

di Marika Giovannini

TRENTO Mettendo a confronto il rendering presentato a metà luglio con quello depositato in questi giorni, la differenza salta subito all'occhio: se infatti, nella prima elaborazione, alla nuova stazione di Sarnagna della funivia Trento-Bondone si accedeva attraverso una scalinata, ora l'accesso c'è a raso. «È stata sviluppata una soluzione più contenuta in altezza», conferma Mauro Groff, dirigente generale dell'Ente di missione strategica patrimonio e trasporti della Provincia. Che proprio in questi giorni ha firmato la relazione di risposta alle osservazioni presentate in sede di procedimento di verifica di assoggettabilità alla Valutazione di impatto ambientale della prima tratta (quella tra Trento e Sarnagna). Il documento è stato inserito nella pratica della valutazione di assoggettabilità alla Via. Insieme ad altri testi che hanno sostituito o integrato il materiale iniziale sulla base delle osservazioni e delle richieste di integrazioni avanzate anche dai servizi provinciali, sono stati elaborati nuovi rendering, nuove planimetrie. E definite nuove relazioni — tecniche, architettoniche, geologiche e ambientali — aggiornate sulla base delle modifiche apportate.

Modifiche, dunque, che hanno riguardato in primo luogo la stazione di Sarnagna, finita nel mirino sia della comunità locale che della Soprintendenza per i beni e le attività culturali. A preoccupare, in particolare, era stato l'impatto del nuovo complesso sulla chiesa cimiteriale dedicata ai santi Filippo e Giacomo, a ridosso dell'abitato. Con la richiesta, da parte della stessa Soprintendenza, di ridurre le dimensioni o addirittura di spostarla. «Si ritiene», scrive Groff, «che la realizzazione dell'impianto non comprometta la valenza culturale e artistica della chiesa dei santi Filippo e Giacomo: si evidenzia infatti che gli affreschi, ad eccezione dell'opera presente in corrispondenza della volta sovrastante la por-

I nuovi rendering depositati a integrazione del materiale richiesto per la verifica di assoggettabilità alla Via. Nella foto 1 la nuova stazione di Sarnagna, senza la scalinata prevista all'ingresso. Nella foto 2 il passaggio della funivia in Lungadige, senza gli alberi monumentali. Nella foto 3 l'impatto della stazione a Sarnagna. Nella foto 4 l'impianto visto dal parco delle Albre.

ta d'ingresso, si trovano tutti all'interno dell'edificio e la loro percezione non viene pertanto modificata dalla presenza dell'impianto». In ogni caso, prosegue il dirigente, la nuova soluzione risponde alle richieste di ridimensionamento dell'edificio, con una costruzione che si sviluppa di più nella parte interrata, abbassando dunque complessivamente l'altezza. «In questo modo», sottolinea Groff, «si consente di contenere l'impatto visivo in uscita dall'edificio religioso». Ma questa non è l'unica precisazione del dirigente provinciale sulla stazione intermedia. A chi poneva dubbi sull'impatto della stazione sulla viabilità rimanendo anche la distanza con il paese, Groff risponde: «Non si rilevano differenze significative tra la stazione attuale e la stazione di progetto relativamente alla facilità di accesso da parte degli utenti del paese. Relativamente alla composizione del centro storico, la strada di accesso si mantiene all'esterno». C'è poi un altro aspetto. Non secondario: nell'ottica di una prosecuzione della funivia verso il Bondone — nel «dramma» secondo loro ancora da definire — si era prospettata la costruzione di

una seconda stazione a Sarnagna: una possibilità confermata dagli stessi progettisti anche nella Conferenza dei servizi. Groff fa chiarezza: «L'edificio della stazione di arrivo a Sarnagna — nota il dirigente — è già dimensionato per divenire anche stazione di partenza della seconda tratta, non necessitando quindi di alcun raddoppio del volume progettuale». Per adibire la stazione di arrivo della prima tratta a stazione di partenza della seconda serviziamo naturalmente degli interventi e dovrà essere realizzata la struttura per l'uscita delle cabine. Ma, in definitiva, non ci sarà un secondo edificio.

Non solo: la scelta di localizzare la stazione di Sarnagna in un'area più spogata rispetto all'arrivo attuale lascia aperte anche altre possibilità in vista del secondo troncone. Come l'eventuale fermata a Candrial, fa capire il dirigente.

3

Sono le stazioni previste per la prima tratta della funivia Trento-Bondone: all'hub del ca. Sarnagna. A destra Adige e a Sarnagna.



provinciale: se infatti attualmente la visione complessiva del collegamento tra il fondovalle e il Bondone non prevede il passaggio per Candrial (dopo Sarnagna la funivia si fermerà a Vanzo, per poi puntare a Vason). In una valutazione futura la disposizione scelta per Sarnagna non esclude un eventuale ripensamento.

Ma le incognite sulla seconda tratta hanno riguardato, nei mesi scorsi, anche l'impatto dell'impianto sul contesto del Bondone. Con il rischio, paventato da qualcuno, di overtourism, «ovvero rilevando una ricaduta sul contesto turistico dell'area» — tranquillizza Groff — «non si ritiene tuttavia che l'investimento porti a un ampliamento del fenomeno fino all'over-tourism, considerata la natura locale dell'impianto. Sono attese in ogni caso ricadute positive in quanto l'impianto ridurrà l'utilizzo delle automobili con evidenti positive ricadute ambientali».

Sulla stazione di partenza, invece, gli occhi si erano concentrati sul destino degli alberi monumentali del Lungadige. «Il numero esatto di alberi da abbattere — conclude il dirigente — sarà definitivo in fase di Progetto di fattibilità tecnico-economica». Ma la stima è di «sacrificare» al massimo cinque esemplari.

di PRODUZIONE REGIONALE