



CICLOPISTA DEL LAGO DI GARDA

**REALIZZAZIONE DI UN COLLEGAMENTO CICLOPEDONALE
SULLE SPONDE DEL LAGO DI GARDA, NEI TERRITORI
DEI COMUNI DI LIMONE, RIVA DEL GARDA, LEDRO,
NAGO-TORBOLE, MALCESINE E BRENZONE**

**TRATTO FUNZIONALE:
COMUNE DI MALCESINE**

STUDIO DI PREFATTIBILITÀ AMBIENTALE

**2° AGGIORNAMENTO DEL PROGETTO PRELIMINARE APPROVATO
CON DLG 89 DEL 28.06.2011 E DLG 64 DEL 01.10.2012**

COMMITTENTE : COMUNE DI MALCESINE

PROGETTO: FONTANA & LOTTI - STUDIO INGEGNERI ASSOCIATI
VIA D. CHIESA 8 - 38066 RIVA DEL GARDA - TEL: 0464 / 55 27 07

RIVA DEL GARDA - NOVEMBRE 2013

PREMESSA

Il progetto generale mira a garantire un miglioramento della qualità di vita dei territori di confine proponendo un collegamento funzionale con mobilità alternativa tra le province di Trento, Verona e Brescia.

Realizzare un percorso che integri in maniera sempre più consistente la mobilità ordinaria e funzioni da infrastruttura permanente a supporto della crescente domanda di pendolarismo e di cicloturismo rappresenta un obiettivo fondamentale del nostro territorio ed è uno dei perni centrali delle politiche ambientali della Provincia Autonoma di Trento e delle Regioni Veneto e Lombardia.

Il collegamento ciclopedonale lungolago tra Limone, Riva del Garda, Torbole, Malcesine e Brenzone è sentito come un'esigenza imprescindibile dalla comunità della riviera gardesana e a maggior ragione anche dai sempre più numerosi ciclo-escursionisti e turisti che soggiornano e transitano sul Lago di Garda.

La proposta generale nasce da un duplice ragionamento:

- la necessità di permettere una connessione in sicurezza tra le province finitime a piedi o con un mezzo di trasporto che permette di coniugare la mobilità sostenibile con la libertà di movimento del singolo;
- far fronte alle crescenti richieste dei turisti di poter fare vacanza in bici ed utilizzarla come mezzo per la scoperta dei territori.

Dunque il progetto può trasformarsi in un eccellente strumento di promozione per il turismo e per la mobilità alternativa lungo le affascinanti sponde del lago di Garda, con il necessario rispetto del territorio, la valorizzazione e la salvaguardia delle peculiarità naturalistiche, contribuendo a garantire uno sviluppo sostenibile.

Dalla logica del progetto generale condiviso dalle rispettive amministrazioni appartenenti a tre diverse regioni, si propone un intervento nell'area di competenza della provincia di Verona, relativamente al tratto sui comuni di Malcesine (confinante) e Brenzone (contiguo) per una lunghezza di circa 22.800 m, all'interno del percorso generale previsto nella planimetria allegata (Tav. A) per una lunghezza totale di circa 39.600 m.

1. MOTIVAZIONI A SUPPORTO DELL'INTERVENTO

Il progetto nasce, viene elaborato e presentato in forma associativa tra il comune di Malcesine ed il comune di Brenzone poiché entrambi vogliono dotare i propri territori di un' infrastruttura così importante.

