

AMBIENTE

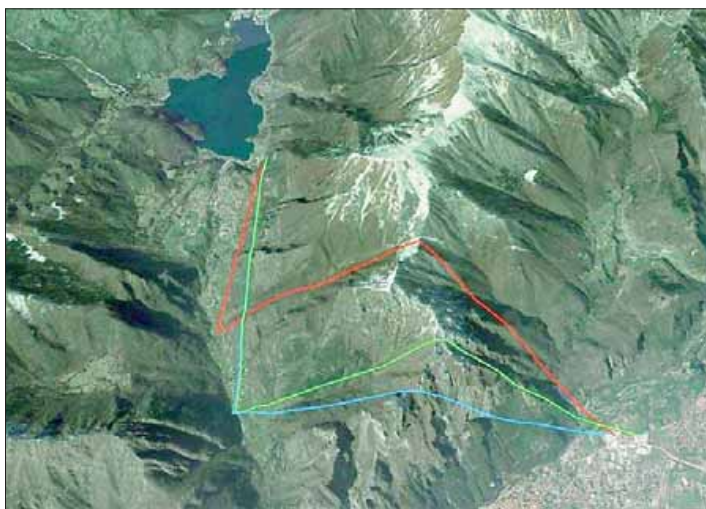
La Sat centrale e le sezioni di Riva, Ledro e Arco prendono posizione sul progetto molto discusso

«No alla funivia, la montagna sia più verde»

La Sat fa fronte comune e dice «no» al progetto della funivia Riva-Ledro inserito dalla Provincia nelle oltre 30 opere che potrebbero accedere ai sostegni economici del Recovery Fund.

La Sat centrale e i direttivi delle sezioni di Riva del Garda, Arco e Ledro (quasi 3.000 soci in totale, un peso specifico non indifferente) hanno predisposto un queste ore un documento sottoscritto unitariamente col quale esprimono forti perplessità e contrarietà al progetto in questione.

«Con il piano nazionale di ripresa e resilienza, l'Italia si appresta a cogliere la grande occasione del Next Generation EU, l'ambizioso programma di investimenti messo in campo dall'Unione, che nella sola Italia porterà oltre 210 miliardi di risorse, per un Paese più verde, digitale, resiliente e adeguato alle sfide presenti e future. La possibilità di cambiare passo, di trasformare la nostra società, non è mai stata così concreta eppure c'è chi, anziché guardare al futuro con lungimiranza e senso di responsabilità, non esita a riproporre progetti e infrastrutture che, proprio per la loro insostenibilità, erano stati accantonati da tempo - scrivono Anna Facchini (presidente Sat centrale), Giorgio Galas (Riva del Garda), Massimo Amistadi (Arco) e Carla Maroni (Sat Ledrense) - È il caso della funivia Riva del Garda-Ledro, che negli ultimi mesi è stata riportata agli onori della cronaca, insieme all'inevitabile dialettica tra pareri favorevoli e contrari. Per trovare le prime tracce del progetto bisogna risalire al gennaio 2014, quando l'associazione ledrense Ledro Domani lanciò l'ipotesi di un collegamento alternativo all'asse viario in galleria, sviluppato con la consulenza tecnica dalla Doppelmayr di Lana. Da quel momento, la storia dell'idea è proseguita tra alterne fortune. Particolarmente significativo per il destino



I tracciati prospettati per il collegamento su fune tra Riva e la Val di Ledro



Giorgio Galas (Sat Riva del Garda)



Massimo Amistadi (Sat Arco)

della vicenda è stata l'analisi economica affidata dalla Comunità di Valle ad alcuni tecnici, sempre nel 2014. La relazione consegnata metteva nero su bianco i limiti della proposta: al netto delle possibili difficoltà tecniche e del relativo impatto ambientale, le previsioni inserite nella documentazione (es. 650.000 passag-

gi/anno, quando una realtà dinamica come quella del Monte Baldo ne fa 350.000, o i circa 1.000 pendolari quotidianamente intercettati) erano considerate eccessivamente ottimistiche e tali da non garantire la sostenibilità economica del sistema. Per quanto ancora confinato al piano teorico, il dibattito ha anima-



La presidente centrale Anna Facchini



Elena Guella (Commissione T.A.M.)

to anche gli ambienti SAT, dove da tempo si segue con una certa preoccupazione l'evolversi della situazione. Diversi sono gli aspetti che impensieriscono la Società, non ultima, l'entità degli impatti ambientali. Il tracciato verrebbe infatti ad interessare il Crinale Pichea-Rocchetta, un'area protetta della Rete Natura

2000, riconosciuta a livello europeo per la particolarità degli habitat e delle specie (soprattutto di flora) che ospita e per il ruolo dei suoi valichi nel passaggio delle rotte migratorie che tra la tarda estate e l'autunno portano decine di migliaia di uccelli verso i loro quartieri di svernamento. All'infrastrutturazione via fune - prosegue la nota - andrebbe poi a sommarsi quella dei parcheggi e delle stazioni di partenza, intermedia e di arrivo, l'ultima delle quali (prevista in prossimità della spiaggia di Molina) andrebbe ad aggravare una situazione che già oggi durante la stagione estiva soffre il congestionamento e il sovraffollamento di mezzi e persone. La mobilità è un'altra dimensione per la quale emergono ulteriori debolezze: la non competitività in termini di durata del percorso (23 minuti), le difficoltà di spostamento una volta giunti a destinazione, la sua "secondarietà" rispetto a problematiche ben più urgenti per la viabilità ledrense (es. trasporto pesante e bypass di Molina), che potrebbero sicuramente trarre giovamento da un investimento di denaro paragonabile (40 milioni di euro). E se è giusto pretendere che l'imponenza dell'infrastruttura e la complessità delle sue ricadute richiedano un'analisi aggiornata e competente, è altrettanto corretto notare quanto sia difficile riuscire ad accedere alla documentazione riguardante quest'opera che, se presentata persino agli organi centrali dello Stato, deve quantomeno presupporre uno studio di fattibilità. Nell'attesa che tale materiale venga messo a disposizione - si conclude la nota - SAT continuerà a mantenere alto il livello di attenzione, perché anche la montagna possa diventare davvero più verde, digitale, resiliente e adeguata, realmente all'altezza della nostra "next generation".

P.L.