

GRANDI OPERE

Secondo lo studio ambientale si è trovato «il migliore compromesso in termini di rispetto del territorio». Ecco i dettagli delle stazioni: vetro per alleggerire gli edifici

Il nodo delicato dal punto di vista paesaggistico è Sardagna: per ridurre l'impatto della stazione si realizzano i magazzini ipogei. In città da abbattere uno o due platani monumentali

Funivia, legno e alluminio per le stazioni

Depositate alla Via le relazioni progettuali. Inizio lavori a marzo 2027

Prime tratte della funivia del Bondone



Vason

Vaneze

3 Sardagna

2 Trento
Destra Adige1 Trento
Polo intermodale ex sit

WITHUB

Legno di larice, alluminio, lamiere zincate, grandi vetrate. La futura ferrovia Trento - Bondone cercherà di avere un impatto sul paesaggio in meno pesante possibile. Questo per lo meno dice l'analisi ambientale depositata alla Via, la valutazione di impatto ambientale, da cui si evincono alcuni dettagli progettuali. Centinaia di pagina che mostrano molte conferme e qualche dettaglio finora forse meno sondato.

Studio preliminare ambientale. L'analisi depositata alla Via sembra non evidenziare criticità insuperabili, anzi. Si evidenzia come il progetto pare aver trovato soluzioni «per potere inserire l'opera con il migliore compromesso in termini di rispetto ambientale». Quanto alle coordinate generali, l'impianto sarà una telecabina su un tracciato lungo 1.396 metri, sarà organizzata con tre stazioni: all'ex Sit, all'ex Italcementi, a Sardagna, prima di arrivare a Vason. Saranno necessari 19 sostegni, per far viaggiare 38 veicoli da 10 posti l'uno, con una portata oraria fino a 1.800 persone l'ora. Accanto alla stazione all'ex Italcementi, sarà realizzato anche il parcheggio di attestamento multipiano, da 230 posti auto.

Tempi e costi. Le relazioni indicano in marzo 2027 l'avvio del cantiere e a dicembre 2028 la fine dei lavori. Quanto ai costi, non cambiano: 70 milioni di euro, di cui la metà di fondi statali.

Stazione all'ex Sit. Ad occuparsi dell'aspetto architettonico sono lo studio Ptroalpe Srl e lo studio Quasarq 675. L'obiettivo dichiarato, come detto, è quello di realizzare edifici che si inseriscano e richiamino il paesaggio, con un filo conduttore tra le tre stazioni. All'ex Sit, dove sono già in corso i lavori per la nuova stazione delle corriere e il parcheggio pertinenziale multipiano, la stazione sarà realizzata sulla copertu-



ra degli edifici in corso di realizzazione ora. Dal punto di vista architettonico, spiega la relazione, «la stazione di partenza va quindi ad inserirsi nell'edificio dedicato all'Hub intermodale, in particolare il piano d'imbarco è previsto sul tetto dell'edificio, dove è presente da progetto uno spazio verde». I materiali sono quelli usati nell'architettura montana trentina: legno di larice per gli imbotti delle aperture di passaggio delle funivie e per le parti non sottoposte alle intemperie, lamiera zincata verniciata. Infine il cemento lavato e acciaio, «che esplicitano il carattere tecnologico e funzionale degli edifici e contribuiscono a caratterizzare gli interni e gli esterni, come nel caso del pilone inclinato di partenza dell'ex Sit».

Stazione intermedia. All'ex Italcemen-

ti si prevede la realizzazione di un parcheggio multipiano composto da un piano interrato e due piani fuori terra. La copertura, sistemata a giardino pubblico urbano, ospiterà gli spazi dedicati alla nuova stazione funiviaria: la biglietteria e alcune attività commerciali. Quanto all'architettura, «il volume della stazione funiviaria - spiega la relazione - attraversa, come un ponte, la copertura sistemata a giardino del parcheggio multipiano, offrendo riparo ai volumi trasparenti destinati alle attività di servizio e al flusso di persone dirette alla stazione della funivia. A rafforzare questa sensazione di sospensione contribuisce l'uso di materiali trasparenti per la definizione del vano scala principale che scende fino a terra, limitando al minimo il contatto con il suolo

del volume dell'intera stazione funiviaria». Tanto vetro, insomma. E lamelle di alluminio. Per dare una percezione di maggior leggerezza.

Il nuovo parcheggio. Si tratta di una struttura multipiano da 236 posti auto, su 3 livelli, di cui uno interrato, con accesso da Lungadige Sa Nicolò tramite una rampa d'ingresso che porterà al piano interrato, da lì ci sarà l'accesso alla rampa per i piani superiori. L'uscita sarà dal lato della motorizzazione civile.

Stazione di Sardagna. È l'aspetto delicato, dal punto di vista paesaggistico. Esclusa la possibilità di realizzare la nuova stazione dove c'è quella attuale, perché da lì sarebbe stato precluso il prolungamento verso il Bondone: impossibile sorvolare il centro abitato

con il nuovo impianto. Sarà quindi realizzata a sud dell'abitato, in una zona ad oggi coltivata ad orti. L'edificio sarà di 770 metri quadrati, alto al massimo 9,52 metri. A servizio della stazione sarà realizzato un parcheggio da 20 posti. Per ridurre l'impatto paesaggistico saranno realizzati magazzini ipogei, quando all'edificio fuori terra, i progettisti prevedono che «il grande volume dell'intero complesso, costituito dalla stazione e dal magazzino, è stato articolato attraverso tagli e inclinazioni, con l'obiettivo di conferire maggiore dinamicità alla composizione e migliorarne l'inserimento nel paesaggio naturale, riducendone l'impatto visivo».

Analisi e sicurezza. Per fare una funivia serve la certezza che regga il versante roccioso, sul quale vengono piantati i piloni di appoggio. Ecco perché sono già previste una serie di analisi e monitoraggio (sulla frana di Sardagna ma non solo), con un totale di 23 carotaggi in tutto, 22 piezometri, indagini sismiche, inclinometri. Saranno inoltre necessarie opere di messa in sicurezza, tra cui reti paramassi e disaggi preliminari in alcuni punti.

Alberi da tagliare. Alcuni alberi saranno sacrificati. Il taglio più doloroso sarà in città, in lungadige Monte Grappa, dove verranno eliminati uno o più platani monumentali. Più in generale, spiega la relazione forestale, «per quanto riguarda le aree di bosco, sono quantificabili in una superficie destinata a cambio culturale di circa 15.300 metri quadrati, superficie necessaria per garantire soccorso, il recupero e l'esodo dei passeggeri in caso di emergenza». Sacrifici ritenuti accettabili: «Dall'analisi effettuata è evidente che la limitata riduzione prevista della superficie forestale non influirà sul livello di efficienza idrogeologica del bosco».