



Documento SAT Stati Generali della Montagna.

Mountain Bike

Il nostro territorio, a forte vocazione turistica, ha visto negli ultimi anni una crescente intensificazione della pratica degli sport ciclistici, a parte il fondo valle dove sono previsti appositi percorsi ciclabili, più in quota, si sono sviluppate diverse modalità di utilizzo della rete sentieristica esistente. Inizialmente era la mountain bike escursionistica, caratterizzata da salita e discesa in autonoma e da un forte legame con il territorio e l'ambiente. Poi a scopo di promozione turistica si è deciso di introdurre, anche da noi, le attività gravity, solo discese, anche quattro o cinque in un girone, a forte velocità, con mezzi super tecnologici e risalita con Bike Shuttle, attività sportive di puro godimento, dove il territorio è solo il mezzo per ottenere l'esperienza. Due passaggi hanno contraddistinto questo percorso, la nascita del **Bike Park e la rete dei sentieri in condivisione con gli escursionisti**. Per il futuro ci attende la sfida delle **E-Bike**.

Le nostre sezioni SAT dell'Alto Garda e Ledro ritengono lo sviluppo turistico delle nostre località un fattore importante e non secondario, migliore, rispetto ad altre attività di tipo industriale, quando è funzionale alla valorizzazione e alla conservazione del nostro territorio e del nostro paesaggio.

Il nostro pensiero, a proposito della pratica della mountain bike, è efficacemente riassunto nel **Bidecalogo del Club Alpino Italiano**, di cui la SAT è espressione sul territorio Trentino. Le linee di autoregolamentazione del CAI, in materia di ambiente e tutela del paesaggio, al punto 16 si occupano di Escursionismo e Cicloescursionismo.

“L'evoluzione tecnica della bicicletta consente di percorrere i sentieri e le strade forestali di montagna con la mountain bike. Conseguentemente il numero dei frequentatori dei sentieri con tale strumento è in costante aumento; l'utilizzo non corretto del mezzo o con finalità diverse da quelle escursionistiche crea non pochi problemi sia per la presenza con gli escursionisti sia per i danni sul terreno. Inoltre, mentre il CAI è favorevole alla attività di ciclo escursionismo perché pratica di mobilità dolce e di scoperta della montagna, rifiuta, invece, la pratica del downhill in quanto dannoso per l'ambiente

naturale e perché non rispondente ai principi di scoperta dell'ambiente naturale e di godimento del paesaggio."

Le nostre sezioni, pertanto, si sono sempre espresse a favore all'attività di ciclo escursionismo – mountain bike, purché pratica di mobilità dolce e di scoperta della montagna, abbiamo sempre rifiutato, invece, la pratica del downhill in quanto dannoso per l'ambiente naturale e perché non risponde ai principi di scoperta dell'ambiente naturale e di godimento del paesaggio.

In particolare, abbiamo sempre sostenuto che la gestione dello sviluppo di queste attività sul nostro territorio, così come avvenuto in un recente passato, sia stato poco lungimirante e sia avvenuto a scapito del nostro ambiente, peggiorando in modo drammatico e quasi sempre irreversibile la percorribilità di sentieri e selciati che costeggiano le nostre montagne e attraversano le nostre valli.

Il Bike Park

Con la legge provinciale 31 ottobre 2012 n° 22 è stata introdotta la possibilità di creazione dei cosiddetti Bike Park, per l'attività di downhill e/o freeride, con localizzazione principalmente nelle località sciistiche.

I vantaggi previsti nel contesto delle località sciistiche sarebbero stati:

1. Sfruttare per la discesa le piste da sci, aree già oggetto di pesanti interventi di adeguamento artificiale del terreno per l'utilizzo invernale.
2. Sfruttare gli impianti di risalita già presenti estendendone l'utilizzo oltre la stagione invernale.
3. Richiedere il pagamento di un abbonamento giornaliero per compensare il gestore dei costi di trasporto e di manutenzione del tracciato.
4. Garantire la sicurezza dei bikers e degli escursionisti delimitando la pista da discesa, corrispondente per gran parte al percorso delle piste da sci.
5. Garantire il controllo e la sorveglianza, utilizzando il personale già presente per il funzionamento degli impianti.

La stessa legge provinciale prevede, per l'Alto Garda, **in deroga**, la possibilità di creare Bike Park anche al di fuori di tali contesti indicati e preferenziali.

Ciò ha comportato per il nostro territorio le seguenti criticità

1. **Utilizzo di sentieri esistenti, non compatibili con la pratica prevista, precludendone l'accesso agli escursionisti e agli altri frequentatori della montagna.**

- a. I tracciati previsti per il Bike Park “Alto Garda” utilizzano vecchi sentieri realizzati dalle popolazioni locali per raggiungere le località montane. Questi sentieri, proprio per il fragile equilibrio dell’ambiente nel quale sono inseriti, non sono compatibili con le nuove pratiche di downhill e/o freeride, l’incompatibilità è manifesta.