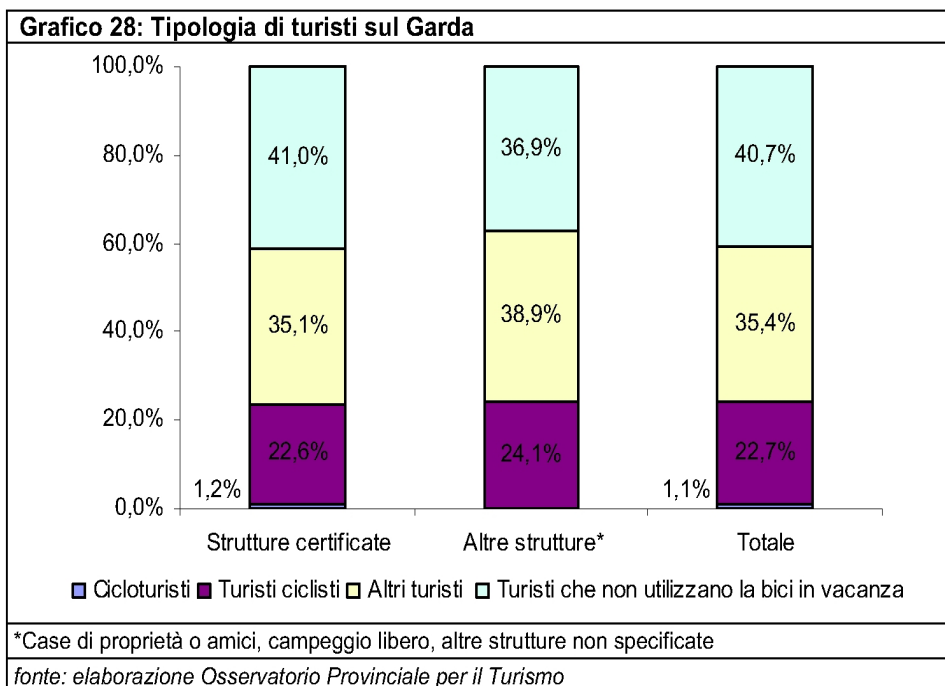
E' cresciuta negli ultimi anni anche l'attenzione delle aziende pubbliche di promozione turistica per valorizzare al meglio le potenzialità offerte dal prodotto bike, nelle sue diverse declinazioni, compreso l'approccio soft che una pista ciclabile consente.

E' auspicabile che, anche alla luce della proposta di questa nuova infrastruttura, altre strutture dell'offerta turistica (dalla ristorazione, al commercio ed alla ricettività) abbiano la possibilità di cogliere appieno le opportunità economiche procurate dal nuovo percorso ciclopedonale lungolago con la futura presenza di un target di cicloturisti interessati a conoscere il territorio del lago di Garda.

Per quantificare il fenomeno del cicloturismo e del biking sul Garda settentrionale si sono presi a riferimento i dati emersi dall'indagine condotta dall'Osservatorio della Provincia Autonoma di Trento sul turismo lacuale della costa trentina nel corso delle stagioni estive 2008 e 2009.

Si ritiene che la fotografia "scattata in spiaggia" possa essere rappresentativa della realtà turistica dell'intero ambito, visto che il lago costituisce la principale attrazione e l'elemento capace di catalizzare l'attenzione e l'interesse della quasi totalità degli ospiti presenti.

Con la stima degli utilizzatori della bici durante le loro vacanze sono state estrapolate le percentuali, riportate nel grafico 28.



La stima della numerosità delle diverse tipologie di turista e delle ricadute economiche legate alla vacanza attiva in bici è stata fatta con riferimento al comparto delle strutture alberghiere e complementari e la permanenza media dei cicloturisti in uno dei comuni facenti parte dell'ambito del Garda trentino si può stimare in 4,5 notti, a fronte di una vacanza che prevede in media 12 pernottamenti.

Allo stato attuale e solo considerando il Garda trentino, le presenze imputabili al fenomeno del cicloturismo si possono stimare nel periodo oggetto di analisi in circa 26 mila e le ricadute economiche dirette in più di 1,7 milioni di euro, dei quali più della metà sono destinati a coprire le spese di vitto ed alloggio.

I turisti ciclisti, ovvero quei turisti che fanno un uso intenso della bici nel corso della loro vacanza, sono coloro che hanno attribuito importanza o molta importanza all'infrastrutturazione dell'ambito per la pratica sportiva e si sono dedicati durante la loro permanenza ad escursioni in mountain bike o al ciclismo. Come emerge dal grafico 28, nel periodo oggetto di analisi i turisti ciclisti pesano per il 23% all'interno sia degli esercizi certificati sia delle altre strutture. I turisti ciclisti che pernottano in albergo o in strutture complementari soggette ad obbligo statistico si possono quindi quantificare in circa 106 mila unità.

Si fermano per periodi relativamente lunghi, in media nove notti (valore particolarmente alto e doppio rispetto alla durata media registrata dai dati ufficiali per l'insieme dei turisti presenti nell'area).

Stando alla durata di questa permanenza, i turisti ciclisti genererebbero complessivamente un milione di presenze, con un'incidenza sul totale presenze nell'ambito largamente superiore a quanto riscontrato per i soli arrivi. I turisti ciclisti spenderebbero quindi sul Garda circa 75 milioni di euro, dei quali circa i due terzi destinati al vitto e all'alloggio. I turisti che utilizzano in maniera blanda la bici durante la loro permanenza nell'ambito, per brevi giri in centro paese o in riva al lago risulterebbero pari a 165 mila unità mentre coloro che non mostrano nessun interesse per l'utilizzo della bici ammonterebbero sole 190 mila.

