



La storia infinita

Funivia Trento-Bondone, il progetto che tiene banco da quasi cento anni

Già si ipotizzava un collegamento nel lontano 1924
L'ipotesi (miliardaria) naufragata agli inizi degli anni '80

di **Giorgio Dal Bosco**

Fotograficamente la metafora è azzeccata. Concettualmente molto meno. La funivia (come idea) Trento-Bondone è un fiume carsico. Emerge e scompare, emerge e scompare. Pur a volo d'uccello vediamo la storia.

Metà anni Venti del secolo scorso, quasi un secolo fa. Il fascismo è già di casa al Castello del Buonconsiglio con tutte le conseguenze che, bene o male, si conoscono. Il 13 gennaio 1924 nelle edicole compare il primo numero del quotidiano «Il Brennero», con sottotitolo — tanto per evitare equivoci — «Quotidiano fascista».

Contiene il giuramento: «Cieca, entusiastica, sicura fede nel Duce, genio di nostra gente, che si assume l'arduo compito di portare l'Italia dei combattenti verso i suoi immancabili destini».

Questo è il clima sociale e culturale in città e nelle valli quando, a proposito del Monte Bondone e alla eventualità di una sua valorizzazione, il giornalista Antonio Pranzelores enfatizza: «Nascerà lassù una Trento alta, una città dedicata alle bellezze naturali e ai suoi piaceri che ristorano dalle fatiche, fra la luce del sole, l'opaco stormire delle selve, l'aria ora limpida, ora densa di valori di lana, nei cui blocchi, che a noi servono di bianca cappelleria ondeggiante all'ora gardsana. Padre Bondone, variabile d'umore».

Si fantastica a come raggiungere rapidamente il monte Bondone. Si pensa, per il momento, a collegare la città con Sardagna attraverso una funivia.

È ben vero che c'è chi pensa ai «piaceri che ristorano le fatiche», ma a Trento c'è chi tira la cinghia perché si scotano — siamo nel 1924 — le distruzioni e le ferite della

- 1 La funivia che collega Trento a Sardagna in una cartolina che risale al 1928
- 2 La cabina della funivia in una fotografia scattata in anni più recenti
- 3 Il Monte Bondone che potrebbe essere raggiunto con la nuova funivia

prima guerra mondiale. E proprio dirimpetto a Sardagna, a Villazzano, non ci sono piaceri che ristorano le fatiche. Tutt'altro. Tra la disperazione e la speranza si organizza la dolorosa e famosa emigrazione: 154 contadini raggiungono Genova e si imbarcano su una nave che li porterà a cercare fortuna in Messico.

Per la «montagna di Trento» si vuole costruire — altra enfasi — «la più ardita funivia del mondo» per la quale, la società «Funivia Trento Sardagna», promotrice dell'iniziativa, chiama come pro-

sto complessivo dell'operazione con la quale, altra enfasi, si va «alla conquista delle Alpi» e «alla naturale paura del vuoto è subentrata la più completa, futuristica fiducia».

Sulle ali dell'entusiasmo la società «Trento Sardagna» cessa subito e vi subentra la «Sardagna Monte Corno» (località accanto a Vaneze) che già il 13 maggio 1927 — volutamente il giorno festivo dell'Ascensione (in fatto di retorica non ci fa mancare niente) — presenta il progetto, sempre dell'ingegner Haas, del secondo tratto: da

vello Sardagna-Vaneze e meglio conosciuta come «Trento Bondone») cadrà nel vuoto fino alla fine della seconda guerra mondiale. In questo caso, la locuzione «cadere nel vuoto» è certamente poco scaramantica, ma ci sta.

Terminata la guerra, nella primavera del 1946 si muovono personaggi di rilievo della società trentina, quelli cui la guerra non ha recato ferite profonde. È gente che oltre al legittimo proprio tornaconto individua nello sviluppo turistico del Bondone il mezzo per contribuire a combattere la dilagante disoccupazione. Tra questi c'è Martino Aichner, imprenditore nel campo dei voli aerei, e Nino Graffer, imprenditore di impianti di risalita.