2. **Aumento del traffico veicolare e dell’inquinamento atmosferico.**

- a. La mancanza di impianti di risalita (fatto salvo la funivia del Monte Baldo), ha fatto sì che da tempo sia proliferata in zona l’attività di trasporto in quota dei bikers con furgoni e pullmini attrezzati anche con appendici/carrelli. Questa attività, fonte di aumento anche consistente del traffico su strade per loro natura strette e tortuose, è cresciuta ulteriormente con l’attivazione del progettato Bike Park.
- b. Tale situazione causa inevitabilmente problemi al traffico veicolare creando disagi ai censiti che salgono o scendono dalle località montane interessate.
- c. I disagi e pericoli maggiori ricadono però sugli altri sportivi che praticano la mountain-bike escursionistica ed il ciclismo su strada, che sono la maggior parte dei nostri ospiti e che, lungo le strade percorse dai furgoni porta bici, salgono pedalando e faticando. È un disagio causato dal rumore, dai gas di scarico dei furgoni e dalla necessità di interrompere continuamente il ritmo per “stringersi” sui bordi e farli passare col rischio di essere investiti. Sicuramente è anche un danno d’immagine per una località che promuove lo sport, sano, all’aria aperta.
- d. Per rendersi conto della situazione basta una verifica lungo la strada del Monte Baldo o quella del Monte Velo.

3. **Effetti del Bike Park sulla rete dei sentieri in condivisione**

Allo stato attuale la pratica delle attività di downhill/freeride “attività gravity”, quelle che prevedono il trasporto in quota con bike shuttle, interessa praticamente tutto il nostro territorio.

Le principali località di partenza delle discese sono: Il Monte Baldo, il Monte Tremalzo, Il Monte Creino, Bocca Trat, San Giovanni. **Praticamente ogni punto accessibile con i Bike Shuttle è diventato un punto di partenza per discese che interessano tutta la rete sentieristica accessibile da quelle località**, che si tratti di percorsi previsti dal Bike Park, di percorsi previsti dalla rete in condivisione, di percorsi non inseriti nella rete di condivisione o di percorsi vietati alle mountain bike, non fa differenza.

Lo stato di degrado di questi percorsi è facilmente riscontrabile, come altrettanto riscontrabile è l’abbandono da parte degli stessi bikers dei tracciati troppo rovinati e l’apertura nei boschi di nuove piste più o meno parallele. Sempre più diffuso è l’utilizzo

come piste di discesa di ogni tipo di sentiero ritenuto interessante. Tali percorsi vengono pubblicizzati sui siti internet specializzati, nei negozi bike e dai vari trasportatori, locali e non.

Gardatrentino, sponsor del Bike Park, aveva sostenuto che: “Al fine di risolvere le criticità che l’uso degli itinerari utilizzati per la pratica ha creato in termini di tutela dell’ambiente e del patrimonio faunistico e dell’utilizzo da parte di altri frequentatori, le Amministrazioni comunali di Nago Torbole e Arco con l’appoggio della Comunità Alto Garda e Ledro hanno ritenuto di dover provvedere a regolamentare la pratica delle mountain bike ed in particolare le discipline di discesa -Downhill e Freeride- riservando alle stesse determinati tratti di sentiero dei rispettivi territori.”

Questo assunto, contenuto nella premessa della delibera n°164 approvata dalla Giunta comunale di Arco il 3 dicembre 2013, riassume la filosofia che secondo le Amministrazioni locali giustifica l’implementazione del Bike Park Alto Garda: confinare la pratica del downhill/freeride su alcuni percorsi dedicati e riportare al loro utilizzo escursionistico originario tutti gli altri percorsi...

Noi, come SAT, abbiamo sempre sostenuto il contrario, introdurre il downhill e il freeride comportava rischi per l’integrità del nostro territorio e la fruibilità anche degli altri percorsi esistenti e la situazione attuale lo conferma: **il contenimento è fallito e tutto il territorio è compromesso dall’attività di downhill e freeride.**

La rete dei sentieri in condivisione

Viene introdotta, con il superamento della vecchia normativa, art. 22 dalla legge provinciale 15 marzo 1993, dalla delibera 692 del 2015. Il Dirigente del Servizio Turismo e Sport della PAT, con Determina n° 57 del 8 marzo 2016, ha approvato l'elenco dei percorsi in condivisione tra Mountain Bike ed escursionisti, definiti nell'allegato A e l'allegato B che contiene l'elenco dei percorsi sui quali devono essere esposti i segnali di divieto di circolazione per le mountain bike.

