



COMUNICATO STAMPA

22 settembre 2026

Il **Coordinamento “Difendiamo la Montagna”** intende esprimersi riguardo le notizie apparse nei giorni scorsi sulla stampa locale in merito al progetto della ciclovia “Transorobica Occidentale”, in capo alle Comunità Montane di Valsassina, Valle Imagna e Valle Brembana con utilizzo di fondi pubblici, i cui lavori sono andati parecchio avanti nel corso dell'estate e sui quali alcuni dei responsabili si sono espressi, nelle notizie suddette, attraverso alcune osservazioni che vogliamo di seguito analizzare.

Innanzitutto, rimarchiamo che tali osservazioni sulla nuova ciclovia sono state rese pubbliche da parte dei responsabili a cantieri già avanzati e in parte ultimati, dopo un lungo periodo nel quale ben poche informazioni al riguardo erano state rese note e condivise. **Un modus operandi certamente opinabile** e che di partenza suscita non pochi dubbi sull'opera, evidentemente controversa (anche per gli stessi committenti, viene da pensare) e facilmente esposta a critiche e valutazioni negative, come d'altronde è accaduto di frequente nei mesi scorsi.

Più in dettaglio:

- a. Da subito appare discutibile l'affermazione per la quale la Transorobica rappresenterebbe un *«progetto che punta al recupero e alla valorizzazione di antiche vie di collegamento delle Alpi Orobie, attraverso la realizzazione di un itinerario destinato al cicloescursionismo in mountain bike»* modificando pesantemente itinerari da secoli deputati al transito a piedi e alla conseguente fruizione escursionistica pedonale del territorio interessato, “valorizzando” invece una fruizione veicolare (considerando che le emtb di oggi sono più simili a piccoli motoveicoli che alle mountain bike a pedalata muscolare) di matrice turistica molto più ludica e meno attenta alle valenze del paesaggio montano attraversato, per giunta a fronte di una turistificazione dei territori in quota eccessivamente impattante e invasiva, come viene esplicitato meglio nei punti seguenti.
- b. Per quanto riguarda il tratto del Passo del Toro, si sostiene che *«Il vecchio sentiero era ridotto a un canale di scolo delle acque e largo in certi punti anche 2-4 metri. Non si sta distruggendo una mulattiera storica di epoca romana come qualcuno pensa, ma anzi si sta ripristinando un sentiero su cui nessuno fa più manutenzione da decenni»*. A parte che vorremmo capire chi potesse pensare che tale percorso fosse “una mulattiera d'epoca romana”, osserviamo che un sentiero di montagna che naturalmente viene eroso dagli agenti atmosferici e dal passaggio degli escursionisti viene sostituito da un tracciato ex novo con nuovi tornanti, pendenze del 15% e opere accessorie che non lo valorizzano affatto ma, appunto, ne trasformano totalmente i connotati, svilendone la secolare funzione viabilistica rurale e, di conseguenza, il valore escursionistico. A tutto vantaggio di una fruizione del territorio, quella ciclistica, totalmente nuova e ad esso variamente



decontestuale, e di contro senza alcuna certezza che le opere atte a garantire alla ciclovía «sicurezza e durevolezza» lo sapranno fare veramente e a lungo nel tempo, visto quanto accaduto su altre ciclovie di recente realizzazione eppure già pesantemente deteriorate (ad esempio sopra l'Alpe Dolcigo e al bivio per la Bocca di Biandino e Ombrega, come testimoniato di recente dalla stessa stampa locale).