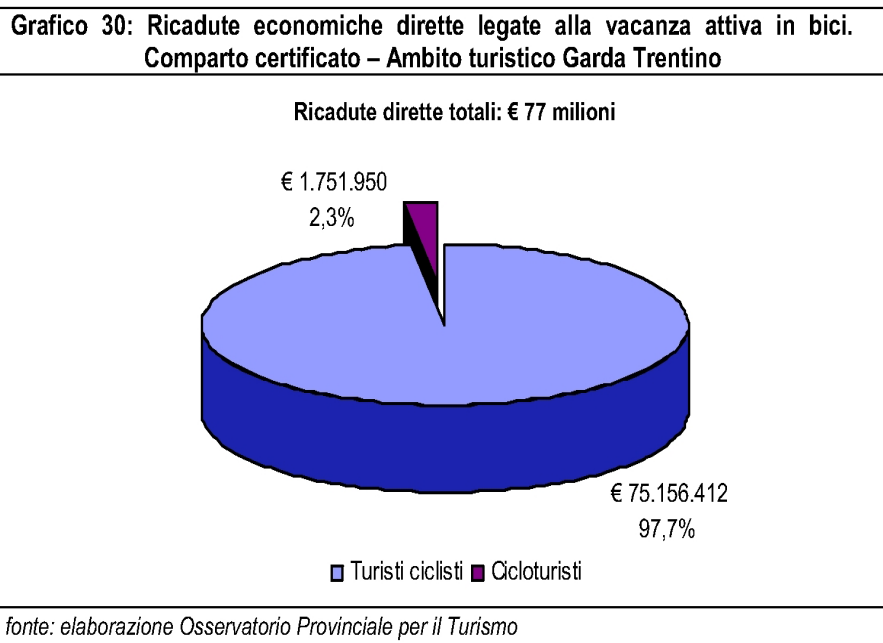
Nel periodo oggetto di analisi la vacanza attiva in bici ha richiamato sul Garda trentino circa 112 mila biker fra cicloturisti e turisti ciclisti, pari a un quarto degli arrivi certificati, e ha generato delle ricadute economiche dirette di poco inferiori ai 77 milioni di euro, cifra sicuramente importante per il comparto turistico e più in generale per il sistema economico locale, per via degli effetti indiretti ed indotti.

Come ultimo dato si estrapola, dalla ricerca citata, la stima di quanto la vacanza attiva in bici pesi sul movimento turistico totale dell'ambito.

Nel corso della stagione estiva 2009, è emerso che il 38% degli ospiti ha scelto l'ambito per le opportunità di praticare un'attività sportiva, dicitura abbastanza generica che include non solo il biking ma anche gli altri sport di terra, come trekking o arrampicata, o di acqua, come la vela o il windsurf.

Il dato, pur leggermente più elevato di quanto riscontrato tre anni prima, sostanzialmente conferma l'ordine di grandezza dei vacanzieri attivi e rende credibile la stima emersa dalla ricerca sui turisti che frequentano le spiagge del lago nel periodo estivo 2008 e 2009 relativa sia alla quota di cicloturisti che dei turisti ciclisti sopra riportate (rispettivamente circa l'1% e il 23% del totale turisti).

Il giro di affari del turismo intercettato nelle strutture alberghiere e complementari attive nell'ambito del Garda Trentino per il periodo oggetto di analisi si può stimare in poco più di 340 milioni di euro, dei quali circa il 22% è imputabile ai turisti "in bici", cicloturisti o turisti ciclisti.



Nel caso del Garda trentino si fa quindi riferimento ad un turista sportivo o comunque interessato ad una vacanza attiva che qui fa un uso intenso anche della bici, assieme alla pratica di altre discipline sportive presenti nell'area, come ad esempio il surf o l'arrampicata. Il dato quindi può essere letto come un indicatore del peso giocato in riva al Garda dal turista attivo.

2. UTILITÀ DELL'INTERVENTO

2.1 OBIETTIVI GENERALI DELL' INTERVENTO

L'utilizzo della bicicletta come mezzo di trasporto, specialmente nelle aree molto urbanizzate, o particolarmente delicate sotto il profilo paesaggistico risulta sicuramente vantaggioso sia in termini di risparmio economico individuale, sia in termini di efficienza energetica, sia per quanto attiene agli impatti ambientali.