Dopo tre anni, l’implementazione di quanto sopra è stata solo parziale e non soddisfacente dal nostro punto di vista. Vediamo perché.

- La segnaletica per le mountain bike è stata subito posizionata, se né incaricata Gardatrentino.
- La segnaletica di divieto è stata posizionata solo parzialmente e discrezionalmente.
- Alcuni segnali di divieto sono stati posati solo dopo pressanti sollecitazioni e spesso in modo precario.
- La segnaletica di divieto posizionata è stata spesso rimossa da qualche utente infastidito e nonostante le segnalazioni non è stata più o lo è stata solo parzialmente riposizionata.

- La segnaletica di divieto non viene fatta rispettare e i biker scendono tranquillamente sui percorsi vietati, nonostante l'impegno politico preso al tavolo di coordinamento di provvedere seriamente a fare rispettare i divieti.

Conclusioni

Consapevoli degli interessi in gioco, e pur comprendendo le motivazioni delle Amministrazioni pubbliche coinvolte e dei soggetti economici interessati, riteniamo che tutto il progetto della Mountain Bike, quindi quelli del Bike Park Alto Garda e della rete dei sentieri in condivisione, sia basato sulla grande illusione che il territorio e le sue risorse siano inesauribili. Lo sviluppo sta trascurando la relazione esistente a lungo termine tra qualità dell'ambiente e turismo. Intendendo con ciò che uno sviluppo che consuma il territorio e peggiora l'ambiente su cui costruisce la propria attrattività, sarà sicuramente causa del proprio declino turistico.

Per quello che ci deriva dalla nostra storia, dalle nostre esperienze nella gestione del territorio e dalla lettura quotidiana dei segni che testimoniano i cambiamenti in atto, possiamo serenamente affermare che stiamo andando nella direzione sbagliata.

Con il Bike Park si è incentivata una pratica marginale e costosa, cosa che fanno perfettamente gli appassionati di tali discipline, solo da noi il territorio è ceduto a costo zero.

Con la rete di percorsi condivisa si è facilitata la percorrenza da parte dei discesisti puri di tutta una serie di percorsi non idonei.

Con i Bike Shuttle, logica conseguenza di una promozione consumistica e veloce del nostro territorio, si è alimentato a dismisura un fenomeno di consumo intensivo dei nostri percorsi.

Cosa fare allora?

Allo stato attuale delle cose riteniamo che l'unica soluzione possibile sia quella di agire con consapevolezza e tempestività.

La consapevolezza che il nostro territorio per la sua unicità (ambientale, paesaggistica, storica, culturale, enogastronomica) non è un parco giochi e per questo non tutto può essere concesso. Quindi, quando da una pratica discendono dei danni che impoveriscono il nostro patrimonio questa va fermata.

La consapevolezza che la cultura ecologico/ambientale è più forte a nord che a sud, e visto che è da nord che proviene la maggior parte dei nostri ospiti stranieri, è logico pensare che loro stessi si aspettino da noi iniziative anche forti di salvaguardia e tutela ambientale. Quindi, proprio per mantenere e incentivare il flusso turistico dobbiamo intervenire su quello che non va.

La consapevolezza che l'importanza della mountain bike per il turismo è strettamente connessa alla qualità del territorio e dell'esperienza offerta e non sempre si possono assecondare tutte le pratiche legate ad uno sport senza penalizzarne altre. Quindi le attività più dannose, più pericolose, che hanno il peggior rapporto costi benefici vanno disincentivate se non possono essere interrotte.

Bisogna avere il coraggio di promuovere un percorso corretto e lungimirante che permetta di identificare le risorse e il livello di compatibilità delle singole attività con il loro mantenimento, dicendo e indicando chiaramente che cosa si può e non si può fare.

In concreto secondo noi va intrapreso quanto segue.

Bike Park Alto Garda

- La tipologia di utenza, che il prodotto attrae, richiede una serie di opzioni di discesa che il nostro territorio non è in grado di offrire. I costi di manutenzione sono alti e i risultati ottenuti sui percorsi già in essere non sono incoraggianti.
- Secondo noi sarebbe meglio smettere questa pratica sul nostro territorio, per **non incentivare l'arrivo di una tipologia di utenza** che poi avrà un impatto molto negativo anche sul resto dei percorsi.
- Non vanno certamente implementati nuovi percorsi.
- I percorsi già in essere, in considerazione anche della presenza di un'utenza locale, vanno mantenuti solo se il rapporto costi benefici riesce ad essere reso sostenibile, **imponendo un costo/pedaggio ai praticanti**.
- Per bloccare la pratica di discese downhill e freeride anche su altri percorsi va **assolutamente disincentivata l'attività dei bike shuttle**, anche con divieti sulle strade di salita.