- c. Si sostiene che «*La pista sarà di difficoltà medio/alta e adatta a ciclisti esperti*», dunque dedicata a cicloescursionisti che, viene da ritenere, non avrebbero bisogno di un nuovo tracciato ma saprebbero ben districarsi sull'itinerario esistente salvo che per quei tratti poco ciclabili e oggettivamente pericolosi. D'altro canto anche qualche porzione del nuovo tracciato «*non sarà percorribile in sella alla bicicletta ma dovrà essere accompagnata*»: dunque cosa cambia in sostanza rispetto al vecchio sentiero? Che attrattiva cicloescursionista concreta potrà avere in confronto ad altri tracciati? Inoltre: una volta realizzata la nuova ciclovía, chi verificherà che i ciclisti che la percorreranno saranno realmente «esperti»? O forse questa affermazione rappresenta solo un ennesimo tentativo di giustificare un intervento pensato invece per agevolare il transito più ampio possibile, esperto o meno, anche per giustificare la spesa di denaro pubblico altrimenti ingiustificabile?
- d. «*In alcuni tratti del Passo del Toro, dove si ha una forte pendenza, si stabilizzerà il fondo con del calcestruzzo brunito, come richiesto dalla sovrintendenza [...] Ogni dettaglio è stato pensato per la salvaguardia e la tutela dell'ambiente*». Qui ci permettiamo di osservare che si giunge ad un colmo parossistico notevole: si afferma che tutto viene fatto per la tutela dell'ambiente *dopo* aver affermato che alcuni tratti di un percorso in ambiente montano a fondo originariamente naturale a 2000 metri di quota verrà ricoperto di cemento, con il chiaro scopo di agevolare il transito dei ciclisti (ma non erano «esperti»?) e a discapito di qualsiasi fruitore a piedi del percorso nonché, e soprattutto, del luogo, dell'ambiente naturale e del paesaggio. Crediamo che ogni commento ulteriore risulti superfluo.
- e. Infine, sopra questi progetti cicloescursionistici per i quali si realizzano nuove *strade* (in fondo questo sono) in quota, spesso in ambiti morfologicamente e ambientalmente delicati per ciò da sempre raggiunti e frequentati a piedi, restano ben ferme alcune domande fondamentali: perché in questi luoghi montani oggi ci si deve arrivare anche in bicicletta, tanto più se elettrica? Chi l'ha sancito? E su quali basi culturali ovvero di *cultura della montagna*? Perché si spendono cifre ingenti di denaro pubblico per realizzare tali nuovi tracciati atti a un turismo spesso superficiale e poco benefico per i territori, e di contro molti frequentati sentieri sulle montagne lecchesi languono da lustri in uno stato di manutenzione precaria se non già inaccettabile presentando pericoli oggettivi crescenti per chi li percorre? Solo perché in forza delle loro caratteristiche geomorfologiche non possono essere a loro volta trasformati in nuove ciclovie?



Poste tali osservazioni, il Coordinamento “Difendiamo la Montagna” esprime una netta opposizione a questi progetti, ai motivi a loro sostegno che vengono addotti e che viceversa, come si è dimostrato fino qui, appaiono immotivati nonché basati su congetture prive di reale fondamento, e ancor più al modello di frequentazione turistica che propongono e impongono ai territori nei quali vengono realizzati. Un modello che, con formula abusata ancorché chiara, si potrebbe definire “mordi e fuggi” e che determina una turistificazione di territori montani poco antropizzati, sovente oltre i 2000 metri di quota, superflua, eccessiva e invasiva, del tutto priva di senso del contesto, di attenzione reale per l’ambiente e il paesaggio, di vantaggi concreti per le comunità locali nonché generante dei notevoli rischi di dissesto idrogeologico lungo i versanti coinvolti in quanto mancanti, tali progetti, di garanzie di manutenzione costante, pianificata nel lungo periodo e per ciò finanziariamente coperta.

Il Coordinamento “Difendiamo la Montagna” resta fermamente convinto che non sia con tali modalità, e con queste opere, che si possano veramente “valorizzare”, salvaguardare e tutelare i territori montani nel presente e nel futuro prossimo, ma che viceversa **occorra una ben più articolata pianificazione amministrativa di essi che metta in rete qualsiasi loro peculiarità, ogni potenziale valore – anche quello turistico ovviamente, quando realmente sostenibile – e la realtà delle comunità che quei territori vivono quotidianamente.** Altrimenti, ogni intervento, anche se realizzato a regola d’arte, rappresenterà soltanto una fonte di svilimento dei luoghi e di potenziale degrado che nulla apporterà di vantaggioso ai territori e ai loro abitanti. Ovvero ciò di cui la montagna contemporanea, e in modo particolare le montagne lecchesi, assolutamente *non* hanno bisogno.

**Coordinamento
DIFENDIAMO LA MONTAGNA**

TUTELA
E SVILUPPO
PER LE
MONTAGNE
LECCHESI