Varie ricerche hanno dimostrato che la bicicletta, oltre a portare evidenti vantaggi dal punto di vista ecologico, sulle brevi e medie distanze, circa 6-7 km, vale a dire la maggioranza degli spostamenti quotidiani individuali, è vantaggiosa anche sui tempi di percorrenza rispetto a tutti gli altri mezzi di trasporto.

Sta di fatto che in molte città la realizzazione di una rete di percorsi ciclabili è una necessità oramai inderogabile.

Ma anche percorsi ciclabili a più vasta scala territoriale assumono una rilevante importanza strategica sia dal punto di vista della conoscenza, scoperta e valorizzazione turistica del territorio che dal punto di vista della sostenibilità ambientale.

Inserire obiettivi dei programmi di sviluppo delle regioni (VR e BS) e prospettive urbanistiche (conferenza servizi) e legge provinciale sulle piste ciclabili L.P. 12/2010

2.2 DESCRIZIONE DELLA SITUAZIONE INIZIALE (PRIMA DELL'INTERVENTO)

L'amministrazione di Malcesine, ha sviluppato la propria rete ciclopedonale arrivando, nella parte settentrionale del proprio territorio comunale, fino ad 1 km a nord di Navene, a circa 2.8 km dal confine con la Provincia di Trento.

Lo stesso è stato fatto dal comune di Brenzone, dove a situazioni alterne sui circa 9 chilometri di costa numerosi sono i tratti ciclopedonali completati e comunque, anche dove il sedime non è individuato, appare agevole, anche se non protetto, il percorso pedonale e/o con la bicicletta.

Un complesso di interventi che hanno evidenziato un impatto ambientale positivo se si considera la possibilità, per molti turisti di non utilizzare l'automobile negli spostamenti tra il luogo di soggiorno e le spiagge del lago.

Ridurre il problema della sosta degli autoveicoli nella "fascia lago" favorendo gli spostamenti attraverso percorsi ciclopedonali contribuisce, in maniera significativa, anche a distribuire il carico antropico lungo tutta la costa e questi sono gli obiettivi che si sono dati anche le amministrazioni di Malcesine e Brenzone.

3. FATTIBILITÀ TECNICA

3.1 DESCRIZIONE DEL PROGETTO E DELLA SOSTENIBILITÀ DELLE SOLUZIONI PROPOSTE IN TERMINI DI MINORE IMPATTO AMBIENTALE

L'intervento di realizzazione di un collegamento ciclopedonale sulle sponde del lago di Garda, offre l'occasione per definire un assetto ambientale più razionale ed ordinato nel quale ogni elemento paesaggistico vedrà valorizzata la propria identità e qualità.

In particolare il recupero della costa e delle "spiaggette", prive d'infrastrutture di rilievo, ridefinisce il limite dello specchio d'acqua del lago, valorizzandolo ed incrementandone le suggestioni d'immagine.

Il progetto prevede una sostanziale sistemazione della costa del lago con il consolidamento e la protezione dei punti più esposti, al fine di limitare che l'erosione dovuta al moto ondoso continui a pregiudicare l'integrità della costa.

Verranno realizzate quindi alcune scogliere inverdite, di protezione nelle zone maggiormente soggette all'erosione ed attuata una riprofilatura e sistemazione delle aree prospicienti al lago, con la creazione di "nuove spiaggette" rifinite con ghiaia naturale di fiume.

Come meglio specificato nelle planimetria generale e nelle tavole dei due progetti preliminari relativi al comune di Malcesine e di Brenzone, il percorso ciclopedonale è caratterizzato dal mantenimento di un'unica corsia promiscua ciclo-pedonale nei tratti con difficoltà d'inserimento, mentre, in prossimità dei centri abitati, con il presupposto di garantire più sicurezza d'uso, si propone di differenziare i due flussi e separare con un filtro vegetale il traffico ciclabile a monte dalla zona pedonale in prossimità del lago.

Il sedime della pista ciclopedonale è caratterizzato da una sezione netta minima di 2,50 m, con pavimentazione a finitura superficiale in graniglia calcarea selezionata a vista.

E' dotato, a lago, di un semplice parapetto in acciaio zincato e verniciato colore grigio ferromicaceo e a monte di un'aiuola a verde a filtro/protezione della soprastante strada a traffico veicolare.

Particolari accorgimenti progettuali e l'utilizzo intensivo di vegetazione arbustiva possono inoltre ridurre notevolmente gli impatti paesaggistici delle infrastrutture già presenti sul territorio, oltre ad armonizzare l'inserimento della nuova infrastruttura ciclopedonale.

Riva del Garda, novembre 2013.