Rete sentieri condivisa

Rappresentando lo strumento principale per gestire l'attività di mountain bike sul nostro territorio va accuratamente monitorata negli sviluppi concreti. Riteniamo che l'attuale rete di sentieri in condivisione, prevista dal catasto, sia più che adeguata alle esigenze dei praticanti tali attività, pertanto siamo contrari all'implementazione di ulteriori tratti in condivisione in particolare lungo sentieri che le nostre sezioni hanno in gestione.

Gestione dei divieti per mountain bike

- Sui percorsi dove sono previsti i divieti e dove scendono i biker, vanno effettuati **costanti controlli ed elevate le sanzioni previste**.

- **La segnaletica di divieto va posata in modo puntuale e serio** (infissa nel terreno, ben visibile, in posizione non equivoca) e costantemente monitorata e rimpiazzata ove rimossa.
- Nelle pubblicazioni e siti on line dei nostri entri di promozione turistica, **va curata in modo adeguato anche l'informazione su quello che non si può fare ed è vietato**, senza accampare la scusa che parlare dei divieti disincentiva poi i flussi turistici verso le nostre località turistiche. Bisogna essere consapevoli che avere un sistema di regole e farlo rispettare è un punto di forza che attrae turisti consapevoli e rispettosi. Non è forse un esempio di divieto virtuoso lo stop alla navigazione a motore nell'Alto Garda.

Monitoraggio, ripristino e manutenzione della rete esistente

- La logica che ha animato gli attori coinvolti nel processo di promozione dei nostri percorsi, negli ultimi anni, è stata quella di aumentare i chilometri e il numero dei percorsi, investendo in segnaletica, pubblicazioni e pubblicità. **La manutenzione è rimasta purtroppo al palo**. Il problema di questa logica è la **differenza tra esperienza vissuta e prodotto promosso, ogni anno il gap aumenta** e gli effetti in termini di feedback si stanno già iniziando a manifestare, basta essere un po' attenti a quello che si dice e scrive sui social, poi parleranno anche i numeri ma sarà troppo tardi.
- Con periodicità almeno annuale **vanno verificate le condizioni dei percorsi** condivisi ai fini della pianificazione degli interventi necessari.
- I percorsi che necessitano di interventi di manutenzione devono essere oggetto degli **interventi richiesti prima di arrivare a livelli di decadimento importanti** che ne richiedano la chiusura.
- I percorsi che mostrano **segnali di decadimento importanti vanno immediatamente interdetti alle mountain bike** fino all'effettuazione degli interventi di ripristino necessari.
- I percorsi per i quali gli interventi di ripristino o di manutenzione si rilevassero impraticabili, per i costi o le difficoltà di intervento, **vanno definitivamente chiusi** alla percorrenza delle mountain bike. In questi casi, i danni prodotti dalle mountain bike, dovranno comunque essere oggetto di ripristino alla situazione antecedente il loro inserimento nel catasto sentieri condivisi.

E-Bike

- Rappresenta una nuova sfida per il nostro territorio. Gli utilizzatori di queste mountain bike sono sicuramente in costante aumento e la tipologia di clientela turistica che essi rappresentano è senza dubbio molto importante per l'economia locale. Si tratta spesso

di una fascia di clientela con medio/alta capacità di spesa, molto esigente, una fascia anche molto sensibile alle problematiche ambientali e del territorio che ci valuterà scrupolosamente per quello che sapremo offrire, costringendoci ad un serrato confronto a livello internazionale per non perdere quote.

- L'E-Bike è più pesante di una bici normale è quindi destinata ad essere più impattante in discesa su un sentiero, a livello di una bici da downhill.
- Con l'E-Bike anche i meno allenati possono arrivare dove un Bike Shuttle non li può portare.
- L'E-Bike sarà uno strumento che permetterà a più persone di raggiungere aree del nostro territorio fino ad ora riservate ad escursionisti e pochi biker ben allenati, con tutte le problematiche conseguenti.
- Tra i problemi che si aggraveranno ci sarà quello di un ulteriore logoramento e decadimento dei percorsi esistenti già utilizzati dalle mountain bike ed un'estensione del problema ad altre aree che prima non venivano raggiunte dalla massa.
- Le E-Bike che sono e saranno un'opportunità di sviluppo per il nostro territorio aggravano e ampliano le criticità e rendono ancora più importante implementare con tempestività quanto illustrato sopra. È legittimo che anche questi utenti possano ambire ad effettuare delle escursioni con le loro due ruote sulle nostre montagne è auspicabile che riusciamo a farglielo fare conservando il nostro territorio e il nostro ambiente. Vale anche per le e-bike il ragionamento che se questa pratica avrà un impatto peggiorativo sull'ambiente e sul territorio alla fine proprio il turismo legato a queste attività ne pagherà le conseguenze.