oggetto (dal 15 di aprile ad oggi sono ben 7) alle quali fino ad oggi è stata data solo parziale risposta, con la presente Interpellanza ripropongo in maniera organica di seguito tutti i punti rimasti inevasi:

1. **UF 1.2:**
 - il divieto vale anche se la ciclopista sarà ad uso promiscuo?

2. **UF 2:**
 - Sperone Ponale: chiedo copia dell'ipotesi di soluzione alternativa, riferito al tratto del Ponale, presentata dal Comune di Riva del Garda, così come citato nella risposta alla mia precedente Interpellanza (Soluzione che l'Assessore Matteotti si era ripromesso di farmi avere, con dichiarazione a verbale del Consiglio comunale, ma che ad oggi, nonostante io abbia più volte sollecitato, non mi è ancora stata fornita);
 - A che punto è la trattativa con il privato proprietario qualora il passaggio avvenisse transitando sull'area privata;
 - Chiedo nuovamente di sapere per quale dimensione di masso è calcolata la barriera paramassi posta sopra le inserzioni a “C” della roccia, così come previsto nel tratto di progettazione in oggetto;

- Come si intende procedere, dal punto di vista progettuale, nel tratto di Gardesana franato appena oltre lo Sperone?

- Nell'immagine seguente, là dove sono presenti due linee colorate, si intende che la scelta progettuale non è ancora stata definita?



- Sul tema della NON delocalizzabilità, chiedo nuovamente di sapere chi abbia dichiarato la non delocalizzabilità dell'opera, così come previsto dalla norma e così come ben ripreso nel Verbale della Conferenza dei servizi d.d. 4.11.22. Nel medesimo Verbale si fa espresso riferimento alle dichiarazioni dei progettisti e non del Proponente. Risulta corretto?
- Chiedo copia dei rendering delle sezioni relative alla UF2 su tutto il fronte roccioso (in particolare dove si 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?
- Se come sembra, dopo l'ultima conferenza stampa in loco d.d. 13.11.24, si procederà scavando all'interno delle gallerie naturali esistenti, chiedo se, trattandosi di gallerie storiche, siano già state ottenute tutte le relative autorizzazioni dei vari servizi competenti;
- Intermodalità: in riferimento alla Vostra recente risposta, dove per la questione in oggetto mi avevate comunicato di essere in attesa della risposta del Commissario straordinario, chiedo di sapere se nel frattempo lo stesso abbia provveduto in merito;
- In riferimento a 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”*, poiché risulta che il sotto passo sia stato stralciato, chiedo se vi sia l'intenzione di realizzare comunque un collegamento con il sentiero soprastante del Ponale, con una nuova soluzione che consenta il passaggio pedonale.

3. UF3.2:

- Hotel Pier: qualora il passaggio della ciclovia in quell'ambito dovesse avvenire transitando sull'area privata, chiedo di conoscere se è in atto una trattativa con il privato proprietario ed eventualmente con quali risultati, soprattutto in considerazione del fatto che la circolazione promiscua auto-bici in quell'ambito, peggio ancora se prolungata nel tempo e magari gravata dalla realizzazione dei tratti di ciclovia a nord ed a sud che fungerebbero da attrattori di traffico ciclabile, causerebbe un alto livello di pericolosità.

4. 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, che ora è già lievitato ad 84.317,50 (Aggiornamento DOPI d.d. 07.11.24).
- I costi finali della UF2, che ammontavano a €10.312.369, possono dirsi attendibili, visto che non si è neppure arrivati al livello di progetto definitivo e ad oggi sono stati aggiornati ad €11.051.265?

5. SICUREZZA:

Prima di arrivare alle domande di merito penso sia importante rilevare che in termini di sicurezza gli accadimenti in essere stiano ingenerando serie preoccupazioni, considerato inoltre che il giorno 8 di marzo, giorno in cui si è staccata la grande frana all'ingresso sud della Città, nell'area interessata dalla medesima non erano presenti le reti paramassi. Oggi invece si possono notare nuove reti collocate proprio sulla traiettoria percorsa da quel distacco roccioso. Tale aspetto, legato a ciò che è già stato rilevato rispetto alla manutenzione



delle vecchie reti paramassi posizionate a protezione della Gardesana, fa presupporre che la sicurezza del versante non sia presidiata nel modo ottimale, ma potrebbe invece portare a credere che si proceda “correndo ai ripari”, tamponando il fronte solo quando gli eventi sono già accaduti.



- Nel DM 517/2018, alla sottolineatura contrassegnata con la lettera “C”, è prevista chiaramente la possibilità progettuale dell’intermodalità.



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 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.

