



# CONSIGLIO REGIONALE DEL VENETO

DODICESIMA LEGISLATURA

---

## INTERROGAZIONE A RISPOSTA SCRITTA N. 40

---

### SULLA SICUREZZA, SULLA COMPATIBILITÀ AMBIENTALE E SULLA VALUTAZIONE DI SOLUZIONI INTERMODALI PER I TRATTI PIÙ FRAGILI DELLA CICLOVIA DEL GARDA

presentata il 4 febbraio 2026 dai consiglieri Cunegato e Ostanel

Premesso che:

- il progetto della ciclovia del Garda, avviato nel 2016, rientra nel sistema nazionale italiano delle ciclovie turistiche e prevede un tracciato ad anello nei territori della Regione del Veneto, della Lombardia e della Provincia autonoma di Trento, per una lunghezza totale di circa 160 chilometri;
- la Regione ha ritenuto di avvalersi della società Veneto Strade S.p.A. per la progettazione definitiva ed esecutiva del tratto veneto e la realizzazione dei lotti funzionali di competenza;
- la proiezione dei costi medi sull'intero anello, secondo una stima prudenziale, ammonterebbe ad 1,2 miliardi di euro, contro il costo iniziale previsto di 64 milioni di euro;<sup>1</sup>
- la Corte dei conti ha giudicato "decisamente spropositato" il costo chilometrico, pari ad 1,6 milioni di euro;<sup>2</sup>
- il lago di Garda è un'area di eccezionale valore paesaggistico e naturalistico, con siti tutelati a livello europeo e nazionale.

Considerato che:

- il progetto si colloca in un contesto estremamente fragile e instabile, con aree classificate al più elevato rischio geologico, e impatta su zone di protezione speciale (ZPS) e zone speciali di conservazione (ZSC) della rete ecologica europea Natura 2000, tutelate dalla direttiva Habitat,<sup>3</sup> comprese nel territorio regionale;<sup>4</sup>

---

<sup>1</sup> La mega-ciclovia sospesa sul lago di Garda: costava 64 milioni, servirà un miliardo | Corriere.it

<sup>2</sup> Corte dei conti, deliberazione 20 giugno 2024, n. 64/2024/G

<sup>3</sup> Direttiva 92/43/CEE del Consiglio, del 21 maggio 1992, relativa alla conservazione degli habitat naturali e seminaturali e della flora e della fauna selvatiche

<sup>4</sup> IT3210039 Monte Baldo Ovest, IT3210004 Monte Luppia e Punta San Vigilio, IT3210018 Basso Garda

- la realizzazione di infrastrutture a sbalzo, scavi in pareti rocciose o altri interventi invasivi, che risulterebbe tecnicamente complessa e potenzialmente rischiosa in diversi segmenti del versante veneto, può altresì determinare impatti significativi su ecosistemi, habitat lacustri, spiagge naturali e beni paesaggistici;
- numerosi operatori economici, amministrazioni locali e associazioni del territorio, riunite nel Coordinamento interregionale per la tutela del Garda, hanno espresso preoccupazione, riguardo alla fragilità idrogeologica, alla sicurezza stradale, ai costi dell’opera e agli aspetti paesaggistico-ambientali, specie in riferimento ai tratti più invasivi del progetto, chiedendo soluzioni meno impattanti e più coerenti con la fragilità del contesto;
- nel territorio veneto risultano ancora tratti mancanti, come il segmento a nord di Malcesine, il tratto nel territorio di Torri del Benaco e quello tra Garda e Torri del Benaco, per il quale non sarebbe ancora definita la soluzione progettuale da attuare;<sup>5</sup>
- la Regione Lombardia ha recentemente approvato la progettazione di unità navali destinate al servizio intermodale del tratto lombardo della ciclovia.<sup>6</sup>

Sottolineato che nel marzo 2025 la Commissione europea affermava di non disporre “di informazioni sul presunto impatto del progetto citato dall’onorevole deputata su alcun sito della rete Natura 2000”.<sup>7</sup>

Ricordato che la mobilità ciclistica sostenibile ha nei suoi obiettivi strategici il rispetto di ecosistemi e biodiversità.

I sottoscritti consiglieri

### **interrogano la Giunta regionale**

per sapere:

- 1) se la parte veneta del tracciato risulti interamente finanziata e con quali fonti di finanziamento e, in caso contrario, quali segmenti siano ancora privi di copertura economica;
- 2) quali siano i tempi previsti per la progettazione, l’affidamento e la realizzazione dei tratti ancora mancanti nel territorio regionale;
- 3) se intenda valutare, nei tratti caratterizzati da elevata fragilità geologica, complessità tecnica o potenziali impatti paesaggistici rilevanti, soluzioni alternative di tracciato o soluzioni intermodali – quali navigazione, trasporto su gomma o ferroviario – nonché l’opzione zero;
- 4) se il progetto sia stato oggetto di un’opportuna valutazione dell’incidenza sui citati siti Natura 2000, in conformità agli obblighi di tutela degli habitat e delle specie protette, e se intenda trasmettere alla Commissione europea le informazioni relative a tale impatto.

---

<sup>5</sup> Fragilità geologiche e politiche: l’anello ciclabile non si chiude | L’Arena

<sup>6</sup> Deliberazione della Giunta regionale della Lombardia 15 dicembre 2025, n. XII/5508 “Approvazione dello schema di protocollo d’intesa, per la progettazione delle unità navali destinate al servizio intermodale del tratto lombardo della ciclovia del lago di Garda”

<sup>7</sup> Interrogazione parlamentare | Answer for question E-002947/24 | E-002947/2024(ASW) | Parlamento europeo