La politica comunale e regionale sta a guardare e nemmeno valuta le idee progettuali. Alcuni esempi: c'è chi ipotizza la partenza della funivia da via Muredei o da Ravina, altri, qualche anno dopo, addirittura da Sopramonte. Le idee sono talmente varie che lasciano perplesse, i costi preventivati del «grande impianto» oscillano a cavallo dei cento milioni. La politica, ancora, non ci mette becco e il fiume carsico sprofonda ancora almeno fino al 1960 quando l'Azienda di Soggiorno, proprietaria, mette definitivamente riparo alla Trento Sardagna, bombardata due volte (1943 e 1944) durante la guerra. Costruisce e inaugura il 9 ottobre la stazioncina di partenza accanto al ponte di San Lorenzo e non più accanto all'Italcementi come era in



gettista l'ingegnere altoatesino Othmar Haas.

Cominciano i lavori l'1 settembre del 1924 e il collaudo avviene l'1 agosto 1925 con una prima corsa lanciata tre giorni dopo: 1260 metri di fune, 7 minuti di tempo, dislivello di 400 metri, costo 8 lire per corsa (andata e ritorno).

Non si conosce, invece, il co-

Sardagna a Monte Corno.

Sfuggono i motivi, ma nascono grosse polemiche che il progettista altoatesino (non dimentichiamoci l'italianizzazione fascista dell'Alto Adige) alimenterà da par suo con dichiarazioni di fuoco.

Sta di fatto che l'idea della funivia (1.000 metri di disli-

La vicenda

● Già negli anni Venti del secondo secolo scorso si parla di come raggiungere rapidamente il monte Bondone.

● Si pensa, per il momento, a collegare la città con Sardagna attraverso una funivia.

● Nel 1982 la nuova proposta è quella della «Società Trento-Bondone srl» cui partecipano come soci alcuni tra i più rilevanti personaggi economici e finanziari del Trentino: Ito del Favero, Gino Lunelli (Spumanti), Quirino Mazzalai, Ernesto Bertoli (Folgarida) ed altri.

passato.

A far riemergere il fiume carsico ci pensa a metà anni Sessanta (1965) il progetto della futura Autobrennero che qualcuno, non si sa bene e con quale informazione avuta di contrabbando, individua a Trento sud la collocazione del casello autostradale. È inverno, si va a sciare e l'occasione è propizia per tornare a parlarne. Giusto.

Cosa c'è di meglio dal punto di vista logistico che il turista arrivi in autostrada, faccia un paio di chilometri, raggiunga Ravina, parcheggi l'automobile, faccia pochi passi e salga sulla funivia? Questa volta con Bruno Kessler presidente della Provincia, la stanza dei bottoni lascia trapelare un «visto si faccia».

A bocciare l'ipotesi, però, ci pensano albergatori e ristoratori della città che in tal modo sarebbero tagliati fuori dall'affarone. Tutto si arena un'altra volta anche perché l'ingegner Bruno Gentilini, progettista dell'autostrada, spiazzati tutti: si fa un solo casello a Trento centro e non a Trento sud. Stop.

Siamo nei primi anni '80 e stavolta a far riemergere il progetto è la stessa politica provinciale assieme a quella comunale che organizza le idee per il rilancio complessivo e definitivo del Bondone con, al traino, la funivia. Ci si dimentica però che il Bondone non ha una popolazione stanziale e che, fuori stagione, è un deserto con quanto ne consegue su ogni piano di vivibilità.

La proposta clamorosa (1982) è quella della «Società Trento-Bondone srl» cui partecipano come soci alcuni tra i più rilevanti personaggi economici finanziari del Trentino: Ito del Favero, Gino Lunelli (Spumanti), Quirino Mazzalai, Ernesto Bertoli (Folgarida) ed altri.

Il progetto complessivo di rilancio del Bondone, ivi compresa la funivia, appare ad alcuni faraonico prevedendo una spesa di decine e decine di miliardi di lire — siamo al tramonto del secolo — somma che qualcuno sospetta possa diventare un nido di speculazioni varie. Anno dopo anno, politico dopo politico, amministrazione dopo amministrazione le idee si susseguono e il fiume carsico, questa volta a singhiozzo, riemerge e scompare. E oggi siamo al 2022, novantotto anni dopo la prima idea. Il fiume carsico tornerà ad inabissarsi?

© RIPRODUZIONE RISERVATA



L'idea del impianto è come un fiume carsico: emerge per poi scomparire