

Trento, 15 novembre 2006

Egr. Sig.  
Pallaoro Dario  
Presidente del Consiglio provinciale di Trento  
SEDE

Oggetto: interrogazione a risposta scritta.

**“Piste ciclopedonali nelle Giudicarie Esteriori, la Provincia individui le soluzioni ottimali”**

“Hic sunt leones”. Come nelle carte antiche, che in questo modo rappresentavano l’assenza di civiltà nelle aree più remote e sconosciute, così nella carta sui percorsi ciclopedonali del Trentino pubblicata a corredo dell’articolo pubblicato dal quotidiano l’Adige il 12 novembre 2006 si potrebbe rappresentare l’area delle Giudicarie Esteriori. Non c’è civiltà, a cosa serve in questa valle una pista cilabile? Certo si tratta di una valle con una morfologia complessa, con difficili possibilità di collegamento con le aree limitrofe, ma perché non cominciare ad individuare le possibili soluzioni e poi, assieme alle amministrazioni locali, non pianificare un piano di investimenti che possa, tra qualche anno, dare soluzione al problema?

Con la deliberazione della giunta provinciale n. 902 del 4 febbraio 1994 vennero individuati i percorsi ciclabili e ciclopedonali di interesse provinciale per complessivi 414 chilometri. Dall’articolo citato si evince che “il Trentino può contare su 378 chilometri di piste, di cui 287 a uso esclusivo e 91 a uso promiscuo. In fase progettuale o a cantiere già avviato ci sono altri 79 chilometri di tracciato. In futuro si arriverà a circolare praticamente in tutta la provincia su percorsi protetti”. Giudicarie Esteriori escluse, naturalmente!

Premesso che a nostro avviso l’investimento in piste ciclabili e ciclopedonali, ad uso esclusivo o promiscuo, è uno dei migliori investimenti effettuati dal Trentino nel corso degli ultimi decenni, un investimento che ha dotato la nostra provincia di un’infrastruttura di straordinario valore per lo sport (e per lo sport per tutti!), per la mobilità e per il turismo, si ritiene che la delibera del ’94 debba a questo punto essere obiettivamente aggiornata, includendo anche quelle aree che inizialmente sono state escluse. Anche perché non è vero che non esistano soluzioni. Un caso già sollevato da una nostra precedente interrogazione (la n. 1377 dell’8 maggio 2006) e da una successiva interrogazione a firma del collega Giovanazzi (la n. 1628 dell’11 agosto 2006) è ad esempio quello della vecchia strada del Limarò, in disuso da quando sono entrate in funzione le nuove gallerie. Ma in disuso per modo di dire: migliaia di persone, ciclisti – in gran parte stranieri - escursionisti, pescatori la frequentano nel corso dell’anno e basterebbero interventi minimali nel campo della sicurezza e della pulizia per rimettere a nuovo (sempre a fini ciclopedonali) il suo tratto. Appaiono non condivisibili le giustificazioni circa la mancanza di una pista ciclabile a monte ed a valle: perché, tanto per cominciare, si può sistemare quello che c’è (e ci sono innumerevoli esempi, di interventi “milionari”, per la realizzazione di tratti che all’epoca dei lavori mancavano di un tratto a valle e di uno a monte) e poi pianificare la soluzione a monte ed a valle con un programma pluriennale di investimenti. Qualche chilometro tra una pista e l’altra può anche essere,

per qualche anno o per sempre, impossibile da realizzare; ma questo non impedisce che, con le dovute informazioni e con tutte le tutele del caso, una direttrice possa essere percorribile da parte delle biciclette, le quali sono in ogni caso veicoli con diritto di transito anche sulle strade statali, provinciali o comunali. Forse che non c'è nessuno che percorra il tratto Sarche-Ponte Arche in assenza di piste ciclabili? Ci si rende conto del pericolo mortale che corrono centinaia di ciclisti e ciclo-turisti che ogni anno percorrono le gallerie del Limarò, quando con un intervento minimale potrebbero percorrere in tutta sicurezza la vecchia statale? Oppure non si vogliono vedere le centinaia di bikers che utilizzano già la vecchia Limarò correndo rischi che, con modesti lavori, potrebbero essere tranquillamente eliminati? Il caso della Ponale a Riva del Garda dovrebbe insegnare qualcosa: ebbene, il Limarò è molto più sicuro ed agevole della Ponale! Inoltre, tanto nel tratto Ponte dei Servi-Terme di Comano, tanto nel tratto Ponte Arche-Ponte Pià, tanto nell'ambito della direzione Ponte Arche-Fiavé-Passo Ballino-Tenno o Ponte Arche-San Lorenzo-Molveno è possibile individuare percorsi alternativi a quelli che scorrono lungo la strada statale. Certo in alcuni tratti si tratterebbe di strade interpoderali, di strade ad uso promiscuo, di strade sterrate (al momento) o con pendenze non in linea con i parametri internazionali per il riconoscimento come pista ciclabile, ma non per questo si deve evitare di trovare una soluzione al problema. A titolo di esempio, il tratto tra Ponte Arche e Ponte Pià potrebbe essere realizzato utilizzando la vecchia viabilità che porta dall'uscita ovest del centro termale attraverso il bosco di Comighello ("Gac de Comighel") alla chiesa di San Nicolò (passando per la località "Caraciòn") e da qui a Bié, Cillà per scendere poi alla centrale: certo, non sarà il tratto più agevole ed in linea con i parametri europei, ma è pur sempre una bella variante che consente alle biciclette di viaggiare tra boschi e magnifici paesaggi agresti! E poi, da Ponte Pià a Ragoli potrebbe essere utilizzata l'antica viabilità che scorre lungo il lato idrografico sinistro del lago artificiale: sono stati spesi milioni di euro per costruire i ponti ciclabili della Val Rendena, perché non potrebbero essere spesi dei soldi per mettere in sicurezza questo tratto? Non si sollevino, per favore, i problemi di rapporti con Enel, perché a questi si possono trovare le soluzioni! Infine, a nostro avviso nulla osta a progettare e realizzare alcuni tratti iniziali di pista ciclabile o ciclopedonale, anche utilizzando parte di strade interpoderali, a partire dal fondovalle delle Terme di Comano, lungo le direttrici verso i punti cardinali, cioè verso Trento (est), Tione (ovest), Riva del Garda (sud) ed Altopiano della Paganella (nord). Ad esempio, nelle zone ampiamente pianeggianti del Lomaso o di Fiavé potrebbero essere agevolmente realizzati dei lotti iniziali posti lungo le direttrici percorse dalle piste che saranno completate in tempi successivi.

L'importante è che venga finalmente espressa dalla Provincia la volontà di trovare soluzione a questo annoso problema senza trincerarsi dietro a problemi orografici oggettivi, che sono sì reali ma sono anche tecnicamente superabili.

Ciò premesso, si interroga la Giunta provinciale per sapere se

1. intenda rivedere la delibera 902/94 integrando anche le Giudicarie Esteriori nel piano provinciale delle piste ciclabili e ciclopedonali, prevedendo i collegamenti con Trento, Tione, Riva del Garda ed Altopiano della Paganella;
2. intenda avviare uno studio tecnico per il recupero ed il riutilizzo della vecchia strada statale del Limarò ad uso ciclopedonale;
3. intenda avviare, di concerto con le amministrazioni locali, uno studio per la realizzazione nelle Giudicarie Esteriori di alcuni tratti di pista ciclabile, dove questo sia agevolmente possibile, nell'ambito dei collegamenti ricordati al punto 1.

Cons. prov. dott. Roberto Bombarda