- Leggiamo in questi giorni sulla stampa (Corriere di Verona del 17 novembre 2024) che l’ente gestore governativo della navigazione sul Garda, Navigarda, ha ricevuto da Regione Lombardia la richiesta di mettere a disposizione, complementariamente al servizio già attuato ed a completo carico finanziario della Regione, due battelli dedicati ai ciclisti per la sola tratta dell’Alto Garda bresciano, da Salò a Limone, perché è indietro con la costruzione della ciclovia. Navigarda ha presentato i progetti e attende le decisioni istituzionali. Questa notizia sostanzia notevolmente l’ipotesi che la Lombardia non voglia o non possa realizzare il suo terzo tratto di ciclovia, bensì stia preparando la strategia verso l’alternativa ‘via d’acqua’. Chiedo quindi di sapere se tale ipotesi non impatti sulle previsioni trentine e se invece non sia il caso di condividere, prima di procedere nella realizzazione dei tratti trentini, con al Regione Lombardia una linea comune di intervento che poggi

sull'intermodalità, anche in considerazione del medesimo ente gestore della stessa e delle evidenti opportunità sia in ambito economico, ambientale e di sicurezza degli utenti;

- 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 se allargate** il traffico non sarà ben superiore? Così come del resto 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 tal riguardo della Gardesana?

6. TAGLIATA DEL PONALE

- *Trascrizione della risposta all'interrogazione verbale in sede di Consiglio provinciale presentata dalla Consigliera Calzà nel settembre 2024 nr. 525:*

La realizzazione della galleria di collegamento della ciclovia del Garda con il complesso fortificatorio denominato "Tagliata del Ponale" richiede dei lavori di demolizione verticale in roccia in un tratto di galleria naturale esistente. Tali lavorazioni non consentirebbero l'utilizzo della galleria per il passaggio dei mezzi di cantiere necessario all'esecuzione dei lavori relativi al tracciato della ciclovia del Garda.

Pertanto, i lavori per il collegamento con il forte verranno eseguiti a conclusione delle altre lavorazioni di realizzazione del tratto UF1.2. L'importo previsto per la realizzazione del collegamento è pari a circa 400.000,00 euro. In questa fase l'impresa sta sviluppando la fase costruttiva-realizzativa dell'opera di dettaglio, che prevede un'attenta valutazione delle lavorazioni trattandosi di un'opera con scavo in galleria a ridosso di un bene tutelato.

Si chiede: non era già noto fin dalle fasi progettuali che le lavorazioni per realizzare il menzionato collegamento erano in verticale e che avrebbero interferito con il passaggio dei mezzi per le altre lavorazioni? così come ritengo fosse conosciuto l'ambito di forte valenza storico culturale nel quale si deve andare ad operare. Non le pare che queste motivazioni, che paiono del tutto risibili e forse pure banali, inducano a far presupporre che il citato collegamento non verrà più realizzato? Visto che si dovrà intervenire solo successivamente alla realizzazione di imponenti e costosissimi lavori?

- Con Determina n° 10642 d.d. 02.10.202 è stata concessa un'ulteriore proroga di 180 rispetto al termine di ultimazione dei lavori per il tratto UF 1.2 della ciclovia del Garda. La richiesta, registrata in atti al prot. PAT/RFO003-17/09/2024-0703456, è pervenuta in data 17 settembre 2024 da parte della capogruppo mandataria dell'ATI, impresa EDILCOM srl. Sono a chiedere nuovamente di conoscere le reali motivazioni per le quali è stata formulata, e successivamente accolta, tale richiesta di proroga di ulteriori 180 giorni.

7. Chiedo inoltre di sapere:

- ✓ Se l'assessore Matteotti sia stato informato delle difficoltà connesse alla realizzazione del collegamento alla Tagliata durante Conferenza dei servizi dell'8 gennaio 2024 e, qualora non fosse avvenuto, se non si ritenga che il Commissario tecnico avrebbe dovuto farlo;

- ✓ Se non si ritenga che i tecnici della PAT, in riferimento alle criticità legate al collegamento con la Tagliata, avrebbero dovuto informare il Consiglio Comunale durante la seduta del 26 marzo 2024, così come del dissesto geologico già in atto; e se ciò avesse dovuto avvenire almeno in occasione del sopralluogo del 17 aprile 2024;

- ✓ Se si ritenga che la situazione geologica non pregiudichi anche la realizzazione della UF2 per la quale non si dispone ancora del progetto preliminare/definitivo;

- ✓ Se il comportamento tenuto dalla Provincia in questa **circostanza, verso** la città di Riva del Garda, verso il Consiglio comunale e la Sindaca, in ragione della responsabilità collettiva verso la sicurezza del nostro territorio, sia da considerarsi quanto meno carente in termini di trasparenza e condivisione.

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

Distinti saluti.

F.to Alessio Zanoni
Consigliere comunale